N° 36 - 2005

autrepart

Revue de sciences sociales au Sud

MIGRATIONS ENTRE LES DEUX RIVES DU SAHARA

IRD Éditions

ARMAND COLIN

autrepart

Articles en lignes sur
www.editions-sedes.com

P.-D.G. Armand Colin
Arnaud Nourry

Commission paritaire
En cours

ISSN
En cours

Administration
Armand Colin
21, avenue du Montparnasse
75006 Paris

Rédaction
IRD
32, rue Henri-Varagnat
93143 Bondy cedex

Maquette
Armand Colin

Couverture
Béatrice Garnier

Périodicité
revue trimestrielle

Impression
Imprimerie Chirat
42540 Saint-Just-la-Pendue

Dépôt légal
Janvier 2006, N° 8275

© Armand Colin/IRD

Illustration de couverture :
Agence de voyage à Koufra (Libye),
© O. Pliez, 2005.

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés réservés pour tous pays. En application de la loi du 1er juillet 1992, il est interdit de reproduire, même partiellement, la présente publication sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille, 75006 Paris).

All rights reserved. No part of this publication may be translated, reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or any other means, electronic, mechanical, photocopying recording or otherwise, without prior permission of the publisher.

***A**utrepart* est une revue à comité de lecture coéditée par l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et les éditions Armand Colin. Son objectif est de promouvoir la réflexion sur la complexité et les dynamiques des sociétés du Sud, en mouvement permanent pour penser et redéfinir leur propre réalité. Ces sociétés font face à des changements économiques, sociaux, politiques, écologiques... Les phénomènes de mondialisation relativisent l'autonomie des États, les inégalités intra et internationales se creusent, des transformations majeures affectent tantôt les politiques des États, tantôt la nature même des institutions. Les réactions et les adaptations multiformes des sociétés du Sud à ces changements sont au cœur des interrogations de la revue.
Le caractère transversal des sujets abordés implique en général de rassembler des textes relevant des différentes disciplines des sciences sociales.

Comité de parrainage

Claude Bataillon, Jean Coussy, Alain Dubresson, Françoise Héritier, Hervé Le Bras, Elikia M'Bokolo, Laurence Tubiana

Comité de rédaction

Virginie Baby-Collin (Université de Provence)
Sylvie Bredeloup (IRD)
Carole Brugeilles (Université Paris X Nanterre)
René Collignon (CNRS)
Anne Doquet (IRD)
Philippe Gervais-Lambony (Université Paris X Nanterre)
Christophe Z. Guilmoto (IRD)
Marie-José Jolivet (IRD)
Marie Ladier-Fouladi (CNRS)
Jean-Yves Martin (IRD)
Évelyne Mesclier (IRD)
Sandrine Mesplé-Somps (IRD)
Pascale Phélinas (IRD)
Carlos Quénan (IHEAL – Université la Sorbonne)

Directeur de la publication

Serge Calabre

Directrice de la rédaction

Laurence Quinty

Secrétaire de la rédaction

Huguette Fenneteau

***Autrepart*, sur le site de l'IRD**
www.autrepart.ird.fr

Indexé dans/ *Indexed in*
- INIST-CNRS
- INGENTA

Autrepart
n° 36, 2005

Sommaire

Migrations entre les deux rives du Sahara

Éditeurs scientifiques : Sylvie Bredeloup et Olivier Pliez

Sylvie Bredeloup, Olivier Pliez : Migrations entre les deux rives du Sahara 3

*

Cheikh Oumar Ba, Armelle Choplin : Tenter l'aventure par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines 21

Julien Brachet : Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha 43

Martine Drozdz, Olivier Pliez : Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne 63

Sassia Spiga : Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien 81

Sophie Bava : Variations autour de trois sites mourides dans la migration 105

Sylvie Bredeloup, Mahamadou Zongo : Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli 123

Hassen Boubakri, Sylvie Mazzella : La Tunisie entre transit et immigration : politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis 149

Anaik Pian : Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca : des parcours entrecroisés 167

Notes de lecture

Brigitte Bertoncello, Sylvie Bredeloup, *Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures* 183

William George Browne, *Nouveau voyage dans la Haute et la Basse Égypte, la Syrie et le Dar-Four* 185

Danielle Bisson, Vincent Bisson, avec la participation de Jean Bisson, *Mauritanie, aux confins du Maghreb* 187

Lisa Anteby-Yemini, William Berthomière, Gabriel Sheffer (éd.), *Les diasporas. 2000 ans d'histoire* ; Michel Bruneau, *Diasporas et espaces transnationaux* ; Christine Chivallon, *La diaspora noire des Amériques. Expériences et théories à partir de la Caraïbe* 188

Résumé / Abstracts 193

Derniers numéros parus

2002 21 *Gérer la ville : entre global et local*, Élisabeth Dorier-Apprill, Sylvy Jaglin
22 *Diasporas, développements et mondialisations*, Rosita Fibbi, Jean-Baptiste Meyer
23 *Variations*
24 *Les images de l'identité*, Denis Vidal

2003 25 *Dynamique résidentielles dans les villes du Sud*, Monique Bertrand
26 *Sociétés dans la guerre*, Yves Goudineau
27 *Variations*
28 *L'éthique médicale dans les pays en développement*, Doris Bonnet

2004 29 *Les objets de la santé*, Laurent Vidal
30 *Gouverner les hommes et les ressources*, Jean-Pierre Chauveau, Jean-Pierre Jacob, Pierre-Yves Le Meur
31 *Variations*
32 *Transports aux Suds*, Jérôme Lombard, Benjamin Steck

2005 33 *Inventer le patrimoine moderne dans les villes du Sud*, Galila El Kadi, Anne Ouallet, Dominique Couret
34 *Variations & Hommages*
35 *Les ONG à l'heure de la « bonne gouvernance »*, Laëtitia Atlani-Duault

La revue *Autrepart* remercie tous les lecteurs qui ont participé à la réalisation des numéros de l'année 2005

Addi Lahouri
Agulhon Catherine
Agier Michel
Amilhat Szary Anne-Laure
Atlani-Duault Laëtitita
Aubertin Catherine
Bare Jean-François
Barrio José
Beauchemin Cris
Ben Nefissa Sarah
Bennafla Karine
Berry Chikhaoui Isabelle
Bertoncello Brigitte
Bertrand Monique
Bisson Jean
Blion Reynald
Boissevain Katia
Botiveau Bernard
Cambrezy Luc
Cling Jean-Pierre
Copans Jean
Cosaert Patrice
Côte Marc
Couret Dominique
De Martino Luigi
de Suremain Charles-Édouard
David Jean-Claude
Deboulet Agnès
Delaunay Karine
Destremeau Blandine
Dimier Véronique
Dorier-Apprill Élisabeth
Duchemin Jean-Paul
Dureau Françoise
Eboko Fred
El Kadi Galila
Fassassi Raïmi
Faure Yves-André
Fontaine Jacques
Fourchard Laurent
Foxen Patricia
Frérot Anne-Marie
Giacottino Jean-Claude
Godard Xavier
Goerg Odile
Goldblum Charles
Gravari-Barbas Maria
Grégoire Emmanuel
Haeringer Philippe
Hamelin Philippe
Hervé Dominique
Hoffmann Odile
Hours Bernard
Igué John
Kateb Kamel
Le Bris Émile
Le Naëlou Anne
Le Roy Étienne
Lautier Bruno
Léna Philippe
Lézy Emmanuel
Lombard Jacques
Lavergne Marc
Livenais Patrick
Lombard Jérôme
Losonczy Anne-Marie
Lulle Thierry
Ma Mung Emmanuel
Morlon Pierre
Neveu Catherine
Ouallet Anne
Ouedraogo Jean-Bernard
Pallida Salvadore
Panerai Philippe
Paquette Catherine
Picouet Michel
Pilon Marc
Poinsot Yves
Poujol Catherine
Puig Nicolas
Rajaonah Faranirina
Rautenberg Michel
Retaillé Denis
Roitman Janet
Rouchdy Malak
Roulleau-Berger Laurence
Rousseau Cécile
Sakkal Salwa
Schmitz Jean
Tabacaru Cristian
Taillard Christian
Tarabout Gilles
Tarrius Alain
Tonda Joseph
Vidal Laurent
Zempleni Andras

Migrations entre les deux rives du Sahara

Sylvie Bredeloup *, *Olivier Pliez* **

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chiffrer ou déchiffrer les statistiques

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

Mais, à défaut de pouvoir apporter des réponses précises sur le nombre de ressortissants subsahariens présents en Afrique du nord, les observateurs de la région laissent le champ libre à toutes les formes de spéculation, comme lorsqu'en juillet 2004, M. Pisanu, Ministre italien de l'Intérieur, estimait que deux millions d'Africains et d'Asiatiques présents en Libye étaient en attente d'un passage clandestin vers l'Europe. C'est oublier que la *Grande Jamahiriya* (nom arabe de la Libye) ne peut être réduite à un pays de transit vers l'Europe dans la mesure où, depuis quatre décennies, son économie se fonde sur l'installation de travailleurs immigrés et bien que cet accueil se fasse en l'absence de politique. Le nombre de migrants africains qui accostent en Europe demeure infime en dépit d'une forte médiatisation des naufrages et arrestations au cours des dernières années. Au regard des estimations récoltées, l'île de Lampedusa a vu passer 20500 clandestins entre 2002 et 2004. À ce rythme-là, il faudra plus de deux siècles pour que 2 millions de clandestins traversent à cet endroit la Méditerranée. Les récents «assauts massifs» à mains nues des barrières des deux enclaves espagnoles au Maroc concernaient à chaque fois moins de 500 personnes mais, très rapidement, les media ont transformé ces estimations en parlant de milliers de clandestins ou «desperados» se ruant sur les barbelés. Puis ce fut, entre autres au tour du président de la Commission française des libertés publiques de s'alarmer: «Ce qui était prédit il y a 35 ans par le Club de Rome: "Le Sud va monter au Nord" c'est fait». On voudrait inventer un «péril noir» aux portes de l'Europe que l'on ne s'y prendrait pas autrement! La «menace» n'est pas nouvelle, ce sont ses représentations sociales qui le sont et les media en portent une lourde responsabilité faisant le jeu des structures nationales et internationales de sécurité. En l'absence de données fiables, il est encore plus facile de procéder à la construction sociale de la menace; l'immigré, aujourd'hui en l'occurrence le «Subsaharien», est perçu comme un potentiel usurpateur des privilèges auxquels aspirent déjà ardemment les citoyens des pays du Maghreb, lesquels ont à leur manière accepté la collaboration avec les polices des frontières [Sayad, 1991]. À

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

Face aux deux écueils que représentent l'absence de statistiques officielles et les évaluations discutables, les estimations ne peuvent être proposées que localement, en confrontant des données de diverses origines de manière à pondérer les affirmations erronées. C'est ainsi que selon le dernier recensement de la population en Libye (1995), près de 90 % des résidents d'Afrique subsaharienne sont originaires de trois États: le Soudan, le Tchad et le Niger. Or, depuis 2000, les estimations les plus fantaisistes circulent; relayées par la presse de la sous-région, elles évaluent la présence africaine entre 1 à 4 millions de personnes pour une population totale de 6 millions. Les officiels libyens distinguent aujourd'hui, quant à eux, 60 000 travailleurs étrangers réguliers pour 750000 à 1,2 millions irréguliers. Mais la présence égyptienne a été évaluée à environ 1 million de personnes et celle des Soudanais à plus de 500000. Au regard de telles approximations, on peut s'interroger sur les contours de l'Afrique évoquée: est-il question du continent dans sa globalité ou bien seulement de l'Afrique subsaharienne?

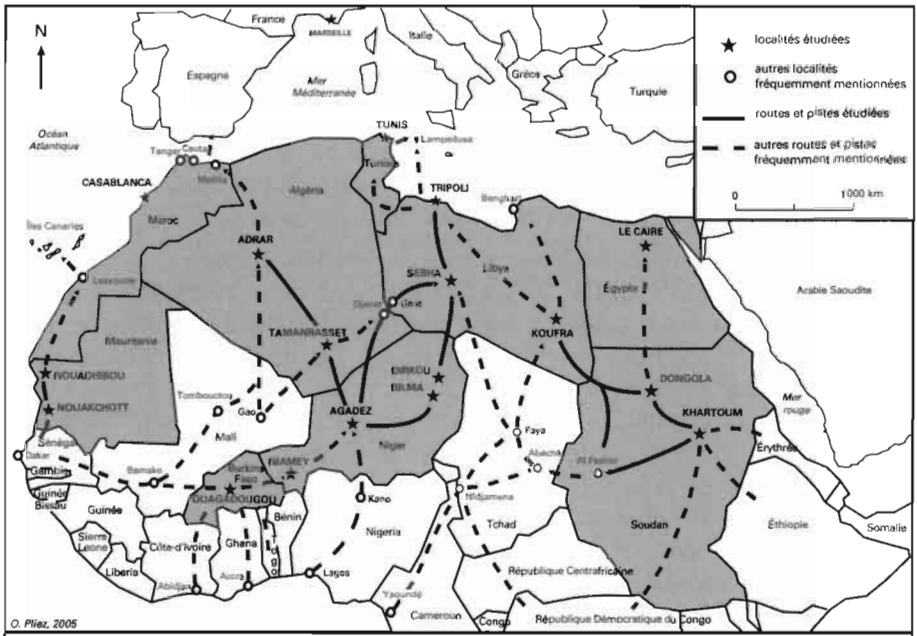
L'invention du Sahara comme espace circulatoire séculaire: une mystification

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

Nomades historiques versus nouveaux nomades

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

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



Le croquis représente les localités, les routes et les pays qui ont été menées les enquêtes par les auteurs de cette livraison d'*Autrepart*. Nous n'ambitionnons pas de représenter une carte d'ensemble des flux migratoires transsahariens. Une telle carte ne peut en effet être construite avec précision compte tenu des carences statistiques, de la forte variabilité des itinéraires et du nombre croissant de migrants qui empruntent la voie aérienne. En revanche, en représentant les localités et les routes fréquemment mentionnées dans les enquêtes, nous pensons restituer les contours de l'espace transsaharien animé par la circulation migratoire la plus dense.

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

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

Une circulation entravée

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

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

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

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

L'expérience de l'altérité

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

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

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

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

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

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

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

Le migrant subsaharien: un nouvel acteur de la fabrique urbaine

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

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

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

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

Des incidences sociales, environnementales et de développement local mal évaluées

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

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

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

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

Un projet migratoire reconfiguré en permanence

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

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

Quand l'aventure devient source d'inspiration

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

Une migration par étapes

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

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

Un retour au pays en toute dignité

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

Le migrant en transit: une figure plurielle

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

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

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

Plasticité des statuts, complexité des «carrières»

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

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

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

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

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

La figure du passeur éclairée

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

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

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

Pour conclure

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

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

BIBLIOGRAPHIE

ALIOUA M. (2003), *Réseaux, étapes, passages, les négociations des subsahariens en situation de migration transnationale. L'exemple de leur étape marocaine à Rabat*, Mémoire de maîtrise, s-dir. A. Tarrius, Université Toulouse le Mirail.

BA C.O. (1995), «Un exemple d'essoufflement de l'immigration sénégalaise: les Sénégalais au Cameroun», *Mondes en développement*, n° 91, t. 23, p. 31-44.

BASTIDE R. (2000), *Le prochain et le lointain*, Paris, L'Harmattan, 299 p. (Réédition).

BENNAFLA K. (2004), «De la guerre à la coopération: Les dangereuses liaisons tchado-libyennes», in O. Pliez (éd.), *La nouvelle Libye, sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, p. 111-138.

BERTONCELLO B., BREDELOUP S. (2004), *Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures*, Paris, Autrement, coll. Français d'ailleurs, peuple d'ici, 167 p.

BISSON J. (2003), *Mythes et réalités d'un désert convoité: le Sahara*, Paris, L'Harmattan, 479 p.

BOURGEOT A. (1995), *Les sociétés touarègues, nomadisme, identités, résistances*, Paris, Karthala, 544 p.

BREDELOUP S. (1994), «L'aventure des diamantaires sénégalais», *Politique africaine*, n° 56, décembre, p. 77-93.

BREDELOUP S. (coord.) (1995), «Dynamiques migratoires et recompositions sociales en Afrique de l'Ouest», *Mondes en développement*, n° 91, t. 23, Bruxelles, 147 p.

BRUNEAU M. (2004), *Diasporas et espaces transnationaux*, Paris, Anthropos, coll. villes-géographie, 249 p.

BUNDU A. (1996), «La CEDEAO et l'avenir de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest», in R. Lavergne (dir.), *Intégration et coopération régionales en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala-CRDJ, p. 41-62.

CLANET J.-C. (1981), «L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye», *Cahiers géographiques de Rouen*, n° 15, p. 17-33.

CÔTE M. (dir.) (2002), *Le Sahara, cette autre Méditerranée*, n° 3-4 de *Méditerranée*, Aix, 108 p.

DOMENACH H., GONIN P. (dir.) (2002), Migration et environnement, *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 18, n° 2, 241 p.

FOLLANA C. (2004), «Vers une prise en compte du "Sud" dans le nouveau cadre de négociation des politiques migratoires?», in 1er Congrès de l'Association Française de Sociologie: *Réseau Migrations et relations inter-ethniques dans un contexte de mondialisation*, 24-27 février 2004.

FONTAINE J. (1996), «Les populations sahariennes», in J. Fontaine (coord.), *Sociétés sahariennes entre mythes et développement*, Tours-Besançon, Les Cahiers d'URBAMA, n° 12, p. 33-44.

GOLDSCHMIDT E. (2002), «Migrants congolais en route vers l'Europe», *Temps modernes*, août-nov., n° 620-621, p. 208-239.

GOTMAN A. (2001), *Le sens de l'hospitalité*, Paris, PUF, 507 p.

GRÉGOIRE E. (1999), *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 339 p.

GRÉGOIRE E., SCHMITZ J. (2000), «Monde arabe et Afrique noire: permanences et nouveaux liens», *Autrepart*, n° 16: Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures, 181 p.

GUILMOTO C.Z., SANDRON F. (2003), *Migration et développement*, Paris, Les études de la documentation française, 142 p.

PALIDDA S. (1999), «La criminalisation des migrants», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 129, p 39-49.

PORTES A. (1999), «La mondialisation par le bas, l'émergence des communautés transnationales», *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129, p. 15-25.

PLIEZ O. (2003), *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, coll. Espaces et territoires, 207 p.

PLIEZ O. (2006), «Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui, Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara?», *Annales de Géographie* (à paraître).

POLI R. (2005), «Le concept de circulation dans l'espace européen du football professionnel. Réseaux et trajectoires migratoires des joueurs africains», in Colloque *Circulations et territoires dans la migration internationale*, Université Toulouse Le Mirail, 16-18 mars.

SAYAD A. (1991), *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*, Bruxelles, De Boeck-Wesmael, 331 p.

SENNETT R. (2000), *La conscience de l'œil*, Paris, Éditions de la Passion, 221 p.

SPIGA S. (2002), «Tamanrasset, capitale du Hoggar: mythes et réalités», *Méditerranée*, t. 99, p. 83-90.

TARRIUS A. (1992), *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, Harmattan, 208 p.

Tenter l'aventure par la Mauritanie: migrations transsahariennes et recompositions urbaines

Cheikh Oumar Ba *, *Armelle Choplin* **

La République Islamique de Mauritanie (RIM) est un vaste territoire sahélo-saharien en même temps qu'un jeune pays peu peuplé (population estimée à 2,7 millions d'habitants en 2003 par la Banque Mondiale). Située entre le Sahara Occidental/Maroc et le Sénégal, elle constitue un entre-deux culturel, regroupant une population maure, d'origine arabo-berbère, et une population négro-africaine. Sa position géographique charnière, qui en fait un trait d'union entre le Maghreb et l'Afrique noire, lui confère une place de choix dans le système migratoire africain.

La Mauritanie n'est pas à proprement parler un nouvel axe de transit. Le faisceau d'anciennes pistes impériales rappelle l'importance des échanges dans cette région [Puigaudeau, 1954]. Mais, en lieu et place des caravaniers, ce sont aujourd'hui des milliers de subsahariens qui réactivent ces anciens tracés et en ouvrent de nouveau. Contrairement au Sahara central qui a été largement étudié [Bensaad, 2002; Bennafla, 1997; Grégoire et Schmitz, 2000; Pliez, 2003; Spiga, 2002], les itinéraires qui sillonnent cet espace demeurent mal connus. Si les flux sont moindres, les migrants qui veulent gagner l'Europe n'hésitent pas à se détourner de l'axe central qui passe par Agadès, Tamanrasset et Sebha pour tenter l'aventure plus à l'Ouest. Diversifiant les routes, les migrants «remontent» vers la Mauritanie, faisant de Nouakchott, la capitale, et Nouadhibou, deuxième ville du pays, de nouveaux carrefours migratoires.

Aujourd'hui, la question des circulations migratoires se pose avec acuité à l'échelle de la Mauritanie. L'État mauritanien entend s'aligner sur les pays du Maghreb qui, suite aux pressions européennes, tentent d'enrayer ces flux par des politiques de plus en plus drastiques. Il se montre plus ferme envers les réseaux clandestins, à l'instar du Maroc voisin, que les migrants ont désormais du mal à atteindre; aussi ces derniers se retrouvent-ils bloqués dans les «régions sahariennes, nouvel espace d'immigration par défaut» [Pliez, 2003].

* Socio-anthropologue, directeur du BAME/ISRA, Dakar Sénégal, coba20052002@yahoo.fr.

** Géographe, doctorante à l'Université de Paris 1, UMR PRODIG, achoplin@hotmail.com.

Notre développement essayera d'articuler les différents enjeux et conséquences de ces flux migratoires en Mauritanie. Ancien pays de départ, avec notamment les communautés soninké et halpulaar qui ont très tôt migré vers l'Europe, elle se présente aujourd'hui comme un grand réceptacle d'étrangers. Qui sont-ils? Parviennent-ils à passer en Europe et par quels moyens? Modifient-ils durablement le pays et les espaces urbains dans lesquels ils résident?

Pour tenter d'apporter quelques réponses, il conviendra de définir la place de la Mauritanie dans ce système migratoire transnational en définissant les parcours depuis Nouakchott jusqu'à Nouadhibou, le présumé point de passage. Nous analyserons les nouveaux réseaux de sociabilité qui se mettent en place pour ensuite voir les traductions urbaines et les transformations induites par les circulations migratoires.

La Mauritanie dans le système migratoire ouest-africain

«La traversée du désert»

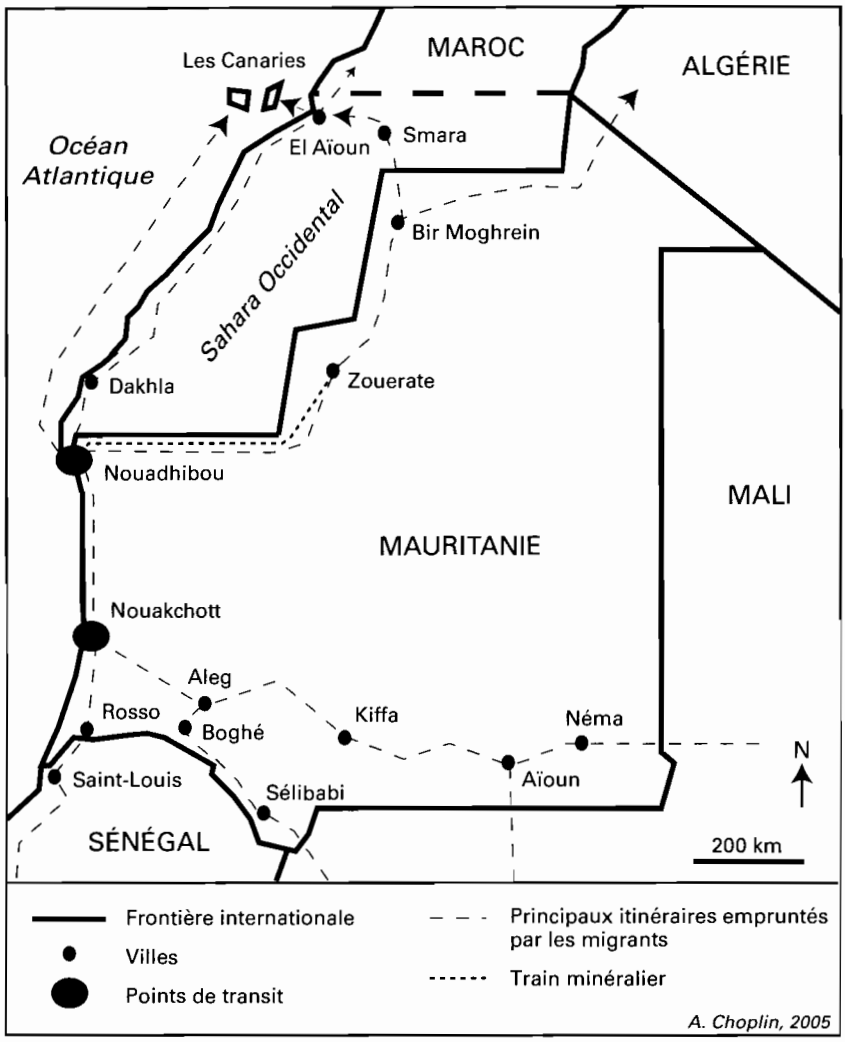
La voie «mauritanienne» demeure encore peu connue, alors même que les enquêtes menées [1] démontrent que les subsahariens sont de plus en plus nombreux à l'emprunter. L'aventure en Mauritanie commence dès les frontières méridionale et orientale, avec plus ou moins de difficultés pour franchir le fleuve Sénégal ou quitter le Mali, et se fait par étapes, le long du littoral mauritanien (fig. 1).

La Mauritanie s'inscrit pleinement dans le système migratoire ouest-africain par l'intermédiaire de trois pôles/villes de rebond qui structurent cet axe de transit et sont interdépendants les uns des autres: Rosso, à l'embouchure du fleuve, Nouakchott au centre – capitale politique –, et Nouadhibou, capitale économique située à la frontière du Sahara Occidental. Quelque 200 km de goudron séparent Rosso de Nouakchott où les migrants s'arrêtent ponctuellement. Ils essaient de parcourir au plus vite les 500 km de désert afin de gagner Nouadhibou, îlot humain enclavé. Jusqu'en 2004, seule une piste difficile à travers le sable assurait la liaison entre les deux villes: la durée du voyage était alors plus qu'aléatoire – de 12 à 36 heures. Aujourd'hui, une route goudronnée vient d'être achevée, plaçant Nouadhibou à 7 heures de la capitale [Antil, Choplin, 2004].

Deuxième agglomération du pays avec 110 000 habitants, Nouadhibou, créée en 1906 sous le nom de Port-Étienne (qu'elle conserve jusqu'à l'indépendance), est au départ un ancien fort militaire colonial. Mais, elle est surtout un port de pêche et un débouché pour les activités minières de la SNIM (Société Nationale d'Industrie Mauritanienne qui exploite les mines de fer de Zouérate, appelée MIFERMA avant sa nationalisation en 1974). Cette activité a très tôt attiré la

1. Ce papier s'appuie sur différentes enquêtes menées par les auteurs à Nouadhibou et Nouakchott en décembre 2003, juillet 2004 et décembre 2004 dans le cadre d'une ACI Territoires et d'un programme DUD. Des interviews ont été réalisées auprès des migrants mais aussi des associations de ressortissants étrangers, des autorités mauritaniennes, des églises et ONG qui se préoccupent du phénomène migratoire en Mauritanie. Les prénoms des migrants enquêtés ont été volontairement changés.

Fig. 1 – La Mauritanie dans le système migratoire: itinéraires et pôles



venue de main d'œuvre étrangère et fait de Nouadhibou une ville cosmopolite, ouverte sur l'extérieur. Déjà en 1970, Pierre Bonte estimait à 18 000 habitants la population de Nouadhibou, dont 11500 Mauritaniens, 3000 Africains, 1800 Français et 1 000 Espagnols [Bonte, 2001, p. 86].

Depuis, le nombre d'étrangers n'a cessé d'augmenter, accompagnant la croissance de la population locale. Une rumeur circulerait en Afrique de l'Ouest: «À Dakar, on m'a juste dit qu'il fallait que j'aille en Mauritanie. Je ne savais même pas où c'était. J'avais juste entendu le nom "Nouadhibou". Tous les aventuriers connaissent ce nom. On sait que c'est là-bas qu'on passe» (Jacques, Congolais

RDC). Les migrants affluent, considérant Nouadhibou comme l'une des portes de l'Europe, convaincus que les Îles Canaries ne sont qu'à quelques encablures. Mais, la réalité est autre: les rives espagnoles sont bien loin et l'on ne passe pas – ou plus – à Nouadhibou. Certes, dans les années 1970, gagner l'Europe ne posait pas problème car le Sahara Occidental, alors dénommé Rio de Oro, était une colonie espagnole; il était ainsi aisé de rejoindre Dakhla sur la côte depuis Nouadhibou. Mais, la guerre du Sahara, qui a débuté en 1975, a changé la situation (la zone est entièrement minée). Le mythe du passage à Nouadhibou relève du passé, et n'est plus aucunement d'actualité [2].

Comment expliquer alors la permanence de ces flux migratoires sachant que les trajectoires se recomposent très rapidement et que les migrants font preuve d'une très grande flexibilité? Pourquoi les candidats à l'exil ne préfèrent-ils pas l'itinéraire central, autrement dit la voie Agadez, Arlit, Tamanrasset, Reggane, Adrar? Il semblerait que le mythe soit entretenu par les rares personnes qui parviennent à gagner l'autre rive et encouragent ainsi ceux restés sur place. Par ailleurs, les migrants qui échouent dans le Sahara central finissent par venir à Nouadhibou et informent leurs semblables sur les difficultés de cet itinéraire: «Là bas, c'est le désert. Y a pas d'eau et pas de travail... C'est plus dur. Ceux qui en arrivent disent qu'il ne faut pas y aller» (Souleymane, Sénégalais). Dès lors, les migrants refusent catégoriquement de quitter celle qu'ils nomment «Nouadhibou-du-monde». «Je suis aux portes de l'Europe. Je ne vais pas partir à l'intérieur du Sahara. Je vais m'éloigner. C'est bête. Même aller à Nouakchott, cela m'éloigne» poursuit Souleymane. Nouadhibou n'est donc pas perçu comme un «cul-de-sac» mais bien comme une «antichambre» de l'Europe. Quitter la ville reviendrait pour les migrants à rebrousser chemin.

Itinéraires: les trois voies

Nouadhibou, en tant que ville frontalière, place commerciale et port d'exportation, présente toutes les caractéristiques d'un carrefour migratoire stratégique. Mais, les trois possibilités de passage qu'elle semble offrir sont plus ou moins utopiques et fantaisistes [3].

