

LES TEMPS DU TRANSIT DANS LA MIGRATION AFRICAINE¹

SYLVIE BREDELOUP
UMR LPED-AMU/IRD

Depuis une quinzaine d'années, sur la scène européenne, le transit est devenu un mot-valise dans le champ de la migration. Cette notion a d'abord été convoquée par des agences internationales (*International Organisation of Migration, Economic Commission for Europe, Organisation des Nations Unies, International Centre for Migration Policy Development, etc.*) en charge de la gestion des flux migratoires pour décrire des mouvements croissants de population, au lendemain de la chute du mur de Berlin, de l'implosion de l'URSS et de l'éclatement de la Yougoslavie. C'est donc au moment où la chute des systèmes autoritaires de l'Europe de l'Est a largement affecté les mouvements migratoires que des premières expertises ont été demandées par l'Office des Migrations Internationales pour rendre compte du passage des ressortissants d'Asie et d'Afrique dans les pays de l'Europe de l'Est et dans l'ancien territoire soviétique. À compter de 1993, elles ont donné lieu à des rapports successifs sur la migration de transit en Roumanie (IOM 1993), Hongrie, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Russie (IOM 1994a, 1994b, 1994c, 1994d). La réflexion a ensuite été étendue à la Turquie (IOM 1995a) et à l'Europe centrale (IOM 1995b), à mesure qu'un dispositif de rétention et de refoulement commençait à se structurer à l'échelle européenne. Les sociologues Mirjana Morokvasic et Hildegard Rudolph se sont alors demandés si le recours, par les autorités politiques, à ce vocabulaire normatif, destiné à qualifier les « nouvelles mobilités en Europe », n'allait pas contribuer, en définitive, « à pétrifier une situation pourtant en constance mutation » (Morokvasic & Rudolph 1996). À leur tour, des géographes et des démographes, qui avaient déjà pour terrain d'études la Turquie, ont fait référence à ce même lexique pour rendre compte des changements enregistrés à Istanbul, changements annonciateurs d'une nouvelle géographie de la migration. En effet, l'arrivée brutale de migrants

1. Cet article s'appuie sur une réflexion plus globale, engagée à compter de 2000 sur les reconfigurations migratoires entre l'Afrique subsaharienne et le monde arabe et leurs conséquences socio-spatiales dans le cadre d'un réseau pluridisciplinaire (anthropologues, aménageurs, géographes et sociologues) et pluri-institutionnel (CNRS, IRD, Universités d'Annaba, Agadir, Dakar, Ouagadougou et Sousse). Soutenus financièrement et successivement par le CNRS (DUD), le Ministère de la recherche (ACI territoires), le MAE (PRIPODE & FSP Migrations internationales) et l'ANR Jeunes chercheurs (MIGRELI), ces travaux, interrogeant les formes et figures migratoires à l'œuvre entre les deux rives du Sahara, ont pu être présentés et discutés à l'occasion d'un numéro spécial de la revue *Autrepart* (2005) et dans le cadre d'un rapport destiné à 39^e session de la Commission Internationale Population et Développement de l'ONU en 2006.

temporaires venus des Balkans et de l'Europe de l'Est avait réactivé les fonctions d'immigration et de transit jouées pendant des milliers d'années par ce pays, carrefour entre l'Europe et l'Asie (Tapia 1996 ; İçduygu 2000). Ce n'est donc pas totalement un hasard si la première conférence européenne organisée à l'initiative du Conseil de l'Europe et intitulée *Migrants in transit countries : shaping responsibility for management and protection*, s'est tenue en 2004 à Istanbul, regroupant experts politiques et scientifiques (Conseil de l'Europe 2004), tout comme un des premiers colloques scientifique sur la même thématique (*Irregular*) *Transit Migration in Europe : Theory, Politics and Research Methodology*, quatre ans plus tard². La catégorie « migration de transit » s'est alors imposée et diffusée dans l'espace de réflexion et d'action, progressivement associée à celle de migration irrégulière (Ivakniouk 2004 ; ICMPD 2004). Les mouvements enregistrés entre les deux rives du Sahara, après que les politiques migratoires se sont durcies dans l'espace Schengen et que les contrôles aux frontières se sont externalisés, ont aussi d'emblée été analysés comme relevant de la migration de transit. Et l'attention a été portée alors quasi exclusivement sur les ressortissants d'Afrique subsaharienne, au rythme des premières noyades médiatisées. Pourtant, les populations maghrébines, égyptiennes et chinoises étaient aussi largement impliquées dans ces flux migratoires. Agences internationales, organisations humanitaires et medias se sont emparés de cette notion, tantôt pour criminaliser les migrants, tantôt pour les victimiser, alors que son caractère européen-centré était consacré (Düvell 2006). Si les circulations migratoires identifiées dans cette région participent essentiellement du renouvellement sur la longue durée de liens, souvent invisibles, entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord (Bourgeot 1995), elles peuvent également renseigner sur la manière dont le Sahara se transforme, à certaines occasions, en espace de transit pour des ressortissants africains qui espèrent, en multipliant les étapes, atteindre en bout de course les côtes italiennes ou espagnoles (Boubakri & Mazzella 2005 ; Pliez 2004 ; Bredeloup & Pliez 2006, 2011 ; Brachet 2007 ; Pian 2007 ; Streiff-Fénart & Poutignat 2008 ; Choplin 2010).

La migration de transit ne constitue pas pour autant un phénomène inédit en Europe. Au XIX^e siècle, alors que les contrôles aux frontières étaient moins stricts qu'aujourd'hui, les villes portuaires du Havre et de Brême avaient été envisagées comme des lieux de transit par nombre de migrants européens

2. Organisée à l'initiative du réseau d'excellence IMISCOE (*International Migration Integration and Social Cohesion*), cette manifestation regroupait une quarantaine de chercheurs européens et africains. Nous y avons présenté une communication. Ces travaux qui tentaient de faire le point sur cette notion (désignation politique ou concept sociologique ?) ont débouché sur un numéro spécial de la revue *Population, Space and Place*, coordonné et introduit par Michael Collyer, Franck Düvell et Hein de Haas (2012).

en partance pour les États-Unis (Fouché 1992 ; Maire 1993). C'est aussi au cours de ces étapes que ceux-là travaillaient sur des périodes plus ou moins longues pour se refaire une santé financière avant de tenter la traversée de l'atlantique. De la même manière, les retours au pays d'origine pouvaient être précédés de séjours dans des pays tiers. Mais selon Marc Parant, « si elles [les migrations transitaires] existent probablement depuis longtemps, elles n'ont jamais été identifiées comme telles par les chercheurs » (Parant 2001 : 91). Ces mouvements ont pris une autre envergure au moment de la Deuxième Guerre mondiale. Dans un roman intitulé *Transit*³, Anna Seghers conte comment en 1949, acculés le dos à la Méditerranée, les persécutés du régime nazi, qu'ils soient juifs, opposants allemands ou réfugiés politiques d'Espagne ou d'Italie, séjournent en zone libre, à Marseille, dans l'attente d'un embarquement pour les Amériques. Vivant dans la peur constante d'être raflés puis internés dans un camp du midi de la France, ces hommes et ces femmes attendent désespérément dans les lieux du passage – cafés ou garnis du Vieux-Port. Ils se renseignent sur le départ des bateaux quand ils ne font pas antichambre dans les divers consulats pour obtenir des visas d'entrée au Mexique, de transit en Espagne ou aux États-Unis et de sortie de France. Quant au narrateur, qui s'est échappé d'un camp en Allemagne, il comprend cependant très vite que l'obtention et la prolongation de son permis de séjour à Marseille sont conditionnées paradoxalement par l'ardeur qu'il mettra à entreprendre des démarches pour quitter la ville. « Un transit, c'est l'autorisation de traverser un pays, s'il est bien établi qu'on ne veut pas y rester » (Seghers 1986 : 148). Cette définition lapidaire du transit cache, en définitive, des situations extrêmement diversifiées voire paradoxales. Les héros du roman de Seghers illustrent bien le fait qu'on puisse vouloir rester et partir tout à la fois. La « chasse au transit » ne leur livre pas seulement le passage à travers un pays déterminé mais leur indique toujours simultanément une toute autre destination qui hante leurs cauchemars. Transiter, c'est aller au travers mais c'est aussi aller au-delà, vers l'inconnu. En situation de transit, les migrants n'appartiennent plus au pays qu'ils ont quitté ni à celui dans lequel ils stationnent, ils se retrouvent comme au seuil, dans un entre-deux. La migration de transit constitue une catégorie bureaucratique visant à qualifier la migration irrégulière⁴ et participe en ce sens de la confusion

3. Femme de lettres d'origine juive, Anna Seghers a fui l'Allemagne après que ses livres aient été interdits et brûlés puis elle a rejoint Marseille après que son mari, sociologue hongrois, ait été interné en Ariège dans le camp de concentration de Vernet, regroupant dès 1940 les opposants politiques au régime d'Hitler. *Transit*, publié en 1944, rend compte de façon romancée de ses tentatives pour libérer son mari et rejoindre le continent américain.

4. Voir le rapport établi par la Commission des Migrations, des réfugiés et de la démographie de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, en décembre 2000 par Tadeusz Iwinski, rapporteur : « Dans beaucoup de pays, les migrations de transit vont de pair avec l'économie informelle parallèle, créant ainsi un terreau pour des activités illégales, comme la contrebande et le trafic d'êtres humains entre autres ». Voir également les propos cités à l'occasion de la conférence

entretenu entre illégalité, criminalité et transit. Mais ce peut-être aussi une notion heuristique permettant d'éclairer un temps particulier souvent occulté dans la carrière des migrants⁵, tout au long de leur trajectoire de mobilité. C'est encore une catégorie de la pratique, donnant à voir des significations plurielles de ces moments intenses d'entre deux mondes, de ces périodes d'attente, pleines ou creuses, qu'expérimentent alternativement les migrants. Dans cet article, nous focaliserons notre attention sur les temps du transit, en nous intéressant d'abord à la façon dont ils sont mesurés par les agences internationales et les chercheurs, avant d'aborder la manière dont ils sont aussi vécus par les migrants africains et réappropriés par les romanciers. Ensuite, nous mettrons en lumière les nouveaux apprentissages et les conversions identitaires que l'attente peut engendrer, principalement sur la base de recherches menées auprès de ressortissants de l'Afrique subsaharienne, entre les deux rives du Sahara⁶. Dans un dernier temps, il s'agira d'identifier les ressorts symboliques activés par ces « passagers du temps » pour redonner sens à leur quête et à leur existence.

LA MESURE DU TEMPS DE TRANSIT : UNE OPÉRATION ILLUSOIRE

Le transit : une « certaine durée »

Les organisations internationales et notamment l'Office international des migrations ont tenté d'introduire la variable temporelle dans la définition des migrations. Une première distinction, construite à partir de la durée de résidence, a été établie entre « le migrant à long terme » et le « migrant à court terme » ; le premier correspondant à « la personne qui s'installe dans

régionale sur la migration de transit organisé par le même Conseil de l'Europe à Strasbourg en 2004 : « Malgré des efforts toujours plus importants pour l'éradiquer, le trafic des êtres humains (en étroite relation avec la migration irrégulière) ne cesse de s'accroître dans les pays de transit. »

5. Voir le dossier publié en 2011 dans les cahiers de l'URMIS sur les migrations dites « de transit » dans le prolongement du programme de recherche MITRANS ou encore les travaux produits dans le cadre du programme MAFE (*Migration between Africa and Europe*) (Castagnone 2011).