La première solution, la plus sûre et la plus rapide, mais aussi la plus chère, est la voie maritime. La côte mauritanienne étant l'une des plus poissonneuses du monde, les pavillons étrangers faisant cap sur l'Europe sont nombreux (chinois, japonais, grecs, allemands, espagnols, français...). Les armateurs n'hésitent pas à jouer les passeurs contre de grosses sommes d'argent (entre 2500 et 3000 euros). Les candidats au passage embarquent à bord de gros cargos à destination, le plus souvent des Canaries, ou de la péninsule ibérique. Le passage se fait

2. Les autorités mauritaniennes estiment que 5 % parviendrait à passer. Ce chiffre semble assez plausible au regard des interviews menées avec les ONG et associations locales.

3. Les Mauritaniens qui, pour certains d'entre eux, sont aussi candidats à l'émigration, n'empruntent pas ou de façon très résiduelle ces itinéraires. Ils essaient en général de se procurer un titre de séjour, par la voie légale, en soudoyant une personne des ambassades étrangères. «On ne passe pas à Nouadhibou, c'est trop risqué. On sait comment cela se passe: les marins te jettent à la mer. Moi, je ne suis pas fou» (Mousa, Mauritanien).

aisément au moment de l'arrêt biologique [4], lorsque les bateaux se rendent aux Canaries pour réparation. Les équipages, constitués de migrants, en profitent pour débarquer à Las Palmas. Certains Bissau-Guinéens, déjà en Europe, pratiquent la technique du billet «pré-payé» en payant directement les capitaines portugais pour leurs frères restés à Nouadhibou.

La seconde solution est encore maritime, mais cette fois-ci moins sécurisée. La technique consiste à s'introduire clandestinement sur le bateau la nuit, à l'aide de pirogues qui s'amarrent aux chalutiers. Il faut compter autour de 500 euros, mais les risques sont grands et les capitaines n'hésitent pas à jeter le clandestin à la mer au moindre contrôle.

La troisième voie est terrestre (1000-1500 euros). La proximité géographique avec le Maroc/Sahara Occidental (quelques kilomètres à vol d'oiseau) ouvre d'autres perspectives. Les pick-up quittent Nouadhibou la nuit pour traverser la frontière au Nord, entre les mines dispersées le long de la frontière qui rendent toute échappée en solitaire impossible. Certains, n'ayant pas les moyens de payer le transport, gagnent Zouerate avec le train minéralier qui assure la liaison. De Zouerate, ils suivent les pistes en direction de Smara ou Layoun (Sahara Occidental). Mais, la zone est patrouillée par les hommes du Polisario qui bien souvent livrent les migrants au gouvernement algérien.

De l'illusion migratoire aux réalités de l'immigration en Mauritanie

Passeurs et passages: illusionnistes et désillusions

L'exportation du minerai de fer et la pêche ne sont plus les seules activités qui animent le port de Nouadhibou. Le passage de clandestins fait désormais partie des trafics forts rentables au dire des Mauritaniens qui résident dans la ville.

La filière s'organise autour des capitaines de bateaux étrangers qui sont en contact avec les Mauritaniens. Ces derniers s'appuient sur des intermédiaires sénégalais, guinéens ou ghanéens pour recruter des compatriotes candidats à l'aventure. Les Mauritaniens impliqués dans le trafic ont généralement des postes à responsabilité et bénéficient ainsi d'une certaine immunité. La police locale est quelquefois directement impliquée dans le trafic. Les migrants soutiennent que certains agents sont de connivence, voire les aident à atteindre la frontière: «Comme ils sont habillés en uniforme, personne ne les arrêtent» (Gabriel, Camerounais). Les autorités complices profitent de cette population fragile pour compléter les bas salaires [5]. Un officier haut placé de Nouakchott confiait que

4. Période, de septembre à octobre, durant laquelle la pêche est interdite pour permettre la reproduction des poissons.

5. Le site de presqu'île rend la ville de Nouadhibou difficile d'accès: il n'y a qu'une seule entrée et sortie dénommée le «*Bouchon*». À cet endroit, très étroit, se rejoignent la frontière maroco/saharaoui-mauritanienne, le train minéralier, et la mer. Aussi est-il considéré comme le grand point de contrôle de la ville. Les policiers et gendarmes n'hésitent pas à refouler les gens en provenance de Nouakchott ou à les accepter moyennant une certaine somme d'argent.

«pour un policier, être muté à Nouadhibou, c'est une véritable aubaine. Tu peux t'enrichir facilement sur le dos des migrants, en les rackettant ou mieux encore en les aidant à passer».

Pour que la filière survive, certains ferment les yeux sur ces pratiques. Ils profitent de la crédulité et de la vulnérabilité des migrants fraîchement débarqués à Nouadhibou et l'annoncent clairement: «S'ils sont assez bêtes pour croire qu'on passe facilement et s'ils donnent leur argent comme ça, je ne vois pas pourquoi je n'en profiterais pas. Ils croient au paradis mais partout c'est l'enfer. Ici comme là-bas. Alors quelque part, je les aide. C'est pour leur bien: pour les empêcher de souffrir là-bas» (Mahmoud, Mauritanien).

Les deux ports (port autonome et port artisanal, fig. 3) sont devenus les lieux de prédilection des passeurs «vendeurs de rêves». Le port autonome est sous haute surveillance: il est impossible de pénétrer dans l'enceinte sans autorisation. De là partent et accostent les gros cargos. Au port artisanal, les petits truands racolent les jeunes gens nouvellement arrivés, souvent mal informés, et leur promettent de gagner l'Espagne en échange de 1000-1500 euros. De nuit, la pirogue contourne la baie de Nouadhibou, direction La Gouira (fig. 3). Cet ancien fort militaire espagnol se situe côté Océan et «marocain». Aujourd'hui, nul Espagnol, mais en lieu et place, des militaires mauritaniens qui cueillent au beau matin les migrants sur la plage. Ils finiront expulsés à la frontière.

Photo 1 – Le port artisanal de Nouadhibou et ses pirogues utilisées par les pêcheurs et les passeurs (© A. Choplin, décembre 2004)

Les arnaques sont nombreuses et les récits alimentent les conversations de la ville. La presse locale relate même des meurtres: «Certains passeurs n'hésitent pas à donner rendez-vous à une heure tardive, en sortie de ville. Ils empochent alors l'argent, tuent et enterrent le migrant» [*La Nouvelle Expression*, 2003]. À Nouadhibou, l'argent disparaît souvent aussi vite que les passeurs: «J'ai embarqué sur un grand paquebot. On m'avait dit qu'on partait pour Las Palmas. On est resté plusieurs heures en mer. Au bout d'un moment, on m'a fait sortir de la cale et monter dans une pirogue pour gagner le rivage. Le passeur me disait: «je t'avance un peu, après tu nages. Tu vois le port là-bas? Quand tu arrives, tu marches tout droit, et après tu arrives à Las Palmas». J'étais tellement heureux. J'ai marché et je croisais beaucoup de Maures. J'étais un peu surpris. J'ai demandé à quelqu'un «je suis bien à Las Palmas?». On m'a répondu «Oui, à Las Palmas-Nouakchott!» C'est alors que j'ai compris qu'il y avait un quartier qui s'appelait Las Palmas à Nouakchott. Dans l'histoire, j'ai perdu plus de 1300 euros!» (Isaac, Ghanéen).

Nouadhibou, loin d'être le point de passage imaginé, se présente plutôt comme le lieu des rêves brisés. Ceux qui échouent se retrouvent sans argent et sont condamnés à travailler pour refaire leur vie. Rentrer au pays est impensable car la honte serait trop grande. Ils sont alors nombreux à s'installer à Nouadhibou ou à rebrousser chemin vers Nouakchott. De simple point de passage à l'aller, la capitale devient alors un lieu d'installation, de façon moins temporaire cette fois-ci. Les velléités de traverser l'Océan sont remises à plus tard et pourtant, certains migrants, toujours en Mauritanie, entretiennent le mythe du passage en faisant croire à leur famille restée au pays qu'ils se trouvent déjà aux Canaries.

Migrants et immigrés, transit et installation

Les parcours, stratégies et ambitions des migrants sont très variables et pluriels. Il existe deux catégories d'individus qui reprennent le diptyque transit/installation: pour les premiers, dont nous avons jusqu'à présent fait cas (et qui compte pour 70 % des étrangers), la Mauritanie n'est qu'une étape sur un parcours qui leur permettra d'atteindre l'Europe. Le second groupe est constitué d'immigrés qui s'installent en Mauritanie pour des raisons économiques. Ils considèrent ce pays comme un point d'aboutissement, ce qui ne les empêche pas de partir s'ils en ont l'opportunité (30 % des étrangers).

Dans le premier groupe, un profil type se dégage: celui du migrant, candidat à l'émigration, l'«aventurier», ou le «rallyste» [6], comme on le surnomme, dont le périple, fortement initiatique, consiste à franchir les frontières africaines les unes après les autres. L'aventurier est généralement un homme jeune, âgé de 20 à 40 ans, célibataire, issu d'un milieu modeste et souvent d'une famille nombreuse, scolarisé pendant son enfance, voire diplômé dans certains cas. En règle général, l'aventurier a fait des arrêts plus ou moins longs dans les grandes villes

6. Le terme «rallyste» est utilisé par les Congolais en référence au rallye Paris-Dakar. Il désigne un migrant qui remonte de pays en pays, et donc d'étape en étape, vers l'Europe.

subsahariennes (Dakar, Yaoundé, Conakry, Lagos...), ce qui fait de lui un citadin, quand bien même il serait originaire du monde rural. Il développe un «savoir circuler» et, en aucun cas, ne compte rester en Mauritanie: l'enracinement relationnel ou résidentiel ne fait pas partie de ses ambitions. Il entend revenir au plus vite dans son pays d'origine, du moins après avoir fait fortune en Europe.

Le second groupe, qui correspond aux immigrés, est beaucoup plus hétérogène. Sénégalais, Maliens, Gambiens ou encore Guinéens, qui profitent de la proximité géographique, viennent en Mauritanie pour gagner de l'argent qu'ils comptent réinvestir dès que possible dans leur patrie d'origine. Beaucoup arrivent en famille et la durée du séjour est très variable, de quelques semaines à toute une vie. Pourtant, les étrangers perçoivent toujours leur installation comme temporaire. Samba, d'origine sénégalaise, confiait: «Je ne vais pas passer ma vie ici, mais c'est pas mal. Nous sommes près de chez nous. Les Mauritaniens sont nos frères. Je ne gagne pas beaucoup car la monnaie est très faible. Mais comme ici il n'y a rien à faire: pas de lieux pour sortir ni boire, je ne dépense rien. J'économise pour rentrer à Dakar». Bien que la Mauritanie soit classée parmi les pays les moins avancés du monde par les Nations Unies, elle est parfois surnommée la «Suisse» de l'Afrique de l'Ouest parce que recelant de multiples richesses (poissons, minerai de fer... et plus récemment, découverte du pétrole) pour quelques 2,7 millions d'habitants. Elle présente un florissant secteur informel pour la main d'œuvre étrangère et est relativement favorable aux implantations d'entreprises et aux activités [7]. La Mauritanie apparaît non seulement comme un espace traversé par les migrants mais encore comme un pôle attractif, ce qui explique la part importante d'immigrés dans le pays [8].

Des chiffres fluctuants pour une population mouvante

Obtenir des chiffres fiables s'avère très difficile en Mauritanie tant on touche là une question sensible. Ils sont pour le moins approximatifs dans la mesure où ces populations sont mouvantes, aux allers-retours nombreux, et que tous ne sont pas recensés: si les immigrés sont généralement dénombrés, ce n'est pas le cas des migrants entrés pour une bonne part clandestinement sur le territoire. Difficile alors de comptabiliser ces populations qui entrent dans le pays, ressortent et reviennent au gré des opportunités migratoires. Ces chiffres sont encore incertains parce que dépendants du climat économique et politique des États voisins.

Les autorités [9] dénombreraient 100000 étrangers africains, ne distinguant pas les immigrés installés en Mauritanie des migrants en route vers l'Europe. Ce

7. Cela est moins vrai aujourd'hui puisque le 3 août 2005, le Président de la République Maouiyya Sid'Ahmed Taya, au pouvoir depuis plus de 20 ans, a été renversé. Ce coup d'État victorieux était le quatrième depuis juin 2003, ce qui traduit une certaine instabilité politique.

8. On pourrait encore citer le cas des réfugiés qui constituent un autre groupe d'étrangers. Pour des raisons politiques et bien souvent à cause de conflits, des individus ont dû quitter leur pays et ont choisi la Mauritanie qui jouit d'une réputation de terre d'asile. Pour autant, les Sierraléonais, les Libériens ou encore les Ivoiriens, nouvellement arrivés, souvent en famille, refusent de s'investir dans ce pays, que ce soit d'un point de vue financier ou relationnel.

9. Source: les chiffres suivants sont fournis par la Direction Générale de la Sûreté Nationale, qui dépend du Ministère de l'Intérieur. Selon nos différents interlocuteurs et les recoupements que nous avons

chiffre apparaît comme peu important à l'échelle du pays – 3,7 % de la population. Pris ainsi, il ne traduit qu'imparfaitement la formidable concentration de ces individus en deux lieux principaux: ils seraient 70 000 à Nouakchott – soit presque 10 % de la population – et 20 000 à Nouadhibou – soit près de 20 % –, à 95 % d'origine subsaharienne [Rapport Caritas, 2003]. Depuis les années 1980, l'origine des étrangers se diversifie: une douzaine de nationalités serait aujourd'hui représentée.

Les Sénégalais forment la communauté la plus nombreuse: environ 60000 personnes. Ils seraient 40 000 Sénégalais à Nouakchott, autour de 6000 à Nouadhibou et quelques autres milliers établis traditionnellement le long du fleuve. Ce chiffre est variable et fortement dépendant des relations diplomatiques entre les deux États. À deux reprises, un ralentissement des flux a été observé. En 1989, durant les «événements» le long du fleuve, les Sénégalais sont massivement expulsés de Mauritanie [10]. De nouveau, en 2000, suite à un quiproquo à propos des vallées fossiles, les relations se détériorent et les Sénégalais quittent progressivement le pays. À partir de 2003, la tendance s'inverse, grâce aux bonnes relations entre les présidents Wade du Sénégal et Taya de Mauritanie.

La deuxième communauté en chiffre est celle du Mali: l'ambassade annonce le chiffre de 15000 à Nouakchott, 5000 à Nouadhibou et près de 3500 réfugiés dans des camps à la frontière mauritano-malienne.

Les ressortissants de Guinée-Conakry forment le troisième contingent. Ils seraient 10000 dont 3000 installés à Nouadhibou.

Viennent ensuite les autres ressortissants noirs africains à Nouadhibou, composés de Bissau-guinéens (3000), de Gambiens (500), de Sierraléonais (500), de Nigérians (500), de Congolais-RDC (400), de Burkinabés (200), de Ghanéens (200), de Libériens (100), de Béninois (100), de Congolais (20) et de quelques Ivoiriens récemment arrivés [11].

Ainsi se présente la part des étrangers en provenance d'Afrique Noire. La Mauritanie est une terre de passage car dans l'esprit des «rallystes», le séjour y est rarement perçu comme définitif. Pourtant, rares sont ceux qui gagneront l'Europe. Refoulés ou victimes d'arnaques, la plupart finissent par s'installer en Mauritanie qui devient ainsi une terre d'accueil par défaut.

---

réalisés avec les chiffres des chefs des communautés, des ambassades et du HCR, ils seraient légèrement en deçà de la réalité.

10. Sénégalais et Mauritaniens appellent pudiquement les «événements de 1989» les affrontements qui se sont produits le long du fleuve et se sont étendus dans les villes des deux pays. À partir de problèmes fonciers, la situation a dégénéré en un véritable conflit ethnique. Les Sénégalais de Mauritanie sont chassés et, réciproquement, les Mauritaniens présents au Sénégal sont expulsés. Depuis, la situation diplomatique s'est améliorée mais quelques incidents peuvent refroidir ponctuellement les relations. Ce fut le cas à propos de l'aménagement hydraulique du fleuve Sénégal en 2000 et de l'exploitation des vallées fossiles.

11. Nous avons délibérément choisi de ne parler que des étrangers d'origine subsaharienne. Mentionnons toutefois que la Mauritanie voit arriver des Algériens, Marocains, Sahraouis et des Palestiniens. Plus surprenant, en décembre 2004, 50 ressortissants du Bengladesh ont été retrouvés à la frontière entre la Mauritanie et le Maroc/Sahara Occidental.

(Sur)vivre en Mauritanie: réseaux de sociabilité

Réseaux de solidarité et association de migrants

«Dans le désert, un homme seul est en danger de mort», explique le prêtre de Nouadhibou. La solidarité entre les ressortissants étrangers se révèle indispensable pour survivre et se manifeste par la création d'associations communautaires et des regroupements régionaux et sous-régionaux.

Lorsqu'un étranger arrive, il rejoint fréquemment certains membres de sa famille déjà installés ou un compatriote qui l'héberge les premiers jours. S'il ne dispose d'aucun contact, le consulat ou l'ambassade de son pays lui indique le représentant de la communauté. On trouve ainsi en Mauritanie la figure du *diatigi*, à la fois logeur et intermédiaire entre le migrant et les résidents déjà installés [Bredeloup, 1999]. L'accueil est en général fort bien organisé, comme en atteste la communauté casamançaise qui dispose de son propre foyer. «Nous vivons à 30. Le loyer est de 20000 UM. On divise tout, y compris la nourriture. Ici c'est la solidarité sénégalaise. Notre organisation nous permet de financer annuellement la migration d'un des nôtres, suivant un tirage au sort, pour rejoindre l'Espagne en lui permettant d'obtenir un visa et d'acheter un billet d'avion» (Diego, Casamançais). Les réseaux religieux peuvent encore constituer un moyen d'intégration pour les nouveaux venus, membres de confréries [Bava, 2002]. À Nouadhibou, la confrérie mouride a construit une immense maison, appelée «*Keur sérign Bi*», qui sert de siège à la *dahira*. Il en va de même à Nouakchott où elle a fait l'acquisition d'une grande villa. Les *talibe* qui y résident sont chargés d'accueillir les nouveaux arrivants durant les trois premiers jours, temps jugé nécessaire pour trouver un proche et un emploi. La solidarité est forte, mais à Nouadhibou, les communautés sont restreintes et l'accueil semble s'essouffler, comme si le seuil de saturation était atteint [Ba, 1995]. Les candidats à l'émigration ont bien conscience d'être de potentiels rivaux tant les places sont chères: «J'ai hébergé des frères qui venaient d'arriver à Nouadhibou. Je voulais les dépanner. Quand je suis rentré du travail, ils avaient disparu avec toutes mes économies. Ici, il ne faut faire confiance à personne. On est tous des concurrents» (Ibrahima, Sénégalais).

La solidarité n'est pas seulement intra-communautaire, elle est également vivace entre les communautés. À Nouadhibou, la mission catholique et l'ONG Caritas ont lancé en 2002 un «Projet de Soutien aux Migrants» et ont ouvert un foyer, lieu de convivialité et d'échanges pour lutter contre l'isolement. Sous leur houlette, les présidents de chaque communauté se sont regroupés pour créer une Union des Associations d'Étrangers à Nouadhibou (UAEN). Cette association, apolitique, regroupe une dizaine de communautés (Sénégalais, Maliens, Gambiens, Guinéens, Bissau-guinéens, Ghanéens, Nigérians) et s'assigne pour rôle d'organiser et promouvoir des actions sociales pour les populations locales et étrangères: «S'il y a des problèmes, on privilégie les échanges en interne avant que la police ne s'en mêle. L'Union nous permet d'échanger et de renforcer notre solidarité entre africains» précise le Président en exercice de l'Union, également Président des Gambiens à Nouadhibou.

Toujours sous l'impulsion de l'Église, leurs homologues de Nouakchott ont tenté une opération semblable avec l'Union des Associations des Étrangers Résidant à Nouakchott (UNASERN). Leur tâche consiste à informer les nouveaux venus sur les réalités de la vie en Mauritanie, les lois et règlements propres à ce pays et les difficultés des migrations vers l'Europe. Le secrétaire général des Maliens de Nouakchott, remarquait que «L'information est une priorité. On essaie de prévenir les jeunes qui veulent tenter l'aventure que c'est quasiment impossible de passer. Dans certains cas, on prend leur argent pour les empêcher de se faire avoir et on leur redonne après. Mais beaucoup évitent de s'arrêter à Nouakchott. Ils vont directement à Nouadhibou. Ils savent qu'on va essayer de les décourager. Ils ont des œillères et ils ne veulent rien entendre. On les récupère souvent quelques mois après, complètement désœuvrés».

Mais, depuis 2004, les projets d'association sont en déliquescence. Des conflits sont survenus à Nouadhibou entre les chefs de communautés et à Nouakchott, le décès brutal du président de l'association a mis fin à toute entreprise. La situation est au point mort, à l'instar des actions de l'Église qui ont pris fin en 2003.

Les migrants: entre répression et tolérance des autorités

Les migrants sont régulièrement confrontés aux autorités mauritaniennes qui adoptent une position pour le moins ambiguë. L'État mauritanien hésite, tantôt se rapprochant du Monde arabe, tantôt s'ouvrant à ses voisins africains, ce qui prouve combien le phénomène migratoire pèse dans les relations de la sous-région. Le retrait, en décembre 1999, de la Mauritanie de la CEDEAO (Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest) traduit cette appréhension. Les ressortissants de ces États voisins doivent désormais être munis d'un visa pour pénétrer en Mauritanie. De plus, l'entrée du pays dans le groupe 5+5 en 2004 [12] l'incite à surveiller ses frontières et à lutter, conjointement avec les pays méditerranéens, contre l'immigration clandestine. Le démantèlement des filières transfrontalières se pose désormais au cœur des préoccupations; les arrestations et incarcérations sont en nombre croissant, y compris au sein des Mauritaniens appréhendés comme passeurs. Les rafles se multiplient: 40 migrants ont été arrêtés en octobre 2004, à la veille du ramadan, et reconduits à la frontière sénégalaise. En cas de litige, les migrants n'ont aucun recours ni plainte possible: «Je me suis fait prendre 1500 euros par un Mauritanien. Je n'ai pas pu me plaindre car quand tu vas à la police, ils te disent: on cherche justement des gens comme toi, des migrants, pour les renvoyer dans leur pays». Les autorités

12. Le Dialogue 5+5 regroupe la Tunisie, l'Algérie, la Libye, le Maroc, l'Italie, la France, le Portugal, l'Espagne, Malte et depuis peu la Mauritanie qui s'allie à ses voisins et se veut irréprochable dans sa lutte contre l'émigration clandestine. Par ailleurs, un programme est en train de se mettre en place en partenariat entre le Haut Commissariat aux Réfugiés, le Ministère de l'Intérieur mauritanien et la Commission européenne. Une commission chargée de surveiller les flux et problèmes liés à la migration a vu le jour en janvier 2005. Les efforts faits par les autorités ont encore été valorisés par un récent reportage de Thalassa, diffusé sur France 3 et TV5 le 8 octobre 2004, intitulé «Les aventuriers de Nouadhibou». Les rares migrants qui avaient eu l'audace de parler à visage découvert devant la caméra ont été expulsés par la suite pour «avoir trop parlé».

se seraient également montrées très fermes avec l'Église, faisant fermer le foyer de Nouadhibou [13]. Au siège de Caritas, à Nouakchott, on nous a rapporté que l'ONG avait dû cesser ses activités suite à des menaces des autorités mauritaniennes qui la trouvaient «dérangeante». La raison invoquée n'est pas relative au facteur religieux mais bien à l'accueil et à l'aide dispensés aux migrants, susceptibles d'attirer des flux migratoires supplémentaires.

Si les autorités renforcent leur lutte contre les clandestins, elles se montrent parfois conciliantes envers les associations d'étrangers, auxquelles elles s'adressent pour régler les problèmes. Le gouvernement approuve que les migrants soient organisés puisque les associations rendent le phénomène migratoire plus visible.

Les autorités oscillent donc entre une hostilité indéniable et une certaine forme de tolérance mais qui n'incite nullement à l'insertion.

Des activités précaires aux réseaux transnationaux

Les étrangers occupent une place importante dans le pays, ne serait-ce que par les activités qu'ils y exercent. Les multiples réseaux permettent de trouver un emploi rapidement et, de fait, certaines activités sont exclusivement occupées par les étrangers. Ainsi, les Sénégalais, Maliens ou encore Gambiens détiennent le quasi-monopole du bâtiment, de la plomberie, de la mécanique et du transport. Nombre de Sénégalais, Maliens et Bissau-Guinéens sont également pêcheurs. Les Guinéens excellent dans la cordonnerie, d'autres – Maliens ou Guinéens de Conakry – sont spécialisés dans la blanchisserie et la couture. Certains Sénégalais, Congolais, Ivoiriens, souvent diplômés ou anciens universitaires, se reconvertissent en professeurs de français pour les écoles privées. Les femmes, quant à elles, exercent des activités ménagères, tiennent des petits restaurants de cuisine traditionnelle ou parfois, n'ayant d'autres alternatives, s'adonnent à la prostitution. Cette activité est souvent rapprochée des autres trafics illégaux, drogue et alcool notamment: «Il est impossible aujourd'hui de gagner suffisamment d'argent, en travaillant honnêtement, pour pouvoir espérer passer. La monnaie se dévalue et est trop faible. Il faudrait des années pour se constituer ce pécule. Seuls les trafiquants d'alcool et de drogue peuvent gagner cela mais c'est très dangereux», développe l'un des prêtres du diocèse de Nouakchott, en charge du «programme de soutien aux migrants».

La nationalité peut donc influencer le choix du métier, tout comme les appartenances religieuses. Les réseaux religieux mourides, dédoublés en réseaux économiques, sont particulièrement développés dans le secteur informel. Les vendeurs itinérants, généralement mourides, exercent cette activité précaire lors de leurs premières semaines passées à Nouakchott. L'aspect informel de cet

13. Il reste quelques zones d'ombre sur la fermeture du foyer. Les autorités mauritaniennes auraient fermé le foyer suite à la Coupe d'Afrique des Nations (CAN). Lors des matchs, le foyer accueillait beaucoup d'individus, ce qui aurait inquiété les autorités. Certaines personnes de la mission catholique auraient subi des pressions de la part des autorités pour clore le lieu.

emploi leur permet d'arpenter pistes et goudrons et ainsi de se familiariser avec la ville. Par la suite, ils deviennent souvent *taximen*.

Tous ces exemples invitent à penser que les migrants alimentent un secteur informel florissant et si dans un premier temps, la précarité est manifeste, il arrive que certains, installés depuis plus longtemps, parviennent à développer une activité rentable, notamment en mettant en commun les modestes revenus de chacun – reprenant là l'image de la tontine. Certains parcours migratoires se combinent alors à un parcours professionnel: suite au maintien des liens avec le pays d'origine, des réseaux transnationaux sont activés, permettant la commercialisation vers le pays d'origine du migrant de certaines denrées produites sur place [Peraldi, 2002]. Le travailleur immigré se place alors en véritable entrepreneur. En acheminant des barques depuis le Sénégal, des Sénégalais se sont spécialisés dans le poisson dit noble (thiof, sole). Des Nigérians, particulièrement dynamiques, se sont lancés dans la commercialisation et l'exportation de poissons séchés et de certains types de conches prisés au Nigeria. Aujourd'hui ils ont le monopole de ce secteur et exportent plusieurs tonnes chaque semaine: des containers sont réceptionnés à Cotonou par un proche, puis envoyés à Lagos.

Ces activités, aussi précaires soient-elles, peuvent dans certains cas favoriser l'intégration et devenir des entreprises rentables, pleinement intégrées dans les réseaux transnationaux.

Photo 2 – Bountia, la Pointe des Crabes. Lieu où les migrants font sécher le poisson en vue de l'exporter. Au second plan, les carcasses de navires échoués sur les côtes de Nouadhibou (© A. Choplin, décembre 2004)

Identités africaines, identités migratoires: redéfinitions

La traversée du désert est une «expérience initiatique» qui angoisse [Escoffier, 2003]. «Quand je suis parti à Nouadhibou, je ne pensais pas qu'il n'y aurait rien entre Nouakchott et Nouadhibou. C'est la première fois que je me suis retrouvé dans le désert. Je me suis dit: une fois que tu es là-bas, faut aller en Europe et ne plus jamais retraverser cette zone vide» (Omar, Sénégalais). En effet, une fois quitté le Sahel, le migrant vit un premier dépaysement géographique en pénétrant cette terre étrangère et désertique. À ce dépaysement paysager s'ajoute un dépaysement culturel: on pénètre là dans le monde arabe, dans le *Trab al-Bidan* (le pays des Blancs, par opposition au *Bilad as-Sudan*, le pays des noirs). Un Sierraléonais disait s'être senti perdu en arrivant: «Ici, ce n'est plus l'Afrique noire. Les gens parlent arabe. On a du mal à communiquer. Et puis ils sont racistes». La condition même de migrant, en tant qu'individu déraciné et étranger, fait qu'il doit constamment redéfinir son identité. Expérimentant pleinement l'altérité dans le Sahara, il est reconnu, différencié, voire stigmatisé en tant qu'étranger.

Dans le cas précis de la Mauritanie, la question de l'identité du migrant s'inscrit au cœur des débats nationaux, une partie de la population revendiquant son arabité (les Maures), l'autre son africanité (les Négro-mauritaniens). Le migrant est alors vu selon les dyades arabe/africain ou blanc/noir. Ceux qui se disent Maures blancs perçoivent le migrant à partir de sa couleur de peau: de façon indifférenciée un subsaharien est perçu comme un «africain noir», peu importe son pays d'origine. Puis, à cette première catégorisation fondée sur des critères raciaux s'ajoutent des significations négatives. Toutes sortes de préjugés sont véhiculés. Les Négro-mauritaniens ne semblent pas se montrer plus conciliants. La catégorisation ne se fait pas à partir de la couleur de peau, mais du pays d'origine. C'est le migrant qui se considère comme proche du Négro-mauritanien et qui va avoir tendance à l'appeler «frère», et non l'inverse: pour le Négro-mauritanien, il demeure un étranger. Pour les Maures comme pour les Négro-mauritaniens, le migrant est au mieux vu comme un travailleur, au pire comme un trafiquant de drogue ou un proxénète. Pourtant, les Mauritaniens ont bien conscience d'avoir besoin de cette main d'œuvre étrangère bon marché. Il rejette le migrant en tant qu'individu mais accepte sa présence en tant que force productive.

L'individu se retrouve donc contraint de repenser son identité qui évolue, se fabrique au jour le jour, au gré des expériences migratoires. Il adopte alors une position parfois contradictoire car d'un côté, il revendique son origine et à travers divers marqueurs que sont la religion, le mode vestimentaire, la langue, le phénotype, il se reconnaît comme différent et affirme son «africanité» face à celui qu'il perçoit comme «arabe». Mais, d'un autre côté, il peut opter pour un comportement participatif, avec les associations notamment, ou encore intériori-

ser quelques-uns des référents locaux qui traduisent, si ce n'est une volonté d'intégration, du moins une tentative de reconnaissance.

Migration et urbanisation: productions spatiales en milieu saharien

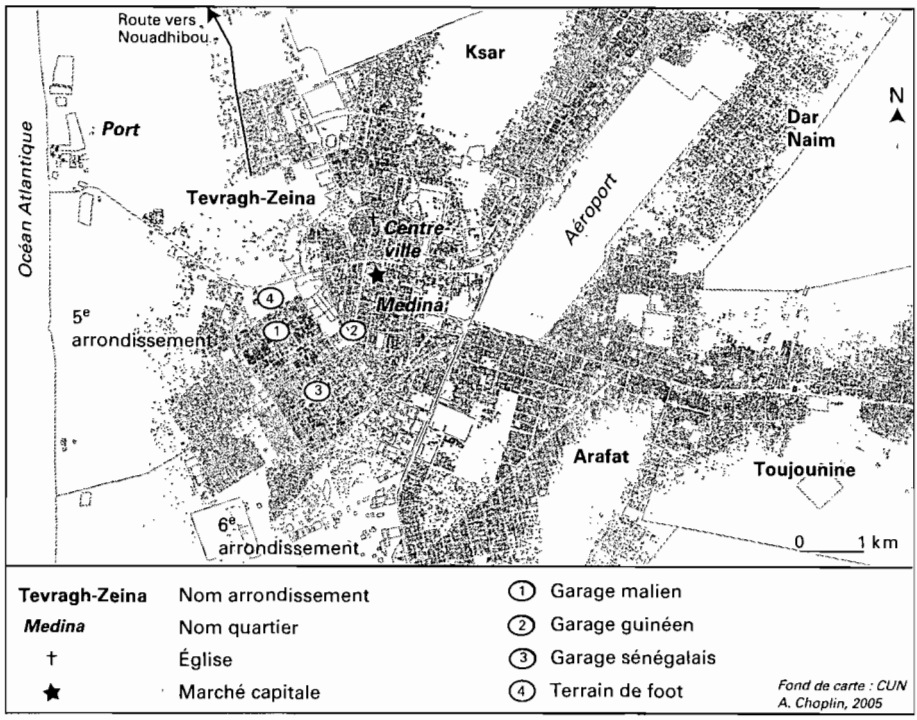
Nouakchott: phénomène migratoire diffus mais concentration des migrants

L'importance du phénomène migratoire ne va pas sans entraîner des conséquences sur la ville puisque le nouveau venu transpose nécessairement ses pratiques, représentations et perception sur l'espace de résidence. À Nouakchott, on ne discerne pas à proprement parler de «ghettos» subsahariens, comme O. Pliez en a souligné l'existence en Libye [2005]. À l'échelle de l'agglomération, la présence des 70000 étrangers (moins de 10 % des habitants) est diffuse, peu visible, mais néanmoins concentrée dans deux quartiers car les subsahariens ont tendance à se regrouper dans les mêmes sous-ensembles urbains. Pour rendre le phénomène lisible, il nous faut basculer d'échelle: dans la capitale, les retombées des flux migratoires ne sont perceptibles qu'à l'échelle intra-urbaine, celle du quartier.

Les étrangers africains à Nouakchott sont principalement des immigrés. Ils habitent près du centre-ville, dans les 5e et 6e arrondissements et les quartiers populaires «médina 3» et «médina R». Ces quartiers sont majoritairement peuplés de Négro-mauritaniens; les Maures blancs y sont peu présents, préférant les quartiers plus aérés du Nord et de l'Est de la ville (Ksar, Arafat, Toujounine, Dar Naïm). Par proximité culturelle (langue, tenues vestimentaires, habitudes culinaires...) mais aussi par facilité d'entraide, les subsahariens ont tendance à s'installer dans ces quartiers peuplés de Noirs-africains. Cette préférence géographique s'expliquerait encore par la discrimination qu'ils peuvent ressentir dans les autres parties de la ville. Ils ne s'installent pas dans les 5e et 6e arrondissements parce que l'immobilier y est moins cher ou le quartier plus agréable, mais bien parce qu'aux yeux des migrants ces deux quartiers constituent un espace refuge dans lequel il est aisé de communiquer et avec lequel il est possible de s'identifier.

L'enracinement n'étant pas la norme, les immigrés se contentent de louer des chambres et alimentent ainsi le marché locatif. À ce titre, il est intéressant de noter que le foncier des 5e et 6e arrondissements est détenu par la communauté soninké, laquelle fut la première à émigrer en Europe (dès le début du XXe siècle). Après avoir travaillé en Europe, bon nombre ont réinvesti leur argent, notamment dans l'immobilier, au point de détenir un véritable monopole. Finalement, les émigrés nationaux de première génération louent leurs demeures, achetées grâce à l'argent gagné à l'étranger, aux migrants internationaux d'aujourd'hui. Il y aurait un enchevêtrement des réseaux actuels de migrants avec ceux plus anciens de la communauté soninké qui profite de la présence de cette population pour valoriser ses biens.

Fig. 2 – Migrants et immigrés à Nouakchott: lieux de vie et points de repères



Cette installation de subsahariens a pour conséquence de renforcer le regroupement ethnique, qui se met en place subrepticement depuis la croissance démesurée de Nouakchott commencée dans les années 1970, et ainsi de créer des espaces noirs africains. Certains toponymes rappellent non seulement la présence d'étrangers mais encore cet attachement au pays de départ: *garage malien, garage guinéen* et *garage sénégalais* (fig. 2). Ce marquage spatial, via des termes familiers, symbolise une territorialité naissante sans pour autant que les migrants ne se sentent encore attachés à cette ville. Ils continuent de l'habiter de façon discrète, à travers leurs pratiques diffuses. Les points de rencontre sont peu nombreux tant il est vrai qu'il n'existe pas de place publique à Nouakchott. Le week-end, les rencontres se font à domicile ou près de l'immense terrain de foot à l'entrée du 5e arrondissement. Seuls les lieux de culte permettent de véritables échanges et s'imposent comme marquage, participant pleinement de la définition identitaire. Les Sénégalais se regroupent le vendredi dans les *dahira* de leur cheikh. L'église et le temple protestant, situés dans le quartier résidentiel de Tevragh-Zeina, constituent des repères de toute première importance pour les immigrés chrétiens dans ce pays musulman à 99 %. Les vendredi et dimanche, les taxis surchargés, tout droit venus du 5e arrondissement et des médinas, déversent un flot bigarré et incessant d'individus. Durant la semaine, les subsa-

hariens, femmes et hommes en quête d'emploi, se postent devant l'Église, attendant que les Mauritaniens viennent leur proposer de menus travaux. Ils attendent encore, outils à la main, sur le terre-plein central d'une des avenues principales de Nouakchott, à proximité du «marché Capitale».

L'impact des migrations sur la ville de Nouakchott est duale: à l'échelle de la capitale, elle apparaît comme nulle tant les migrants ne représentent qu'une part infime de la population. Mais dès lors qu'on adopte un angle de vue intra-urbain, autrement dit qu'on se place à l'échelle du quartier et plus encore de la rue, le phénomène est plus perceptible. Les migrants ne reconfigurent pas la morphologie, pas plus que la physionomie de Nouakchott, par contre, leur présence essentiellement confinée aux quartiers populaires (5e et 6e arrondissements, médinas) transforme cet espace déterminé.

Nouadhibou: discontinuité spatiale comme matérialisation de la discontinuité sociale

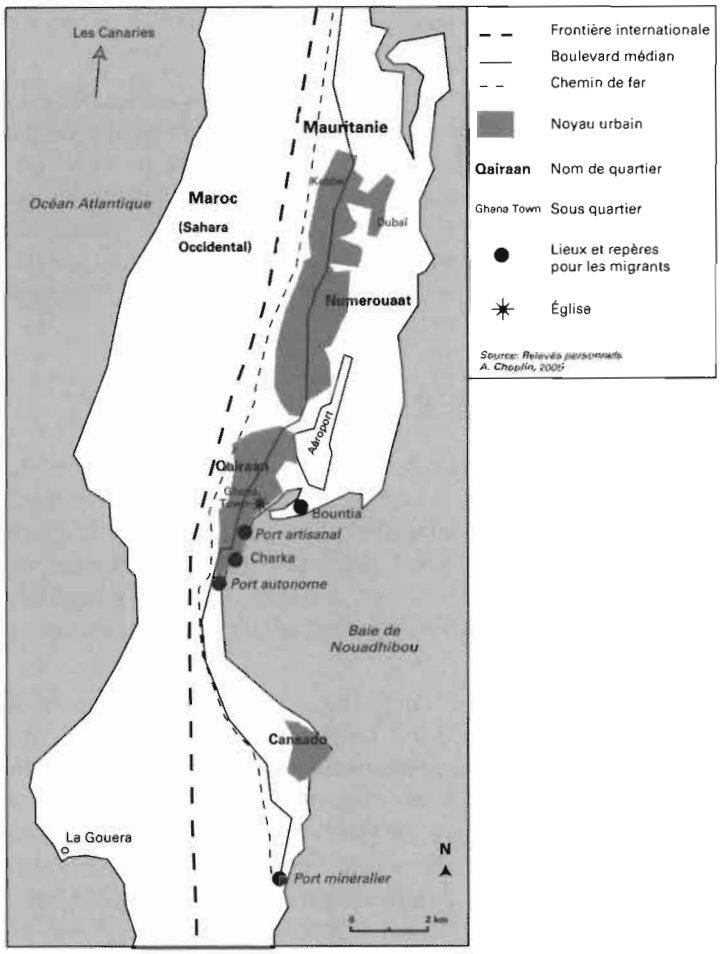
À Nouadhibou (fig. 3), du fait de l'exiguïté du site, de la taille réduite de la ville et de la concentration des subsahariens dans un espace restreint, le phénomène est bien plus visible. Contrairement à Nouakchott où les modifications importantes se localisent uniquement dans quelques endroits particuliers, il est ici possible de parler de reconfigurations spatiales. L'espace urbain qui ne devait être au départ que traversé se révèle recomposé par ces populations qui finissent par s'installer durablement.

À la différence des autres villes-étapes dans les trajectoires migrantes, comme Sebha ou Tamanrasset, les migrants ne se localisent pas en périphérie mais dans le centre-ville dénommé *Qairaan.* Ils n'ont donc pas produit de nouveaux quartiers précaires ou informels mais ont profondément transformé le centre de Nouadhibou. En effet, au cœur de *Qairaan*, on trouve les appellations *Accra* et *Ghana Town* [14]. Le quartier *Accra* est apparu en 1990, une année après le lotissement *Numerouaat* [15]. Les familles mauritaniennes qui au départ occupaient le sous-quartier *Accra*, devenu désuet et très étroit, ont déménagé pour *Numerouaat*, mieux loti et plus spacieux. Dans cette migration de population locale vers le nord de la ville, nous pouvons voir une concurrence entre les territoires. L'espace des primo-résidents s'est vu concurrencé, empiété, puis recréé par les nouveaux arrivants, à savoir les migrants. Ils ont alors abandonné le centre-ville à une communauté anglophone composée essentiellement de Ghanéens qui s'est vite fait remarquer par l'ambiance (boutiques «standards» qui diffusent de la musique hip hop, alcool artisanal appelé *sum-sum*, posters géants devant des salons de coiffure) qui détone complètement avec celle d'autrefois. Les logements ont également été modifiés pour accueillir ces populations fluctuantes.

14. Au sein de *Accra*, il existe une rue, dénommée «rue Accra», occupée principalement par des femmes. Celles-ci, sous couvert de tenir un restaurant, s'adonnent à la prostitution et à la vente d'alcool. Les policiers font de ce quartier un de leurs lieux de prédilection du racket. Ils y multiplient les contrôles et arrêtent les migrants qui finissent par donner un bakchich afin d'être relâchés.

15. Littéralement, le quartier des numéros. Le terme «numéro» a été arabisé avec le signe du pluriel «*ouaat*».

Fig. 3 – Nouadhibou, places migrantes et nouvelles configurations urbaines



Les maisons traditionnelles sont divisées en chambres de passage pouvant accueillir jusqu'à 5 ou 6 personnes. Le quartier des migrants, *Qairaan*, rappelle les quartiers populaires de Dakar ou de Bamako, et contraste avec l'image que l'on peut se faire du *ksar* saharien endormi dans les étendues dunaires.

La ville de Nouadhibou est ainsi constituée de trois noyaux urbains distincts: le centre ville *Qairaan* peuplé de migrants, le nouveau quartier *Noumerouaat* habité par les Mauritaniens, distant de près de deux kilomètres au nord, et le quartier *Cansado* où sont logés les employés de la SNIM [16]. La ville est marquée par une discontinuité spatiale qui refléterait autant de discontinuités sociales. La

16. Le quartier *cansado*, qui, de par sa morphologie, ressemble fortement à un lotissement européen, est ancien et rappelle la présence espagnole. Il doit son nom aux employés qui rentraient toujours très fatigués du travail au port.

morphologie découpée traduit cette hétérogénéité des modes de vie et urbanités obligées de cohabiter plus que d'échanger. Outre ces trois grands pôles, des subdivisions existent encore: la classe nantie vit à *Dubaï*, où se dressent de gigantesques villas en bord de mer. Face à eux s'étendent les bidonvilles – *kébé* – où s'entassent les *Haratine* (Maures noirs descendants des anciens esclaves). Le Boulevard médian matérialise la césure qui est nord-sud, entre Mauritaniens et étrangers, mais également est-ouest, entre les Mauritaniens eux-mêmes.

Certains lieux de Nouadhibou sont désormais associés au phénomène migratoire, lequel influe sur le paysage et la morphologie première de la ville:

— Qairaan en constitue le cœur vital. Ce quartier du centre-ville est lieu de vie pour les migrants avec ses subdivisions «Ghana town» et «Rue Accra».

— Les trois ports (artisanal, autonome et minéralier) drainent l'essentiel des migrants qui y travaillent.

— Charka s'impose comme un autre point de repère. Également appelée «la Place», les migrants y attendent le travail quotidien. Les Mauritaniens s'y rendent pour leur proposer quelques travaux: embarquement pour la pêche en haute mer, nettoyage du poisson ou achat pour le revendre ou simplement embauche de quelques heures comme maçon ou manœuvre. Notons, à la différence de Nouakchott, l'absence de lieu réservé aux femmes (peut-être dû tout simplement à l'absence d'emplois).

— Bountia, située sur la Pointe aux crabes (photo 2). Les subsahariens y lavent et préparent les poissons en vue de leur exportation. Certains gros bateaux y aborderaient tôt le matin et négocieraient avec certains candidats au départ.

— L'église et la mission catholique constituent des pôles de rassemblement et des vrais référents identitaires. Les aventuriers y content leurs histoires et partagent leurs malheurs. L'Église, qui domine la ville, est assurément le plus grand lieu de sociabilité.

Ces places migrantes dénotent que les subsahariens produisent de l'urbain et reconfigurent la ville saharienne.

Migration de l'urbanité et nomadisme des migrants dans l'espace saharien

L'État mauritanien n'apparaît qu'en 1960 et est à cette époque peuplée à 70 % de nomades. Suite à plusieurs grandes sécheresses, ces derniers quittent la brousse pour gagner Nouakchott. Cette ville, créée *ex-nihilo* au moment de la décolonisation, passe de 500 habitants en 1960 à près d'un million de personnes aujourd'hui. Il en va de même à Nouadhibou qui ne comptait, en 1948, que quelques centaines d'habitants [Bonte, 2002], ce qui invite à dire que ces deux agglomérations, par essence, sont des villes de migrants, à la différence près que les migrants, autrefois nationaux, sont aujourd'hui remplacés par des migrants étrangers. Les nomades et pasteurs d'hier – Maures et Peuls – se sont sédentarisés et ont gagné ces deux pôles urbains tandis que les subsahariens, généra-

lement sédentaires, sont devenus les plus mobiles, renversant ici les anciens clichés et autres dichotomies, tels sahéliens/sédentaires *versus* sahariens/nomades. On assisterait à une redéfinition de la mobilité avec, comme principaux acteurs, les migrants, «nouveaux nomades» de l'espace saharien, pour reprendre ici l'expression de A. Tarrius [2002]. La Mauritanie s'impose définitivement comme un «territoire circulatoire» [*ibid.*], mais les acteurs de cette circulation ne sont plus les mêmes qu'autrefois et remettent en cause les limites mêmes du territoire national en activant des réseaux transfrontaliers. En cela, le mode organisationnel réticulaire des migrants ne diffère pas de celui qui a toujours prédominé dans cet espace et ces sociétés: les nouvelles trajectoires migratoires réactivent certains tracés anciens et en créent de nouveaux, plus littoraux, s'appuyant sur certains réseaux préexistants et sur les points fixes que constituent les villes. Finalement, la ville retrouve son rôle de carrefour humain et de place marchande, puisqu'avec les hommes circulent les marchandises et les capitaux.

Par ailleurs, les migrants-nomades d'aujourd'hui influent sur les nomades d'hier sédentarisés. Les Maures découvrent la vie en ville aux côtés de populations du Sud, plus précocement sédentarisés. Leur appréhension de la ville est bien évidemment différente. À Nouakchott, les néo-citadins ont tendance à transposer leur façon de vivre en brousse [Choplin, 2002], et se regroupent par région d'origine en occupant le nord et l'est de la ville. Ils vivent dans des espaces fermés, à l'intérieur de leur demeure, permettant ainsi de conserver une certaine forme de pudeur et d'austérité. Ils demeurent particulièrement mobiles et leur usage de la rue est limité: elle n'est pour eux qu'un espace de circulation. Il en va tout autrement pour les subsahariens qui en font un espace public. Ils sont nombreux, à la nuit tombée, à discuter devant les maisons, à laisser résonner musique et télévision. Leurs habitations rappellent d'ailleurs les concessions d'Afrique noire: plusieurs chambres donnent sur une cour, véritable lieu de sociabilité. Ils créent ainsi un quartier animé, haut en couleur, et produisent finalement de la ville, leur propre ville. Ils s'inventent un espace public en «re-fonctionnalisant» la rue.

Si les échanges interculturels autochtones-migrants sont bien minces ou demeurent superficiels, cantonnés aux relations de travail employeurs-employés ou clients-commerçants, et si la communautarisation de l'espace va crescendo, quelques interférences sont néanmoins observables. De nouvelles configurations identitaires émergent, teintées de brassage qui sont le résultat de la quotidienneté de la vie urbaine. Les changements d'habitudes de consommation, et en premier lieu celles liées à l'alimentation, sont particulièrement visibles. Les restaurants qui s'alignent ne servent plus de couscous. On y mange sénégalais, malien ou ivoirien sur les musiques rythmées de Youssou N'dour et de Salif Keita. Les Maures achètent le midi leur riz au poisson dans les restaurants tenus par les étrangers et s'en retournent par la suite le manger chez eux. Par ailleurs, dans ces quartiers, les dialectes de toute l'Afrique sont parlés. La présence d'anglophones introduit de nouvelles expressions: le *Salam Aleikoum* est désormais suivi du *Fine*, *Ok*, *Nice*. L'urbanité propre aux quartiers noirs se diffuse dans les franges maures de la ville. Les étrangers transposent donc leur urbanité et citadi-

nité, lesquelles s'interpénètrent beaucoup plus que ne le laissent penser les distances respectives, et font de Nouakchott et Nouadhibou des carrefours cosmopolites: on y produit de la richesse mais encore des liens sociaux et une identité faite de multiples influences. Les anciens nomades sahariens s'approprient des traits d'urbanité et de citadinité subsahariens auprès de ces étrangers. L'une des conséquences directes de ces migrations est un ancrage plus méridional du pays à travers ces villes qui se rapprochent de plus en plus, du point de vue de leur morphologie, de leurs voisines sénégalaises et maliennes. Par le phénomène migratoire, la Mauritanie se retrouve mise en réseau avec les parties sud et est, tandis que le régime souhaitait la rapprocher du Monde arabe.

Au final, la Mauritanie entend s'ancrer plus au Nord d'un point de vue politique, en se rattachant à ses rives sahariennes, alors même qu'elle se «sahélise» d'un point de vue démographique et culturel.

Conclusion

À l'heure où la Mauritanie vient de vivre un énième coup d'État qui a eu pour conséquence de renverser l'ex-président Maouyia Ould Sid'Ahmed Taya (3 août 2005), signe d'un climat social et politique tendu, la question des migrations se présente comme un facteur aggravant des crises et complexifie la donne géopolitique de la région ouest-africaine. Il est encore trop tôt pour connaître l'attitude du nouveau gouvernement face à la question des migrations.

Les subsahariens sont nombreux à pénétrer dans le territoire mauritanien, devenu l'un des principaux itinéraires dans le système migratoire. Zone de transit, elle n'est pas pour autant une porte de sortie vers l'Europe. Sur l'axe des migrations, la Mauritanie se présente comme une succession de points d'ancrage mais encore de ruptures. Espace traversé par les migrants au départ, elle est aujourd'hui un espace travaillé parce que le chemin de certains migrants s'arrête là, ne pouvant aller plus au nord. Si le phénomène migratoire est diffus dans la capitale Nouakchott, il en va autrement à Nouadhibou, qui tout en conservant sa morphologie première, connaît de multiples transformations. Brassage, multiculturalisme, reconfiguration de certaines villes sahariennes, telles sont les conséquences les plus visibles de cette installation.

Quelques mois après les incidents qui ont eu lieu au Maroc et les expulsions de migrants à la frontière mauritanienne, un ralentissement des flux n'est pas à l'ordre du jour. Deux autres facteurs devraient encore inviter les candidats à «l'aventure». En premier lieu, la nouvelle route entre Nouakchott et Nouadhibou qui facilite l'accès au nord du pays. L'arrivée de la manne pétrolière constitue le second changement notable: un gisement pétrolier *off-shore* vient d'être découvert; l'extraction du premier baril est prévue pour janvier 2006. L'attraction de la Mauritanie se renforce et ce sont des réseaux d'une autre envergure qui risquent de se mettre en place. Avec les débuts de l'exploitation pétrolière et la réactivation de la transsaharienne Tanger-Dakar, c'est tout un espace sous-régional qui entend pleinement s'extérioriser. Assurément, les circulations

migratoires pourraient s'intensifier: ils seront alors encore quelques milliers «en attendant le bonheur» à Nouadhibou [17]...

BIBLIOGRAPHIE

ANTIL A., CHOPLIN A. [2004], «Le chaînon manquant: la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar», *Afrique contemporaine*, n° 208, p. 115-126.

BA C.O. [1995], «un exemple d'essoufflement de l'immigration sénégalaise: les Sénégalais du Cameroun», *Mondes en Développement*, t. 23, n° 91, p. 31-44.

BAVA S. [2002], *Routes migratoires et itinéraires religieux. Des pratiques religieuses des migrants sénégalais mourides entre Marseille et Touba,* Thèse de troisième cycle, EHESS.

BENSAAD A. [2002], «La grande migration africaine à travers le Sahara», in M. Côte (éd.), *Le Sahara, cette «autre Méditerranée», Méditerranée*, n° 3-4, t. 99, p. 41-52.

BENNAFLA K. [1997], «Entre Afrique noire et Monde arabe, nouvelles tendances des échanges informels tchadiens», *Revue Tiers Monde*, n° 152, t. 38, p. 879-896.

BONTE P. [2001], *La montagne de fer: la Snim (Mauritanie): une entreprise minière à l'heure de la mondialisation*, Paris, Karthala, 368 p.

BREDELOUP S. [1999], «L'emigrante africano e la città straniera», *Africa e Mediterraneo*, Bologna, Lai-Momo, p. 10-14.

CARITAS [2003], *Projet de soutien aux migrants de Nouadhibou*, Mauritanie, 12 p.

CHOPLIN A. [2002], «*Nomad's land* ou *no man's land*? L'empreinte du nomadisme sur les représentations et les territorialités urbaines à Nouakchott (Mauritanie)», *Géographies et cultures*, Paris, L'Harmattan, n° 39, p. 37-52.

ESCOFFIER C. [2003], «La traversée du Sahara: une expérience initiatique?», in L. Marfaing, S. Wippel (dir.) [2003], *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, un espace en constante mutation*, Paris, Karthala-ZMO, p. 141-148.

GÉGROIRE E., SCHMITZ J. (éd.) [2000], «Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures», *Autrepart, Cahiers des Sciences Humaines*, Paris, Éditions de l'Aube, n° 16.

La Nouvelle Expression [2003], «Nouadhibou, plaque tournante de l'émigration africaine vers l'Europe», Nouakchott, 29-12-03, p. 6.

MARFAING L., WIPPEL S. (dir.) [2003], *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, un espace en constante mutation*, Paris, Karthala-ZMO, p. 141-148.

PERALDI M. (dir.) [2002], *La fin des norias? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose.

PLIEZ O. [2003], *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS, 208 p.

PLIEZ O. [2003], «Le Sahara, nouvelle frontière migratoire entre l'Europe et l'Afrique», *Diplomatie magazine*, n° 5, p. 70-74.

PLIEZ O. [à paraître en 2006], «Dynamiques urbaines et migrations subsahariennes dans le Sahara libyen», in H. Boubakri (dir.), *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilités et réseaux*, Paris, Maisonneuve et Larose.

PUIGAUDEAU Du O. [1954], *La piste Maroc-Sénégal*, Paris, Plon, 314 p.

SPIGA S. [2002], «Tamanrasset, capitale du Hoggar: mythes et réalités», *Méditerranée*, t. 99, p. 83-90.

TARRIUS A. [2002], *La mondialisation par le bas, les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 176 p.

17. Le cinéaste mauritanien Abderrahmane Sissako a réalisé un long métrage sur les passeurs et les candidats à l'émigration intitulé *En attendant le bonheur*, 2002. Tourné à Nouadhibou, le film relate le rêve brisé d'un jeune qui tente de gagner l'Europe et finit échoué au pied des falaises.

Migrants, transporteurs et agents de l'État: rencontre sur l'axe Agadez-Sebha

Julien Brachet *

Le Niger est traversé par d'importants flux migratoires en provenance d'Afrique subsaharienne et à destination de la Libye et de l'Europe. Ces flux, dont l'essor remonte au début des années 1990, se sont concentrés sur l'axe Agadez-Sebha, à la suite de l'ouverture officielle de la frontière terrestre nigéro-libyenne, faisant de cet axe l'une des principales voies de passage des migrations transsahariennes. Le Niger et la Libye, respectivement pays d'émigration et pays d'immigration, sont alors également devenus des pays de transit [1]. De véritables réseaux migratoires s'y sont développés, conjointement support et reflet de ces circulations humaines.

Dans une optique générale de compréhension du système migratoire euro-africain et de connaissance des formes d'inscriptions socio-spatiales des flux de transit migratoires au Sahara, nous proposerons ici une analyse de l'organisation de ces réseaux et des relations qu'entretiennent entre eux les divers groupes d'acteurs privés et publics qui les animent. À travers l'implication généralisée des agents de l'État nigérien dans ces circulations illégales, il s'agira de percevoir l'évolution des logiques de l'État et de son rapport à la loi qu'il édicte [2].

D'une rive à l'autre du Sahara: espaces, temps et modalités de la circulation migratoire

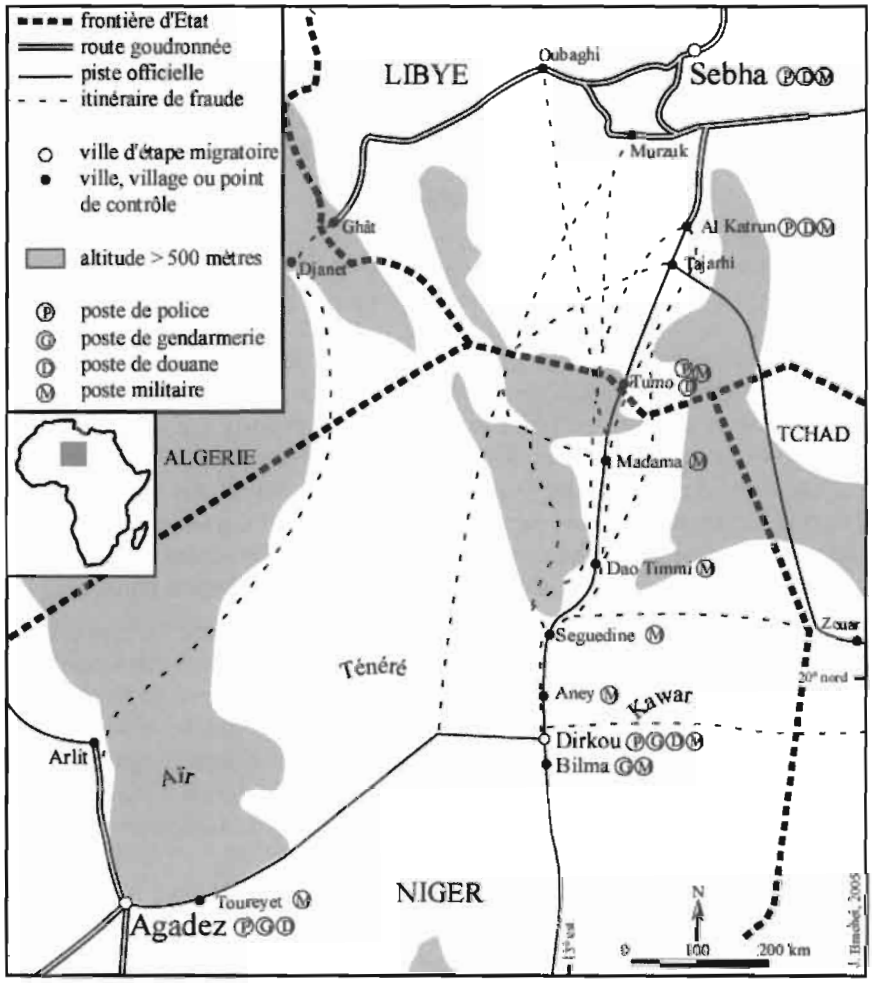
> *Que les uns d'entre vous ne mangent pas les biens des autres illégalement.*
> *Mais qu'il y ait du négoce entre vous, par consentement mutuel.*
>
> Extrait du Coran, Sourate 4, verset 29.