6. Nous nous appuyons sur des récits de vie et observations menés auprès de ressortissants d'Afrique subsaharienne (Burkinabè, Camerounais, Ghanéens, Ivoiriens, Nigériens, Nigérians, Maliens, Sénégalais, Soudanais et Togolais), installés ou de passage à Sebha et Tripoli (2005) et à Tunis (2006) dans le cadre d'une réflexion engagée sur la place du transit dans les configurations migratoires entre les deux rives du Sahara. Ces récits de vie réalisés principalement auprès d'hommes ont été complétés par d'autres entretiens, menés à compter de 2004 et les années suivantes jusqu'en 2012 au Burkina Faso (Ouagadougou, Bèguédo, Fingla, Garango, Niagho) et au Sénégal (Dakar) jusqu'en 2012 auprès de migrants de passage ou de retour dans leur pays d'origine après un séjour au Maroc, en Algérie, en Libye ou en Tunisie et auprès de migrants refoulés principalement de Libye. D'autres recherches engagées préalablement sur l'installation des migrants africains à Marseille (1996-2002) sont citées dans cet article, dès lors où elles permettent aussi d'enrichir le propos. Mais le protocole d'enquête n'a pas été construit dans la perspective de rédiger cet article. Idéalement, il aurait été intéressant de pouvoir interroger les mêmes migrants à des moments différents de leurs processus migratoires, de façon à confronter leurs intentions aux actes et de manière à ce qu'ils puissent réexaminer leurs expériences passées à la lumière de la situation présente et produire de nouveaux discours. Un seul migrant a pu être interrogé à deux reprises, à deux années d'intervalle.

un pays autre que son pays de résidence habituelle pour une période d'au moins douze mois, de sorte que le pays hôte devienne effectivement son nouveau pays de résidence ». La durée de séjour à l'étranger du « migrant à court terme » a été fixée quant à elle arbitrairement à douze mois maximum et trois mois minimum ; elle n'intègre pas les voyages entrepris à des fins de vacances, de visites, d'affaires, de traitement médical ni de pèlerinages. Il n'a pas été possible en revanche d'adopter cette même conception comptable du temps à propos de la migration de transit. Un migrant en transit est « un étranger résidant dans un pays pour une certaine durée alors qu'il cherche à émigrer de façon permanente vers un autre pays⁷ ». On voit combien le caractère incertain du temps passé en transit rend illusoire toute tentative de définition. Dans le raisonnement adopté, on ne cherche ni à quantifier ni à qualifier ces moments ; la variabilité du temps occupée à transiter n'est plus considérée comme déterminante. Abdelmalek Sayad faisait déjà remarquer, il y a plus de deux décennies :

Tout se passe comme si l'immigration avait besoin, pour pouvoir se perpétuer et se reproduire, de s'ignorer et d'être ignorée comme provisoire et, en même temps, de ne pas s'avouer comme transplantation définitive. (Sayad 1991)

Or, ce temps passé dans le pays de transit, parce qu'il peut dépendre autant de la capacité effective des réseaux de passeurs à transporter le migrant, du degré de contrôle déployé par les autorités des pays impliquées dans ce passage pour mettre un terme à ce séjour temporaire, que de l'aptitude du migrant lui-même à générer des ressources, à développer des contacts pour supporter l'attente ou le voyage, n'est pas vécu de la même manière par les uns et les autres. Dans la définition proposée par l'OIM, c'est l'intention du migrant – sa volonté de quitter le lieu du transit – qui prime. Le héros du roman d'Anna Seghers rappelait dans des termes comparables les attentes des institutions marseillaises à l'endroit des migrants en transit :

Ils ne récompensaient que ceux qui étaient prêts à partir, ceux qui décidément renonçaient. Voilà pourquoi je simulai dès lors le mal du départ et je reçus de l'argent pour la période d'attente, jusqu'à l'arrivée d'un bateau. (Seghers 1986 : 85)

Mais là encore, comment prendre la mesure du degré de détermination du migrant ? On peut également se demander si la volonté de poursuivre sa route, coûte que coûte, a une réelle incidence sur le parcours effectif, dès

7. Définition donnée par le chef de mission de l'OIM Azerbaïdjan, en 2003.

lors que la suite du voyage dépend, en grande partie, de facteurs exogènes, extérieurs au migrant. Ce qui ressort des entretiens menés aussi bien dans des lieux dits de transit que dans les pays d'origine après un retour volontaire ou un rapatriement, c'est que les migrants sont prêts à endurer une vie difficile pour mieux la gagner. En revanche, ils semblent rarement fixés par avance sur les lieux de passage qu'ils comptent atteindre ni toujours sur la destination finale qu'ils envisagent ; tout paraît se redéfinir en chemin.

À quelle étape mesurer les temps d'attente ?

En lien avec le durcissement généralisé des contrôles aux frontières européennes et dans les villes de transit sahariennes, non seulement le nombre d'escales s'est accru en même temps que le nombre d'expulsions, mais les temps d'attente semblent s'être également allongés à chaque étape ; ils se mesurent dorénavant en années. Les ressortissants des pays lointains, en provenance de la République Démocratique du Congo, du Cameroun ou du Togo, rencontrés à Sebha et à Tripoli étaient déjà en mesure en 2005 de nous indiquer une dizaine de villes étapes par lesquelles ils avaient transité et parfois travaillé. Le même exercice répliqué l'année suivante à Tunis auprès de ressortissants de Côte d'Ivoire et du Cameroun avait donné des résultats comparables, avec des haltes supplémentaires en Libye pour certains d'entre eux. Le nombre d'étapes était, à première vue, plus limité pour les ressortissants des pays voisins (Niger, Soudan, Mali). L'exercice devait être reconsidéré dès lors qu'on prenait aussi en compte d'autres temps de leur migration et notamment la période où certains d'entre eux s'étaient aventurés en Côte d'Ivoire. Mais le type d'entretiens réalisés ne permettait pas de mesurer le temps moyen passé dans les villes de transit. Dans une recherche conduite en Algérie, Mohamed Saïb Musette⁸ explique qu'au début des années 2000, le temps de transit ne dépassait pas les six mois pour les migrants africains alors qu'en 2006, il atteignait deux années. Entre janvier 2001 et juillet 2002, dans le Maroc voisin, et sur la base d'une autre enquête, on apprenait que les migrants africains avaient quitté leur pays d'origine depuis dix-neuf mois en moyenne, au jour de l'entretien (Escoffier 2008). Dans une autre étude menée également au Maroc, en 2005, auprès d'un échantillon de cent migrants, la durée moyenne dans les lieux de transit s'élevait à quinze mois et variait, d'après les appréciations données par les migrants, entre six mois et sept ans (Collyer 2006). Par ailleurs, les tentatives pour passer les frontières se sont aussi multipliées, contribuant

8. Communication présentée au Colloque international *Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne*, Annaba (Algérie), Université d'Annaba/CEDEJ/LPED, du 10 au 12 décembre 2006. Cette étude ne rend pas compte des modalités des calculs. Ceux-là ont-ils été opérés à partir du déclaratif et à l'étape algérienne ou à l'étape suivante ?

à l'allongement du temps de transit : si le nombre moyen de passages est évalué à 1,73 fois par Michael Collyer, toujours à partir des indications communiquées par les migrants, certains migrants ont essayé jusqu'à sept reprises de passer la même frontière clandestinement. Ces calculs restent cependant aléatoires dans la mesure où les migrants sont interrogés à l'étape qu'ils n'ont pas encore franchie et qu'il faudrait pouvoir comparer plusieurs cohortes sur des périodes différentes. En outre, plus on approche de la « forteresse européenne », plus les systèmes de contrôles semblent performants et plus les risques de refoulement sont élevés.

Dans nos dernières enquêtes réalisées en 2012 dans la province du Boulgou⁹ dans la région Centre-Est du Burkina Faso, les migrants rentrés de Libye au moment de la guerre civile (février ou mars 2011), qui pour la majorité d'entre eux avaient rejoint la « grande Jamahiriyya arabe libyenne »¹⁰ entre 2007 et 2008, semblaient faire la différence entre les lieux où ils avaient passé quelques jours ou quelques mois à se refaire une santé financière pour payer le chauffeur et atteindre l'étape suivante et Tripoli, où ils avaient vécu plusieurs années ; la capitale libyenne étant alors considérée plutôt comme un lieu d'installation provisoire. Pour nombre d'entre eux, « l'épisode libyen » ne constituait qu'un pan de leur histoire migratoire ; par le passé, ils avaient déjà tenté leur chance en Côte d'Ivoire, en Guinée Équatoriale ou au Gabon et expérimenté les refoulements.

L'attente, une partie intégrante du projet migratoire ?

Au-delà de ces opérations de comptage, difficiles à interpréter, peut-être serait-il pertinent pour mieux appréhender leur rapport au temps de dissocier le parcours des « rallystes¹¹ », c'est-à-dire de ceux qui, à l'image de la course Paris-Dakar enchaînent étapes après étapes à travers l'Afrique pour remonter jusqu'en Europe, du cheminement plus hésitant de ceux qui reconsidèrent à chaque escale leur projet migratoire au regard des nouvelles opportunités ou pressions qu'ils rencontrent. Les premiers sont dans la construction d'une continuité, même imaginaire, et focalisent leur énergie sur le but final qu'ils se sont assigné ; c'est ce que Carol Zabin et Sallie Hugues ont défini comme « *Second-Stage Migration* » (Zabin & Hughes 1995). Tandis que les seconds semblent *a priori* plus perméables aux changements, mieux disposés à intégrer l'imprévisible dans leurs parcours et à réorienter ces derniers au gré des événements. On peut, en effet, se demander si ces conceptions différentes

9. Une des quarante cinq provinces du Burkina Faso située à la frontière avec le Togo et le Ghana.

10. Sous le régime de Mouamar Kadhafi, la Libye avait été rebaptisée la Grande Jamahiriyya arabe libyenne populaire et socialiste ; la Grande Jamahiriyya arabe libyenne était la forme abrégée et diplomatique.

11. Terme utilisé au départ par les Congolais de RPC puis repris plus largement par les ressortissants de l'Afrique forestière (Goldschmidt 2002).

du voyage influencent leur manière d'appréhender l'attente. L'itinéraire de Brahima peut se classer dans la deuxième catégorie, catégorie qui semble rassembler la majorité des personnes interrogées. Ressortissant du Burkina Faso, il a vécu en Côte d'Ivoire de 1996 à 2002.

Mais dès que Gbagbo est devenu président, j'ai quitté le pays et je me suis dit que plus jamais je ne mettrai les pieds dans ce pays tant qu'il est toujours président. (Brahima, 20 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

Technicien de formation, il a réinvesti son épargne dans l'ouverture d'un atelier, réparant postes de radios et téléviseurs à Béguedo, dans son village d'origine, situé dans la province du Boulgou. Après quelques années, ne parvenant plus financièrement à s'en sortir, il a préféré fermer son atelier et pris la décision de repartir cette fois-ci en Guinée Équatoriale, en compagnie de son frère aîné. Mais, les événements et les rencontres faites en chemin l'ont conduit à repenser son itinéraire. Il s'est « installé » provisoirement en Libye d'où il a été refoulé trois ans après, au moment de la guerre.