* Doctorant en géographie, IRD Niger, UR 105, BP 11416, Niamey, Université Paris 1, laboratoire PRODIG, julienbrachet@no-log.org.

1. «La Libye est aujourd'hui, pour les immigrés issus de l'Afrique subsaharienne, le principal pays de transit vers l'Europe...» (*Le Monde*, 05.06.2005).

2. Cette étude s'appuie sur des travaux empiriques réalisés dans cette zone (Agadez, Toureyet, Bilma, Dirkou, Ségédine...) entre 2003 et 2005. Les entretiens cités au cours de cet article furent réalisés par l'auteur en français et en anglais, langues véhiculaires au sein du système migratoire étudié. Donnant lieu à des enregistrements sur micro cassettes, ces entretiens libres et parfois semi-directifs furent généralement précédés de plusieurs rencontres informelles entre l'auteur et les acteurs concernés.

Fig. 1 – Agadez-Sebha: un itinéraire sous contrôle, des itinéraires sans contrôle



Les principaux acteurs du système migratoire saharien, à savoir les migrants, les professionnels du transport et les agents des États, se rencontrent en divers endroits et moments des parcours afin de s'entendre sur les modalités pratiques et financières de ces mobilités. Leur mise en relation passe par de longues négociations, sans cesse renouvelées, et dont l'aboutissement est une circulation d'argent d'un individu à l'autre, d'un groupe à l'autre. Des lieux se créent ainsi dans la succession des rencontres, le long des itinéraires de migrations. Simples étapes ou véritables carrefours migratoires, ces lieux dévolus à l'accueil et au transport des migrants sont au cœur de l'organisation spatiale des villes et villages où ils se trouvent et constituent, à plus petite échelle, des éléments centraux de la structure de l'espace migratoire saharien.

Le carrefour migratoire agadézien au centre d'un système de transport spécialisé

Agadez, jadis grand caravansérail, ville de négoce et de rencontre entre les populations du nord et du sud du Sahara, avait perdu de son dynamisme «depuis le déclin des échanges transsahariens et l'enclavement de la région septentrionale du Niger déterminé par les frontières coloniales» [Guitart, 1992, p. 247]. L'avantage de position que lui confèrent les infrastructures contemporaines de transport (dernière ville nigérienne de l'axe Niger-Libye reliée au réseau routier bitumé – voir fig. 1) et la présence en son sein de populations dont le capital culturel et social facilite la mobilité au Sahara central (populations arabes et touarègues), ont permis à Agadez de profiter du renouveau des migrations transsahariennes pour renouer avec la fonction de carrefour.

Des flux de migrants venus d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale s'y rejoignent, s'y rencontrent, s'y mêlent. Des flots d'informations y circulent, à propos du désert et de ses dangers, de la meilleure manière de le traverser, des véhicules à prendre ou à éviter, des itinéraires à suivre et du passage des frontières, ou encore de la vie au Maghreb et en Europe. Ces échanges d'informations entre migrants en partance ou de retour, et entre migrants et autochtones, en un lieu de rencontre situé au croisement de plusieurs routes de directions méridiennes, incitent les migrants à ré-interroger leurs projets migratoires. Les possibilités qui s'offrent à eux créent ainsi une situation où le choix est de nouveau possible, et même nécessaire. Mais si la modification des objectifs de départ ou des itinéraires initialement prévus peut résulter d'un choix volontaire de la part des migrants, il arrive également que ces changements soient induits par des situations politiques conjoncturelles (fermeture de frontière, expulsions...).

La ville, travaillée par les flux de population qui la traverse, voit son paysage urbain se transformer. Certains de ses quartiers vivent ainsi au rythme des arrivées et des départs de migrants, tantôt animés par une foule cosmopolite, tantôt baignés par le calme pesant de l'attente. Tel est le cas du quartier de la gare routière d'Agadez où de nombreuses activités liées à la circulation migratoire se sont créées (structures d'hébergement, change de monnaie, vente de marchandises servant à la traversée du désert, agences de transport, lieux de prostitution...).

Au cœur du dispositif permettant le passage des migrants d'une rive à l'autre du désert se trouvent des agences de transport spécialisées. Douze sont officiellement enregistrées à la mairie d'Agadez en tant qu'«agences de courtage», mais dix étaient réellement en activité début 2005. Malgré le caractère équivoque de cette activité au regard de la loi, la création officielle d'une telle agence est rapide («On peut faire ça en une ou deux journées» affirme un directeur d'agence) et peu onéreuse (coût d'une patente et de deux ou trois mois de loyer d'avance pour le bureau – 5 m^2 – qui est octroyé dans l'enceinte de la gare routière). Les directeurs d'agence sont majoritairement originaires d'Agadez, mais également de Zinder, de Niamey et de Bilma. Leurs réseaux sociaux intègrent des acteurs privés (rabatteurs – coxers –, passeurs-guide, chauffeurs, propriétaires de véhi-

cules...) et publics (policiers, gendarmes, militaires...), qui organisent la mobilité des personnes dans l'ensemble du Nord du pays, et permettent donc l'exercice de cette activité au sein de la ville. Deux agences sont dirigées par des Nigériens nés et ayant vécu dans un pays d'émigration (Ghana et Nigeria) et qui y ont développé des réseaux qui leur permettent d'encadrer ces mouvements migratoires depuis leurs pays d'origine, ou tout au moins d'être le contact privilégié des migrants de ces pays à Agadez.

Dès leur arrivée à la barrière d'entrée de la ville, les migrants étrangers sont repérés par les policiers [3] qui les font descendre des véhicules, leurs prennent leurs papiers d'identité, et leur imposent le paiement d'une taxe dont le montant, négociable, va de quelques milliers à plus de 20000 francs CFA, sans que cela ne dépende directement de la régularité de leur situation. Ces pratiques de prélèvements par la police, bien que généralisées dans le transport routier en Afrique subsaharienne, semblent s'exercer bien davantage à l'encontre des voyageurs-migrants que des autres voyageurs.

Lorsque des migrants dont les papiers sont en règles refusent de payer, les policiers les gardent au poste de police et les mettent parfois en cellule jusqu'à ce qu'ils «acceptent» de débourser.

> Tout étranger qui passe à Agadez il faut qu'il paie l'argent... 5000, 10000, 15000, jusqu'à 20000 même. [...] Parfois les étrangers ils viennent, ils n'ont pas assez d'argent... bon, ils nous expliquent que c'est en cours de route que la police a pris leur argent, parce qu'il y a beaucoup de barrières. Donc quand ils viennent ici à Agadez, leur argent c'est insuffisant pour continuer devant. Donc ça c'est un problème. Y'a d'autres qui ne peuvent pas retourner chez eux parce qu'ils ont abandonné leur travail, ils ont vendu ce qu'ils avaient... Y'en a qui restent à Agadez jusqu'à ce qu'ils mangent ce qu'ils ont dans leur main... Ils ne savent plus ce qu'ils font, c'est trop de souffrance... donc a un moment on s'est réunis, ceux qui ont des agences, et on est partis voir la police... Le commissaire de police a dit que maintenant il ne faut plus que la police prenne l'argent des étrangers, il a dit qu'il ne faut même plus faire descendre les étrangers à la barrière... mais jusqu'à présent la police prend l'argent des étrangers à partir de la barrière...
>
> Adou, membre d'une agence de courtage – Agadez, le 29 novembre 2004.

Les policiers sont les premières personnes informées de l'arrivée des migrants dans la ville, lorsque ceux-ci passent par la voie normale. Afin d'obtenir rapidement ce renseignement, précieux au regard de la concurrence, les direc-

3. «Les jeunes [migrants] tentés par l'eldorado libyen, qui transitent par le Niger sont facilement reconnaissables: filles et garçons s'habillent indifféremment en jeans, baskets et casquettes. Ils voyagent par groupes de plusieurs personnes. Ils ont des comportements, des gestes et de nombreux réflexes qui permettent aisément de les repérer. Dès que le car s'immobilise, ils en redescendent presque tous et s'assemblent aussitôt à l'écart des autres passagers. Ces marques de différenciation et ces réflexes de grégarité naturelle chez toute minorité, dans un espace géographique donné, ne facilitent malheureusement pas la traversée de l'étape nigérienne de la grande aventure de ces malheureux frères africains. De fait, ils s'exposent à de nombreuses tracasseries, ou du moins, ils sont littéralement livrés à des policiers qui n'ont d'autre grandeur, d'autre humanité ou d'autre divinité que l'argent» (*Le Républicain*, 15-21.01.2004, p. 9).

teurs d'agence offrent des cartes téléphoniques pour téléphones mobiles [4] aux policiers en poste à la barrière qui, en contrepartie, s'engagent à les prévenir par téléphone à chaque arrivée de migrants afin qu'ils puissent envoyer leurs *coxers* [5]. Les policiers acceptent aussi fréquemment les dons simultanés de plusieurs directeurs d'agence, ce qui les oblige alors à appeler différentes personnes à la fois lorsque les migrants arrivent ou bien à n'en appeler qu'une au détriment des autres. Dans les deux cas, les tensions créées amènent de nouvelles négociations.

Les migrants sont conduit par des *coxers* jusqu'aux agences de voyage spécialisées où, quelle que soit leur destination, on leur promet systématiquement un départ dans les jours qui suivent, ce qui les incite à payer immédiatement leur billet et permet au directeur de l'agence de ne pas perdre ces clients au profit de ses concurrents. Les tarifs des trajets proposés par les agences varient selon divers facteurs (ouverture/fermeture des frontières, disponibilité et coût du carburant, nombre de passagers, capacité financière des passagers...); le tableau ci-dessous (tab. 1) expose les moyennes hautes et basses des tarifs de transport pour différents trajets en 2003-2004.

Tab. 1 – Tarifs des trajets proposés par les agences de transport d'Agadez et de Dirkou (en francs CFA, 2003-2004)

Trajet	Type de véhicule	Tarif
Agadez-Sebha	camion	40000 à 60000
	pick-up	50000 à 80 000
Agadez-Dirkou	camion	10000 à 20000
	pick-up	20 000 à 30000
Dirkou-Sebha	camion	30000 à 50000
	pick-up	30000 à 40000
Dirkou-Gatrone	pick-up	30000 à 40000

Sources: enquêtes 2003-2004.

Les sommes perçues par les directeurs d'agence sont réparties entre les différentes personnes qui participent à l'organisation et à la réalisation du transport. Par exemple, sur 50000 FCFA payés à l'agence par un passager, 5000 FCFA reviennent au *coxer* qui a amené le passager, 35000 FCFA sont pour le propriétaire du véhicule qui emmènera les migrants, et 10000 FCFA sont gardés par le chef d'agence. Les propriétaires des véhicules sont indépendants et ne travaillent que sur demande; c'est pourquoi, ils offrent fréquemment une ou deux places par voyage au directeur d'agence qui a fait appel à eux.

4. Deux compagnies de téléphonie mobile se sont installées à Agadez en 2002.

5. Terme qui désigne les rabatteurs chargés de trouver des passagers et de les ramener aux agences de transport.

Les accords entre professionnels du transport et représentants de l'État sont nombreux. L'un des plus fréquents consiste à expliquer aux migrants détenteurs d'un carnet de voyage CEDEAO ou d'un passeport qu'ils doivent le faire viser par les services de police, pour ne pas avoir de problème jusqu'à la frontière, et que cette formalité coûte 1000 FCFA. Ceux qui le souhaitent remettent alors leur document de voyage à un membre de l'agence qui va se rendre au commissariat pour y faire apposer un tampon officiel. Ce tampon, superflu, sera négocié par la personne de l'agence en échange d'une partie seulement de la somme récoltée.

Ce type d'arrangement entre les membres des agences de transport et les policiers est symptomatique des logiques qui régissent les rapports entre migrants, professionnels du transport et représentants de l'État. Ces deux derniers groupes raisonnent dans des temporalités proches et ont conscience de leur intérêt commun. Ils s'entendent donc afin de tirer profit de la crédulité et de la vulnérabilité des migrants étrangers qui, eux, ne font que passer.

Cependant, en de rares cas, il arrive que des représentants de l'État soutiennent quelque peu les migrants victimes des pratiques abusives des professionnels du transport.

> Un mois après avoir payé leur transport pour aller d'Agadez à Tamanghasset (40000 FCFA), trois migrants camerounais sont toujours en attente à la gare routière d'Agadez. Le coût financier de cette attente imprévue les a appauvris. Le directeur de l'agence qui doit les faire voyager refuse de leur rendre leur argent alors que des véhicules circulant pour le compte d'autres agences sont déjà partis pour cette destination. Les trois migrants décident de porter plainte contre lui. Afin d'expliquer la situation aux policiers, ils se rendent alors au commissariat central et s'y font finalement emprisonner sous prétexte qu'ils n'ont pas de papiers en règles (alors qu'ils ont payé en arrivant à l'entrée d'Agadez aux mêmes policiers et pour cette même raison). Après quelques jours de cellule, ils paient 1000 FCFA pour être libérés. «On a compris que c'est un jeu où tout le monde gagne ici, les policiers, tout le monde... c'est un sale pays» résume Dieudonné (Agadez, le 31 décembre 2004). Plusieurs jours après, le directeur de l'agence n'accepte toujours pas de leur rendre leur argent ni de voyager. Les trois migrants vont rencontrer le procureur au palais de justice d'Agadez pour de nouveau porter plainte. Comprenant que ces voyageurs camerounais n'ont aucune alternative, n'ayant plus d'argent, le procureur accepte de saisir le commissaire de police afin qu'il règle ce contentieux. Le commissaire a alors demandé au directeur de l'agence d'envoyer rapidement les trois migrants à Tamanghasset, ce qui fut fait.
>
> Carnet de terrain, extraits – Agadez, décembre 2004-janvier 2005.

Cet exemple de situation conflictuelle illustre le rapport qu'entretiennent les acteurs du système migratoire à la loi et à son application. Les migrants camerounais, en situation irrégulière sur le territoire nigérien, mais considérant être victime d'une injustice, n'ont pas hésité à aller à deux reprises se plaindre auprès des autorités nigériennes. Celles-ci ont alors rendu justice, tout d'abord en maintenant une relation d'intérêt avec le directeur d'agence, puis, en raison de la légitimité des requêtes, en prenant le parti des migrants.

Lorsqu'une agence de transport a suffisamment de passagers pour une même destination, son directeur affrète un véhicule: soit un pick-up, qui transporte jusqu'à trente-deux passagers entassés sur son plateau arrière, soit un camion qui peut en emmener jusqu'à cent cinquante. Le chargement des véhicules se fait au sein de la gare routière, en présence de policiers. À chacun de ces départs officiels, les agences doivent remettre une «feuille de route» aux services de Police, qui spécifie l'immatriculation du véhicule, le nom du chauffeur et le numéro de son permis de conduire, ainsi que les noms et nationalités des passagers; mais cette formalité est rarement remplie.

À la sortie d'Agadez, à deux kilomètres de la ville sur la voie de la Libye, les services de police procèdent à une nouvelle vérification des papiers des passagers, puis prélèvent une fois de plus une taxe non officielle qui va de 500 à quelques milliers de francs CFA. Le contrôle suivant a lieu 80 kilomètres plus loin, au poste de gendarmerie de Toureyet. Chaque migrant de passage, allant ou revenant de Libye, y est taxé d'environ 1000 FCFA [6].

L'oasis de Dirkou, haut lieu du transit migratoire saharien

Située au sortir du grand erg du Ténéré, à 650 km d'Agadez et 500 km de la frontière libyenne, le village de Dirkou constitue la principale étape des transporteurs qui circulent entre Agadez et Sebha. Le fort développement des mouvements migratoires entre le Niger et la Libye a donc engendré une transformation rapide de cette petite oasis du septentrion nigérien. En quelques années, la partie de la palmeraie où les migrants s'installaient de façon temporaire, en attendant de poursuivre leur voyage, est devenue un haut lieu du transit migratoire au Sahara, véritable quartier distinct de l'ancien village. De nombreuses activités s'y sont développées, liées directement au transport (autogare, agence de transport, garages, vente de carburants...) ou à la présence des migrants en transit (marché permanent bien achalandé, logements locatifs, bars, restaurants, «salons de coiffures», bureaux de change de monnaie, mais également poste de gendarmerie, de police et de douane), entraînant une croissance démographique du village sans précédent. Dénommé Sabon Gari, ce qui signifie «nouveau village» en hawsa, ce quartier est actuellement plus peuplé que le village d'origine, Gari n kawa ou «village du natron» [7].

6. Peu avant les élections présidentielles de décembre 2004, à la suite des nombreuses plaintes de migrants nigériens, ce poste de gendarmerie a été supprimé et remplacé par un détachement militaire qui, officiellement, ne doit pas effectuer de contrôle.

7. Cette différence de peuplement, remarquable à l'observation, ne peut être chiffrée du fait du manque d'exhaustivité du dernier recensement général de la population réalisé en 2001 et des variations notoires qui existent dans la restitution des résultats de ce recensement. D'après le cahier de journée de l'agent recenseur du RGPH 2001, il y aurait 1070 habitants à Gari n kawa et 3123 à Sabon Gari, auxquels s'ajoutent 653 militaires et 439 «visiteurs», ce qui fait une population totale de Dirkou évaluée à 4846 habitants. D'après le Chef de Canton du canton de Kawar (où se trouve Dirkou) «...ces données ne sont pas bonnes, ça a été vraiment mal fait... il y a plein de gens à Dirkou qui n'ont pas été recensés» (Dirkou, le 31 octobre 2003). Nos enquêtes de terrain vont dans ce sens et laissent à penser que la population de Dirkou oscille entre 7000 et 10000 personnes. Pourtant, à l'inverse, les résultats définitifs du RGPH 2001, publiés en décembre 2004, indiquent que la population totale de Dirkou est de 2156 personnes, sans détailler la répartition par quartier.

Une foule cosmopolite composée de Nord Africains, de Sahariens et de Subsahariens s'y côtoie; les passages répétés des individus mobiles (migrants, transporteurs...) y rythment la vie des «immobiles» (commerçants, fonctionnaires...). À l'origine simple point de passage, Dirkou est devenu un lieu d'accueil, de commerce et de rencontre, un lieu de contrôle et d'attentes interminables, de peurs et de tensions également, mais rarement de renoncement.

> Les policiers, quand ils arrivent à Dirkou, ils viennent avec juste une natte sous le bras. Mais quand ils repartent quelques mois plus tard, ils ont des matelas, des télés, des paraboles...
>
> Propos d'un villageois – Dirkou, mai 2003.

En arrivant dans l'oasis, après avoir traversé le Ténéré, les migrants sont de nouveau taxés par des militaires, par des gendarmes (1000 à 3000 FCFA par personne), parfois avec violence, puis par des policiers (1000 à 10000 FCFA). Ces taxes arbitraires et surabondantes grèvent le budget des migrants qui, sans argent après avoir tout (et trop) donné aux forces de l'ordre, ne peuvent plus ni faire demi-tour ni continuer leur voyage, et restent parfois des mois avant de pouvoir repartir.

> C'est parce qu'on nous a pris tout notre argent. En arrivant ici à Dirkou on a payé 2000 FCFA. Puis on nous a dit d'entrer dans la gendarmerie [commissariat de police], là on nous a demandé 5000. Moi j'ai dit je n'ai pas 5000. C'était 16 heures, à 19 heures j'étais encore là. Ils ont dit 5000 c'est dernier prix. J'ai dormis là, c'est la première fois que je passe une nuit à la police, la première fois. Le matin un autre est venu nous voir, il nous a dit d'amener 1000 francs 1000 francs, on lui a donné et on est sorti. [...] Vraiment l'aventure c'est pas facile... quand j'ai quitté Cotonou je ne

Photo 1 – Camion de transport de migrants dissimulé sous les bagages de ses passagers, en attente du départ. (J. Brachet, décembre 2004)

> savais pas que c'était comme ça... si on m'avait dit que c'était autant de souffrance je ne serais pas parti, je serais resté chez mes parents; là-bas j'étais bien, je ne manquais de rien, mais ici... ah... C'est la première fois que je viens au Niger, dans le désert comme ça, mais c'est aussi la dernière... la première et la dernière fois, je le jure devant Dieu... même au retour de la Libye, je vais rentrer par vol, si je peux... je ne veux jamais revenir ici...
>
> Yemalo Fêmi «Pedro», Béninois – Dirkou, le 20 décembre 2004.

De nombreux migrants sont ainsi bloqués un temps sur les routes migratoires nigériennes, faute de moyen suffisant pour poursuivre leur voyage. Il s'agit généralement d'individus ayant prévu de travailler en Libye et qui, partis en migration avec un capital variant entre une centaine de milliers de francs et quelques centaines de milliers de francs CFA selon le pays d'origine, ne peuvent rien faire face aux nombreuses dépenses qu'occasionne la traversée du Niger (ceux dont l'objectif de départ est de se rendre directement en Europe, sans faire escale en Libye, partent généralement avec un budget plus important). Sans possibilité d'aller plus avant ni de retourner chez eux, ces migrants peuvent rester plusieurs semaines, voire plusieurs mois, là où leur voyage a momentanément pris fin, dans l'attente d'une hypothétique aide de leur famille ou à la recherche d'un travail.

Cette situation trouve son origine non seulement dans le décalage qui existe entre le budget prévu par ces candidats à la migration et le coût réel de leur aventure migratoire, mais également dans le fait que les agents de contrôle et de répression de l'État taxent systématiquement les migrants, quelle que soit leur capacité financière, au point parfois de les laisser totalement démunis au sortir d'un contrôle.

> Dans ce pays, tous les gens sont pauvres, les ressortissants de ce pays souffrent, donc quand ils voient des étrangers avec un peu d'argent, ils trouvent toutes les possibilités pour le leur prendre... quand ils voient des étrangers ici, ils savent qu'on va en Libye, ils savent qu'on a de l'argent avec nous, et pas seulement un peu d'argent. Ils font tout pour nous le prendre, ils nous ont même frappé à Dirkou parce qu'on ne voulait pas payer... Ils avaient pris nos passeports Ecowas [carnet de voyage CEDEAO des pays anglophones], ils disaient qu'on était en situation illégale parce qu'on n'avait pas de visa... c'est pour ça qu'ils demandaient l'argent, alors qu'avec les passeports Ecowas on peut venir au Niger légalement. [...] Finalement on a payé pour qu'ils nous redonnent nos passeports, on n'avait pas de choix. Mais il y en a deux avec nous qui ne pouvaient vraiment pas payer, ils ont dû laisser leurs passeports à la police à Dirkou, et ils sont venus ici pour travailler. [...]. Et regarde maintenant, on est là, on est sale, on mange mal, on cuisine avec du bois, on habite dans une maison qui est complètement abîmée... ce n'est même pas une maison... c'est dur, vraiment, mais c'est une expérience, ce qu'on vit ici c'est une grande expérience... quand on rentrera au Nigeria, on aura des histoires à raconter, on pourrait même écrire un livre, chacun de nous pourrait écrire un livre...
>
> Ibrahim[8], Nigérian – Bilma, le 8 décembre 2004.

8. Ce migrant nigérian catholique se fait appeler Ibrahim depuis qu'il est arrivé au Kawar afin d'être plus facilement employé par les populations locales musulmanes.

Leurs conditions de vie difficiles, tant moralement que physiquement, les poussent à accepter tout travail qui peut leur permettre de gagner les quelques dizaines de milliers de francs CFA dont ils ont besoin pour atteindre le Fezzan libyen. Ces migrants, étrangers pour la plupart, participent à un changement sur le marché local du travail en proposant une main d'œuvre peu onéreuse et facilement exploitable. C'est ainsi que certains, tel Ibrahim cité ci-dessus, vont travailler aux salines de Bilma à une quarantaine de kilomètres de Dirkou, d'autres restent à Dirkou et travaillent pour des salaires de misère dans n'importe quel domaine, du chargement des camions à la prostitution plus ou moins occasionnelle, du concassage de blocs de calcaire pour la fabrication de briques aux emplois domestiques chez des notables locaux. Dans ce dernier cas, les employeurs sont généralement des fonctionnaires ou d'importants transporteurs, qui ne rémunèrent pas les migrants qu'ils emploient mais les logent et les nourrissent et/ou leur promettent en contrepartie de les envoyer gratuitement en Libye après quelques mois de travail. Ces engagements sont généralement tenus, mais lorsqu'il s'agit de représentants de l'État, l'envoi non payant de migrants se fait au détriment des transporteurs qui se voient régulièrement imposer ce type de passagers sans être défrayés.

> Ça fait un mois que je suis là, je n'ai pas l'argent pour aller en Libye, sur la route on m'a tout pris, ils te prennent 1000 FCFA ici, 5000 là, maintenant je n'ai plus rien... je suis venu avec des amis, eux ils ont continué jusqu'en Libye... ici il n'y a rien à faire... je travaille ici [chez un policier] parce que si tu ne fais rien c'est pas bon... mais ça ne va pas, ils me demandent trop de choses, tout le temps, et ils ne me paient pas, ils me donnent seulement de quoi manger... en plus ils m'appellent Christopher je ne sais pas pourquoi, mon nom c'est Hamza...
>
> Hamza, Nigérian – Dirkou, le 24 décembre 2004.

Les zones militarisées du Nord Niger: dernière étape avant la Libye

Les gendarmes du détachement de gendarmerie de Dirkou essaient de contrôler les véhicules au moment de leur départ de l'oasis afin de prélever une taxe de 1000 FCFA par migrant en partance. Cette taxe, payée par les chauffeurs des véhicules, est systématiquement négociée, les chauffeurs minimisant le nombre de migrants qu'ils transportent. De leur côté, les gendarmes peuvent menacer d'immobiliser le véhicule s'ils considèrent que le chauffeur n'accepte pas de payer suffisamment. Un accord à l'amiable est toujours trouvé et, si l'argent est donné, c'est le signal du départ.

Aux passages de Ségédine (village où se trouve un groupement des Forces Nigériennes d'Intervention et de Sécurité), de Dao Timi (compagnie militaire) et de Madama (compagnie militaire), les migrants sont encore délestés de quelques milliers de francs CFA [9]. En cas de refus ou d'incapacité de paiement, ils peuvent être regroupés au soleil en saison chaude, ou arrosés la nuit en saison froide,

9. En 2004, un détachement du groupement FNIS de Ségédine a été installé à Aney (oasis située entre Dirkou et Ségédine), officiellement pour sécuriser la zone, en fait pour en faire un point de contrôle supplémentaire.

jusqu'à ce qu'une somme considérée comme suffisante par les militaires soit rassemblée. Les transporteurs paient également une taxe de passage non-officielle à chacun de ces points de contrôle militaire. Un chauffeur de camion libyen dit payer aux autorités nigériennes environ 300000 FCFA lorsqu'il va d'Agadez en Libye, auxquels s'ajoutent 1000 FCFA par passager transporté. Les taxes des pick-up sont moindres, de l'ordre d'une centaine de milliers de francs CFA. Les moyens de transport immatriculés au Niger sont semble-t-il moins taxés sur la partie nigérienne du parcours, mais ne peuvent se rendre en Libye; c'est pourquoi certains transporteurs possèdent, pour chacun de leurs véhicules, des plaques d'immatriculation et des papiers des deux pays.

Jusqu'au début des années 2000, les départs de Dirkou en direction de la Libye se sont fait au gré des «fermetures» temporaires de la frontière libyenne. Le nord du Niger, espace de transit, fonctionnait alors véritablement comme un espace tampon entre les pays de départ et de destinations des migrants. Cette alternance de périodes au cours desquelles le passage par la voie officielle de migrants sans papier était toléré et d'autres où il était nécessaire d'attendre (ou de passer par d'autres voies) a impulsé le développement de deux types de réseaux de transport transfrontaliers. Certains reposent sur le capital social de leurs membres, sur leurs relations avec les représentants des deux États dans la zone frontalière, et peuvent ainsi utiliser la voie officielle et passer par les points de contrôle sans que leur activité, bien qu'illégale, soit compromise. D'autres, au contraire, intègrent un nombre de personnes beaucoup plus restreint et développent une activité clandestine basée sur une connaissance fine des itinéraires de contournement des postes de contrôle

Suite au rapprochement de la Libye et de l'Union européenne sur la question du contrôle des flux migratoires [10], la tolérance des autorités libyennes en ce qui concerne l'entrée sur leur territoire de migrants en situation irrégulière est moindre. Les chauffeurs des véhicules qui passent par la voie officielle, c'est-à-dire par les postes frontières, n'acceptent plus de prendre de passagers qui ne peuvent entrer légalement en Libye. De ce fait, le passage illégal de la frontière par les migrants puis leur entrée dans les villes du Sud libyen se réalisent de plus en plus avec discrétion et par les voies détournées de la fraude [11].

10. «C'est à la demande de l'Italie que les Vingt-Cinq ont finalement décidé de lever l'embargo sur les armes [à l'encontre de la Libye]. Rome, qui fait face à un flot de réfugiés tentant de rejoindre ses côtes par la mer, vient en effet de conclure un accord avec Tripoli sur la lutte contre l'immigration clandestine. Ce plan suppose que la Libye soit dotée des équipements – avions, hélicoptères et vedettes rapides notamment – qui lui permettront d'assurer la surveillance et le contrôle des flux migratoires. Les Vingt-Cinq estiment que la coopération avec la Libye sur l'immigration est "essentielle et urgente" et appellent Tripoli à mener "une action effective" contre l'immigration illégale» (*Le Monde*, 12.10.2004).

11. Nous ne pourrons aborder ici la question de l'organisation des retours de migrants subsahariens qui, après avoir travaillé quelques temps en Libye, rentrent dans leurs pays d'origine.

Des acteurs entre légalité et légitimité

> [...] la fraude n'est pas considérée par la société nigérienne comme étant un délit.
>
> Directeur Général Adjoint de la Douane nigérienne, novembre 1999.

De hauts lieux du transit migratoire émergent au Sahara là où les acteurs institutionnels et les acteurs privés du transport officiel et officieux mettent en place des stratégies utilisant les vides laissés par les États pour arriver à leurs fins. Ces lieux spécifiques sont utilisés comme points de contact et d'entendement entre les pouvoirs publics, aux exigences fluctuantes, les acteurs privés, aux pratiques fluctuantes, et les migrants. Chaque passage, chaque contact entre ces sphères, est l'occasion d'une nouvelle discussion qui permet de s'entendre sur les modalités de circulation des individus et donc de celle qui lui est liée, la circulation d'argent. Lors de ces discussions chacun joue sur la légitimité de ses actes pour convaincre l'autre, sans recourir ou presque à la législation en vigueur.

Au Niger plus qu'en Libye, l'approche des pratiques d'acteurs selon leur plus ou moins grande légitimité permet de mieux comprendre les logiques d'action et la manière dont leur cadre de référence s'éloigne progressivement du cadre législatif des États.