En mars 2008, j'ai quitté Béguedo [Burkina Faso] avec mon grand-frère pour la Guinée-Équatoriale. Nous sommes arrivés à Ouagadougou [Burkina Faso] et de là nous avons emprunté une société de transport pour Niamey [Niger]. De Niamey, nous avons rejoint Maradi [Niger]. De là, nous avons rejoint Kano au Nigéria. Le voyage s'est poursuivi à Garoua au Cameroun. À ce stade, nous étions obligés de patienter car les conditions d'entrée étaient devenues difficiles ; le Gabon et la Guinée-Équatoriale organisaient dans la même période des élections. Un frère, qui nous avait rejoints, nous proposa alors de faire le saut vers la Libye. Mais moi j'étais à cours d'argent et je ne voulais pas compter sur lui, surtout que mon grand-frère lui voulait tenter sa chance pour la Guinée-Équatoriale. J'ai décidé alors de faire des travaux [de maçonnerie] là pour me faire une santé financière. Ensuite, du Cameroun donc, nous sommes allés au Tchad et c'est ensuite que nous avons atteint la première localité de la Libye [El Qatroun], où nous avons passé quelques cinq jours [...]. Nous avons poursuivi notre route jusqu'à une autre localité plus grande que la première [Sebha]. Là, nous avons passé trois mois et une vingtaine de jours. [...] Ensuite, nous avons rejoint Tripoli qui se trouvait à 2000 kms. Benghazi, tu ne peux pas rentrer là-bas sans tes papiers en règle mais comme nous sommes des clandestins... Mais à Tripoli, dès que tu arrives c'est fini. (Brahima, 20 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

L'étape est envisagée d'abord en fonction des opportunités financières qu'elle peut rapporter : comme le faisait remarquer Issiaka un compatriote de Brahima rapatrié également de Libye après y avoir travaillé cinq ans :

C'était l'argent que nous cherchions. Qu'importe l'endroit où nous trouvons du travail pour prendre soin de nos familles restées à la maison. C'est ce qui a motivé notre sortie. Même si au Niger, nous avons trouvé un bon boulot et que nous pouvions nous y installer pour prendre soin de ceux qui sont en famille, nous l'aurions fait... Tu peux te lever à destination de la Libye et te rendre compte qu'en cours de route, il y a une autre opportunité et là tu prends un autre cap. Tu cherches une destination où tu auras du travail. Tu ne sors pas en disant, je vais là-bas... Évidemment, s'il y a une opportunité pour aller en Italie, nous la saisisons. Mais comme il n'y a pas eu l'opportunité... Nous sommes restés en Libye, jusqu'à ce que la guerre nous trouve. (Issiaka, 22 février 2012, Niagho, Burkina Faso)

Dans l'esprit d'un certain nombre de migrants, les pays dans lesquels ils s'installent peuvent très rapidement devenir interchangeable. Ces haltes prolongées dans l'espace saharien ne sont donc pas toutes assimilables à des étapes préparatoires sur la route de l'Europe, elles peuvent s'apparenter aussi à une installation provisoire. Les citoyens libyens faisaient de leur côté bien la différence entre ceux qu'ils avaient rebaptisés « travailleurs journaliers » et les « passagers »¹² (Bredeloup & Zongo 2005).

Néanmoins, quelques-uns des migrants interrogés peuvent adopter une autre perspective, en lien avec leur expérience passée et être dans la construction de leur itinéraire, à l'image de Jacob, migrant mauritanien rencontré en novembre 2006, à Tunis, qui préparait un nouveau départ vers l'Europe. Après avoir été formé à l'école de marine de Nouadhibou et travaillé sur contrats pendant près de cinq ans à bord de bateaux-usines faisant régulièrement escale en Espagne, il n'est pas remonté sur le bateau. Il a réussi à travailler clandestinement pendant dix-huit mois dans une fabrique de vêtements à Cadix [Espagne]. Mais « là, ou je logeais, j'ai été pris dans une descente ». Refoulé en 1999 dans son pays avec une compensation financière, il a pu acheter un terrain et passer un concours pour devenir instituteur.

12. Ce n'est que plus récemment, en juillet 2011, au moment où le colonel Kadhafi recrutait des mercenaires africains pour essayer d'enrayer le mouvement de contestation qui avait envahi la Libye que des confusions ont été faites par les civils libyens entre mercenaires et migrants africains (Bredeloup & Pliez 2011).

Enseigner en Mauritanie à soixante-dix Euros par mois, je n'ai aucun avenir. On ne part pas en Europe pour rester éternellement mais pour régler notre problème. Si on avait des usines et des bons gouvernements chez nous, il n'y aurait pas de problèmes.

(Jacob, 7 novembre 2006, Tunis)

Après avoir enseigné trois mois à Nouadhibou, il s'est préparé à repartir en migration, cette fois-ci par la route. Il a traversé la Libye sans problème ; la Libye et la Mauritanie appartenant à l'Union du Maghreb arabe. Son entrée en Tunisie fut, en revanche, plus problématique ; il fut expulsé et emprisonné en Libye :

J'étais dans un trou noir ; le travail n'existe pas là-bas. C'est un cousin marié avec une Danoise qui m'a envoyé de l'argent par Western Union à Tripoli mais il m'a dit que je devais rentrer en Mauritanie. Moi, j'ai pas écouté, j'ai refait mes papiers à l'ambassade de Mauritanie à Tripoli, j'avais apporté des photocopies avec moi et je suis entré légalement en Tunisie.

En 2001, il a passé un BTS informatique de gestion à Tunis pour « être en paix et avoir le séjour » sans pour autant obtenir un emploi salarié.

La Tunisie, on peut y rester parce que la vie est bien, c'est un pays qui s'occidentalise mais c'est un pays qui ne laisse pas les gens travailler.

Jacob multiplie, non sans difficultés, les petits boulots, agent de sécurité, gardien, commerçant.

Je me suis désappris, j'ai fait le commerce pour survivre... Il faut travailler, on ne peut pas rester les bras croisés... Je fais tout sauf la drogue.

Il part collecter à Sousse et Hammamet [Tunisie] du cuivre et de l'aluminium qu'il revend sur le marché noir à Tunis. Avec l'argent récolté, il repart en Libye dans les *souks libya*¹³ acheter du prêt-à-porter fabriqué en Chine qu'il revend à crédit à son retour à des clients tunisiens ou ouest-africains. L'hiver approchant, il s'improvise « antiquaire », allant entreprendre les jeunes touristes européennes sur les plages. « Pour entrer en Europe, il faut se marier ». Dans son discours, Jacob garde toujours son cap :

13. Initialement nom donné aux marchés où sont écoulés des produits subventionnés par les pouvoirs publics libyens. Ces marchandises bien qu'interdites à l'exportation sont acheminées illégalement dans les pays voisins (voir Drozd & Pliez 2005 : 74).

Je suis venu ici dans le but de repartir en Europe parce que j'ai vécu en Europe. Je sais qu'avec un diplôme, je peux refaire ma vie. Même si je pars cinq ans en Europe, je peux avoir après une bonne vie digne en Afrique.

À l'inverse de Brahim ou d'Issiaka, Jacob évalue le temps qu'il compte passer en Europe avant de se réinstaller en Mauritanie. En revanche, il n'a pas pu nous dire à quel moment il projetait de s'y rendre. Mais il semblait sur le qui-vive, dans l'attente du moment opportun, sans être pour autant pressé par le temps. Difficile sur la base des seuls discours d'apprécier si les « rallystes » supportent, mieux ou moins bien, l'attente dans ces lieux de passage que ceux qui recomposent en cours de route leur projet migratoire. Tout dépend du climat particulier qui règne dans la ville où on transite ; tout dépend aussi de son histoire personnelle, des attentes de la famille restée au pays, de son bagage professionnel.

Ceux qui avaient pour projet initial de rester un temps en Libye pour y amasser des ressources semblent le plus souvent avoir progressé par étapes, à l'intérieur même du pays. Ils commencent par travailler quelques semaines ou quelques mois comme manœuvres sur des chantiers ponctuels dans la petite bourgade libyenne d'El Qatroun, sitôt la frontière algérienne passée et le Sahara traversé, à supposer que la situation politique le permette. Arrivé en 2008, un migrant burkinabé expliquait qu'il avait dû abandonner la maison où il était hébergé dans cette petite ville du Fezzan libyen et dormir dans le désert après que des compatriotes avaient été arrêtés par la police en pleine nuit¹⁴. Dès qu'ils ont rassemblé assez d'argent, ils remontent par la route, à bord de camions jusqu'à Sebha, principale porte d'entrée libyenne après le Niger et le Tchad, ou encore à Awbari, petite ville voisine. Ces parcours ne prennent que quelques jours. Ensuite, ces migrants exercent dans ces haltes les mêmes activités précaires, plusieurs mois d'affilée, quand ils ne vont pas proposer leurs services dans les fermes alentours. Ceux qui parviennent à gagner leur vie dans la région s'y sont arrêtés, il y a déjà une dizaine d'années et maîtrisent très souvent la langue arabe. Ceux-là ne sont plus en transit. Ils mettent en relation leurs compatriotes nouvellement arrivés avec des employeurs potentiels. Ils leur louent des chambres dans des taudis superficiellement réaménagés.

À l'évidence, cette migration par étapes à l'intérieur du territoire libyen prend des contours différents selon les époques considérées. Comme l'expliquait un migrant burkinabé arrivé en Libye au printemps 2008,

14. C'est en août 2008 qu'un nouveau centre de détention des migrants a été implanté à Sebha, regroupant des ressortissants de l'Afrique subsaharienne interceptés dans la ville mais aussi à El Qatroun et Ghat, plus près de la frontière avec le Niger.

dans une période scandée par des rafles quotidiennes, rendant de surcroît fortement risquées leurs incursions dans l'espace public, les derniers arrivés trouvent plus difficilement du travail dans ces « cités du désert » (Pliez 2011) que leurs compatriotes, émigrés au début des années 2000 :

Quand je suis arrivé en Libye, j'ai fait une semaine sans sortir parce qu'il y avait des rafles. Dès que tu es arrêté, tu es rapatrié dans ton pays d'origine puisque nous n'avons pas de papiers que nous pouvons présenter lors des arrestations.

(Harouna, 18 février 2012, Béguédo, Burkina Faso)

Et un de ses compatriotes arrivé quelques mois plus tôt de renchérir :

C'est uniquement à Sebha que nous avons fait des petits contrats de quelques jours. Il n'y avait aucune possibilité de le faire ailleurs. Avec plus d'un mois de séjour, je ne suis pas allé travailler plus de trois jours. Et même si tu gagnes une activité, c'est toujours manœuvre pour couler du béton, jamais mieux que cela, ou bien acheminer des briques, des sacs de sables à des étages de bâtiments en construction. C'est tout ce qu'il y a comme activités à Sebha.

(Noufou, 3 mars 2012, Fingla, Burkina Faso)

Le décalage entre le temps passé dans un lieu et le temps occupé à y travailler est très souvent calculé par les migrants et résumé par l'un d'entre eux par la formule suivante :

Imagine, tu peux travailler cinq jours et faire six mois sans travail !

(Yaya, 4 mars 2012, Tenkodogo, Burkina Faso)

Ils ont conscience qu'il leur faut remonter au plus vite dans la capitale libyenne s'ils ne veulent pas être pris au piège de l'inactivité et de la précarité extrême et devoir rebrousser chemin¹⁵. À la fin des années 1990, près de 40 % de la superficie de la ville de Sebha rassemblait des quartiers majoritairement habités par des réfugiés du Tchad et des migrants subsahariens, installés ou en transit. La situation s'est notablement transformée, surtout à compter de 2004, alors que les contrôles se multipliaient. Après que les autorités libyennes ont pu obtenir en 1999 la levée totale de l'embargo¹⁶ qui frappait

15. En 2005, des migrants burkinabè, maliens et nigériens interrogés à Sebha dans un garage clandestin s'apprêtaient à prendre le chemin du retour au pays après avoir été emprisonnés. Ils n'avaient plus les moyens ni le courage de poursuivre la route vers Tripoli.

16. Si l'embargo aérien et militaire décidé en avril 1992 par le conseil de sécurité de l'ONU a été suspendu en avril 1999, c'est en 2003 que l'ONU a voté la levée de l'ensemble des sanctions.

leur pays en acceptant de devenir la sentinelle avancée de l'Europe, de nouvelles rafles ont été organisées à Tripoli, à Benghazi, à Sebha et des centres de rétention ou de transit ont été créés financés par le gouvernement italien ; non seulement, ces opérations ont touché ceux qui se préparaient effectivement à rejoindre l'Espagne ou l'Italie, mais elles ont aussi conduit à l'expulsion¹⁷ de travailleurs subsahariens installés en Libye depuis de nombreuses années comme artisans, maçons ou agriculteurs. En 2007, la célèbre artère commerciale dénommée rue Quarante, était désertée ; les camps de réfugiés et les quartiers occupés par les migrants subsahariens, rasés (Pliez 2011). L'année suivante, les rafles se sont encore intensifiées :

[Les rafles à Sebha] peuvent durer toute une année alors que les autres villes connaissent des périodes de calme. Chaque jour les rafles se déroulent entre 8 et 12 heures, 16 et 18 heures. Dès que tu es arrêté si tu n'as pas de connaissance d'une autorité ou d'un intermédiaire qui a des contacts, tu es rapatrié. Quand tu n'as pas de travail, tu es obligé de passer toute la journée à dormir parce que tu n'oses pas sortir. (Joseph, 21 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

Des migrants burkinabè ont évoqué avec précision également le temps passé à travailler en chemin, que ce soit au Niger ou en Algérie, ainsi que les événements qui les ont conduits à reprendre la route. Gabè, qui a travaillé pendant deux ans dans une usine de Tripoli avant que des militaires lui conseillent de quitter le pays en mars 2011, raconte :

Je n'avais pas choisi de destination, là où j'ai du travail, seulement je l'exécute... Pour sortir, mes parents m'avaient donné 150 000 francs CFA... Cette somme est finie à Borges¹⁸ en Algérie. Alors j'ai commencé à travailler, la maçonnerie. Mais nous étions traumatisés par des enfants qui nous lapidaient dès qu'ils nous voient. Je suis alors parti à Gardaya [Algérie]. À Gardaya, je me suis occupé des champs de palmiers dattiers. J'ai fait 28 jours. Mais comme je n'étais pas payé, j'ai cherché à connaître le domicile de mon employeur. Quand je suis arrivé je lui ai dit que je voulais continuer ma route en Libye. Il a compris que je voulais certainement continuer en Espagne. Il m'a

17. Étude réalisée à partir de l'exploitation de fichiers de police consultés à Bamako et à Ouagadougou après les expulsions de 2005, 2006 et 2007. Des attaques racistes et lynchages à l'encontre de ressortissants d'Afrique subsaharienne ont été perpétrés en Septembre 2000 dans la ville de Zawiya, provoquant d'abord plusieurs dizaines de victimes puis le départ de plusieurs milliers d'entre eux. S'estimant lésée par le gouvernement quant à la redistribution de la rente pétrolière, et ne pouvant accéder facilement à certaines activités, la population libyenne a reporté sa rancœur et son agressivité sur les populations étrangères de passage.

18. Ville située à proximité de la frontière avec le Mali.

rendu seulement une partie de l'argent qu'il me devait (l'équivalent de 200 000 francs CFA) mais je ne pouvais pas me plaindre au commissariat. J'ai dépensé 50 000 francs pour le transport pour Ghadamès [Libye] mais je n'ai pas travaillé là-bas. C'est plutôt à Tripoli que j'ai commencé à faire du crépissage.
(Gabè, 18 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

En outre, le nombre de mois ou d'années passés à une étape donnée peut se calculer sans pour autant qu'il renseigne véritablement sur l'état d'esprit dans lequel se trouvent les migrants au cours de cette période ni sur le sens qu'ils lui accordent. Ils sont cependant quelques-uns à avancer des débuts d'explication en lien avec le temps passé dans un lieu, tel Yacouba, un migrant burkinabè de retour provisoire de Tripoli, rencontré en 2009 à Ouagadougou :

L'homme qui va en aventure, avant tout, cherche l'argent. Donc s'il trouve un bon travail en Libye, il n'ira pas ailleurs, mais s'il fait un an et demi ou deux ans, il essaiera pour aller devant. (Yacouba, 17 octobre 2009, Ouagadougou)

Si Yacouba a pu économiser suffisamment d'argent en ce laps de temps, il tentera sa chance par delà le détroit de Sicile. Son compatriote Tahirou, jeune célibataire burkinabè arrivé en Libye en 2008 et rapatrié après les derniers événements de 2011, tient quant à lui le discours opposé :

Je parlais avec deux idées à l'esprit. Je n'avais personne pour m'aider en Libye avec de l'argent. Si j'arrive en Libye et que j'obtiens de l'argent pour aller en Italie, j'irai alors. Si cette option ne réussit pas, j'y reste pour me faire aussi de l'argent. Voilà mes deux options... On m'avait dit que la Libye était un carrefour et qu'à partir de là, tu pouvais aller en Italie, en France ou à Malte. On nous disait aussi qu'il y avait là-bas du bon travail. Mais notre arrivée a coïncidé avec la fermeture de la mer. Et nous sommes alors restés pour y travailler... S'il n'y avait pas eu la guerre, j'y serai encore. (Tahirou, 21 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

Autrement dit, le fait d'avoir réussi à gagner régulièrement de l'argent dans un lieu donné ne justifierait plus l'intérêt de repartir ailleurs. On voit là encore combien ces explications sont circonstancielles et dépendent aussi du degré de porosité des frontières géographiques. Les migrants sont par ailleurs en mesure de réviser leur position à l'aune d'une réévaluation des dangers encourus. Mansour, migrant sénégalais parti en Libye en 2000, de

passage à Dakar à l'automne 2012 alors qu'il réside actuellement au Maroc racontait :

En Libye, j'ai fait presque un an et demi là-bas. Je voulais faire de l'argent et retourner au Sénégal mais j'ai changé mon projet. Il y avait trop de monde, toute l'Afrique était venue chercher du travail. Alors pour gagner de l'argent, ce n'était pas ça. Et puis j'ai vu que c'était facile de partir en Espagne. À l'époque, les gens qui quittaient la Libye pour l'Espagne mettaient un peu plus de quinze jours. J'ai alors quitté la Libye, traversé l'Algérie, plus tard le Maroc.
(Mansour, 5 novembre 2012, Dakar)

Ils sont aussi nombreux à expliquer qu'au-delà d'un certain laps de temps passé à l'étranger, il faut revenir au pays, au moins pour une première visite, au risque sinon d'enfreindre les obligations familiales. Mais ce temps peut s'étendre sur plusieurs années et l'argument n'a pas la même signification s'il est convoqué par un migrant qui a mis en place un dispositif pour revenir sans problème régulièrement au pays que par un autre, moins chanceux, qui cherche à masquer son échec, dédramatiser son expulsion ou par un troisième qui s'était marié tout juste avant son départ.

Le transit : un temps suspendu

Au-delà du temps objectif, la durée perçue des choses réalisées recouvre d'autres réalités et le sentiment de la durée peut aussi varier d'un individu à l'autre, d'un enfant à un vieillard notamment. « Le temps n'est réel que dans la mesure où il a un contenu, c'est-à-dire où il offre une matière d'événements à la pensée » disait Maurice Halbwachs, dès 1950, dans *La mémoire collective*. En Libye, en 2005, nous avons rencontré deux migrants camerounais qui ne se souvenaient plus depuis combien d'années ils s'étaient arrêtés à Sebha, aux portes du grand désert ; ils se disaient « en panne ». Passant leurs journées à attendre du travail ponctuel aux carrefours stratégiques de la ville, exclus de la vie en société, désaffiliés, ils avaient perdu la notion du temps comme si leur horloge interne s'était détraquée, arrêtée. C'est seulement en discutant et en essayant de faire coïncider le moment de leur arrivée dans la ville avec des événements importants qui s'étaient déroulés dans le monde, que nos interlocuteurs, ressortissants de Yaoundé, ont réalisé que leur séjour en Libye pouvait dorénavant se mesurer « objectivement » en années. Alternance d'un temps à la fois saturé et dilaté, celui du quotidien, des heures creuses et des journées vides qui n'en finissent pas et qui conduisent à l'immobilité contrainte, d'un temps perdu, celui des espérances en une vie meilleure dans un lieu plus ou moins mythique et d'un temps qui s'accélère quand les opérations de rafle sont imminentes ou

obligent à courir, quand une rencontre avec un partenaire potentiel génère de l'effervescence. En transit, les migrants se retrouvent en suspens, entre parenthèses, dans une temporalité qui les exclut, les dépossède autant de leur passé que de leur présent et avenir. Dans un roman intitulé également *Transit*, Abdourahman Waberi compare ses héros ressortissants de Djibouti à des « absents présents... Des quidams flageolants qui ont beaucoup de choses à raconter sur leur vie d'avant mais que l'embouteillage de mots dans la gorge rend plus taiseux qu'un régiment de moines bouddhistes... Désormais sourds-muets, nous trimbillons nos silhouettes miniatures en silence, perdus de solitude jusqu'à ne plus pouvoir ou savoir parler... Nous avons laissé derrière nous nos histoires, nos mélodies, nos grimoires et nos ancêtres. Le danger qui nous guette est celui-ci : si l'on vit uniquement sans le présent, on risque d'être enseveli avec le présent » (Waberi 2003 : 148-149). La reconquête de leur identité devrait passer d'abord par un contrôle de leur temps.

Plus encore que les migrants exilés dans un pays qu'ils ont choisi, les migrants en transit vivent dans l'attente d'un changement imminent, d'un signe d'un passeur qui leur permettra de reprendre la route, d'une autorisation provisoire qui pourrait sécuriser partiellement l'étape ou le départ. C'est le temps du peut-être, mêlé d'angoisses et de découragements. Les migrants s'enfoncent dans la succession de vagues lendemains ; leur vie se creuse d'années de séparations d'avec leurs proches. Prisonniers d'un espace migratoire qui se referme sur eux, ils peuvent aussi s'enliser.

C'est alors que les migrants meublent, tuent le temps, attendant d'avoir à faire dans des lieux incertains. Les sans-abris décrits pas Nels Anderson dans l'Amérique du siècle dernier se retrouvaient déjà à la périphérie des villes dans des lieux qu'ils dénommaient « jungles » pour échapper à la suspicion des populations autochtones et des fonctionnaires de police.

Les hommes qui échouent pour un temps dans une ville se mettent habituellement en quête d'un lieu retiré, à la lisière d'un village et relativement proche de la voie ferrée, où ils puissent tuer le temps sans craindre d'être opportunés. (Anderson 1993 : 54)

Au milieu des années 2000, à Tamanrasset, des ressortissants d'Afrique subsaharienne avaient investi des grottes en périphérie, qu'ils avaient rebaptisées, non sans humour, « cailloux-villes ». Ils passaient une grande partie de leurs journées dans le lit asséché de l'oued qui traverse la ville d'est en ouest (Minvielle 2011). Temps immobile mais néanmoins usant. Au petit matin, après des nuits difficiles passées dans l'inconfort et la peur, ils se réchauffaient au soleil ; plus tard dans la journée, ils cherchaient l'ombre à l'intérieur des buses, tout en restant aux aguets. Le soleil et ses déclinaisons

rythmaient leur quotidien. Luttant contre la vacuité, ils échangeaient des informations sur les routes à emprunter ou à éviter, sur la localisation des nouveaux barrages policiers, sur les dernières rafles en date. Les uns reprenaient des forces après une première traversée du désert ; d'autres attendaient une opportunité de travail ou un mandat d'un parent, sollicité par l'entremise de *Western Union*. D'autres encore avaient atteint la phase suivante ; l'argent collecté ou gagné avait été investi dans l'acquisition de faux documents qu'ils n'avaient pas encore récupérés et ils continuaient d'occuper leur temps, jouant aux cartes ou aux dominos. La répétition de ces activités leur permettaient d'être absorbés par le jeu, la discussion ou la rêverie, de sorte que le temps devenait ni trop rapide ni trop lent (Halbwachs 1997).