Les États: laxistes ou «contrebandiers»?

Un protocole de libre circulation des individus au sein de l'espace CEDEAO existe depuis 1979 (protocole de Dakar), mais il ne s'applique qu'aux ressortissants des pays membres de la CEDEAO et ne concerne donc qu'une partie des migrants sur une partie de leur parcours migratoire. Pourtant, la plupart des migrants subsahariens, quel que soit leur pays d'origine, affirment que, pour voyager d'un pays à l'autre, ils n'ont «pas besoin de visa», qu'«entre Africains, [le passeport] ne sert à rien, il suffit d'une carte d'identité». Ces propos s'expliquent par le fait que l'absence de document de voyage n'empêche effectivement pas la circulation des individus dans cette partie du continent africain et que la possession de papiers officiels, comme les passeports ou les carnets de voyage CEDEAO, ne protège pas les migrants contre les taxes illégales des forces de l'ordre (voir entretien avec Ibrahim).

> Les interprétations abusives de dispositions réglementaires, elles-mêmes abusives par rapport au texte législatif initial, foisonnent. Les contrôles, qui ne sont pas vraiment des contrôles mais des opportunités de *bakchich*, se multiplient. Trop souvent, certains membres des administrations douanières et des forces de l'ordre agissent pour leur propre compte et abusent de la situation [12].

Que les migrants et les transporteurs soient en situation régulière ou non au regard de la loi nigérienne, ils sont à même de circuler librement sur le territoire national du moment qu'ils paient un certain nombre de taxes arbitraires aux

12. Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports publics, 2002, *Séminaire de formation sur la fiscalité au Niger – 23-24 octobre 2002*, Niamey, p. 91.

agents de l'État qui agissent impunément dans l'illégalité, comme le concède un officier de police de Dirkou:

> Vous savez, ici on est au désert, loin de tout. Moi, mon travail ici c'est d'être chef d'autogare, c'est tout ce qu'il y a à faire. Tous on prend l'argent, on est tous dans l'illégalité, mais c'est comme ça, qu'est-ce qu'on y peut...
>
> Dirkou, mai 2003.

Du côté libyen, la politique migratoire de l'État rend la situation sensiblement différente, mais tout aussi ambiguë. La libre circulation des individus entre États d'Afrique de l'Ouest et du Nord, évoquée dans la charte de la CEN-SAD de 1998, n'a jusqu'à ce jour rien d'officielle. Pourtant, l'immigration des Subsahariens est alternativement tolérée (et même incitée) par les dirigeants libyens, et interdite voire combattue, comme en témoignent les expulsions *manu militari* d'immigrants [13], dont l'une des dernières vagues fit dire à un journaliste nigérien que «cette expulsion radicale des Africains subsahariens pose de sérieuses interrogations sur le sens que donne Kadhafi à l'Union Africaine (UA) et à la Communauté des États Sahélo-Sahariens (CEN-SAD)» [14]. Ce côté officieux de l'immigration semble maintenu plus ou moins volontairement par les dirigeants libyens, afin de contenir la masse des migrants dans le Sud du pays (où ils sont employés aux travaux agricoles, de construction...), et de conserver le caractère réversible de ces mouvements de populations par la pratique des expulsions massives.

Les formes de contrôle et de taxation des individus mobiles (migrants et transporteurs) par les agents des États nigérien et libyen, le long de l'axe Agadez-Dirkou-Sebha, l'officialisation au Niger des agences de transport qui permettent une émigration illicite vers les pays d'Afrique du Nord ou encore les appels à l'immigration de travailleurs africains du colonel Kadhafi, suivis d'expulsions de ces mêmes immigrants, sont autant de faits qui mettent en évidence l'ambiguïté des positions des États face à ces circulations humaines transsahariennes. Ce qui nous renvoie au questionnement de Roger Botte dans son introduction au numéro de Politique africaine consacré à la globalisation et à l'illicite en Afrique: «Les activités trafiquantes aujourd'hui à l'œuvre sur le continent sont-elles l'expression d'un état d'anomie et de faillite des États ou bien constituent-elles une espèce d'*aggiornamento* du politique après plus de vingt ans de conditionnalités néolibérales plus ou moins dogmatiques» [Botte, 2004, p. 8].

> Policiers, gendarmes, douaniers, tout ça c'est la mafia, ils sont tous *coxers*!
>
> Adou, passeur à Agadez – Agadez, avril 2003.

13. «...pour la seule année 2004, les autorités libyennes estiment à 54000 le nombre des personnes "rapatriées". En 2003, le nombre officiel des expulsés était de 43000» (*Le Monde*, 05.06.05).

14. *Le Républicain* [2004], «Près de 5000 Nigériens expulsés de Libye – Calvaire à travers le désert», n° 637, 7-13 octobre, Niamey, p. 5.

La législation nigérienne en matière de transport et d'immigration n'est pas appliquée dans une grande partie du pays: en permanence, les acteurs du système migratoire saharien sont amenés à négocier entre eux les modalités de leur mobilité ou d'exercice de leur activité, selon une légitimité des actes auto-déterminée bien plus que selon leur légalité. Ce désengagement apparent de l'État renvoie, tout à la fois, au laxisme des dirigeants politiques et au dysfonctionnement des structures étatiques qui ne peuvent asseoir leur pouvoir sur l'ensemble du territoire national, et à une évolution du fonctionnement d'un État qui tend à se criminaliser [15]. Celui du Niger dont les agents agissent hors du contrôle ou sans l'aval de leurs structures de tutelles encourage implicitement leur fraude en les rémunérant peu, en ne contrôlant pas leur travail et en ne prenant aucune mesure pour limiter et condamner les abus de pouvoir auxquels ils se livrent. On assiste donc à un glissement complice de l'État et de ses agents dans un processus d'informalisation des pratiques (voire de criminalisation lorsque celles-ci ne sont plus légitimes aux yeux de la majorité de la population) et d'indifférenciation partielle des activités légales et illégales.

Face à ces pratiques frauduleuses ou aux injonctions des États, des groupes sociaux s'organisent et produisent des stratégies de contournement qui évoluent selon des normes officieuses et insoumises aux politiques étatiques [Tidjani Alou, 2004]. Tel est le cas des acteurs privés du système migratoire saharien qui ont mis en place depuis le début des années 2000 des réseaux de transport clandestins au Sahel afin de limiter le coût financier et temporel des multiples contrôles des représentants de l'État nigérien et l'impact des «fermetures» de plus en plus fréquentes de la frontière libyenne [16].

Quelle quantification possible des flux migratoires transsahariens?

Les flux migratoires transsahariens, officieux, illégaux et de plus en plus fréquemment clandestins, sont difficilement quantifiables. Pour ce qui est des circulations migratoires passant par la voie officielle au Niger, bien qu'aucune étude spécifique n'ait été réalisée et que les recensements généraux de la population n'en parlent pas [17], des indicateurs bruts existent. Il s'agit des taxes prélevées par les services préfectoraux de Bilma sur le «transit exodant» et sur les «véhicules de transport», des taxes du syndicat des transporteurs sur le transport de passagers, et du contrôle des entrées et des sorties du territoire national par les forces de l'ordre (police et gendarmerie). L'étude des carnets des taxes préfectorales et syndicales met en évidence une grande irrégularité des prélève-

15. Bayart, Ellis, Hibou [1997].

16. Ces «fermetures» de frontières sont parfois sélectives et peuvent ne concerner que les migrants anglophones ou bien uniquement les migrants non-sahéliens, ou, comme c'est le cas depuis le début de l'année 2005, concerner l'ensemble des migrants ressortissants de pays non limitrophes de la Libye.

17. Lors du recensement de 1988, «[...] aucune question n'a été posée sur l'émigration, c'est-à-dire sur les mouvements des populations du Niger vers d'autres pays» [Ministère de l'Économie et des Finances, 1992, p. 30]. Pour le recensement de 2001, «il est impossible d'obtenir des données relatives à l'émigration internationale» [Ministère de l'Économie et des Finances, 2004, p. 7].

Photo 2 – Migrants de retour de Libye (Tiffany Gauthier, mars 2005)

ments et une approximation systématique du nombre de passagers par véhicule. Le percepteur des impôts de la Préfecture de Bilma reconnaît lui-même à propos des différentes taxes concernant le domaine des transports qu'elles «sont perçues par des collecteurs qui sont dans les villages... quand ils ont fini un carnet ils nous le ramènent et on les paie... mais ce n'est pas toujours régulier, et moi-même je ne sais pas toujours comment ils font leur travail... je ne sais pas trop à quoi correspondent ces taxes» (Bilma, le 6.12.2004). En outre, de nombreux chauffeurs et transporteurs évitent les lieux où ces taxes sont prélevées. «On ne peut pas les forcer à payer» résume un membre du syndicat des transporteurs, avant de poursuivre en expliquant que «par exemple sur soixante camions qui arrivent à Dirkou, il y en a peut-être vingt qui vont s'arrêter ici à l'autogare... vraiment c'est pas facile de savoir combien de véhicules arrivent ici, c'est pour ça qu'on a déposé les registres, ça ne servait à rien» (Dirkou, le 21.12.2004).

Les données de la gendarmerie concernant les mouvements des personnes et des véhicules entre Agadez et la Libye (tab. 2) sont également très approximatives. Les rares chiffres disponibles sont à regarder à l'aune des propos du lieutenant de gendarmerie de Dirkou qui explique que «pour les passagers qui viennent ici, c'est vrai que les chauffeurs nous donnent des listes, mais une fois qu'on a compté les passagers des véhicules, on ne les garde pas, on les jette... et

puis il y a trop de véhicules qui nous contournent... c'est pour ça qu'on ne fait pas de statistiques... vraiment c'est pas facile de savoir combien il y a d'exodants qui viennent ici» (Dirkou, décembre 2004). Le constat du commandant de la Brigade de Gendarmerie de Bilma concernant leurs statistiques va dans le même sens: «Et puis vous savez, ici, ce n'est pas facile de contrôler tout le monde, il y a beaucoup de véhicules qui nous contournent. Les chiffres qu'on a ne sont pas à la virgule près, c'est vraiment approximatif» (Dirkou, le 21.12.2004).

Tab. 2 – Mouvements des véhicules et des personnes sur l'axe Agadez-Dirkou-Libye

	1993			1994		2001		
	Toyota*	Camions	Personnes	Toyota*	Camions	Toyota*	Camions	Personnes
Agadez-Dirkou	-	4	15	13	382	12	510	4242
Dirkou-Libye	5	5	165	234	451	184	530	5835
Libye-Dirkou	263	407	6962	408	667	220	573	8488
Dirkou-Agadez	211	376	6575	27	92	70	662	20059
TOTAL	479	792	13717	682	1592	486	2275	38624

* désigne les voitures tout terrain à plateau.
Source: Poste de gendarmerie de Dirkou (2003).

Les statistiques du poste de police frontalier de Dirkou (tab. 3 et 4) semblent corroborer certains de nos propos. La forte diminution entre 2003 et 2004 des sorties du territoire en direction de la Libye (tab. 3) peut par exemple renforcer à

Tab. 3 – Mouvement des personnes entre le Niger et la Libye, poste de police frontalier de Dirkou (2003-2004)

	2003	2004
Nombre total des personnes entrant au Niger	24854	24412
Nombre de Nigériens entrant	22737	20782
Nombre d'étrangers CEDEAO entrant	1271	1975
Nombre d'étrangers hors CEDEAO entrant	846	1611
Nombre total des personnes sortant du Niger	14475	5649
Nombre de Nigériens sortant	8437	2355
Nombre d'étrangers CEDEAO sortant	2796	1868
Nombre d'étrangers hors CEDEAO sortant	3242	1426
Personnes refoulées de Libye: Nigériens		1574
Personnes refoulées de Libye: étrangers		138

Sources: Poste de police frontalier, Dirkou/Commissariat central, Agadez.

la fois l'idée d'un durcissement de la politique migratoire libyenne et celle du développement de réseaux de transport clandestins qui évitent les postes frontaliers. Mais certains signes, tels que l'absence totale de ressortissants du Nigeria dans les sorties du territoire comptabilisées en 2002 (tab. 4), laissent dubitatif et rappellent que les méthodes de dénombrement utilisées ne sont pas fiables.

Tab. 4 – Sorties du Niger en direction de la Libye, poste de police frontalier de Dirkou (2002)

Nationalités	**Nombre de sorties en 2002**
Nigériens	8142
Ghanéens	1462
Tchadiens	340
Maliens	289
Burkinabés	173
Libyens	136
Sénégalais	86
Togolais	37
Ivoiriens	31
Guinéens	27
Béninois	24
Camerounais	23
Congolais	20
Gambiens	16
Soudanais	11
Sierra Leonais	8
Autres	18
Total	10843

Source: Direction de la Sécurité du Territoire, Niamey.

Bien que ces données permettent au ministère de l'Intérieur de tenir des statistiques officielles sur les entrées et sorties du territoire national, le Directeur départemental de la Police Nationale d'Agadez reconnaît que «généralement, si tu vois la personne passer au poste, c'est qu'il est en règle, mais les clandestins, eux, ils passent en douce, et ça dépasse deux fois ces chiffres-là» (Agadez, le 29.12.2004).

Le but premier de ces comptages factices réalisés par la police, comme de ceux des services préfectoraux et du syndicat, est de taxer les migrants et les

transporteurs. Aussi, au-delà de la difficulté matérielle à effectuer des comptages précis, se pose la question de la volonté des acteurs du contrôle de réaliser un tel travail. Qui trouverait un intérêt à rendre visible la réalité de ces circulations humaines illégales alors que nombre d'arrangements entre acteurs privés et publics, acceptés par l'État, sont justement basés sur l'opacité du système. Si, à terme, les pressions exercées par l'Union européenne sur la Libye, afin de mieux contrôler les flux migratoires en provenance d'Afrique subsaharienne, se reportaient sur le Niger et y trouvaient un écho favorable, au vu du développement rapide des réseaux migratoires clandestins, la question de la quantification de ces flux resterait entière.

Réussir à dénombrer avec précision les flux migratoires transsahariens semble encore improbable, toute extrapolation à partir des données obtenues lors d'observations de terrains restant hasardeuse. Si l'on se prête tout de même à cet exercice en recoupant les quelques données statistiques disponibles dans les services publiques nigériens, les discours de divers acteurs qui relatent une diminution des flux depuis 1999, les chiffres avancés par Ali Bensaad dans son étude sur le rôle d'Agadez dans les migrations transsahariennes [Bensaad, 2002, p. 248] et les résultats de nos propres enquêtes, il est simplement possible de parler de quelques dizaines de milliers de migrants transitant annuellement par le Niger en direction de la Libye, dont un à deux tiers essaient ensuite de rejoindre l'Europe.

Les migrations internationales face aux États : réseaux et territoires

Le renouveau des migrations transsahariennes au début des années 1990 s'est accompagné d'une diversification des formes migratoires. Les réseaux officiels et clandestins qui permettent le passage des migrants d'une rive à l'autre du Sahara, animés par des acteurs aux logiques et aux pratiques fluctuantes, se sont alors développés par l'intégration de nombreux agents de l'État issus de différents corps de contrôle et de sécurité. Au Niger, en accord avec l'État de façon implicite, ces agents tirent depuis lors profit de circulations humaines illégales.

Ces pratiques des pouvoirs publics ne permettent plus de percevoir clairement la limite entre le licite et l'illicite et renvoient à l'idée de R. Botte selon lequel, dans un État illégal-légal, « les activités trafiquantes à l'œuvre aujourd'hui sur le continent manifestent [...] l'apparition d'un nouveau type d'accumulation à la fois par l'État et par des réseaux *à côté* de l'État (mais non contre lui) » [Botte, 2004, p. 20]. Ce modèle d'accumulation conjointe d'acteurs privés et publics à partir d'activités illégales, valable un temps pour le système migratoire saharien, semble remis en cause par ses évolutions récentes. Les dérives des pratiques des pouvoirs publics, dont la volonté d'accumulation semble excessive, participent en effet indirectement du développement d'activités clandestines qu'ils ne peuvent contrôler et dont ils ne bénéficient aucunement. Cette transformation en cours du système migratoire saharien interroge tant la nature même de l'État nigérien que sa capacité à préserver ses intérêts financiers, légaux ou non, et l'intégrité de son territoire.

Les flux migratoires transsahariens engendrent et impulsent la création de nombreuses infrastructures et activités dans les espaces qui leur servent de relais, générant ainsi l'existence d'un véritable maillage urbain du Sahara central. Ces lieux, carrefour migratoire comme Agadez ou lieu d'étape comme Dirkou, sont mis en relation par les circulations humaines et deviennent les points d'ancrage de territoires réticulaires qui n'existent que par et pour ces circulations. Une étude plus fine de la structuration de ces espaces sahariens permettrait de différencier, d'une part, les constructions spatiales de chacun des groupes d'acteurs intervenant dans le système migratoire, ce qui ferait apparaître en certains endroits un espace «feuilleté», et, d'autre part, les territoires au sein desquels interviennent encore des acteurs publics de ceux dont ils sont totalement absents. Ces territoires de la circulation, où la légitimité d'action prime généralement sur toute forme de légalité, peuvent être qualifiés de «territoires de la négociation» et de plus en plus «de la clandestinité», ce qui dans les deux cas interroge leur rapport à l'ensemble du territoire national tel qu'il est envisagé par l'État.

BIBLIOGRAPHIE

BAYART J.-F. [2004], «Le crime transnational et la formation de l'État», *Globalisation et illicite en Afrique*, *Politique africaine*, n° 93, p. 93-104.

BAYART J.-F., ELLIS S., HIBOU B. [1997], *La Criminalisation de l'État en Afrique*, Bruxelles, Complexe.

BENSAAD A. [2002], «Échanges et flux migratoires transsahariens: Agadez, place marchande et carrefour migratoire», in M. Peraldi (dir.), *La fin des norias? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose, p. 243-267.

BOTTE R. [2004], «Vers un État illégal-légal?», *Globalisation et illicite en Afrique*, *Politique africaine*, n° 93, p. 7-20.

BOUBAKRI H. [2001], «Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilité et réseaux régionaux voisins (Europe et Afrique subsaharienne)», www.irmcmaghreb.org, *Correspondances*, n° 68, p. 8-15.

CONOMOS A. [1995], «Sociologie et science politique: les réseaux, théories et objets d'études», *Revue Française de Science Politique*, vol. 45, n° 1, p. 165-178.

ENOH C., KOFFI E., LABAZEE P. [2001], «Besoin d'État, évolution des approches, réponses des acteurs», in G. Winter (coord.), *Inégalités et politiques publiques en Afrique: pluralités des normes et jeux d'acteurs en Afrique*, Paris, IRD-Karthala, p. 397-413.

GUITART F. [1992], «Commerce et transport à Agadez au début des années 1970», in H. D'Almeida-Topor, C. Chanson-Jabeur, M. Lakroum (éd.), *Les transports en Afrique (XIX^e^-XX^e^)*, Paris, L'Harmattan, p. 247-258.

HADDAD S. [2000], «La politique africaine de la Libye: de la tentation impériale à la stratégie unitaire», *Monde arabe, Maghreb-Machrek*, n° 170, p. 29-38.

LE RÉPUBLICAIN [2004], n° 604, 15-21 janvier, Niamey, p. 9.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES [1992], *Recensement Général de la Population 1988 – Analyse des données définitives – Migrations*, Niamey, Bureau Central du Recensement, p. 71.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES [2004], *Séminaire d'évaluation des rapports provisoires de l'analyse des résultats définitifs du RGP/H 2001 du 21 au 23 décembre 2004*, Niamey, Bureau Central du Recensement, p. 39.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES [2004], *Recensement Général de la Population et de l'Habitat – RGP/H 2001, Résultats définitifs: répartition par sexe et par groupe d'ages de la population du Niger en 2001*, Niamey, Bureau Central du Recensement 256 p.

OFFNER J.-M., PUMAIN D. (dir.) [1996], *Réseaux et territoire, significations croisées,* Paris, Éditions de l'Aube, coll. Territoire, 284 p.

OLIVIER DE SARDAN J.-P. [2004], «La rigueur du qualitatif. L'anthropologie comme science empirique», *EspacesTemps*, n° 84-85-86, p. 38-50.

PLIEZ O. [2002], «Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara», in M. Côte (dir.), «Le Sahara, cette "autre Méditerranée"», *Méditerranée*, vol. 99, n° 3-4, p. 31-40.

TARRIUS A. [2002], «Au-delà des États-nations: sociétés, cultures et réseaux de migrants en Méditerranée occidentale», in M. Peraldi (dir.), *La fin des norias? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose, p. 479-488.

TIDJANI ALOU M. [2004], «État, réseaux marchands et mondialisation. Le cas des convois au Niger», in L. Monnier et Y. Droz (dir.), *Côté jardin côté cour – Anthropologie de la maison africaine, Nouveaux cahiers de l'IUED*, Paris, PUF, p. 125-140.

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

Martine Drozdz *, *Olivier Pliez* **

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

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

---

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

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

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

La présence soudanaise en Libye est pourtant notable puisqu'on estime le nombre de leurs ressortissants à une large fourchette de 500000 et 800000 [2] personnes, soit la seconde communauté immigrée après les Égyptiens et la première parmi les ressortissants d'Afrique subsaharienne. Si la large majorité d'entre eux sont des Musulmans venant du nord et de l'ouest du pays, leur statut n'en reste pas moins ambigu. En effet, si dans les classifications de la statistique nationale libyenne, les Soudanais sont classés dans le groupe des «Arabes», et sont à ce titre libres de circuler entre les deux États, ils n'en demeurent pas moins souvent considérés par l'opinion publique libyenne au mieux comme des «étrangers non arabes», au pire (compte tenue de la manière dont ils sont traités en Libye) comme des «Noirs» et de ce fait souvent pris pour cible des expulsions et des tensions bilatérales ou communautaires. Or ce hiatus entre définition statistique et représentation de l'opinion publique vis-à-vis des immigrés soudanais en Libye a d'évidence contribué au gonflement des chiffres de «migrants subsahariens en transit vers l'Europe» en procédant à un amalgame entre des populations dont les motivations et les conditions de séjours varient très fortement.

Les routes empruntées par les migrants et les marchandises entre la Libye et le Soudan constituent l'un des axes majeurs du renouveau des circulations entre les deux rives du Sahara. Mais on oublie souvent que les échanges terrestres entre les deux États sont anciens puisque leurs prémices datent des années 1960. D'autant plus qu'ils se sont très largement densifiés au fil des années 1980 et 1990, alors que le régime libyen, à la recherche de soutiens extérieurs pour contrebalancer sa mise à l'écart sur la scène internationale, a déployé une politique de rapprochement avec un certain nombre d'États africains, notamment ceux qui sont frontaliers. Ces éléments de la géopolitique régionale sont connus pour avoir été amplement décrits par les observateurs de la région saharo-sahélienne [3].

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

2. Notons que ces estimations avancées par des officiels libyens, si elles ont pu avoir quelque crédibilité entre 1995 et 2000, doivent être revues à la baisse après cette date compte tenu de la politique de réduction de la présence de main-d'œuvre étrangère opérée par le régime libyen depuis. Pour note, on comptait, en 1996, 63000 travailleurs soudanais en Libye selon la statistique soudanaise et 94769 résidents soudanais selon le recensement libyen de 1995.

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

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

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

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

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

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

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

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

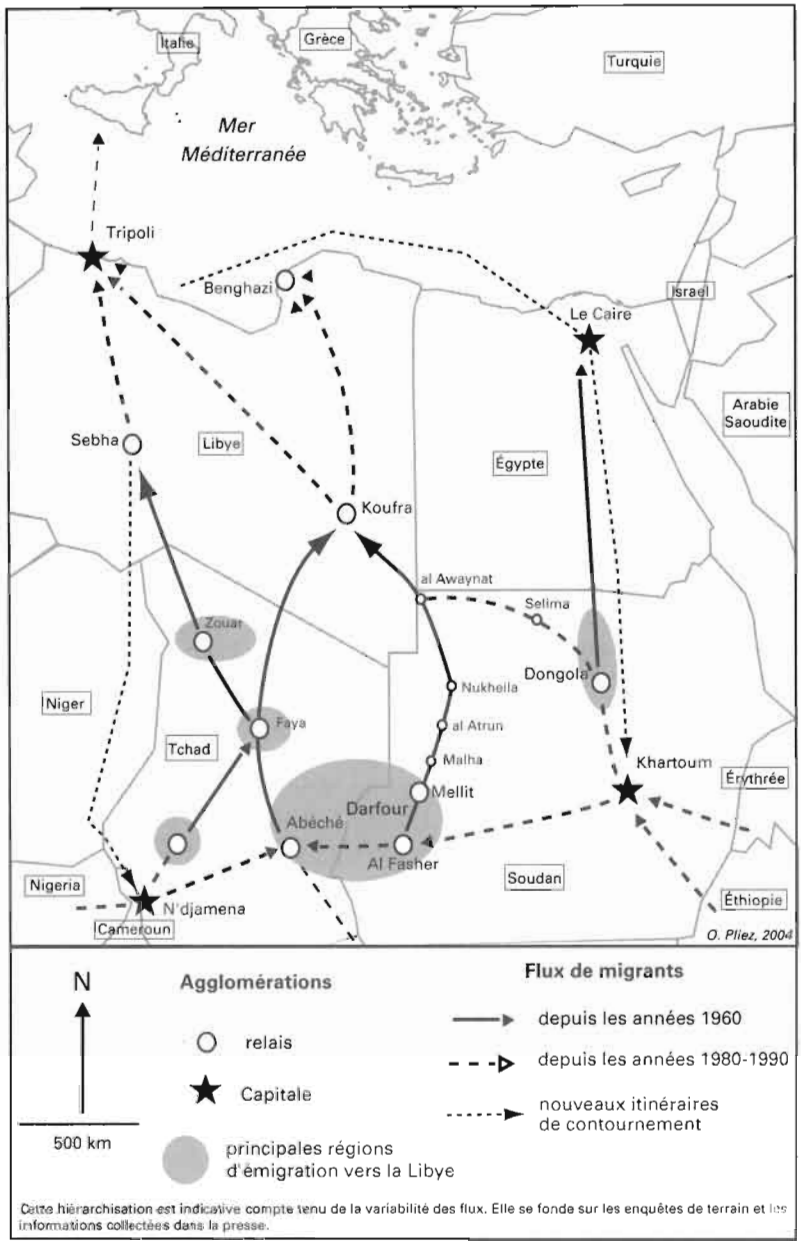
De tels flux, inscrits dans la durée, ont une seconde incidence: la Libye devient aussi un partenaire commercial de première importance pour les commerçants du Darfour. En effet, dans le sens sud-nord, le bétail élevé par les pasteurs de l'Ouest soudanais trouve à s'écouler sur le marché de consommation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

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

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

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

Fig. 1 – Le champ migratoire Soudan-Libye



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

C'est au même moment que la politique africaine de Kadhafi crée un contexte géopolitique suffisamment favorable pour que des migrants, dont les mouvements étaient jusque-là circonscrits aux espaces migratoires ouest et centrafricains empruntent les routes sahariennes, entrant en Libye par les villes de Sebha ou de Koufra [4]. Or si dans ce dernier cas, l'itinéraire le plus évident est celui qui part de la région du Lac Tchad, on n'en relève pas moins que des ressortissants de pays arabes et africains, Iraquiens, Algériens, et Somaliens, sont refoulés aux postes frontières libyens depuis le Soudan au prétexte que seuls les ressortissants soudanais sont autorisés à prendre cette voie (South African Press association, 04.95). Une route migratoire terrestre est donc rapidement ouverte par des migrants et des réfugiés venant de l'Afrique orientale (Éthiopie, Érythrée, Somalie) via le Soudan, parallèlement aux autres itinéraires identifiés plus à l'ouest (Mauritanie-Maroc/Espagne; Niger-Algérie et/ou Libye; Tchad-Libye).

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

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

Démantèlement des itinéraires terrestres et réorientations des flux migratoires

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

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

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

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

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

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

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

D'évidence, le report des flux d'un mode de transport terrestre vers la voie aérienne n'a pas pu être aussi systématique car la présence de Soudanais en Libye demeure importante. En conséquence, les mesures de restriction de la circulation par la voie terrestre frappe au premier chef les migrants qui circulent entre les deux États, partagés entre leur emploi d'un côté de la frontière et leur famille de l'autre. Compte tenu de la faiblesse des salaires versés en Libye, nombre d'entre eux n'ont pas d'autre choix que d'opter pour le trajet le moins onéreux, celui qui est généralement le plus long. C'est pour cette raison que des itinéraires de contournement (fig. 1) sont mis en place par des Soudanais travaillant déjà en Libye, lesquels varient selon leur statut. Dans le cas de ceux qui bénéficient d'un emploi salarié sous contrat, la solution la plus économique consiste à emprunter la voie terrestre via l'Égypte, puis le long de la vallée du Nil afin de prendre le ferry entre Assouan et Wadi Halfa. Pour les migrants-commerçants les plus modestes, qui continuent à revenir avec des marchandises, reste encore l'option de prendre un camion depuis Sebha ou Koufra et de rejoindre ensuite le Darfour via le Tchad. Or même si la construction de la route asphaltée entre N'djamena et Abéché est bien avancée, cet itinéraire double le temps de trajet tout en accroissant les taxes, les rackets et les risques pour ceux qui les empruntent [5]. Dans le même temps, ceux qui disposaient de fonds provenant de leur famille ou constitués lors d'une première migration à Khartoum ou en

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

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

Mais la fermeture de la liaison terrestre a aussi entraîné une croissance des flux clandestins de voyageurs, notamment ceux des réfugiés éthiopiens ou érythréens empruntant la route de la Libye, révélant les effets néfastes d'une fermeture brutale et sans concertation des frontières terrestres et les amalgames auxquels procèdent les gouvernants de la région. Il peut paraître paradoxal qu'un tel flux s'accroisse alors que les conditions d'entrées en Libye se durcissent. Mais cette situation trouve son explication dans le contexte soudanais [6] où les pressions, tant des pouvoirs publics que des organismes internationaux chargés de la prise en charge des réfugiés (tels le Haut Commissariat aux Réfugiés), se sont accrues depuis le début des années 2000 afin que ces derniers rentrent chez eux. Or la longévité de leur installation au Soudan et la persistance des clivages politiques qui expliquent leur exil rend pour beaucoup ce retour impossible à envisager, quitte alors à emprunter les routes migratoires vers la Libye ou l'Égypte. La coïncidence des calendriers est d'ailleurs frappante puisque c'est au moment où un important plan de rapatriement des réfugiés vers l'Érythrée est mis en œuvre, entre 2002 et 2004, que l'on enregistre un nombre croissant d'Érythréens et d'Éthiopiens en Libye.

Les départs s'effectuent depuis le quartier éthiopien de Khartoum, via le *souk libya*. De là, les réfugiés sont acheminés par des passeurs jusqu'à Koufra, en Libye, par groupe de vingt personnes environ, en une dizaine de jours. Les passeurs rentrent alors à Khartoum avec à leur bord des migrants soudanais et des marchandises destinées à être vendues dans la capitale. Les chauffeurs sont des Libyens – condition indispensable pour franchir la frontière plus aisément –, qui parfois acheminent les Éthiopiens et les Érythréens jusqu'à Tripoli. Mais celui qui organise le voyage jusqu'à Koufra est un Érythréen qui connaît les prix du passage en Europe via l'Italie (entre 800 et 1 200 dollars US selon le nombre de passagers) et les personnes à qui s'adresser en arrivant. Avant de passer en Italie, il faut parfois attendre 3 ou 4 mois à Tripoli. Une fois en Italie, ils se rendent à Bari où ceux qui sont déjà installés informent les nouveaux arrivants des conditions d'obtention du statut de réfugié en attendant un départ pour la Suède ou l'Amérique du Nord.

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

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

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

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

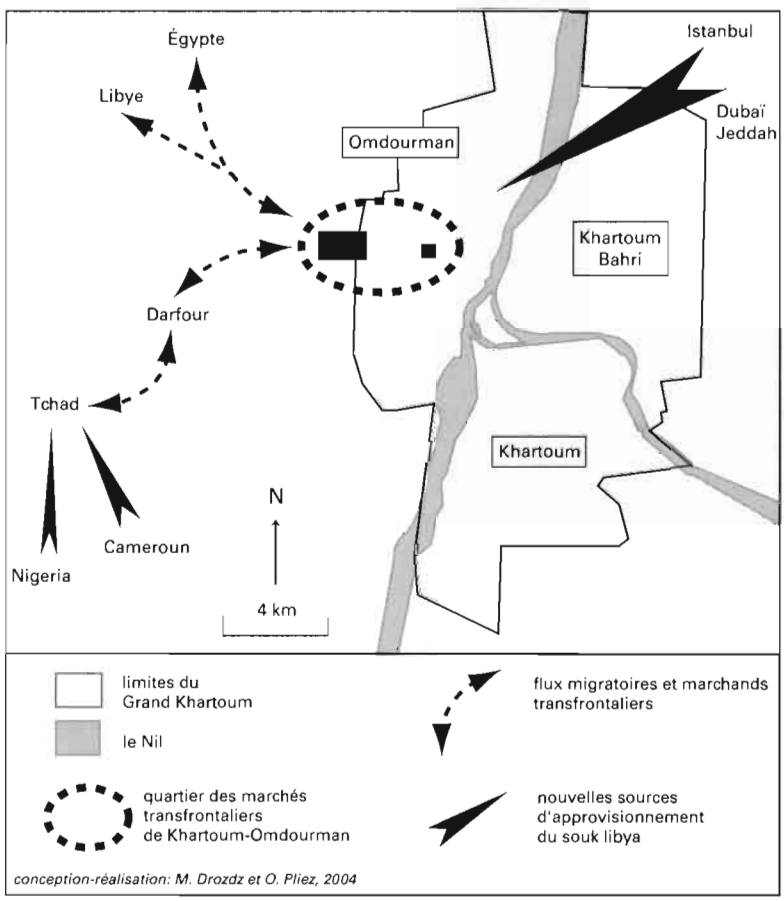
Les répercussions de ces perturbations se font aussi ressentir dans les villes et les marchés qui s'étaient spécialisés dans ce transit.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Dongola, un comptoir en crise

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

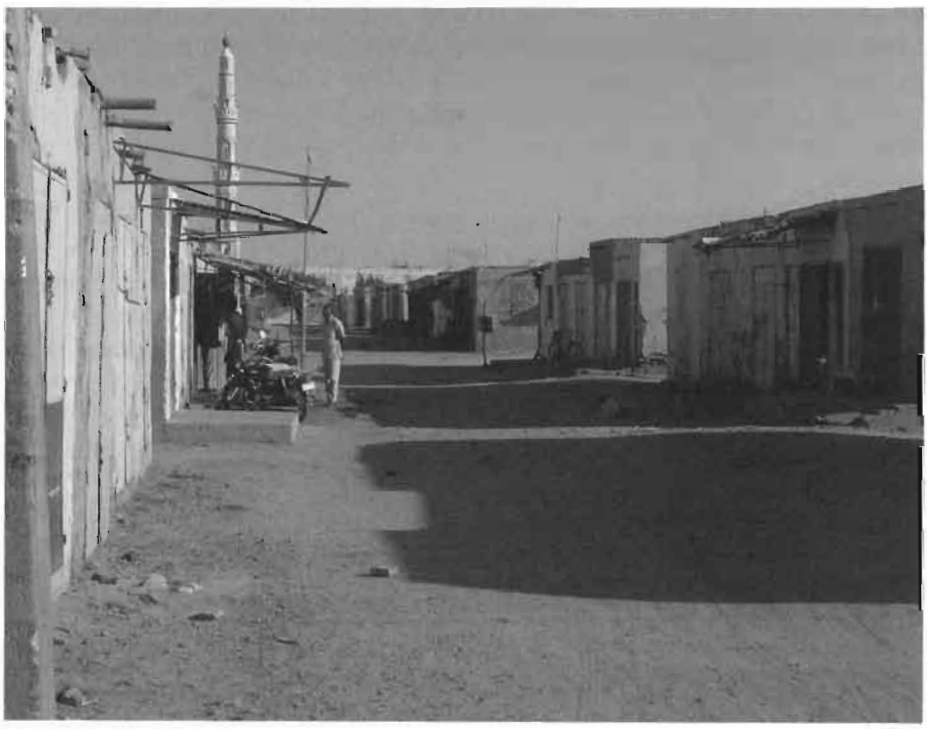
Le premier axe commerçant, depuis Assouan, passe par le ferry jusqu'à Wadi Halfa puis la route qui longe le Nil avant de le franchir à Dongola. Ces camions sont chargés de produits alimentaires ou de produits manufacturés importés d'Égypte, écoulés sur le marché local ou bien destinés à approvisionner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

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

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

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

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



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

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

Conclusion

Des routes sahariennes comme celles qui lient le Soudan à la Libye peuvent-elles être longtemps fermées et jusqu'à quel point? Notons d'abord, et l'un de nos objectifs était de le démontrer, que ces routes sont devenues pour les Soudanais de l'Ouest une portion d'un espace migratoire et commerçant de vaste ampleur. Par ailleurs, une fermeture ne peut jamais être totale et le régime libyen, soucieux de manifester en acte ses bonnes intentions aux yeux de la communauté internationale, a ouvert la route de Koufra au Darfour pour assumer un pont humanitaire terrestre vers cette région en guerre. Les camions des transporteurs de Koufra qui étaient chargés de migrants et de marchandises il y a encore peu de temps acheminent aujourd'hui l'aide du *World Food Program* à travers le désert. Ceci étant, il se dit à Koufra [7] «qu'un bon saharien ne voyage jamais à vide», et les camions remontent chargés de moutons soudanais achetés là-bas à 50 dinars (30 euros) pour être revendus ici trois fois plus cher, à 150 (90 euros).

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

7. Enquête de Janvier 2005.

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

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

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

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

Ceci tient surtout à une seconde condition, probablement plus essentielle encore que la première et pourtant rarement pointée lorsque l'on évoque les échanges terrestres transsahariens [8]. Les populations situées de part et d'autres

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE

BENNAFLA K. [2004], «De la guerre à la coopération: Les dangereuses liaisons tchado-libyennes», in *La nouvelle Libye, espaces, sociétés et géopolitique*, Paris, Karthala.

CLANET J.-C. [1981], «L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye», *Cahiers géographiques de Rouen*, n° 15, p. 17-33.

COUTEAUDIER T. *et alii* [2005], *Markets, Livelihoods and Food Aid in Darfur: A Rapid Assessment and Programming Recommendations*, EC-FAO-USAID, 70 p.

DENIS E. [2003], «Khartoum: ville refuge et métropole rentière, mégapolisation des crises VS métropolité», *Cahiers du Gremamo*, n° 18.

DRODZ M. [2004], *Places marchandes, places migrantes, l'inscription spatiale du transit et ses impacts, exemples saharo-sahéliens*, maîtrise de géographie, U. Lyon 2 – ENS Lyon, 141 p.

FOUAD N.I. [1988], «The migration of the Zaghawa to El Fasher region. Its causes and consequences», *Rural-Urban migration and identity change. Case studies from the Sudan*, Bayreuth, Bayreuther Geowissenschaften arbeiten, n° 11, p. 37-59.

GRÉGOIRE E. [1999], *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Khartala, 339 p.

GUIBERT R. [2004], *Réseaux commerçants à Khartoum, le cas du suq libya*, DEA science politique, IEP de Paris, 111 p.

LAVERGNE M. [1999], «Khartoum, de la ville coloniale au projet islamiste», in *Les grandes villes d'Afrique*, Paris, Ellipses, p. 149-161.

PLIEZ O. [2004a] «La fin de l'État démiurge? Les nouvelles facettes de l'urbain dans le Sahara libyen», *Autrepart, revue de sciences sociales au Sud*, n° 31, p. 59-74.

PLIEZ O. [2004b] «Le bassin du lac Tchad, un espace migratoire polarisé par la Libye?», *Politique Africaine*, n° 94, p. 42-58.

PLIEZ O. [2003], *Villes du Sahara, Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, coll. Espaces et milieux, 200 p.

RASHEED (el) F.A. [1988], *Marchands, marchés et commerce à longue distance dans la province du Nord Darfour (Soudan): une étude des stratégies de commercialisation*, thèse de doctorat, Université de Lille, 400 p.

RUPPERT H. [1988], «The migration of the Zaghawa to Khartoum/Omdourman conurbation», *Rural-Urban migration and identity change. Case studies from the Sudan*, Bayreuth, Bayreuther Geowissenschaften arbeiten, n° 11, p. 37-59.

Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien

Sassia Spiga *

Introduction

Dans les stratégies de développement algérien le Sahara a connu deux phases. Jusqu'à la fin de la période de planification économique (1979) l'État y crée des bases de vie pour exploiter réserves d'hydrocarbures et réserves minières. À partir de 1980 un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) détermine les grandes orientations de développement. Parmi celles-ci ressort la création dans «les hauts plateaux et la zone Sud des conditions de développement afin de provoquer un flux de population Nord-Sud» [Dahamani, 1984, p. 221]. Bien que la politique d'aménagement du territoire «ait subi des aléas» [*Demain l'Algérie*, vol. 1, p. 94], il n'en demeure pas moins que, s'agissant des vastes espaces frontaliers du Grand Sud, elle est source d'inspiration pour les aménageurs. Aujourd'hui, dans les villes qui ont été créées ou se sont développées, les programmes d'extension battent leur plein. Une dynamique démographique est enclenchée, elle associe, non seulement des migrants du Nord algérien, mais aussi des migrants subsahariens. La présence de ces derniers dans les villes du Grand Sud est une réalité à laquelle sont confrontés les acteurs locaux de l'aménagement. Quelle place tiennent-ils parmi les autochtones et les migrants du Nord? Quels sont les moyens dont disposent les aménageurs pour intervenir sur les quartiers que ceux-ci occupent, lorsque officiellement l'immigration n'est pas autorisée?

L'approche pour traiter cette question a nécessité deux niveaux d'analyse:

— l'échelle régionale pour voir comment se croisent les flux migratoires internes et externes et pourquoi les villes créées dans le Grand Sud sont parfois les nœuds de la circulation des migrants externes malgré la politique anti-migratoire univoque de l'État central;

— l'échelle de la ville pour déceler les mécanismes de fonctionnement lié à la fixation/mobilité des migrants algériens et des migrants subsahariens.

* Urbaniste, maître de conférence à la Faculté des Sciences de la Terre, Université Badji Mokhtar, Annaba. Chercheur associé au Centre de Recherche Scientifique et Techniques des Régions Arides, Biskra, spigasassia@yahoo.fr.

Descente certaine du progrès, descente timide des hommes

L'urbanisation dans le Grand Sud: des villes en attente

Le Grand Sud se démarque dans le Sahara en incluant quatre wilayas aux confins de l'Algérie. Il s'agit des wilayas d'Adrar, de Tamanrasset, de celles de Tindouf et d'Illizi détachées des wilayas de Bechar et de Ouargla lors du dernier découpage administratif en 1984. Cette délimitation, voulue par les aménageurs pour la maîtrise de l'espace frontalier, a sa signification sur le plan bioclimatique: les quatre wilayas sont inscrites dans le domaine hyper-aride. Elles regroupaient au RGPH 1998 1/4 de la population de l'espace saharien qui ne représentait lui-même que le dixième de la population totale algérienne. Dans la vision de certains aménageurs, cette faible occupation de l'espace saharien est perçue, malgré les contraintes du climat, comme une véritable opportunité pour accueillir l'«excédent» de population des régions du Nord de l'Algérie. Mais l'objectif premier concernant ces wilayas frontalières du Sud, était de renforcer la présence de l'État par un maillage de structures territoriales décentralisées (daïras et communes). Ces fonctions administratives vont de pair avec l'urbanisation. Elle a permis à des localités de quelques milliers d'habitants de bénéficier d'infrastructures et de services publics pour fonctionner en agglomérations urbaines. Quatre années après leur création, le RGPH 1987 montre que la taille moyenne des agglomérations du Grand Sud érigées en chefs-lieux de wilaya est environ 8 fois inférieure à celle des chefs-lieux de wilayas de la zone tellienne et 5 fois inférieure à la taille moyenne des chefs-lieux du reste de la zone saharienne (tab. 1). Les chefs-lieux de wilaya ont été dotés d'infrastructures urbaines qui, dans le Nord, sont destinées aux métropoles et aux centres urbains les plus importants. Aéroports, routes nationales, radios locales et antennes de télévision, universités (à Adrar et à Tamanrasset) sont réalisés pour créer des pôles d'attraction pour les nationaux et pour les populations des pays au Sud du Sahara algérien.

Tab. 1 – Effectif moyen de la population par chefs-lieux de wilayas et de daïras dans le Grand Sud en 1988

fonction administrative *	Population moyenne dans le Grand Sud	Population moyenne dans le reste du Sahara	Population moyenne dans le nord de l'Algérie
Chefs-lieux de wilaya	14132	78992	110020
Chefs-lieux de daira	5761	16482	16621

* Les wilayas d'Alger et de Naama ont été exclues du fait que le trop grand écart d'effectifs risque de biaiser les moyennes.
Source : d'après le RGPH, 1987.

L'urbanisation se renforce par la création des chefs-lieux de daïras qui, avec une taille moyenne de trois fois inférieure à celles des chefs-lieux de daira de la zone tellienne, ont bénéficié d'aéroports, de services et équipements urbains décentralisés. Collèges d'enseignement secondaire et centres de formation professionnelle, polyclinique, agence pharmaceutique, antennes bancaires et antennes d'assurances, agence Air Algérie, agences de transport routier, maison de jeunes, sont autant de structures par lesquelles on veut introduire l'urbanité dans les petites agglomérations du Grand Sud qui dépassent rarement les 10000 hab. Ces villes restent non appropriées par les autochtones qui ont conservé les modes de vie locaux. Même si de plus en plus ces derniers s'adressent aux structures de l'État pour les besoins éducatifs et sociaux [1], la rentabilité de ces investissements est ailleurs: les villes du Grand Sud devraient s'investir à terme de deux fonctions. Tout en participant à l'accueil de la population des zones telliennes elles constitueraient des carrefours africains «dont le rôle serait, de contrôler et normaliser les relations et échanges transfrontaliers, de gérer le développement en coopération, de donner un support aux relations Afrique-Europe» [*Demain l'Algérie*, vol. 2, 1995]. On perçoit cette vision dans les actions par lesquels les aménageurs redoublent d'efforts pour améliorer les liaisons routières entre les villes du réseau urbain du Grand Sud déjà en place, et les liaisons avec les principales villes du réseau urbain national dont dépend, du reste, le ravitaillement de la population de ces wilayas en produits vitaux.

La Transsaharienne Alger/Tamanrasset (RN1) qui aboutit à In Guezzam, à la frontière nigérienne [2], est «un axe de symétrie ponctué de centres urbains» [Côte, 1996]. L'effet dynamisant qu'elle a sur l'urbanisation au Sahara n'est pas seulement méridien, on le constate à travers ses ramifications latérales. La route qui, au niveau de In Salah, bifurque vers le Tidikelt pour relier Adrar à Tamanrasset, a permis à de petites agglomérations de se maintenir, voire de se développer (Akabli, Aoulef...). Son rôle dynamisant s'élargit aux centres de vies du Hoggar: sur le tronçon goudronné de la piste qui joint Tamanrasset à Bordj Badji Mokhtar, des localités comme Abalessa, Silet, connaissent une urbanisation notoire.

L'axe est (RN3), partant des métropoles régionales de l'Est Annaba/Constantine, dévié à cause de la nature du milieu physique, aligne des centres sahariens depuis Biskra sur le piémont saharien jusqu'à Djanet à l'extrême sud-est. Les lignes de transport, depuis Illizi, assurent les liaisons de cette wilaya reculée avec les principales villes du sud, Touggourt, Ouargla, Hassi Messaoud. Cette base de vie est devenue pour la wilaya d'Illizi un point de transit bimodal renforçant ses liaisons par avion ou par route avec le Nord.

L'axe ouest (RN6) est un couloir de communication difficile à pratiquer cependant, entre Adrar et Bechar, où existe un trafic dense; les kyrielles d'oasis

1. Les équipements socio-éducatifs ont aussi profité aux familles de réfugiés touareg et sahraoui des pays limitrophes.

2. Le goudronnage du tronçon Tamanrasset/In Guezzam de la RN1 est en cours.

du Touat et de la Saoura connaissent elles aussi une urbanisation intense. Mais la bretelle qui met cette partie occidentale du Sahara algérien en contact avec l'axe transsaharien central n'a pas généré de nouveaux centres: tracée entre l'Erg Occidental et le plateau du Tademaït, au nord d'Adrar, son rôle est simplement de réaliser les communications entre les centres du Touat/Gourara et le réseau de centre jalonnant la RN1.

Ces efforts d'intégrer le Grand Sud au reste du territoire national par la route sont renforcés par des actions en cours menées dans le cadre de la relance économique. Celles-ci visent à la mise en place d'un secteur des télécommunications performant ainsi qu'au renforcement des structures urbaines afin d'améliorer dans ces régions frontalières les aptitudes à recevoir des agents économiques et sociaux du Nord. Dans cette perspective les mesures d'incitation se maintiennent et se renforcent (programmes de logements, salaires augmentés de 80 % par rapport au Nord dans le secteur public, subventions pour soutenir les investisseurs privés, les transporteurs de produits alimentaires...)

Flux et reflux des migrants internes

Au dernier RGPH, celui de 1998, les plus forts taux d'accroissement démographique constatés sont ceux des villes du Grand Sud (tab. 2). On peut également observer que les écarts entre les tailles moyennes de la population des agglomérations urbaines du Grand Sud et celles des autres zones géographiques ont diminué par rapport à 1987. La taille moyenne des chefs-lieux de wilaya du Grand Sud n'est plus que quatre fois inférieure à celle des chefs-lieux de wilaya de l'Algérie du Nord et trois fois inférieure à celle des chefs-lieux de wilaya du reste du Sahara.

Tab. 2 – Taux d'accroissement annuel moyen et effectifs de population du Grand Sud comparés à l'Algérie du Nord et au Sahara en 1998

	Grand Sud	Reste du Sahara	Nord de l'Algérie
Taux d'accroissement annuel moyen	8,71	3,54	3,03
Population moyenne des chefs-lieux de wilaya *	35 799 hab.	110 635 hab.	147 699 hab.

* Ont été exclues les wilayas d'Alger et de Naama dont les trop grands écarts entre effectifs de population auraient biaisé les moyennes.
Source : d'après le RGPH, 1998.

Ces taux d'accroissement indiquent que la population dans le Grand Sud s'accroît par apports démographiques extérieurs aux wilayas de cette région. S'agit-il du redéploiement attendu? Les statistiques de migrations inter-wilayas élaborées à partir des entrées et sorties entre 1987 et 1998 par l'Office national des statistiques (ONS), publiées en 2003, nous permettent de constater qu'en

effet, des flux de population ont lieu entre les wilayas du Grand Sud et les autres régions de l'Algérie mais que le solde migratoire du Grand Sud est négatif. Il s'explique par les sorties massives que la wilaya d'Adrar a enregistré alors que les soldes positifs qu'affichent les trois autres wilayas sont relativement bas (tab. 3).

Tab. 3 – Effectifs et soldes migratoires enregistrés par les wilayas du Grand Sud et le reste du Sahara entre 1987 et 1998

Solde migratoire par wilaya du Grand Sud				Solde migratoire Grand sud	Solde migratoire reste du Sahara	Solde migratoire Sahara
Adrar	Tamanrasset	Illizi	Tindouf			
- 20898	+ 323	+ 3553	+ 1885	- 12166	+ 18452	+ 9148

Source : ONS, 2003.

C'est le reste du Sahara qui a enregistré un solde positif auquel ont contribué surtout les wilayas de Ouargla et de Biskra dont les chefs-lieux sont érigés en métropoles sahariennes.

Le détail des entrées et sorties dans les wilayas du Grand Sud par grandes régions [3], au cours de la période intercensitaire 1987-1998 (fig. 1), montre en effet que les personnes qui ont quitté la wilaya d'Adrar, fortement dominantes par rapport à celles qui sont entrées, ont eu pour destinations principales l'Algérois, l'Oranie, le Constantinois et le Sahara de façon générale, mais que les hauts plateaux sont très faiblement représentés. Cet état de fait est à mettre en relation avec les mouvements de population entre les wilayas du Grand Sud et le Nord du pays: un travail d'enquête sur l'origine des ménages dans la wilaya d'Adrar mené dans le cadre d'un projet de recherche [4], a montré que cette wilaya a attiré «les cadres administratifs et le personnel d'encadrement technique provenant essentiellement du Nord du pays et secondairement des wilaya du Sud... Le développement des activités commerciales et de service a attiré les populations commerçantes telliennes... Mais il s'agit de populations qui repartent; les départs sont aussi ceux des jeunes originaires de la wilaya d'Adrar» [Trache, 2003]. L'hypothèse d'un retour des migrants du Nord vers leurs wilayas d'origine n'est donc pas à écarter d'autant que les propos des responsables locaux [5] appuient les résultats de cette enquête.

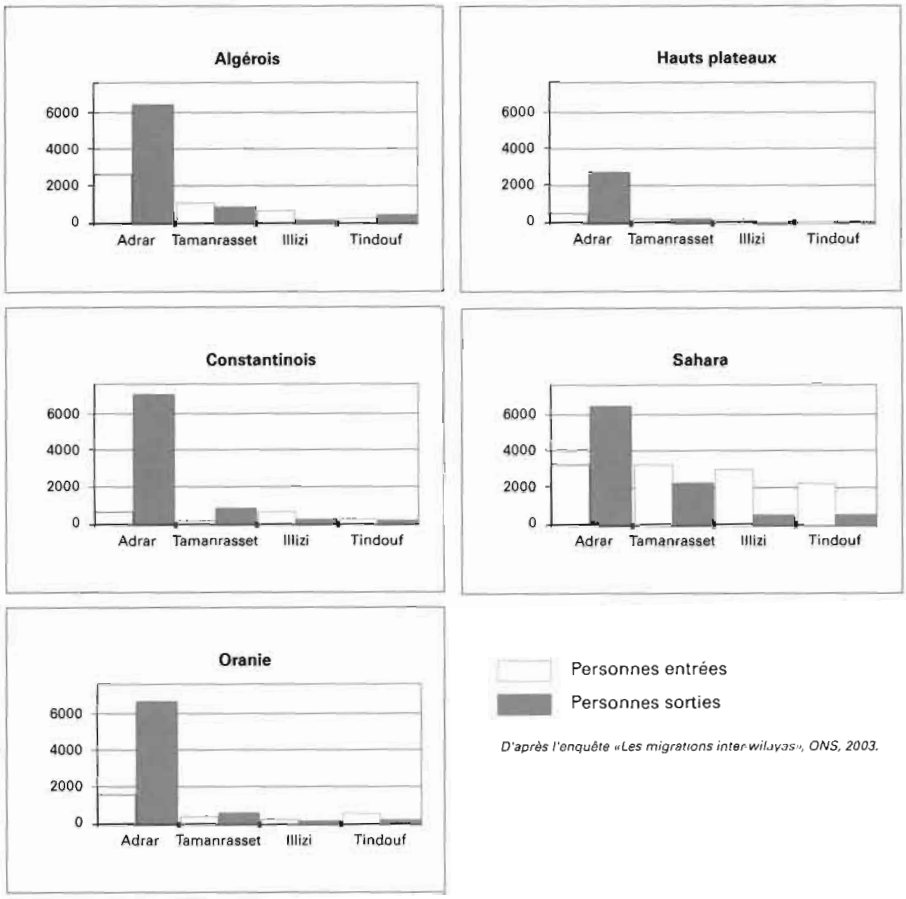
Ce «reflux» qui caractérise la wilaya d'Adrar, est constaté dans les trois autres wilayas du Grand Sud. Cependant, les soldes positifs que ces dernières ont connu durant la période intercensitaire 1987-1988 sont dus en prédominance à l'arrivée de personnes des autres wilayas sahariennes: les entrées que Tindouf

3. Selon le découpage du SNAT.

4. CRASC, division villes et territoires.

5. Propos notés lors d'une réunion de travail de l'équipe de recherche du CRSTRA travaillant sur les problèmes d'urbanisation saharienne avec les collectivités locales (octobre 2003) de la wilaya d'Adrar.

Fig. 1 – Entrées et sorties de personnes dans les wilayas du Grand Sud par grandes régions au cours de la période intercensitaire 1987-1998



a enregistrées proviennent à 62 % des wilayas sahariennes (surtout Bechar). Les sorties vers les wilayas sahariennes ne constituent que 34 % contre 66 % pour les autres régions. À Tamanrasset, 63 % des personnes arrivées ont pour origine les autres wilayas sahariennes contre 37 % provenant des régions du Nord. On relève des proportions inverses pour ce qui concerne les sorties: seulement 46 % des personnes qui quittent la wilaya de Tamanrasset partent vers les autres wilayas sahariennes et 54 % vers les autres régions. À Illizi on constate aussi une majorité des personnes qui arrivent du Sud (63 %) contre seulement 33 % de personnes provenant des wilayas du Nord. Les sorties vers les régions du Nord sont dominantes (69 %) contre seulement 31 % vers les wilayas sahariennes.

Plusieurs remarques s'imposent dans ces mouvements migratoires inter-wilayas:

— ce sont principalement les wilayas, issues du dernier découpage, bénéficiant actuellement d'un regain d'intérêt, qui connaissent les soldes positifs;

— les personnes arrivant des autres wilayas du Sahara sont les plus nombreuses et ce sont celles qui ont le moins quitté les wilayas du Grand Sud.

En revanche les autres wilayas sahariennes qui ont enregistré les soldes migratoires positifs reçoivent des apports démographiques des régions du Nord et des «Hautes Plaines» dans une moindre mesure.

Un modèle de migration semble se mettre en place: les wilayas du nord Sahara reçoivent les personnes arrivant du Nord et celles-ci sont de plus en plus remplacées par les personnes originaires des wilayas nord sahariennes dans le Grand Sud.

Le revers du redéploiement démographique, des migrations subsahariennes clandestines

La croissance démographique des agglomérations du Grand Sud est aussi alimentée par des flux sud/nord de migrants provenant des pays sub-sahariens. Ces flux fonctionnent sur les chaînes de migrations qu'entretiennent les migrants externes qui se sont fixés dans cette région [Spiga, 2004]. C'est ainsi que les Réguibi des pays limitrophes ont des liens familiaux à Bechar, à Tindouf et au Touat, dans une moindre mesure. Les Tamachek et les Kounta de Gao et de Tombouctou ont des liens familiaux, dans le Tidikelt et le Touat essentiellement. Les Touaregs des Ifoghas et de l'Aïr ont des liens familiaux dans le Hoggar, le Touat, dans le Tassili n'Adjer et dans la région de Ouargla.

Cette fixation qui a débuté à partir des années 1970 a permis aux mouvements migratoires de perdurer par effet d'appel [Pellicani, Spiga, 2004]. Maliens et Nigériens du nord du Sahel appartenant à la tranche d'âge entre 18 et 40 ans sont aujourd'hui les migrants potentiels qui utilisent les alliances tribales et/ou les liens familiaux transfrontaliers pour séjourner dans les agglomérations du Grand Sud et certaines autres agglomérations sahariennes.

Dans leur sillage, les migrants nord maliens et nord nigériens entraînent les Subsahariens en provenance de toute l'Afrique de l'Ouest. Bien que ces derniers ne fassent qu'un séjour temporaire dans ces villes, on ne peut écarter leur participation à l'augmentation des effectifs de population car il s'agit d'un flux entretenu en permanence. Aujourd'hui l'aventure individuelle n'a plus court. Les migrants voyagent par petits groupes qui s'individualisent par la nationalité mais qui revendiquent l'identité CDAO [6] et le droit de circuler librement afin d'accéder au progrès qu'ils entrevoient à travers la mondialisation des modes de consommation. Ces migrants internationaux utilisent ressources propres et ressources familiales, instruction et savoirs faire capitalisés pour des destinations non garanties. Ils circulent clandestinement ou/et avec le passeport malien. Leurs iti-

6. Il s'agit en fait de la CDEAO (Communauté pour le Développement des États de l'Afrique Occidentale). Mais pour certains migrants rencontrés (à Kidal et Illizi), il était question de Communauté pour la Démocratie de l'Afrique Occidentale.

néraires sans cesse changeant reprennent cependant les circuits dont les nœuds correspondent aux centres où les subsahariens sont fixés.

Les flux ainsi entretenus sont tellement préoccupants qu'une enquête sur les migrations externes a été réalisée en 1992 par l'Office national des statistiques (ONS), mais ses résultats n'ont jamais été publiés.

Combien sont-ils les subsahariens qui sont présents dans le Grand Sud et en Algérie en général? Les estimations sont sujettes à caution car la migration des subsahariens est clandestine. Les filières qui l'entretiennent ont des moyens de plus en plus performants pour circuler dans le désert, défiant les services de sécurité qui patrouillent pour intercepter toutes formes de trafic clandestin. Par ailleurs, les migrants subsahariens se rendent dans les agglomérations où ils peuvent non seulement bénéficier de l'accueil discret de la population locale mais aussi des migrants du nord algérien car ils comblent un déficit de main-d'œuvre.