À ces « non-lieux » succèdent encore d'autres lieux d'attente (Augé 1992). Un peu partout dans les villes de transit, à des carrefours routiers, très tôt le matin, des attroupements de migrants se forment. Ceux-là espèrent qu'un autochtone arrête son véhicule à leur hauteur pour leur proposer un travail à la tâche. Et pour ne pas retarder un employeur potentiel, le maçon brandit sa truelle, le peintre en bâtiment son rouleau de peinture et l'électricien une ampoule. Issiaka, jeune burkinabè rentré au pays nous expliquait le fonctionnement de ces bourses ou courses à l'embauche :

Quand tu veux du travail en Libye, tu cherches où se trouve un rond-point et là tu t'installes. Ainsi un Arabe est à la recherche d'un employé, c'est là qu'il viendra vous trouver. Si vous tombez sur un bon Arabe, il se renseigne sur votre domicile et peut même vous donner l'argent pour le transport retour ou encore il te dépose lui-même, ou bien encore il te dépose là où il t'a trouvé le matin.
(Issiaka, 22 février 2012, Niagho, Burkina Faso)

Ces files d'attente, qui ont été rebaptisées par les migrants eux-mêmes « Tchad » à Tripoli, Sebha en Libye ainsi qu'à Tamanrasset en Algérie, en souvenir très certainement des premiers migrants tchadiens ayant mis en place ce système ou encore « charka » à Nouadhibou, ne sont pas sans rappeler d'autres alignements formés par les Hobos, le long de Madison Street à Chicago et renommés « marché aux esclaves » il y a près d'un siècle par Nels Anderson. Les migrants doivent moduler leurs comportements dans la durée : patienter pendant des heures, parfois mêmes des journées, dans l'espoir d'être embauchés ponctuellement et courir plus vite que leurs frères d'infortune s'ils veulent être les premiers à s'engouffrer dans la camionnette de l'employeur. Et Issiaka de poursuivre :

Quand le travail est presque terminé ou qu'il reste un jour de travail, il y en a qui te font savoir que si tu ne le termines pas le même jour, tu

ne seras plus payé. Et même souvent quand tu termines, tu es chassé et il te dit d'aller trouver un militaire si tu veux parce que lui aussi est un militaire. Comme tu ne peux rien faire, tu es obligé de continuer ta route. (Issiaka, 22 février 2012, Niagho, Burkina Faso)

En définitive, le rythme leur est toujours imposé par l'autre, qu'il s'agisse de l'employeur qui révisé les conditions de travail, du responsable du foyer qui refuse de les héberger dans la journée, des gérants de cybercafés ou des structures bancaires qui sont aussi maîtres de leurs horaires d'ouverture et de fermeture. « Le pouvoir, la subtilité du pouvoir passe par la dysrythmie, l'hétérorythmie » expliquait Roland Barthes (2000 : 40). Devant en permanence s'adapter à la cadence de l'autre, assujettis à ses horaires, sans pouvoir eux-mêmes organiser les séquences qui scandent leur quotidien, les migrants peuvent se retrouver dépossédés de leur temps et perdre ainsi toute autonomie.

Quand l'événement ou son absence réorganisent la temporalité du transit

Dans son ouvrage *Marseille transit : les passagers de Belsunce* publié en 1995, l'historien Émile Temime décrit comment le passage du temps et l'incertitude liée à ce temps qui défile peuvent affecter les processus de décision chez le migrant arménien, italien, espagnol ou ressortissant de l'Europe de l'Est qui s'est arrêté à Marseille avec pour projet de reprendre la route :

Il n'a pas encore fait le pas décisif ; il ne sait ni où il va se fixer ni comment il sera accepté, ni même s'il sera accepté. Et quand cette attente se prolonge, il vit, il reste dans un espace de précarité, comme si son choix s'en trouvait retardé, comme s'il vivait dans un territoire encore incertain. Ce n'est parfois que l'affaire de quelques heures ; et, parfois, cette hésitation peut se prolonger des semaines, des mois, des années¹⁹.

C'est aussi précisément ce qui est arrivé à celui que ses clients africains surnomment, à Marseille, Papa Bazin, en référence à sa spécialité de négociant en tissus damassés. Il est né dans la cité phocéenne en 1922, quelques temps après que ses parents arméniens ont quitté précipitamment la Turquie pour fuir la déportation et rejoindre l'Argentine où une partie de leur famille les avait précédés (Bertoncello & Bredeloup 2004). Comment interpréter cet arrêt à Marseille ? Accident de parcours ou plutôt *turning point* dirait Everett Hughes (Hughes 1996), qui a été le premier sociologue à travailler sur l'existence d'une transition entre des séquences au sein d'un

19. Préambule rédigé conjointement par Milza et Temime à l'ouvrage d'Émile Temime, p. 5.

parcours de vie ? Vétérinaire en Turquie, le père de notre interlocuteur, à peine débarqué à Marseille, se retrouve épicier sur le Vieux-Port. Alors qu'il comptait s'y arrêter quelques jours seulement, le temps de mettre en ordre ses papiers d'identité, il passera toute sa vie à Marseille et il y mourra. Rester plus longtemps que prévu en transit dans une ville peut produire des effets durables et conduire à une installation définitive.

La durée d'une situation donnée peut influencer sur ses possibilités de changement. Il a été démontré qu'une demande d'immigration pour le Canada présentée un mois après l'arrivée dans un pays européen n'avait ni les mêmes causes ni les mêmes effets que si elle avait été présentée quelques années plus tard (Paran 1999). Dans le premier cas, il s'agit le plus souvent de migrants ayant obtenu un visa d'entrée pour des séjours temporaires (travail, stage, études, visite familiale) ou de demandeurs du droit d'asile à la recherche d'un statut juridique stable dont le parcours bien que temporaire dans un pays tiers demeure en grande partie planifié. Dans le second cas, au contraire, le migrant n'a pas eu l'opportunité de préparer sa migration à l'avance et le caractère illégal de sa situation dans le premier pays d'arrivée ne le prédispose pas à trouver rapidement une porte de sortie. Son second départ est alors rendu laborieux, hypothétique, aléatoire. On peut donc imaginer, à l'exemple de Papa Bazin, que plus le temps passe pour les migrants en transit, plus ils perdent l'espoir de repartir, plus ils s'installent dans un quotidien et plus il leur devient difficile de réunir toutes les conditions qui leur permettront de quitter aisément l'endroit où ils stationnent. On peut ainsi se demander si Jacob, le migrant mauritanien provisoire installé à Tunis pour préparer son voyage vers l'Europe y est encore ou si les turbulences politiques qui ont secoué ces derniers temps la Tunisie ne l'ont pas conduit à reconsidérer son projet. Dans le scénario précédemment évoqué, le temps lui-même en tant que durée produirait le changement. Tout comme, selon une autre perspective, on peut supposer que les migrants qui seront parvenus à exercer un travail rémunérateur et qualifié lors d'un arrêt plus ou moins prolongé pourront, s'ils repartent, à l'étape suivante mieux négocier et valoriser cette expérience. Rappelons à ce propos comment Fréjus, quatorzième enfant d'un roi du Bénin, s'est employé lors de ces étapes migratoires successives, à Tripoli en 1996 puis à Beyrouth en 1998, à mettre en valeur les techniques apprises dans la construction de maisons de style néo-mauresque, pour trouver un emploi qualifié de « staffeur » sur les chantiers de Ouaga 2000, le nouveau projet urbain de la capitale burkinabè (Fréjus, 10 septembre 2004, Ouagadougou). Roi de l'anticipation, il nous raconta alors qu'il programait de rejoindre Johannesburg, à partir de 2008, deux ans avant la coupe du monde de football pour être en bonne position pour participer aux grands travaux. Et de la capitale sud-africaine, il comptait repartir ensuite au Canada où il imaginait alors ses enfants suffisamment avancés dans leurs études

supérieures pour pouvoir l'accueillir quelques années. Si l'imprévisibilité semble totalement exclue de la trajectoire de cet aventurier béninois, on peut aussi décaler le raisonnement et penser que Fréjus trouvera encore à l'avenir les moyens de tirer partie du hasard qui, assurément, refera surface au cours de son histoire migratoire. Enfin, selon le point de vue considéré, le parcours de Fréjus pourra apparaître chaotique, notamment pour ceux qui associent la mobilité spatiale à l'instabilité chronique (Sennett 2000), ou encore il pourra être interprété comme une reconstruction après coup de la part du migrant lui-même, maquillant les ruptures, réintroduisant des continuités et de la cohérence à son parcours, entretenant « l'illusion biographique » (Bourdieu 1986 ; Passeron 1990). Quelle place alors accorder à la contingence dans l'interprétation des parcours migratoires et dans quelle mesure peut-on considérer l'événement – créateur d'incertitude par excellence – comme un élément structurant ? Nombre de chercheurs en sciences sociales conservent une distance critique vis-à-vis de la notion d'événement, de sa mesure et de son interprétation (Fassin & Bensa 2002). Se distinguant de l'occurrence qui l'a fait naître, ne pouvant à l'instar du fait, être réduit à ses causes, devenant objet du réel, seulement au terme d'un trajet et d'un parcours d'attribution de sens, ni prévu, ni anticipé, l'événement pourtant reconfigure le temps ; il bouleverse la trame des habitudes et ouvre la porte à une palette de possibles imprévisibles (Ricoeur 1991 ; Arquembourg-Moreau 2003).

Dans cette perspective, les travaux qui analysent les formes temporelles de la causalité à partir du matériel biographique ou encore, ceux plus récents qui prennent en compte l'imprévisibilité dans les parcours sociaux devraient nous aider à éclairer sous un autre angle les comportements des migrants en transit. Dans « l'approche biographique à l'épreuve de l'interprétation », Frédéric de Coninck et Francis Godard distinguent trois grands modèles explicatifs qui prennent en compte les enchaînements temporels et accordent une place différente à la contingence (Coninck & Godard 1990 : 30). Le modèle « archéologique », selon les auteurs, suppose l'existence d'un point d'origine fondateur à partir duquel se distribuent les autres événements et c'est seulement lors de ce point initial que la contingence – considérée souvent comme un résidu à éliminer – a des chances de survenir. Le modèle « structurel » prend en compte « les temporalités qui débordent une biographie particulière » comme le temps historique ou le temps des générations. Les parcours de vie sont alors conditionnés par des temporalités externes, organisées selon des chaînes causales indépendantes et, dans ce schéma, la place laissée à la contingence semble minimale. Quant au modèle « processuel », il est centré sur le cheminement et c'est à travers la mise en forme du processus étudié, la construction de la logique de déroulement des événements que sont mises en lumière, de manière dynamique, les connexions causales. Le sens des événements évolue au fil du processus.