On trouve la trace de ce flux permanent dans les statistiques de migrations inter-wilayas [7]. Le nombre d'étrangers arrivant dans le Grand Sud après 1987, recensés en 1998, varie en fonction du rôle que jouaient, durant cette période, les agglomérations de ces wilayas dans la fixation et le transit migratoire des subsahariens (tab. 4).

Tab. 4 – Effectifs des étrangers recensés en 1998 dans les wilayas du Grand Sud

wilaya	Tamanrasset	Adrar	Illizi	Tindouf
Nombre de migrants présents dans les wilayas du Grand Sud	2152	945	175	87

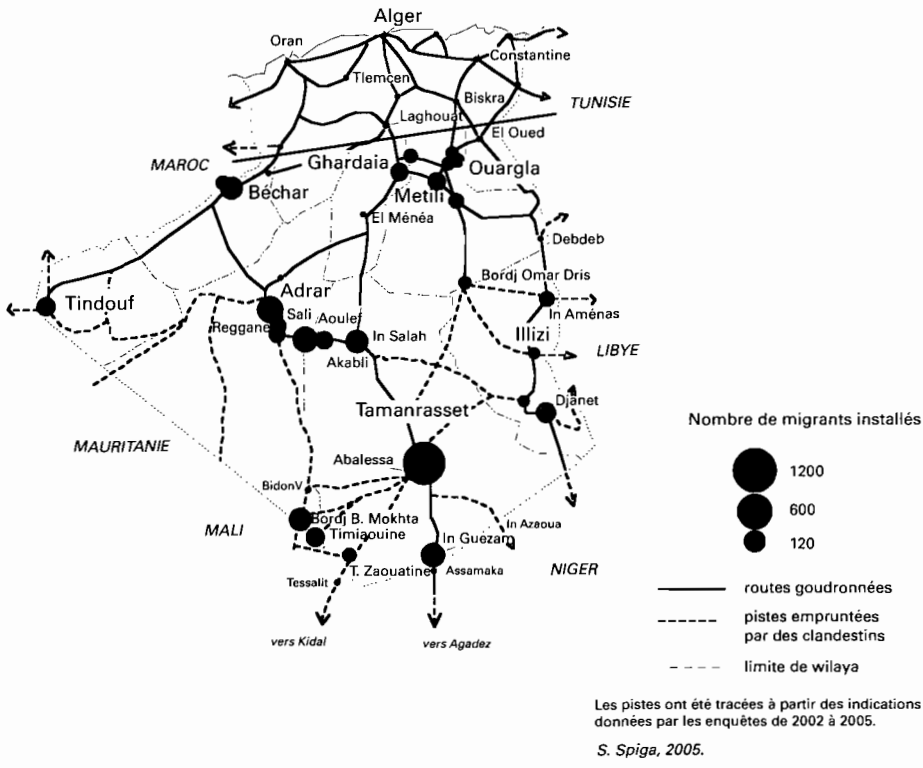
Source : ONS, 2003.

Le détail par commune de ces statistiques confirme l'idée qu'il s'agit de migrants subsahariens. Les effectifs d'étrangers présents dans le Grand Sud varient selon la position des agglomérations par rapport aux axes routiers et à la frontière. Les étrangers se concentrent dans les villes, le long des voies qui les relient au réseau urbain national, villes qui sont aussi reliées (par les pistes qui prolongent les axes routiers du territoire algérien) à celles qui se trouvent au nord du Mali et du Niger. Ainsi l'on peut constater que ces agglomérations du Grand Sud fonctionnent bien en réseau de transit des migrants subsahariens (fig. 2).

À l'ouest, ce sont les agglomérations de la wilaya d'Adrar alignées sur la RN6 et ses pistes adjacentes, Timiaouine, Bordj Badji Mokhtar, Reggane, Adrar, qui prennent le relais des agglomérations maliennes du Sahara (Gao, Tombouctou,

7. Il s'agit de personnes recensées en tant qu'étrangers *qui, avant* 1987, résidaient à l'extérieur de l'Algérie. Au cours de la période 1987-1998, ils avaient deux provenances – les pays occidentaux, il s'agit des quelques personnes rattachées à des sociétés d'exploitation des hydrocarbures – et les pays subsahariens dont les ressortissants pouvaient circuler avec un visa.

Fig. 2 – Principales agglomérations du Sahara algérien où se sont fixés les subsahariens entre 1987 et 1998



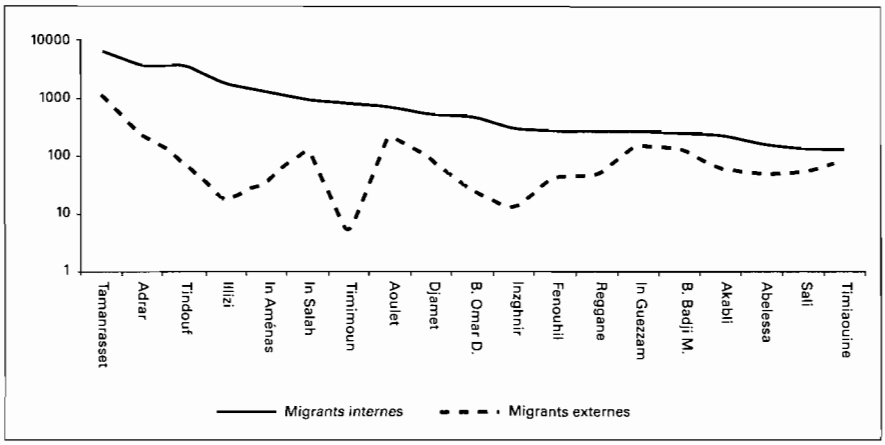
Kidal) par lesquelles transitent les migrants en provenance de pays de l'Afrique subsaharienne.

À Tamanrasset, dans la partie centrale du Grand Sud (le Hoggar), deux itinéraires importants se croisent, celui d'Agadez/Arlit/In Guezam et celui de Gao – Kidal/Tine Zaouatine/Abalessa. À cause du tronçon verrouillé de la Transsaharienne au niveau de In Salah, qu'il faut contourner, le couloir d'agglomérations du Tidikelt est traversé grâce aux pistes du plateau du Tademaït pour rejoindre Adrar et rattraper les itinéraires qui mènent, à Bechar pour rejoindre Maghnia, à El Meniaa et Ghardaia pour se diriger ver Alger.

On retrouve cette présence des étrangers à Djanet située au croisement des itinéraires de nomadisation entre le Hoggar, la région de Ghât et celle d'Illizi, qui joue le rôle de plaque tournante dans la circulation des migrants entre Tamanrasset, Adrar, Ouargla, Ghât [8]...

8. Depuis le changement de la politique libyenne à leur égard, les migrants subsahariens réintensifient leur parcours sur les anciennes routes chamelières qui relient les Tassili au Hoggar.

Fig. 3 – Distribution des migrants dans les principales agglomérations du Grand Sud en 1998



Les itinéraires empruntés par les migrants subsahariens sont jalonnés d'agglomérations où se sont installés Touareg maliens et nigériens au cours des décennies 1970 et 1980 et où ont été recensés les étrangers. Il s'agit de Bordj El Houas, localité entre Illizi et Djanet, de In Amenas, localité sur la piste qui mène d'Illizi à Ghadamès. On retrouve encore la présence des étrangers à Bordj Omar Dris, Hassi Belgbour et même plus au nord sur les pistes reliées à la route nationale qui mène d'Illizi à Ouargla. Ces petites agglomérations, chefs-lieux de communes, constituent des étapes dans les itinéraires à travers l'Erg Oriental que les transporteurs adoptent. On peut donc, en établissant un parallèle entre la fonction de relais dans les flux migratoires subsahariens et la présence des étrangers, dire qu'il s'agit bien des subsahariens.

Convergence des flux migratoires nord-algériens et sub-sahariens vers le Grand Sud

On trouve donc dans les villes du Grand Sud deux flux convergents, l'un interne nord/sud l'autre externe, sud/nord. On peut à partir de la distribution des migrants internes et externes[9] à travers les agglomérations, constater qu'il existe un rapport entre les deux types de flux (fig. 3). La présence des migrants internes et externes diminue des agglomérations vers lesquelles est portée l'attention des pouvoirs publics (exploitation des ressources de pétrole et de gaz, investissements dans l'agriculture...) vers les petites agglomérations frontalières sans attrait par-

9. Il s'agit du détail par commune du tab. 4. Ces effectifs de migrants externes ne peuvent pas être utilisés pour mesurer l'intensité du flux, il ne s'agit que de la partie visible de l'iceberg, Mais on y décèle une distribution logique qui concorde avec nos observations de terrain. On constate en effet qu'il y a une décroissance des effectifs et leur nombre décroît relativement des agglomérations du Grand Sud vers les agglomérations du reste du Sahar si l'on exclut celles qui appartiennent au réseau de transit migratoire (Ghardaia , Ouargla, Bechar, Touggourt...).

ticulier. Dans celles-ci cependant, l'effectif de migrants externes tend à rattraper celui des migrants internes. Mais la régularité des deux courbes est rompue par les creux correspondant aux faibles effectifs enregistrés à Timimoun qui ne joue pas de rôle dans la migration externe et Illizi qui ne s'est investie que très récemment dans le rôle de halte pour les migrants.

La convergence des migrants algériens et subsahariens vers le Grand Sud se constate aussi à travers l'évolution des taux d'accroissements démographiques annuels moyens dont les variations coïncident avec des situations conjoncturelles (tab. 5).

Tab. 5 – Évolution des taux d'accroissement annuel moyen des principales agglomérations du Grand Sud de 1966 à 1998

	1966-1977	1977-1987	1987-1998
Adrar	4,3	14,85	3,64
Tamanrasset	12,83	8,66	15,71
Illizi	- 0,74	9,32	9,55
Tindouf	5,41	7,95	5,92
Timimoun	4,19	5,33	2,62
In Salah	3,12	3,19	3,66
Djanet	-1,11	10,88	2,04

Source : d'après les RGPH 1977, 1987 et 1998.

Adrar voit son plus fort taux d'accroissement dans la décennie 1977-1987 où plusieurs circonstances ont eu un impact démographique: afflux des Touaregs maliens, concrétisation de la politique de soutien à l'investissement agricole saharien. Tamanrasset connaît déjà un fort taux d'accroissement au cours de la période intercensitaire 1966-1977. Deux faits l'expliquent: la reprise des chantiers d'exploitation minière où ont été embauchés les Touaregs nigériens et maliens nomadisant dans la région et la promotion en chef-lieu de wilaya en 1974 [Spiga, 2002]. La décennie s'est répercutée sur le taux d'accroissement, l'augmentation de ce dernier se poursuit au cours des deux décennies suivantes en même temps que s'intensifie le flux des Touaregs maliens, nigériens et subsahariens. Illizi, qui était en déficit au cours de la décennie 1966-1977, affiche avec Djanet un très fort taux d'accroissement au cours de la décennie 1980 où elles ont été érigées en chef-lieu de wilaya et en chef-lieu de daira. Ce très fort taux caractérise aussi la période intercensitaire 1987-1998, période d'investissements publics et d'intense circulation migratoire subsaharienne. Les taux d'accroissement qui caractérisent Tindouf sont nettement moins élevés et plus réguliers. Ils reflètent bien le contexte de cette wilaya qui a bénéficié elle aussi des investissements, accueilli les réfugiés sahraouis, mais dont l'itinéraire migra-

toire est relativement verrouillé. On peut faire la même remarque pour In Salah qui se trouve sur un autre itinéraire migratoire verrouillé et Timimoun qui ne joue pas de rôle dans les migrations subsahariennes.

Une dynamique urbaine née de la convergence des flux de migrants

Un processus de redéploiement en cours?

Au cours de la période de planification, l'arrivée dans le Grand Sud des migrants du Nord est sélective; même si elle a concerné plusieurs couches sociales, elle reste un déplacement temporaire de travail que les jeunes diplômés ambitieux, profitant des avantages concédés à ceux qui vont travailler dans les wilayas du Grand Sud, effectuent dans le but d'une ascension dans la hiérarchie socio-professionnelle. Le Grand Sud attire également les ouvriers qualifiés dont les motivations sont, avant tout, financières. Il en est de même pour les indépendants qui, ouvrant, hôtels, restaurants, cafés, alimentations générales... tentent de constituer un capital qu'ils veulent investir dans le Nord. En revanche, les déplacements de la main d'œuvre vers les villes du Grand Sud sont rares. Ce sont surtout les subsahariens, présents dans cette région qui sont sollicités par les différents acteurs économiques: entrepreneurs, agriculteurs, indépendants, services d'entretien et de gestion de la ville... À Adrar, les réfugiés maliens ont répondu à un «besoin drastique» de main d'œuvre notamment dans le domaine du bâtiment au moment où se réalisaient les programmes de logements issus des plans quinquennaux 1980-1984 et 1985-1990 [Hammouzine, 2004].

Au cours de la phase de mise en place de l'économie de marché, l'État double d'effort dans la mise à niveau des infrastructures urbaines et les mesures d'incitation [10]. Les motifs pour lesquels immigrent les Algériens vers le Grand Sud évoluent et les besoins en main-d'œuvre subsaharienne aussi.

On perçoit l'effet de cette politique à travers les activités introduites par les agents économiques et sociaux du secteur public et du secteur privé. Recensés dans le répertoire des agents économiques et sociaux en tant que personnes morales par wilaya et par domaine d'activité, ces derniers donnent une illustration de la situation (tab. 6). La première remarque est relative à la diversité des activités dans une région où à l'exception d'une partie de la wilaya d'Adrar qui a toujours été densément peuplée, n'existaient, il y a trois décennies, que des garnisons, quelques centres de vies et des campements nomades. Les activités répertoriées au niveau national par personnes morales [11] sont toutes représentées

10. Se référer aux lois financières récentes où sont mentionnées les nombreuses mesures adoptées pour encourager l'investissement privé dans le domaine de l'agriculture, du commerce transfrontalier, de la PME/PMI.

11. Il s'agit du répertoire des personnes morales seulement: Société à Responsabilité limitée, SARL, Société en Nom Collectif, SNC, Établissement Unique à Caractère Commercial, EURL, etc. Il n'a pas été possible d'utiliser le répertoire des personnes physiques car les statistiques publiées sont établies par tranche d'âge au niveau national et non par wilaya. Nous considérons du reste que les personnes morales sont un bon indicateur de l'investissement.

dans les wilayas du Grand Sud si l'on exclut le fait qu'à Tindouf le secteur de l'agriculture n'a pas attiré d'investisseurs. Un secteur qui du reste est naturellement peu investi dans cette vaste wilaya hyperaride et quasiment vide. En revanche des créneaux comme la construction et dans une moindre mesure le transport, les communications et l'immobilier mettent ces wilayas du Grand Sud au-dessus de la moyenne nationale. D'autres créneaux les discriminent: le profil acquis par Tamanrasset, bien représentée par le secteur du commerce, des services et du transport, reflète l'influence de la politique de propulsion de cette ville en pôle commercial transfrontalier. Illizi se détache par l'immobilier un secteur qui a mobilisé l'investissement public récemment et Adrar par le secteur agricole qui y a reçu toutes les attentions de l'État dans le cadre de la promotion de l'agriculture saharienne.

Même si la présence dans le Grand Sud des agents économiques, qui opèrent en qualité de personnes morales, va en augmentant [12], on est en droit de s'interroger sur la portée de ces investissements: assiste-t-on à la mise en place d'un secteur d'activité économique moderne dans le Grand Sud? Qu'en sera-t-il si la politique de soutien aux wilayas du Grand Sud venait à s'essouffler?

Tab. 6 – Répartition des personnes morales par rubriques d'activités dans les wilayas du Grand Sud au 31.12.2002

	Personnes morales par rubrique d'activités en %								
Wilayas	1	2	3	4	5	6	7	8	Total en %
Adrar	7,0	15,0	30,0	26,0	2,0	8,0	7,0	5,0	100
Tamanrasset	2,5	10,0	26,0	33,0	0,5	13,0	9,0	6,0	100
Illizi	2,0	13,0	23,0	18,0	14,0	13,0	16,0	1,0	100
Tindouf	0,0	26,0	32,5	19,5	3,0	11,0	5,5	2,5	100
Moyenne nationale	4,0	23,0	14,0	30,0	8,0	10,0	8,0	3,0	100

1: agriculture et autres activités du secteur primaire – 2: industries extractives, industries manufacturières, production et distribution de gaz – 3: construction – 4: commerce et artisanat de services – 5: hôtels et restaurants – 6: transports et communications – 7: immobilier, locations et services aux entreprises – 8: autres activités du secteur tertiaire.
Source : ONS, 2003.

L'émergence d'un secteur de commerce transfrontalier informel

La dynamique de développement enclenchée dans les wilayas du Grands Sud qui se perçoit à travers leurs principales agglomérations résulte de la combinaison de facteurs qui relèvent de la précarité: le redéploiement des activités écono-

12. Voir le répertoire des agents économiques et sociaux de l'année 2005.

miques a lieu dans un contexte démographique caractérisé par l'instabilité de la population migrante du Nord de l'Algérie qui connaît des flux et reflux. Si les opérateurs privés, (originaire surtout du Sud), encouragés par le nouveau cadre de la promotion de l'investissement sont là, c'est, entre autre, parce qu'ils économisent sur les frais d'une main-d'œuvre subsaharienne recrutée au noir, ce qui leur permet d'optimiser des ressources financières qu'ils réinvestissent dans leurs wilayas d'origine.

La nature même de certains créneaux d'investissement renvoie à la précarité que connaissent les villes du Grand Sud. Celles-ci sont tributaires du commerce et du transport de tous types de produits encore mal régulés [13] assuré par les opérateurs du Nord: approvisionnement en produits de consommation divers, en matériaux de construction et en matériel d'équipement de tous types.

La dynamique réelle des villes du Grand Sud est enclenchée par le secteur informel qui est largement représenté. Il est animé par des opérateurs locaux et du Nord qui saisissent là aussi, l'opportunité de la présence des migrants subsahariens pour monter de petites entreprises répondant aux besoins de ces derniers ou tirant avantage de leur transit. Ces petits entrepreneurs informels opèrent dans la production de matériaux de construction dans le secteur de la construction, du transport des hommes et des marchandises, de l'hébergement des migrants et des petits métiers tels que le commerce et la restauration [Spiga, 2002].

Parallèlement à ces activités informelles utilisant la main-d'œuvre subsaharienne, émergent un secteur de commerce transfrontalier contrôlé par les autochtones et les anciens migrants originaires du Nord du Mali et du Niger installés dans les villes du Grand Sud ou de retour dans leur région. Non seulement le commerce transfrontalier ravitaille cette région nord-sahélienne en produits alimentaires de première nécessité (lait, céréales, huile,...) mais il est à la base de ressources tirées d'un marché redistribuant les produits algériens à partir du nord du Mali vers l'Afrique subsaharienne [14].

Dès lors que l'on a établi l'insertion des migrants dans la dynamique économique des villes du Grand Sud, la question de savoir comment se font leur accueil et leur insertion spatiale s'impose. Quels sont les rapports des acteurs de l'aménagement urbains aux clandestins?

13. La ville d'Illizi a connu, en mars 2005, une rupture d'approvisionnement sévère en produits alimentaires, l'opérateur ayant été suspendu à cause des taxes impayées.

14. Études de terrain réalisées en avril 2002 dans le Nord du Niger, en décembre 2004 dans le Nord du Mali.

Les paradoxes de la structure urbaine des villes du Grand Sud qui accueillent les migrants subsahariens

Structure urbaine de surface et structure urbaine discrète

Juxtaposés aux structures de l'État décentralisé par lesquelles se fait la connexion des sahariens au reste de l'Algérie, on trouve les éléments d'une organisation locale sur laquelle s'appuient les migrants dans leur mobilité. En effet, les villes du Grand Sud ont acquis une structure qui offre à la fois les possibilités d'installation et de mobilité pour les migrants doublement sollicités: par les structures officielles qui veulent impulser une dynamique de croissance, par les agents socio-économiques du secteur privé qui veulent utiliser cette dynamique.

En réalité, l'insertion du migrant se fait par les sociétés locales qui sont plus liées aux populations des pays limitrophes qu'aux migrants du Nord du fait des appartenances ethniques. Celles-ci ont ainsi joué lorsque, après le rétablissement de la paix dans le Nord du Sahel en 1998, les autorités algériennes ont organisé le retour des réfugiés dans leurs pays d'origine et entrepris de supprimer les campements où ils avaient été accueillis provisoirement. Cette organisation du retour mène à l'échec car les réfugiés ont trouvé un soutien auprès des autochtones [Spiga, 2002]. Ces derniers ayant la possibilité de bénéficier d'un logement issus des programmes d'habitat ou de reconstruire, ont cédé leurs ksour (Adrar, Djanet...) ou leurs quartiers anciens (Tamanrasset, Illizi...) aux réfugiés. Ils leur ont aussi donné la possibilité de construire eux-mêmes leurs maisons dans les quartiers d'extension spontanée créés, en général, à la sortie des agglomérations (Hai Bniouskout à Adrar, Hai Nadja à Reggane, El Kherdja à Bordj Omar Driss,...). Les quartiers ainsi construits constituent les noyaux d'une extension qui se réalise à l'ombre de la ville officielle car l'on veut rester discret sur la présence des migrants subsahariens. On retrouve ainsi dans la ville du Grand Sud le modèle hybride de développement spatial de la ville algérienne où les programmes étatiques d'habitat côtoient la production de l'habitat des couches sociales non prises en charge par l'État. La différence réside dans le fait qu'ici, ces couches sont les ex-réfugiés du Nord du Sahel et les subsahariens en migration. L'intervention sur ces espaces spontanés appropriés par les migrants externes stabilisés qui accueillent et organisent la mobilité des migrants en transit sont aujourd'hui traités par les gestionnaires locaux en tant que quartiers spontanés à restructurer ou pour lesquels on prévoit des projets d'amélioration urbaine.

Il n'existe pas de barrières physiques entre les quartiers planifiés et les quartiers informels de la ville du Grand Sud. Les quartiers destinés aux migrants subsahariens peuvent être édifiés sur des terrains de statut public et on trouve les éléments d'une organisation locale sur laquelle s'appuient les migrants, juxtaposés aux équipements et programmes de logements mis en place par les pouvoirs publics. Cependant, les quartiers abritant les migrants en provenance d'Afrique subsaharienne peuvent être facilement identifiables du fait que l'intervention a toujours été très sommaire et l'on a pu quelques fois évaluer leur présence dans la ville. Selon nos estimations, à Tamanrasset, 49000 habitants ne sont pas

autochtones, c'est plus de la moitié de la population totale. À Adrar, l'effectif de 10000 immigrants était officiellement évoqué en 2003, ce qui représente 1/5 de la population totale de cette ville. Dans les petites agglomérations, les rapports ne sont pas bien différents: selon nos estimations [15], le quartier Nadja, à Reggane, compterait 1000 habitants (1/5 de sa population totale). In Amenas comptait, en 2004 approximativement 1500 migrants subsahariens ce qui représente 1/4 de sa population totale.

Les modalités d'installation varient d'une ville à l'autre: à Tamanrasset les terrains occupés sont cédés par les Touaregs qui en ont la jouissance en dépit du fait que l'État y a acquis le droit de préemption. À Adrar le quartier Bniouskout «construit et tais-toi», construit sur les terrains de statut public, dont l'occupation par les réfugiés maliens a été autorisée, s'étend aujourd'hui par squat. À Djanet, deux modalités d'installation existent: l'hébergement dans les ksour et l'hébergement dans le quartier informel de Bniouskoun «construit et habite». À In Amenas, les migrants se sont installés une première fois à Hai Toub, une cité que les Touaregs ont abandonnée. Les autorités locales les ont déplacés par la suite à Hai Ouiam, leur cédant des logements désaffectés issus de programmes étatiques. Le quartier est aujourd'hui en pleine extension. Les migrants subsahariens qui arrivent par vagues y construisent des habitations à partir de matériaux de récupération [16] (voir photo 1), squattant les terrains libres appartenant à l'Entreprise Nationale des Travaux Publics (ENTP).

Cette installation délibérée dans des quartiers prédestinés aux migrants subsahariens n'est pas apparente dans les autres villes sahariennes par lesquelles ils transitent. Au-delà des wilayas du Grand Sud, les migrants se dirigent vers les foyers d'accueil; ils n'ont de quartiers que dans les villes qui ont réellement affirmé un rôle de transit. À Ghardaia ils ont occupé le quartier spontané Bniouskoun édifié dans le lit de l'oued, à Ouargla ils occupent les ksour bidonvillisés.

La planification spatiale à l'épreuve des quartiers de migrants subsahariens

Les espaces d'extension destinés aux migrants qui s'installent ou qui font une halte ont connu deux phases. La première relève de la décision des autorités locales qui, face à l'afflux des nomades nigériens et maliens ruinés, ont eu «un geste humanitaire» en leur destinant des espaces à occuper avec des moyens de fortune.

Au cours de la décennie 1990, à l'instar des autres villes algériennes celles du Grand Sud sont dotées de Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

15. Évalué en fonction du nombre de logements occupés par les migrants recensés par les services techniques des mairies. Le nombre moyen de personnes par logement utilisé est celui qui est déclaré par ces mêmes services (6 à 7).

16. Études de terrain réalisées en avril 2002 dans le Nord du Niger, en Décembre 2004 dans le Nord du Mali.

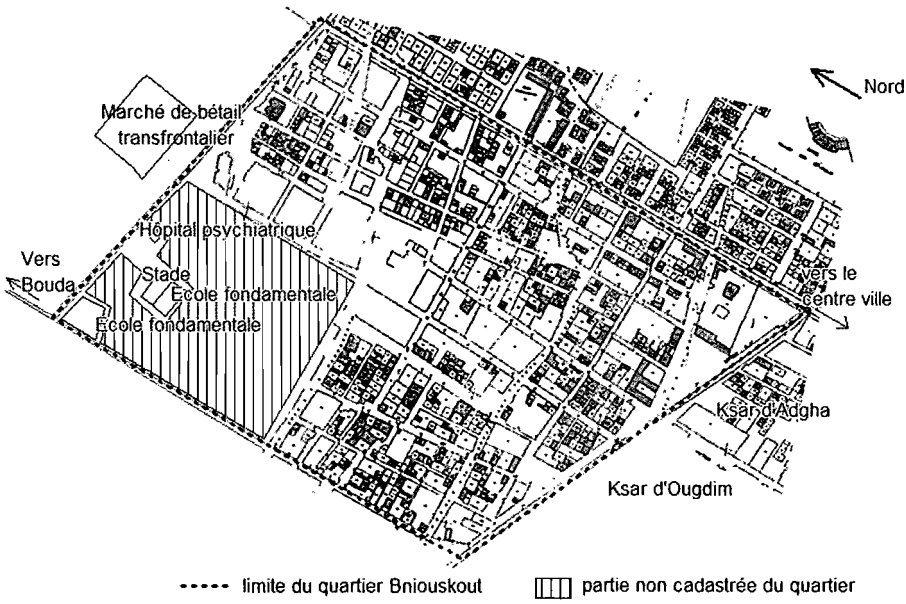
Photo 1 – Hai Ouiam à In Amenas: les migrants ont utilisé l'ossature de chalets abandonnés pour construire leurs habitations (© S. Spiga, mars 2005)

(PDAU) et de Plan d'Occupation du Sol (POS). Les quartiers qui insèrent partiellement ou entièrement les migrants subsahariens sont assimilés aux quartiers informels et bénéficient des traitements qui sont prévus pour ceux-ci. Ainsi les collectivités locales préoccupées par la question de l'intégration des migrants installés ont à leur disposition des documents juridiques à deux échelles: à l'échelle urbaine où la situation du quartier informel est spécifiée par le PDAU comme espace urbanisé soumis à la restructuration, à l'échelle du quartier où l'espace informel fait l'objet d'un POS de restructuration.

Lorsque ni l'un ni l'autre de ces documents ne spécifient le traitement du quartier informel la décision d'intervenir revient à l'autorité locale. Cela a été le cas dans la plupart des villes qui connaissent l'installation en nombre des migrants. À Tamanrasset où l'intervention s'est d'abord inscrite dans le cadre de l'action pour les réfugiés, il y a eu création d'un parcellaire en traçant au sol le passage des voiries et réseaux divers, quoiqu'en réalité seule l'électrification ait été réalisée. Aujourd'hui l'installation de fait est admise et formalisée puisque l'ensemble de la ville est couvert par les «POS de restructuration» et que la procédure de régularisation des constructions illicites est en cours. Lorsqu'il s'agit de quartiers occupés exclusivement par les migrants, l'opération de restructuration n'a pas cependant une réelle consistance. On peut constater que l'intervention se fait dans la simple logique de démolir les habitations gênant l'alignement pour dégager une voierie.

Bniouskout à Adrar a bénéficié d'une restructuration qui a permis l'installation sommaire de VRD et des équipements de première nécessité (fig. 4.). Dans le cadre de l'établissement du cadastre urbain, auquel ce quartier a été soumis, les lots enregistrés font l'objet de transactions foncières entre personnes en liens

Fig. 4 – Quartier Bniouskout à Adrar après restructuration



S. Spiga, 2005 Source: plan cadastral de la ville d'Adrar

de parenté ou en liens ethniques. Des élévations ou des extensions horizontales dans un but locatif ou pour étendre l'utilisation du lot à d'autres activités, telles que l'insertion d'un local commercial, sont alors engagées.

À In Amenas, après avoir déplacé les migrants de Hai Toub, noyau de la ville que les Touaregs Azhgar des Tassili ont cédé aux «Maliens» [17], vers Hai Ouiam, on cherche à reloger ces derniers une troisième fois à travers la ville par le biais des programmes de logements sociaux afin de réaliser dans l'espace qu'ils occupent actuellement le POS. 5. Celui-ci prévoit la construction de nouveaux logements, la réhabilitation de quelques zones, la démolition des constructions illicites, l'injection d'équipements et la restitution de quelques terrains à l'ENTP.

Dans le quartier Bniouskout de Ghardaia l'habitat précaire construit dans le lit de l'oued a été soumis à une opération de démolition, les habitants autochtones ayant été relogés ailleurs, les migrants disposant de foyers d'accueil au sein de la ville ont aussi quitté ce quartier.