« Une fois l'effet produit, un processus peut vivre indépendamment de sa cause initiale » (Coninck & Godard 1990 : 40). C'est aussi dans ce modèle que l'imprévisibilité tient la place la plus importante et plus particulièrement dans le sous-modèle « bifurcatif » : au sein d'une même existence, les périodes calmes cohabitent avec des moments décisifs au cours desquels tout peut basculer et « où les destinées bifurquent les unes des autres » (Coninck & Godard 1990 : 36). Repris par Michel Grossetti dans son essai d'élaboration d'une sociologie des bifurcations (Grossetti 2006), ce modèle bifurcatif fait écho à la notion de « tournants de l'existence » développée par Everett Hughes pour désigner les transitions plus ou moins imprévisibles et ritualisées qui rythment les carrières (Hughes 1996).

Transposés dans le champ de la migration, ces différents traitements temporels de la causalité peuvent aider à l'interprétation de certains enchaînements repérés. C'est ainsi que tous les événements d'un même type (expulsion, emprisonnement, confiscation des papiers d'identité, licenciement, non rémunération du travail effectué...) qui traversent la vie d'un migrant peuvent prendre une valeur différente selon le contexte dans lesquels ils se déroulent, mais aussi selon la période à laquelle ils interviennent dans le cycle de vie de chacun. Si les issues sont totalement prévisibles et peuvent avoir des conséquences plus ou moins déterminantes dans le parcours du migrant, en revanche les moments de leur réalisation demeurent totalement contingents. Enfin, toutes ces séquences doivent être reliées les unes aux autres dans la mesure où c'est souvent leur combinatoire (la somme des événements) qui produit des effets. On pourrait aussi faire l'hypothèse, dans une perspective déterministe, qu'un migrant ayant été expulsé à plusieurs reprises d'un ou de plusieurs pays, dans des conditions sensiblement comparables, est susceptible de réagir vigoureusement à une nouvelle expulsion à supposer qu'elle survienne à un moment clé dans sa vie, par exemple à l'âge où il estime être en droit de prendre sa retraite. Pourtant, sur la base des entretiens réalisés, il n'est pas toujours possible de confirmer cette hypothèse, ou alors les cas rencontrés devraient être considérés comme exceptionnels : c'est ainsi qu'un migrant de soixante ans a profité d'une expulsion collective orchestrée par les autorités libyennes pour tenter l'aventure en Italie l'année suivante, après un bref séjour dans son Burkina natal où il a construit une école privée et un magasin. Il avait passé plus de vingt ans d'affilée en Libye sans avoir alors eu pour projet de poursuivre sa route vers l'Italie. À l'âge où d'autres auraient souhaité prendre du repos et vivre parmi les siens, il se remet en mouvement et prend le risque de traverser le détroit de Sicile dans une période des plus critiques.

Le temps des nouveaux apprentissages

Le départ en migration est aussi annonciateur d'une rupture avec le passé et d'une conversion identitaire. Les migrants sont amenés à renoncer aux droits qu'on leur reconnaissait dans leur pays d'origine sans pour autant acquérir de nouveaux droits dans un lieu qu'ils comptent également quitter et où ils se retrouvent le plus souvent en situation irrégulière. Ils perdent ainsi les avantages et la reconnaissance que leur procuraient leur nationalité, leurs diplômes, leurs compétences professionnelles, pour s'engager sur un chemin improbable. Se débarrassant parfois de leurs papiers d'identité ou empruntant ceux d'un autre pour ne pas risquer d'être identifiés, ils perturbent de surcroît les liens entretenus avec leur passé.

Le voyage fait évoluer leurs repères spatio-temporels et découvrir de nouvelles réalités. D'abord sur les routes, ils expérimentent l'altérité à travers des paysages nouveaux. C'est ainsi que des ressortissants de l'Afrique subsaharienne, les uns, habitués aux fortes densités démographiques et d'autres encore, familiers de la forêt ou du relief accidenté, découvrent avec appréhension le désert du Sahara (Bredeloup & Pliez 2006). À mesure de leur remontée vers le Nord et de leur rencontre avec des populations Touareg et arabes avec lesquelles ils partagent une histoire douloureuse, le sentiment d'étrangeté ne fait que s'accroître. Leur parcours familial et professionnel ne les a pas tous préparés à user avec discernement des multiples registres de l'altérité. Un Camerounais de Douala nous expliquait comment, en 2004, après avoir été appréhendé à Oujda au Maroc, il avait parcouru plusieurs centaines de kilomètres avec des compatriotes à bord d'un véhicule blindé avant d'être refoulé aux portes du désert algérien, à Timiaouine. Il comparait cette descente du Sahara à une descente aux enfers et, en citadin aguerri, s'efforçait de se réapproprier l'événement, en rendant familier un lieu qui lui était totalement étranger « sept kilomètres à pied, c'est le désert, rien, rien, y a pas de boutiques. C'est là où le diable est né » (Fred, 8 novembre 2006, Tunis). Et tous, plus généralement, de mettre en avant sous une forme sensiblement identique qui laisse augurer de la reconstruction collective de la stigmatisation, de scènes au cours desquelles ils ont été victimes de jets de pierre de la part d'enfants et de vieillards, au prétexte de la couleur de leur peau.

En transit, les migrants doivent s'approprier très vite les codes du pays d'accueil auxquels il est impératif de se conformer pour survivre. Dans un premier temps, ils se retrouvent dans l'obligation de gommer toute aspérité pour se faire remarquer le moins possible. « Je dois me faire lisse, passer-muraille comme l'exige ma nouvelle condition » expliquait le héros dans l'ouvrage *Transit* de l'écrivain djiboutien Waberi (Waberi 2003 : 185). « Je baisse les yeux, je ne regarde pas ceux que je croise pour éviter de me faire remarquer », nous ont répété à l'envie les migrants ayant expérimenté ces

routes et ces passages. Ils doivent ériger l'évitement en tactique, se rendre invisibles, ou, à tout le moins supportables au regard de l'autre. Les uns changent leur nom, d'autres dissimulent leur âge, des femmes se travestissent en hommes pour ne pas avoir à affronter tous les dangers à la fois.

Être en transit disait François Maspéro dans son récit de voyage *Balkans Transit*, « c'est être de partout et de nulle part ; avoir des points d'ancrage qui vous lient pour une vie à certains coins de terre et à leurs habitants » (Maspéro 2000 : 23). Dans le même temps, les migrants doivent gérer l'éloignement avec la société d'origine, la nostalgie que cette situation peut provoquer, de nouvelles interactions avec l'hôte – le nanti et l'ancien esclavagiste –, mais aussi des relations d'opportunités avec des compagnons d'aventure. Pour sortir de l'impasse et poursuivre leur route jusqu'en Europe, des femmes fragilisées par leurs expériences antérieures et des hommes confrontés également à un milieu hostile se regroupent. Ces associations éphémères qui débouchent sur des « communautés d'itinérance » reposent sur des intérêts communs et supposent des relations de confiance construites le plus souvent dans l'urgence (Escoffier 2008). D'aucuns pourraient penser que les relations amoureuses se nouant dans ce contexte sont morts-nées dès lors que l'obsession du départ habite individuellement les migrants et que la précarité les condamne à la circulation incessante. De la même manière, on pourrait croire que les relations d'amitié s'instaurant entre compagnons d'infortune restent fragiles pour ces migrants en transit. Mais les interprétations peuvent être multiples et contradictoires. D'une part, la qualité d'une relation s'apprécie-t-elle à l'aune de sa durée ou de son intensité ? D'autre part, si dans une même société peuvent cohabiter des individus à l'horizon temporel très court et d'autres qui suivent le modèle du cycle de vie, intégrant plusieurs générations, on peut supposer que les conceptions de l'amour comme celle du temps gagneraient aussi à être appréciées au regard des cultures dans lesquelles elles ont émergé.

Pour s'en sortir au mieux, c'est-à-dire être acceptés, même temporairement, dans ces zones de transit avec leurs différences, les migrants doivent rapidement comprendre ce qu'on attend d'eux, saisir la place qu'on leur assigne et apprécier les positions respectives occupées par les uns et les autres. Ils doivent également gérer au mieux leur méconnaissance de la langue arabe, écrite et parlée, de la religion musulmane pour certains. Sachant que les compétences acquises dans le pays d'origine sont rarement transférables telles quelles dans les lieux de passage, les migrants doivent procéder à des ajustements, parfois même à de rapides volte-face et se soumettre à des pratiques de flexibilité maximale s'ils veulent espérer obtenir, même ponctuellement, un travail. C'est ainsi que les migrants burkinabè ayant quitté leurs villages du Boulgou avaient majoritairement une expérience de cultivateurs ou de pêcheurs. Ils sont conduits en Algérie comme en Libye à

mobiliser leur force physique et à réaliser les travaux les plus éprouvants, les plus dégradants (nettoyer les routes, transporter du sable, des briques dans des chantiers, réparer des caniveaux, casser des vieilles maisons, vider des fosses, creuser des puits...) :

Ce sont des activités physiques qui exigent des conditions physiques exceptionnelles. Dès que tu es un peu malade, tu ne peux pas travailler. Mais comment faire ? Si tu n'as pas autre chose, tu es obligé d'accepter ces activités pour te débrouiller un peu.

(Adama, 22 février 2012, Niagho, Burkina Faso)

Ils ont aussi été amenés à acquérir rapidement de nouveaux savoir-faire dans les villes libyennes pour organiser leur survie :

Nous, les Burkinabè, les Maliens et les Nigériens, sommes les seuls à n'avoir pas de diplômes et à exercer des petites activités de rien du tout. Au village, ici, nous ne connaissons pas les constructions à étages, les grands immeubles ; nous ne connaissons pas grand-chose au crépissage. Là-bas, tout se fait à l'équerre et à la règle. Alors si tu fais le crépissage comme tu le fais ici, c'est un problème. Comme tu n'as pas le savoir-faire, tu es obligé de te joindre à une autre personne. C'est donc avec les Égyptiens et les Turcs qui connaissent ces métiers que nous arrivons à travailler.

(Salifou, 20 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

Ils se retrouvent rapidement sous la dépendance de leur employeur :

Si tu ne prends pas garde, tu vas te faire employer par quelqu'un qui va finalement te refuser ton salaire à la fin du mois et te chasser du même coup. C'est ce qui fait que nous redoutons les activités continues où il faut patienter pour être payé en fin de mois.

(Adama, 22 février 2012, Niagho, Burkina Faso)

Précaires parmi les précaires en Libye, ces migrants au faible bagage professionnel sont ainsi très souvent victimes d'entrepreneurs locaux ou étrangers (Égyptiens, Turcs et Chinois) qui rémunèrent leur travail de force en deçà des normes en vigueur sur le marché régulier de l'emploi ou qui parfois même oublie de les payer et les brutalisent. Yahaya racontait à son retour au Burkina Faso en 2010 :

Moi j'ai fait deux ans et six mois en Libye. Mais pendant tout ce temps, je n'ai rien fait de bon. C'est le problème du travail. Ce n'est

pas ça. Tu pars travailler, on te dit non tu es esclave, on ne peut pas te payer. Quand tu es rentré dans un pays sans papiers et qu'eux aussi ils ne donnent pas de papier, ce n'est pas ça. (Yahaya, 24 octobre 2010, Ouagadougou)

Les migrants en transit intègrent de suite que leur situation illégale les place dans une situation d'extrême dépendance où ils n'ont aucun droit. Mansour, un migrant sénégalais ayant travaillé successivement dans les chantiers libyens, marocains et les plantations andalouses expliquait :

[...] ils ne sont pas obligés de payer des gens illégaux et nous ne pouvons pas réclamer... On n'a pas d'autres moyens alors on accepte. (Mansour, 5 novembre 2012, Dakar)

La migration de transit participe de la formation d'un nouveau prolétariat aussi bien rural qu'urbain. Les temps du transit se transforment en temps de l'exploitation.

Être en transit, c'est être capable de gérer tout à la fois l'incertitude et l'immobilisme et être prêt à rebrousser chemin si aucune ouverture ne se profile à l'horizon. Et Abdoulaye, un ressortissant sénégalais, coincé à Tripoli pendant le conflit libyen de préciser :

Nous avons compris que l'argent que nous avons mis de côté, si nous ne l'utilisons pas maintenant pour partir, à un moment nous n'aurons même plus l'argent du voyage retour. Chaque jour, nous étions attaqués par des enfants en arme. J'ai dit à mon frère, il faut qu'on rentre. J'ai juste pris un sac au dos seulement. (Abdoulaye, 8 novembre 2012, Dakar)

Les ressorts symboliques de la migration de transit

La migration s'apparente à une démarche d'initiation rappelait un ressortissant du Burkina Faso pour justifier son départ en Libye :

Nous sommes partis à la recherche de l'argent. Quand tu es un garçon, à un moment donné, il faut aller en aventure. Sinon personne ne pourra t'aider à devenir un homme. C'est pourquoi nous sommes allés en migration. (Moussa, 19 février 2012, Béguedo, Burkina Faso)

L'expérience du transit ou du passage relève aussi de la rupture identitaire dans la mesure où les migrants doivent réapprendre à vivre en conciliant ce qu'ils ont été et ce qu'ils deviennent sous la contrainte. On peut s'interroger sur les stratégies identitaires qu'ils développent dans ces circonstances

particulières pour réduire la lassitude, la frustration ou l'angoisse²⁰ éprouvées devant la fuite du temps. À quelles activités, à quelles croyances, à quels rites s'accrochent-ils pour lutter contre l'incertitude ou le désespoir qui les saisissent à mesure que les temps de voyage et de transit s'allongent mais aussi dans la perspective de conserver plaisir à vivre et foi en l'avenir ?

Se sentant pris au piège de l'immobilité forcée tels des oiseaux en cage et entravés dans leurs rêves de voyage, les ressortissants de l'Afrique subsaharienne en panne à Tamanrasset ont renommé « l'alouette », l'oued où quelques-uns ont séjourné plus de trois ans et où quelques autres sont revenus après refoulement (Minvielle 2011). « Cailloux-ville », « ghetto », « l'alouette », le « Tchad », « l'autobus »... l'invention par les migrants de toponymes participe de la construction d'une mémoire collective. En nommant ces lieux de l'attente et en les différenciant les uns des autres, en rendant familier ce qui est étranger, en fixant ce qui se dérobe, en multipliant les références à mesure qu'on perd ses repères, en usant de la dérision pour conjurer l'angoisse et la menace, les migrants s'approprient, à leur manière, l'espace saharien et redonnent un sens à leur quotidien, à leur attente et une stabilité à un projet de vie parfois évanescent (Minvielle 2011).

L'attente dans les lieux de transit fait partie intégrante de l'aventure migratoire et comme elle, revêt souvent la dimension héroïque de l'épopée. Dans la geste *pulaar* de Samba Guéladio et l'équipée d'El Hadj Omar Tall, qui relèvent du patrimoine oral ouest-africain, l'exil est magnifié car il doit permettre au retour la reconquête du pouvoir. Des migrants sénégalais et mauritaniens n'hésitent pas à se référer à ces migrations dissidentes à la fois pour raviver l'exaltation du grand large dans les moments de découragement, pour justifier l'attente et la souffrance qu'ils expérimentent sur les routes de la migration et se persuader d'un retour au pays aussi glorieux que celui de leurs héros (Bredeloup 2008). De façon plus générale, la remontée du continent africain par étapes successives prend l'allure d'une épreuve initiatique ; les rituels fonctionnant alors comme valeurs refuges destinées à protéger les migrants, le temps qu'ils reprennent force et courage avant d'affronter les dures réalités. Les migrants congolais arrivés au Maroc recourent, quant à eux, à la grammaire animiste pour qualifier leur initiative et rehausser leur réussite ; ils ont « mangé le crocodile », triomphé de l'animal et des obstacles qui entravaient leur progression vers l'Eldorado

20. Des chercheurs commencent à s'intéresser plus largement en sociologie à ces notions habituellement convoquées par les psychologues. Des recherches reconsidèrent les parcours des migrants à la lumière de la sociologie de l'émotion. Voir notamment les travaux de Cécile Vermot présentés au congrès de l'Association Française de Sociologie en 2011 sur *les expériences émotionnelles genrées* dans les processus migratoires. Voir également les nouvelles thématiques proposées à l'occasion du 17^e congrès mondial de l'*International Union of Anthropological and Ethnological Sciences* en août 2013 : « *New Geographies of Hope and Despair* » dans la migration et l'immobilité contrainte.

(Goldschmidt 2002). Ces mises en scène épiques marquent également le refus du fatalisme, la possibilité d'intégrer les bribes de sa propre histoire à la grande histoire en marche.

L'expérience migratoire prend alors le sens d'un voyage mystique. L'espoir sans limites de changer leur destin par eux-mêmes mais aussi par la grâce de Dieu confère aux migrants une force qui leur permet d'affronter l'attente et les dangers avec détermination. La majorité des migrants rencontrés convoquent Dieu en de multiples occasions. D'abord pour expliquer qu'ils ont été chanceux :

Je ne suis jamais tombé entre les mains de la police. C'est un travail de Dieu, je ne peux pas dire que c'est parce que je connais bien la route. Non, ça c'est l'oeuvre de Dieu. Parce que personne a sa chance. (Yaya, 4 mars 2012, Tenkodogo, Burkina Faso)

Ou encore pour mieux supporter la souffrance :

Quand tu quittes ici [Burkina Faso] pour arriver au Niger, le trajet après le Niger, ce n'est pas une petite souffrance. Dès que tu te trouves sur cette partie du voyage, tu pries Dieu qu'il te conduise et que tu arrives en Libye en bonne santé... C'est grâce à Dieu, sinon le voyage n'est pas facile. La marche dans le désert est une histoire à part, qu'on ne peut pas raconter à quelqu'un. Cette souffrance, ce n'est pas du jeu. (Noufou, 3 mars 2012, Fingla, Burkina Faso)

Sitôt que le découragement ou le désespoir les saisit, le recours à la prière collective dans les églises comme dans les mosquées établies le long des routes migratoires, redonne sens à leur quête migratoire. En transformant les dangers en épreuves, le parcours migratoire peut alors se rapprocher ou se convertir en itinéraire spirituel. Il a été démontré comment la prière et le chant de *qassâides* donnaient aux disciples du mouridisme, rassemblés provisoirement aux portes du désert, la force de continuer la route et de traverser le Sahara (Bava 2005). Tout comme la geste épique, les religions exaltent l'exil, attribuant au voyage valeur initiatique et extatique et n'écartant ni la souffrance ni le martyr. Cette mise à distance constitue l'épreuve transitoire par excellence qui permet de renforcer sa foi ; c'est aussi un moyen de se ressourcer et de s'instruire. Pour les musulmans, l'exil s'est construit en référence à celui du prophète Mahomet qui dura dix ans à Médine. Cheik Amadou Bamba, le chef spirituel des Mourides s'est trouvé lui aussi éloigné plus d'une décennie du Sénégal, emprisonné au Gabon par le colonisateur français. Son départ en exil avec ses épreuves est fêté chaque année par ses disciples à l'occasion du *magal* de Touba (Bava & Gueye 2001), Touba étant

le lieu de naissance du chef des Mourides. S'expatrier, affronter l'inconnu pour devenir meilleur font aussi partie du vocabulaire et de la trajectoire mouride. Participer à la reconstruction du mythe de l'exil au cours des étapes migratoires, c'est aussi suivre symboliquement les traces des chefs spirituels pour en sortir personnellement grandi. De la même manière, l'adhésion au pentecôtisme peut être envisagée comme un soutien pour les migrants africains ; le discours religieux tenu sur l'Exode et sur l'assurance d'avoir emprunté le bon chemin en se tournant vers le Dieu de l'alliance peut construire ou conforter l'expérience migratoire (Maskens 2008 ; Bava & Picard 2010). En transit, chrétiens ou musulmans, les ressortissants de l'Afrique subsaharienne recourent aussi bien aux religions qu'aux diverses instances confessionnelles implantées sur leur passage, à la fois pour mieux supporter leur attente, lui donner un sens, impulser une nouvelle vigueur à leurs projets et obtenir, le cas échéant, une aide matérielle ou symbolique.

Pour conclure

Les passagers du Sahara présentent des profils hétérogènes et adoptent des comportements pluriels. Les uns parviennent à enchaîner étapes après étapes dans le cadre d'une trajectoire bien réfléchie, ne changeant pas de cap, intégrant même les expulsions dans leur itinéraire. D'autres reconsidèrent leur projet migratoire à chaque étape et le reconstruisent au gré des interdictions, au fil des opportunités. La frontière n'est pas toujours facile à entrevoir entre ceux qui sont disposés à affronter n'importe quel risque pour continuer la route et ceux qui hésitent et s'installent dans le provisoire. Selon l'époque et les circonstances, les migrants peuvent aussi rapidement changer d'option. Par ailleurs, l'âge, l'expérience migratoire antérieure, l'histoire familiale et nationale ou le bagage professionnel, culturel sont aussi déterminants dans leur trajectoire migratoire qui influencent notablement leur manière d'user de la mobilité ou de l'ancrage. De sorte que la notion même de transit peine à rendre compte de la richesse et de la complexité de leurs expériences du passage. Leurs parcours intègrent de plus en plus de « zigzags », pour reprendre l'expression de Nancy Green (1999). Bien que les infrastructures de transport se soient notablement modernisées par temps de globalisation économique, les ressortissants de l'Afrique subsaharienne redécouvrent la migration terrestre, parcourant à pied et en voiture des milliers de kilomètres, progressant à nouveau par étapes successives et prenant de plus en plus de risques. Les temps passés à la fois à voyager et à travailler en ces lieux de passage se sont accrus, à mesure que les contrôles aux frontières et sur les routes migratoires se renforçaient et que les agents du passage augmentaient leurs tarifs. Les temps du transit riment à la fois avec incertitude du lendemain et immobilité forcée. Alternance d'un temps dilaté où on essaie d'oublier qu'on n'a pas de travail, qu'on ne peut pas circuler librement et d'un temps

qui s'accélère quand on doit courir plus vite que son voisin pour monter dans le véhicule qui vous conduira sur des chantiers improbables ou quand on doit échapper à un contrôle, à une raffle.

Pour que l'expérience du transit ne se transforme pas en impasse, pour supporter l'attente, l'angoisse et redonner du sens à leur projet migratoire, ils sont nombreux à convoquer la religion. Car les temps du transit, ce sont aussi les temps de nouveaux apprentissages, la découverte de l'altérité, parfois celle de nouvelles solidarités circonstancielles. Ce sont encore ceux de l'exploitation féroce de travailleurs précaires et corvéables par les nationaux mais aussi par d'autres migrants, plus anciennement installés, plus qualifiés et mieux introduits qu'eux. Toutes ces expériences accumulées permettent aux migrants de passage d'étendre ou de réviser l'alphabet de leur nouvelle condition : le silence, l'invisibilité, la ruse, la fuite... Un peu à l'image des vagabonds décrits par Zygmunt Bauman, ces passagers du Sahara savent « qu'ils ne resteront longtemps nulle part, quel que soit leur désir d'y rester, car ils sont les bienvenus nulle part » mais ils savent aussi qu'ils « ont ni le droit de rester où ils sont, ni de rechercher un meilleur endroit » (Bauman 1999).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Anderson Nels, 1993 [1923], *Le Hobo*, Paris, Nathan.
- Arquembourg-Moreau Jocelyne, 2003, *Le temps des événements médiatiques*, Bruxelles, De Boeck Medias Recherches.
- Auge Marc, 1992, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la modernité*, Paris, Le Seuil.
- Barthes Roland, 2002, *Comment vivre ensemble : simulations romanesques de quelques espaces quotidiens*, Cours et séminaires au Collège de France (1976-1977), Paris, Seuil.
- Bauman Zygmund, 1999, *Le coût humain de la mondialisation*, Paris, Hachette.
- Bava Sophie, 2005, Variations autour de trois sites mourides dans la migration, *Autrepart* 36 : 105-122.
- Bava Sophie, Gueye Cheikh, 2001, Le grand magal de Touba. Exil prophétique, migration et pèlerinage au sein du mouridisme, *Social Compass* (48), 3 : 421-438.
- Bava Sophie, Picard Julie, 2010, Les nouvelles figures religieuses de la migration africaine au Caire, *Autrepart* 56 : 153-170.
- Bensa Alban, Fassin Eric, 2002, Les sciences sociales face à l'événement, *Terrain* 38 : 5-20.
- Bertoncello Brigitte, Bredeloup Sylvie, 2004, *Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures*, Paris, Autrement.
- Boubakri Hassan, Mazzella Sylvie, 2005, La Tunisie entre transit et immigration :

- politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis, *Autrepart* 36 : 149-161.
- Bourdieu Pierre, 1986, L'illusion biographique, *Actes de la recherche en sciences sociales* 62-63 : 69-72.
- Bourgeot André, 1995, *Les sociétés touarègues, nomadisme, identités, résistances*, Paris, Karthala, 544 p.
- Brachet Julien, 2007, *Un désert cosmopolite, Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, Paris, Université Paris 1, thèse de doctorat de géographie.
- Bredeloup Sylvie, 2008, La figure de l'aventurier dans la migration africaine, *Cahiers Internationaux de Sociologie* CXXV : 281-306.
- Bredeloup Sylvie, Pliez Olivier (eds.), 2005, *Migrations entre les deux rives du Sahara*, *Autrepart* 36.
- 2006, Sahara transit ? Quand les migrants noirs traversent le désert, in Luc Cambrezy, Hervé Domenach, *Migrations internationales et développement*, New York, 39^e session de la Commission Internationale Population et Développement de l'ONU, New York : 67-77.
- 2011, *The Libyan Migration Corridor*, Euro-mediterranean Consortium for Applied Research on International Migration, Robert Schuman Center for Advanced Studies, European University Institute.
- Bredeloup Sylvie, Zongo Mahamadou, 2005, Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli, *Autrepart* 36 : 121-147.
- Castagnone Eleonora, 2011, Transit migration: a piece of the complex mobility puzzle. The case of Senegalese migration, *Cahiers de l'URMIS*, octobre, 23 p., consulté le 30 novembre 2012, <<http://urmis.revues.org/index927.html>>.
- Choplin Armelle, 2010, Du transit au post-transit migratoire en Mauritanie, *Hommes & Migrations* 1286-1287 : 74-85.
- Collyer Michael, 2006, States of insecurity: consequences of Saharan transit migration, *Centre on Migration, Policy and Society*, University of Oxford, Working Paper 31.
- Collyer Michael, Düvell Frank, De Haas Hein, 2012, Critical Approaches to Transit Migration, *Population, Space and Place* 18: 407-414.
- Coninck Frédéric de, Godard Francis 1990, L'approche biographique à l'épreuve de l'interprétation. Les formes temporelles de la causalité, *Revue française de sociologie* (31), 1 : 23-54.
- Conseil de l'europe, 2004, Migrants in the transit countries: sharing responsibilities in management and protection. Proceedings.
- Drozd Martine, Pliez Olivier, 2005, Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste saharienne, *Autrepart* 36 : 63-80.
- Düvell Frank, 2006, *Crossing the Fringes of Europe: Transit Migration in the EU's Neighbourhood*, Working Paper 06-33, Oxford, Centre on Migration, Policy and Society.

- Escoffier Claire, 2008, *Transmigrant-e-s africain-e-s au Maghreb. Une question de vie ou de mort*, Paris, L'Harmattan.
- Fouché Nicole, 1992, *L'émigration alsacienne aux États-Unis, 1815-1870*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- Goldschmidt Élie, 2002, Migrants congolais en route vers l'Europe, *Temps modernes* 620-621 : 208-239.
- Green L. Nancy, 1999, Trans-frontières : Pour une analyse des lieux de passage, *Socio-anthropologie* 6, mis en ligne le 15 janvier 2003, consulté le 5 décembre 2012, <<http://socio-anthropologie.revues.org/index110.html>>
- Grossetti Michel, 2006, L'imprévisibilité dans les parcours sociaux, *Cahiers internationaux de Sociologie* CXX : 5-28.
- Halbwachs Maurice, 1997 [1950], *La mémoire collective*, Paris, Albin Michel.
- Hughes Everett, 1996, Carrières, cycles et tournants de l'existence, in Everett Hughes, *Le regard sociologique*, Paris, EHESS : 165-173.
- Icmpd, 2004, *Irregular Transit Migration in the Mediterranean. Some facts, futures and insights*, Vienna, International Centre for Migration.
- İçduygu Ahmet, 2000, The Politics of International Migratory Regimes: Transit Migration Flows in Turkey, *International Social Science Journal* 165: 357-367.
- International Organisation for Migration (IOM), 1993, *Transit migration in Romania : Annex to the IOM Study : Profiles and motives of potential migrants in Romania*, Geneva , IOM.
- 1994a, *Transit Migration in Hungary*, Geneva , IOM.
- 1994b, *Transit Migration in Bulgaria*, Geneva , IOM.
- 1994c, *Transit Migration in Czech Republic*, Geneva , IOM.
- 1994d, *Transit Migration in the Russian Federation*, Geneva , IOM.
- 1995a, *Transit Migration in Turkey*, Geneva , IOM.
- 1995b, *Irregular Migration in Central Europa: the Case of Afghan Asylum Seekers in Hungary*, Geneva , IOM.
- 2003, *Study on Transit Migration Through Azerbaijan*, Baku, IOM.
- Ivakhniouk I., 2004, *Les personnes en transit : une nécessité de gestion et de protection*, Conseil de l'Europe, Preparatory Meeting to the Regional Conference on Transit Migration.
- Maire Camille, 1993, *En route pour l'Amérique, L'odyssée des émigrants en France au XIX^e siècle*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.
- Maskens Maïté, 2008, Migration et pentecôtisme à Bruxelles. Expériences croisées, *Archives des Sciences Sociales des Religions* 143 : 49-68. Mis en ligne le 01 juillet 2011, consulté le 05 décembre 2012, <<http://assr.revues.org/16423> ; DOI : 10.4000/assr.16423>.
- Maspéro François, 2000, *Balkans-Transit*, Paris, Le Seuil.
- Minvielle Régis, 2011, Migrants (subsahariens) en transit à Tamanrasset : du passage à l'impasse ? *Mappemonde* 104 (4).

- Morokvasic Mirjana, Rudolph Hildegard, 1996, *Migrants, les nouvelles mobilités en Europe*, Paris, L'Harmattan.
- Parant Marc, 1999, Les migrants transitaires : en route vers le Canada, *Passages, Socio-Anthropologie* 6 [En ligne], mis en ligne le 15 janvier 2003, <<http://socioanthropologie.revues.org/document111.html>>.
- 2001, La crise du territoire politique : migrants transitaires et frontières virtuelles, *Études Internationales* 32 : 69-96.
- Passeron Jean-Claude, 1990, Biographies, flux, itinéraires, trajectoires, *Revue française de sociologie* 31 (1) : 3-22.
- Pian Anaïk, 2007, *Les Sénégalais en transit au Maroc. La formation d'un espace-temps de l'entre-deux aux marges de l'Europe*, Paris, Université Paris 7-Diderot, thèse de doctorat en sciences sociales.
- Pliez Olivier, 2004, De l'immigration au transit ? La Libye dans l'Espace Migratoire Euro-Africain, in Olivier Pliez (éd.), *La Nouvelle Libye : Sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala : 138-155.
- 2011, *Les cités du désert. Des villes sahariennes aux Saharatown*, Toulouse, PUM.
- Ricoeur Paul, 1991, Événement et sens, in Jean-Luc Petit (dir.), *L'événement en perspective, Raisons pratiques* 2, Paris, EHESS : 41-56.
- Sayad Abdelmalek, 1991, *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*, Bruxelles, De Boeck Université.
- Sennett Richard, 2000, *Le travail sans qualités. Les conséquences humaines de la flexibilité*, Paris, Albin Michel.
- Seghers Anna, 1986, *Transit*, Aix-en-Provence, Alinéa.
- Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, 2008, Nouadhibou « ville de transit » ? Le rapport d'une ville à ses étrangers dans le contexte des politiques de contrôle des frontières de l'Europe, *Revue européenne des migrations internationales* 24 (2) : 193-217.
- Tapia Stéphane de, 1996, Echanges, transports et Communications : circulation et champs migratoires turcs, *Revue Européenne des Migrations Internationales* 12 (2) : 45-71.
- 2008. *Potentiel migratoire, migration internationale et contrôle des flux*, Ed du Conseil de l'Europe, Interalia.
- Temime Émile, 1995, *Marseille-Transit, les passagers de Belsunce*, Paris, Autrement.
- Waberi Abdourahman, 2003, *Transit*, Paris, Gallimard (Continents noirs).
- Zabin C., Hughes S., 1995, Economic Integration and Labor Flows in Mexico and the U.S.: Mechanisms of Two-Stage Migration, *International Migration Review*: 395-422.

*Résumé***Les temps du transit dans la migration africaine**

La mesure des temps du transit semble bien illusoire. Si le nombre d'étapes s'est accru au long du trajet, si les temps d'attente se sont allongés à chaque escale, la durée objective passée en transit, bien qu'elle puisse influencer sur les possibilités de changement, ne renseigne pas pour autant sur l'état d'esprit dans lequel se trouvent les ressortissants d'Afrique subsaharienne au cours de cette période ni sur le sens qu'ils peuvent attribuer à cet espace-temps. Les temps du transit, ce sont aussi les temps de nouveaux apprentissages, la découverte de l'altérité, parfois celle de la construction de nouvelles solidarités ou de nouvelles compétences. Ce sont encore ceux de l'exploitation des plus précaires par les nationaux ou les populations migrantes mieux installées. L'attente dans les villes du Sahara relève aussi de l'épreuve initiatique et c'est la référence aux épopées des temps anciens ou aux religions qui permet aux migrants de passage de redonner sens à leur expérience migratoire.

Mots-clés : Migration de transit, temps du transit, passage, Sahara, Afrique subsaharienne, épreuve

*Abstract***Time Transit in African migration**

The measure of transit time seems to be very illusive. The number of stop-overs has increased along the journey and the waiting time has been extended at every stage. For all that, although the objective duration spent in transit could influence the change opportunities, it does not inform about neither the migrants mindset during this period nor the meaning these Sub-Saharan nationals give to this time-space. Transit times are also times for new learning, discovery of otherness and sometimes of new solidarities or new skills. Waiting time in Sahara cities also comes close to being an initiatory ordeal and the reference to the epics of ancient times or to religions allowing transient migrants to give back meaning to their migratory experience.

Keywords : Transit migration, transit time, transient, Sahara, Sub-Saharan Africa, ordeal