À travers ces interventions une réalité se fait jour: au niveau local, tout au moins, l'on ne cherche pas à réprimer la présence des migrants installés. Leur

17. Il s'agit de clandestins subsahariens de nationalités diverses qui se présentent qui déclarent être Maliens.

quartier qui est le plus souvent admis, entre dans la dynamique de développement spatial de la ville. Son inscription dans le PDAU ou encore dans un POS, permet de formaliser la présence de subsahariens et d'enclencher une dynamique urbaine facilitant l'appropriation des espaces collectifs par les migrants. À Adrar leurs pratiques spatiales, prenant appui sur Bniouskout, s'élargissent aux espaces publics qui se transforment la nuit en dortoir aux périodes d'afflux des migrants [Spiga, 2004]. À Tamanrasset, on retrouve le même phénomène d'insertion dans les espaces publics mais sous d'autres variantes puisque les quartiers africains sont nombreux et qu'un marché quotidien où les migrants s'organisent par ethnie, contigu aux installations militaires, leur est destiné [Spiga, 2002].

Les quartiers des migrants stabilisés, des pivots de la circulation migratoire subsaharienne

Pour comprendre l'insertion du migrant clandestin dans les quartiers informels de la ville du Grand Sud, il est nécessaire de connaître la logique de fonctionnement de l'espace urbain d'où ont été transposées règles spatiales et sociales commandant le mode d'habiter des régions dont sont originaires les migrants stabilisés. À Gao, carrefour de migration au Mali, pays de transit des migrants subsahariens, la maison est une micro ville. Elle intègre les fonctions d'hébergement et de services aux personnes en déplacement. Ce principe commande l'extension de la ville aujourd'hui : de la parcelle construite au parcellaire de l'ensemble du quartier, voire de la ville, on retrouve les déterminants d'un habitat conçu pour accueillir les personnes étrangères. Avec très peu de moyens, l'homme qui traverse sait qu'il peut effectuer une halte dans des conditions acceptables. Il est intéressant de noter que la personne «étrangère» est admise au sein de la famille moyennant payement. Des codes sociaux, traduits dans l'organisation et l'usage de l'espace domestique, permettent une cohabitation sans risque de transgresser l'intimité de la famille hôte.

Cette conception de l'habitat pour la famille et pour le voyageur potentiel (le migrant), source de revenus, est reproduite dans le quartier africain de la ville algérienne du Grand Sud. Mais il existe des variantes à l'hébergement dans la famille. Dans le quartier Matnatalat (Tamanrasset) la maison est divisée en cellules rectangulaires de 6 m^2, louées aux migrants séjournant temporairement. Dans les ksour prolongeant la ville à Adrar, pièces de la maison ou terrasses sont fréquemment destinées à la location pour migrants. Ceux-ci peuvent construire une habitation sommaire lorsque le *ksar* est abandonné.

Le quartier d'hébergement du migrant clandestin qui s'inscrit dans la logique de l'accueil de l'étranger en voyage s'articule aux autres espaces qui ont la capacité d'entretenir une mobilité migratoire discrète. Lorsqu'il est en retrait, le quartier africain dispose d'une aire d'affrètement des camions ou de véhicules tout terrain (Tahaggart à Tamanrasset). Certains quartiers destinent des parcelles entourées d'enceinte à la fonction d'hébergement et de voyage du migrant.

Tout en étant connecté à la ville par des parcours et des nœuds urbains, le quartier où s'organisent l'accueil et le voyage du migrant, se prolonge par l'espace anonyme du désert ou par la palmeraie. La retraite devient possible en cas de contrôle par les services de la gendarmerie ou de la sûreté urbaine.

De l'appui à la mobilité transsaharienne à la vocation africaine

Où circulation migratoire subsaharienne et vocation africaine interfèrent

Si le modèle observé dans les régions du Nord du Mali et du Niger se reproduit, fondé ici sur un dédoublement de la structure urbaine de la ville du Grand Sud algérien, c'est, de toute évidence, lié au fait que la présence des migrants stabilisés et des migrants en mobilité offre différents avantages aux acteurs locaux.

Les villes du Grand Sud ont chacune un rôle spécifique dans l'accueil du migrant subsaharien mais leur caractéristique commune est que celui-ci peut circuler avec plus ou moins d'aisance grâce aux lieux d'ancrage subsahariens [18]. Lorsqu'il n'est pas en règle, la circulation à courte distance y est plus ou moins aisée.

La circulation devient de plus en plus difficile dès que le migrant tente de quitter le Grand Sud pour d'autres régions algériennes [Spiga, 2004]. Dans ce cas les villes du Grand Sud agissent comme les pivots d'une mobilité entre l'Algérie et les villes subsahariennes. Elles servent de retraite aux migrants qui tentent des percées vers le nord dans le but de rejoindre les pays de l'Union Européenne. C'est sur elles qu'ils s'appuient pour de nouvelles tentatives de percée vers le nord lorsqu'ils sont refoulés.

Ainsi une circulation migratoire clandestine se perpétue, ayant pour appui les villes du Grand Sud qui, de part la spécificité de leur développement à partir des relations intra-sahariennes et transsahariennes, ont acquis l'aptitude à entretenir mobilité interne et mobilité externe.

C'est une mobilité dont les conséquences commencent à de faire ressentir dans le pays d'origine du migrant où l'on constate un phénomène d'investissement de retour. Le prolongement des bassins de main d'œuvre, le prolongement des bassins d'approvisionnement (animaux d'embouche) au-delà des frontières sud montre que la mobilité est aussi bénéfique pour les Algériens.

Dans la mobilité du migrant intervient le double jeu du pouvoir local et du pouvoir central. La tolérance du migrant dans le Grand Sud s'inscrit dans la logique d'appuyer localement la dynamique urbaine enclenchée dans les espaces transfrontaliers. Mais les interventions dont bénéficient ces villes, dépassent

18. Le migrant subsaharien n'a pas un itinéraire direct, il circule d'abord à travers les villes algériennes prospectant les meilleures stratégies de mobilité, les meilleurs pays de destination. L'Algérie est donc un pays de migration intermédiaire.

l'objectif de redéploiement de la population vers le Sud. Elles sont pensées, en quelque sorte par l'État central, comme une locomotive arrière du développement et sont propulsées en tant que pôles articulés sur les relations économiques transfrontalières. En outre le fait que le migrant peut utiliser comme base pour circuler Tamanrasset, Adrar ou Djanet et pas d'autres villes sahariennes, est un signe de tolérance au regard des relations bilatérales qui impliquent au premier chef les wilayas frontalières.

Ce que veut faire l'État central des villes du Grand Sud

De nombreuses actions dans les villes frontalières du Grand Sud concourent à normaliser la présence urbaine de la composante africaine et ouvrent des perspectives à l'investissement économique transfrontalier dans lequel, nous l'avons vu, s'engagent acteurs locaux, souvent d'anciens migrants, et opérateurs arrivant du Nord. Aujourd'hui, alors que l'on cherche à mettre au point une stratégie de développement pour l'horizon 2025, d'autres défis sahariens découlant des premiers et s'y ajoutant sont exprimés à travers:

— la formalisation de la présence des subsahariens qui ne serait plus forcément migratoire mais inscrite dans une mobilité valorisant les échanges économiques et sociaux; la ratification de la charte des travailleurs immigrés par l'État algérien en 2004, pourrait bien mener la ville du Grand Sud à s'insérer dans le cadre transnational de circulation de la main-d'œuvre et à contribuer à la régulation d'un marché du travail transfrontalier.

— la coopération algérienne à peine perceptible, vivement attendue au Nord du Mali et du Niger, notamment dans le domaine de l'encadrement vétérinaire. Elle permettrait de renforcer le contrôle sanitaire des animaux d'embouche afin de lever l'interdit du commerce du bétail qu'exploitent les filières informelles. Cette coopération est devancée par un partenariat d'opérateurs économiques qui pointent à travers l'import/export pour se substituer aux relations commerciales de troc qui ont prouvé leur inefficacité.

Conclusion

Par une dynamique démographique propre, les agglomérations du Grand Sud mettent en présence quatre catégories de populations cloisonnées mais en cohabitation d'intérêts: les locaux, les migrants algériens, les migrants subsahariens stabilisés et les migrants subsahariens en transit. Leurs rapports s'articulent autour d'un même phénomène: le développement urbain saharien perçu par les migrants internes comme une possibilité d'enrichissement, par les migrants subsahariens comme opportunité utilisée dans les stratégies de migration vers les pays de l'Europe.

Tout concourt à indiquer que les centres urbains des wilayas frontalières du Grand Sud, actuellement connues pour leur capacité à gérer la mobilité migratoire des subsahariens, dans lesquels le migrant a des possibilités de se fixer, sont les

locomotives d'une économie transfrontalière en gestation. C'est par le jeu de la fixation et de la mobilité que celles-ci conservent le lien économique et social avec les pays qui offrent le manque à gagner en main d'œuvre au lieu du redéploiement démographique attendu de la population algérienne. Si le travail semble le déterminant premier de la présence des migrants subsahariens à tel point qu'un ou des quartiers lui sont destinés dans la ville du Grand Sud, l'on ne peut limiter les enjeux aux simples stratégies d'acteurs économiques. Le phénomène de mobilité migratoire dans lequel elles apparaissent en pivot soulève le débat non encore ouvert de la place des villes du Grand Sud dans la stratégie de développement de l'Algérie pour les 20 prochaines années.

BIBLIOGRAPHIE

BENDJELID A. [2004], «Politique de mise en valeur agricole et exploitations agricoles au Sahara (wilaya d'Adrar)», in Table ronde *Population et environnement de l'écosystème oasien*, organisée par la division ville et territoire du CRASC (Algérie) et en collaboration avec l'université de Picardie et l'université d'Oran, Oran, 27-28 avril 2004.

BISSON J. [2003], *Mythes et réalités d'un désert convoité: LE SAHARA*, Paris, L'Harmattan, 479 p.

CÔTE M. [1996], *L'Algérie*, Paris, Masson/Armand Colin, 253 p.

DAHMANI M. [1984], *Planification et Aménagement du Territoire*, Alger, OPU, 278 p.

GALLISSOT R. [2000], *Le Maghreb de traverse*, Condé-sur-Noireau, Bouchène, 398 p.

HAMMOUZINE M.-S. [2004], «Problématique de l'espace ksourien dans le Touat, le Gourara et le Tidikelt», in Table ronde *Population et environnement de l'écosystème oasien*, organisée par la division ville et territoire du CRASC (Algérie), en collaboration avec l'université de Picardie et l'université d'Oran, Oran, 27-28 avril 2004.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE [1996], *Demain l'Algérie, contribution des collectivités locales aux stratégies d'Aménagement du Territoire*, Alger, AT, 183 p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE [1995], *Demain l'Algérie, l'État du territoire*, vol. 1, Alger, AT, 106 p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE [1995], *Demain l'Algérie, la reconquête du territoire*, vol. 2, Alger, AT, 403 p.

KHELLIL A. (dir.) [1998], *Les villes du Sud dans la vision du développement durable*, Alger, Ministère de l'Équipement et de la Planification, 250 p.

ONS [2003], «Les migrations intercommunales à travers les résultats exhaustifs du RGPH 1998», *Données Statistiques*, n° 331, Alger, ONS.

ONS [2003], «Les répertoires des agents économiques et sociaux», *Données Statistique*, n° 371, Alger, ONS.

ONS [2000], «Recensement Général de la population et de l'habitat 1998 Armature Urbaine», *Collections Statistique*, n° 97, Alger, ONS.

OUALLET A. [1993], *Gao, indicateur urbain de la crise sahélienne*, Thèse de doctorat, soutenue sous la direction de J. Gallet à l'université de Rouen, UFR de Géographie.

PELLICANI M., SPIGA S. [2004], «Analyse comparée du rôle des espaces charnières dans la mobilité migratoire entre le "Nord" et le "Sud" cas des Pouilles (Italie) et du Touat

(Algérie)», in Colloque international *Les migrations internationales, observations, analyse et perspectives*, organisé par l'AIDELF sur, Budapest, les 21, 22, 23 octobre 2004.

SPIGA S. [2002], «Les incidences migratoires transsahariennes sur la dynamique urbaine de Tamanrasset, expérience comparée au cas d'Agadez», in Colloque *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilités et réseaux*, organisé par l'IRMC et l'Université de Sousse, Sousse, 24-26 octobre 2002.

SPIGA S. [2005], «Migrants et politiques publiques au Sahara central», *Quaderno del Diparti-mento per lo Studio delle Società mediterranee*, n° 28, Bari, Cacucci, p. 211-237.

SPIGA S. [2004], «Migrants et travail dans le Grand Sud Algérien», in Colloque *Emploi en Afrique du Nord Bilan et perspectives*, organisé par le CREAD (Algérie), Alger, les 24, 25, 26 juin 2004.

TRACHE [2003], «Immigration et pratiques de consommation à Adrar», in Table ronde *Population et environnement de l'écosystème oasien*, organisée par la division ville et territoire du CRASC (Algérie) et en collaboration avec l'université de Picardie et l'université d'Oran, Oran, 27-28 avril 2004.

Le deuxième camion d'un convoi de migrants dans le Ténéré (© J. Brachet, mai 2003)

Migrants de retour de Libye à leur arrivée au poste de contrôle militaire de Dirkou
(© J. Brachet, décembre 2004)

Tripoli, panneau de propagande, Place verte (© O. Pliez, 2002)

Koufra (Libye), salon de coiffure africain (© O. Pliez, 2005)

Sebha (Libye)
migrants togolais déjà
repartis dans les fermes
environnantes
(© O. Pliez, 2005)

Tripoli, principal marché
aux poissons (© O. Pliez, 2005)

Vente d'ustensiles de voyage
sur le marché de Sebha
(© O. Pliez, 2005)

Commerce de transit
(Koufra, Lybie)
(© O. Pliez, 2005)

La dahira mouride
de Niamey, Niger
(© S. Bava, 2003)

La Banque Africaine
de Développement à Tunis
(© S. Mazzella, 2005)

Variations autour de trois sites mourides dans la migration

Sophie Bava *

Préambule à la question mouride en migration

De nombreux chercheurs [1] ont souligné la capacité des migrants sénégalais, membres de la confrérie mouride, à user de solidarités religieuses pour faire fonctionner un réseau économique international. Outre la solidarité économique que le mouridisme génère, c'est tout un dispositif religieux que ces migrants transnationaux organisent au-delà, et en réseau, avec la ville sainte de Touba, au Sénégal. La circulation des *taalibés* [2] mourides induit des délocalisations et des renégociations du dispositif religieux mouride [Bava, 2002]. Les disciples transportent leur religion dans chaque ville de migration, fondent des *dahiras* [3], et organisent de nombreuses manifestations. Si cette religion migrante a suivi des hommes et transgressé ses frontières initiales, les *taalibés* demeurent, quant à eux, fortement fidèles à la matrice originelle, par le biais de leur attachement à des lieux saints et, plus particulièrement, à la ville de Touba, mais aussi par la reconstruction permanente d'un ethos mouride [Bava, 2004] entre plusieurs territoires. Généralement, ce sont les disciples qui ont négocié leur religion dans la migration, devenant ainsi les véritables entrepreneurs de la confrérie à l'étranger. Afin d'illustrer les capacités qu'ont les Sénégalais mourides à installer et faire vivre leur *dahira* dans les lieux d'immigration ou de transit, nous considérerons trois espaces religieux déployés autour de figures de migrants aux parcours distincts [4]. Ces trois espaces pourraient correspondre à des étapes dans l'histoire des migrations mourides: Marseille, une ancienne porte coloniale qui accueille depuis plus d'un siècle des commerçants africains; Niamey, une ville africaine qui porte le souvenir des migrations intra-africaines et qui joue aujourd'hui le

* Socio-anthropologue, chercheur associé au LAMES (Laboratoire Méditerranéen de Sociologie) à la MMSH d'Aix-en-Provence, sophiebava@yahoo.fr.

1. Se reporter aux travaux de Cruise O'Brien [1971, 1988], Copans [1980], Diop [1980, 1981], Salem [1981], Diop [1985], Ebin [1990 , 1993, 1996], Schmidt di Fridberg [1994], Tall [2000], Bava [2000, 2002].

2. Taalibé: disciple, élève. Les mots en italique dans le texte sont des termes *wolof*, ce sont des mots relatifs à l'Islam et retranscrits de l'arabe.

3. Dahira: association religieuse et culturelle.

rôle de ville de transit dans la migration des populations subsahariennes les plus pauvres; Le Caire, capitale du monde arabe attachée à l'espace religieux musulman mais également à un public de migrants désigné comme «élite musulmane». Il s'agira avant tout de privilégier une approche en terme de compétences, [Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000] afin d'examiner dans chaque situation ce qui lie les parcours migratoires et les formes d'expressions religieuses convoquées, aux ré-appropriations d'espaces urbains observées dans des contextes sociaux différents. L'hypothèse retenue tend à considérer les espaces religieux musulmans (confréries, associations religieuses, universités) qui se déploient sur les routes migratoires comme des «espaces ressources», voire des supports de réseaux pour les migrations subsahariennes.

Le *dahira* commerçant de Marseille ou la fondation d'un nouveau territoire religieux mouride dans une ville d'immigration

Le mouridisme n'est pas un mouvement religieux qui, stratégiquement, décentraliserait son culte vers d'autres pays, poursuivant ainsi une logique prosélyte. Ce sont les commerçants mourides dans la migration qui ont impulsé le développement de lieux de cultes à l'étranger ainsi que l'élaboration de rituels délocalisés. Même si l'autorité confrérique est constamment interpellée, l'initiative première est venue des migrants et de la nécessité de maintenir et d'inventer un lien spirituel et matériel avec la ville sainte de Touba. L'organisation d'un dispositif religieux mouride dans la migration est une manière, pour certains, de reconstruire le mouridisme dans le lieu où ils vivent. Parfois seulement pour quelques années ou pour quelques heures occasionnellement; l'essentiel étant de pouvoir ré-agencer l'ensemble des éléments symboliques qui composent le mouridisme dans une combinaison pratique et légitimante de leur condition de migrant. Des formes de bricolage [Mary, 2000] sont mises en œuvre. Tout d'abord, des aménagements rituels contextuels qui ne ré-interrogent pas encore directement le contenu ni le sens des rites et des symboles, puis d'autres formes de ré-agencement et de ré-interprétations qui permettent déjà à certains groupes d'acteurs d'opérer, grâce à la migration, des transformations dans le contenu historique du mouridisme, et par la même occasion de re-symboliser certains traits de la pensée mouride.

4. Ces recherches ont été menées dans le cadre de mon travail de doctorat mais également à l'occasion de ma participation à plusieurs programmes de recherches dont principalement: l'ACI Espace et Territoires «Territorialités sahariennes. Nouvelles configurations urbaines et circulations migratoires entre les deux rives du Sahara», coordonné par O. Pliez (CNRS /CEDEJ Le Caire), le programme PRIPODE (Ministère des Affaires étrangères) «Circulations migratoires entre l'Afrique noire et le monde arabe et nouvelles configurations urbaines» coordonné par S. Sassia (Université d'Annaba, Algérie, LRNA), le programme CIMAMA «Les migrants africains: des acteurs invisibles du développement urbain durable?», cordonné par S. Bredeloup (IRD/LPED) en réponse à un appel d'offre du ministère de l'environnement et du développement durable, le programme de l'IFRA Ibadan. «Réseaux religieux et nouveaux acteurs en Afrique de l'Ouest» coordonné par L. Fourchard et André Mary et enfin le programme de la DGXII. «Les économies de bazar dans les métropoles euro-méditerranéennes: activités marchandes informelles, réseaux migrants transfrontaliers, centralités commerciales et codes d'honneur», coordonné par M. Péraldi (CNRS/LAMES MMSH) et S. Bredeloup (IRD/LPED). Ces recherches ont été effectuées grâce à des missions longues et répétées dans les villes interrogées entre 1995 et 2005.

Entreprise essentiellement rurale à l'origine, le *dahira* inaugure la création d'une dynamique urbaine mouride. D'abord africain, puis exporté par les commerçants dans chaque ville de migration, il correspond à un mode d'implantation urbaine des membres de la confrérie. Il peut être considéré comme la forme urbaine du *daara*, cette communauté agricole maraboutique. Formé au départ par des *Cheikhs*, puis progressivement par les *taalibés*, le mouvement des *dahiras* débute vers 1945 quand les premiers mourides quittent le monde rural pour rejoindre les villes sénégalaises avec pour objectif de «reconstruire en ville les bases de l'unité et de la solidarité villageoise» [Diop, 1982, p. 80], d'apprendre le Coran, d'organiser des chants religieux et de venir en aide aux populations en difficulté [Cruise O'Brien, 1971, p. 253]. À Dakar, les migrants mourides ne possédaient pas de quartier spécifique si bien que le *dahira* servait aussi de lieu de rencontre. Ces espaces permettent aux disciples ayant fait allégeance au même marabout, ou tout simplement vivant ou travaillant dans un site proche, de se regrouper pour des séances de *dhikr* [5], *de récitation des qassaïdes* [6] et de discussion. Ces *cheikh-s* sont aussi missionnés pour réunir l'argent nécessaire à l'organisation des événements religieux (*magal* [7], *ziyara* [8] aux *cheikhs*) ou encore pour participer à l'élaboration d'infrastructures dans la ville sainte de Touba (hôpitaux, assainissement, requalification de la grande mosquée).

Néanmoins, si les mourides sont restés fidèles à leur marabout, si leur éloignement a sûrement relancé la dynamique confrérique et contribué activement au développement de la ville sainte de Touba, ce sont d'autres formes de rapports et de collaborations entre la confrérie et ses *taalibés* qui se dégagent au sein des différents types de *dahiras*.

À Marseille, des liens sacrés unissaient déjà la ville au Sénégal. La cité phocéenne était une étape du Massalia, un bateau qui reliait le Sénégal à La Mecque jusqu'à la fin des années 1970. Ainsi, régulièrement, des *cheikhs* musulmans sénégalais et des pèlerins transitaient par le port français et les *taalibés* installés dans la ville en profitaient pour les accueillir, pour faire des *ziyaras*, pour verser *l'hadiyya* [9], mais également pour leur procurer la marchandise qu'ils désiraient rapporter au Sénégal.

> Ca a été un peu l'époque des pèlerins, parce que le bateau, il faisait Marseille avant d'aller seulement sur l'Arabie Saoudite. Arrivés donc à Marseille, tous les passagers, surtout les Sénégalais à l'époque, débarquaient pour acheter en fait des marmites, des

5. Dhikr: en arabe, le mot *dhikr* signifie «rappel, souvenir». Il désigne, en pratique, une méthode spirituelle basée sur l'invocation et la répétition de formules, de phrases généralement extraites du Coran et des noms d'Allah.

6. Qassaïdes Rhassaïdes: vient de l'arabe Qasida, poèmes. Ces poèmes écrit par Cheikh Ahmadou Bamba, posent les bases de l'enseignement mouride, des valeurs à respecter, du sens de certains versets coraniques, etc. La tradition rapporte que Cheikh Ahmadou Bamba aurait ainsi produit 7 tonnes d'ouvrages, traductions du Coran et autres pamphlets comparables aux poèmes des grands maîtres soufis.

7. Magal: célébration organisée pour l'anniversaire de naissance ou de décès d'un cheikh. Le magal le plus spectaculaire est le grand Magal de Touba organisé pour célébrer le départ en exil du fondateur de la confrérie, Cheikh Ahmadou Bamba. Ces célébrations donnent lieu à des pèlerinages.

8. Ziyara: visites pieuses.

9. Hadiyya: dons aux marabouts (sens premier en arabe: cadeau, présent).

> sonos, des trucs comme ça. C'est là donc qu'on commençait à côtoyer les vieux Sénégalais [10] qui nous dirigeaient dans les rues, la rue Nationale, le cours Belsunce qui était en fait un marché, la rue Petit Saint-Jean, la rue des Baignoirs. Donc ils se faisaient accompagner par ces gens-là (Nda: on parle ici des anciens et nouveaux migrants) pour faire le marché, et donc quand on a vu qu'il y avait un intérêt, on a commencé nous aussi, à partir des années 60-70, à prendre la marchandise pour la vendre directement à Dakar [11].

Si Marseille n'est plus le carrefour économique et religieux d'antan pour les mourides, elle reste encore très bien située dans le parcours des marabouts qui viennent rendre visite à leurs disciples.

À la fin des années 70, à Marseille, G. Salem évoque l'isolement comme le caractère commun de ces jeunes commerçants sénégalais: «Aucune "structure relais" ne semble venir compenser la faiblesse de l'organisation familiale: ces jeunes, livrés à eux-mêmes, ne comptent sur personne pour régler leurs problèmes» [Salem, 1981, p. 107]. Quelques-uns de ces jeunes fondent le premier *dahira* à Marseille, en 1983. Si on évoque déjà le réseau confrérique mouride dans les années 1980, on parle encore peu de l'organisation religieuse des migrants. En revanche, on observe l'aménagement de moments mourides originaux comme le grand *magal* de Touba dans les appartements des *taalibés* ou dans les salles de restaurants [Bava, Gueye, 2001]. Les premières manifestations religieuses liées à la mémoire collective du groupe se tiennent précisément au moment où les migrants mourides auraient aimé être présents dans la ville sainte.

Le *dahira* Touba-Marseille s'installe dans un appartement du 1er arrondissement, au centre de ce petit îlot de Belsunce que les Sénégalais appelaient dans les années 1980, le «Darou Salam» de Marseille, en référence à la première fondation villageoise de Cheikh Ahmadou Bamba, en 1884, du même nom. Les *taalibés* de Marseille, dans la lignée de la constitution de lieux mourides, ont aussi leur récit de fondation, leur version de l'histoire. On doit l'existence du *dahira* Touba-Marseille à un groupe de commerçants mourides soucieux d'avoir plus qu'un lieu pour prier, un lieu pour se retrouver, organiser des débats et des rencontres, des séances de *dhikr*, recevoir les marabouts de passage, et échanger biens de salut et biens matériels. En 1984, le *dahira* est déclaré sous le régime associatif de la loi 1901 [12] et Fallou, tailleur, en prend la direction pour cinq ans. Entre temps, il écrit à Sérigne Mourtada Mbacké, fils de Cheikh Ahmadou Bamba, pour officialiser aux yeux de la confrérie le *dahira* «Marseille-Touba». À partir de ce moment, les réunions du *dahira* ont lieu le dimanche à 18 heures, dans cet appartement transformé pour l'occasion en salle de prière. Dans le contexte de la migration, l'évocation des poèmes de Sérigne Touba s'apparente à une charte morale d'action dans un monde qui exclut certaines pratiques et en

10. Par «vieux sénégalais» il entend, les anciens tirailleurs ou marins installés à Marseille depuis de nombreuses années, qui souvent tenaient des restaurants ou des bars dans le quartier Belsunce et qui permirent aux nouveaux de prendre place dans la ville [Bertoncello, Bredeloup, 2004].

11. Entretien avec C. Dakar, 1999.

12. Les associations créées par les étrangers ont pu rentrer dans le régime juridique de la loi 1901 depuis la loi du 9 octobre 1981.

Photo 1 – Visite de Sérigne Mourtala dans un gymnase à Marseille, fils de Cheikh Ahmadou Bamba et «marabout des migrants» (© S. Pagano, agence Reportages, 2001).

appuient d'autres, notamment la doctrine du travail chère au mouridisme. Le *dahira* prend en charge les problèmes matériels que rencontrent les migrants tout en s'impliquant dans la gestion du quotidien [13]. Quelques années plus tard, les mourides marseillais s'organisent pour refaire entièrement une salle dans un appartement à la hauteur de leurs ambitions religieuses: photos des différents *khalifes* et *Cheikh-s* sur les murs, moquette au sol et objets de décoration. S'il apparaît que l'inscription dans l'espace d'une communauté religieuse peut se lire comme un phénomène de stabilisation ou d'intégration [Halbwachs, 1941], comme certains chercheurs [Kepel, 1987; Diop, 1982] l'analysent dans les années 1980, cette territorialisation religieuse peut aussi répondre, paradoxalement, à un besoin de mobilité.

Après quelques conflits de générations qui remettent en cause tant leur mobilité que leur insertion locale, le groupe de jeunes commerçants à l'origine de la création du *dahira* cède la gestion du *dahira* «Touba-Marseille» aux aînés qui se pensent plus légitimes. Progressivement, les débats qui animent les premières réunions transforment le *dahira* en un lieu plus individualiste où chacun vient réciter ses prières et lire les *qassaïdes*. À partir de la fin des années 1990, le

13. Au printemps 1986, des jeunes Sénégalais sont impliqués dans des trafics de stupéfiants et le *dahira* se mobilise pour prendre la défense de ses membres accusés [Bava, 2000].

dahira n'attire plus autant de monde: une trentaine de *taalibés* seulement pour près de cent à ses débuts. Seules les grandes cérémonies de la confrérie rassemblent l'ensemble des disciples. Le *dahira* se recentre vers les affaires religieuses et, mise à part l'accueil des nouveaux, n'assume plus concrètement son rôle social. L'essentiel de ses actions est dirigé vers le financement des infrastructures de la ville sainte. Les disciples les plus sédentarisés remettent en question ce fonctionnement; ils désirent que l'argent récolté soit réinvesti dans la location d'un nouveau local à Marseille où pourrait être enseigné le Coran aux enfants de migrants. Soutenu par des étudiants qui assistent les enfants dans leur initiation coranique, ce projet serait géré à partir d'une «Maison Sérigne Touba», comme il en existe déjà à Paris, en Italie et aux États-Unis. Ces maisons financées par la confrérie sont ouvertes à tous les musulmans et sont gérées par le *dahira* local. Elles font office de lieu de prière, de bibliothèque, de centre ressource et accueillent les personnes en transit, marabouts ou autre *taalibés*. Toutefois, les conflits au sein de la communauté mouride marseillaise, entre les vieux, les familles et les jeunes étudiants ou Sénégalais français, bloquent l'installation de cette maison [Bava, 2002b]. Le fait d'organiser le mouridisme dans la migration n'est pas seulement un choix identitaire, il révèle une inscription du vécu des migrants sur le territoire marseillais, mais il signifie aussi une prise de position par rapport à la société locale et aux autres migrants musulmans. Cette affirmation est peut-être le signe d'un ancrage, mais un ancrage comme condition indispensable pour accepter la mobilité.

La requalification du centre-ville de Marseille a conduit au déménagement du *dahira*; il se situe aujourd'hui dans le quartier de Noailles, de l'autre côté de la Canebière. Comme en Italie [Schmidt di Fridberg, 1994; Riccio, 2000] ou à New York [Ebin, 1993], les mourides, sans couper le lien ombilical avec la matrice de Touba, sont devenus de véritables entrepreneurs de leur religion en migration. Ces circuits mourides en migration permettent aux *taalibés* de participer à l'expansion du mouridisme à travers le rayonnement de Touba, mais ce dispositif confrérique, qu'ils organisent et font valoir, leur offre avant tout les moyens de participer à l'économie et à la vie sociale de leur pays. Tous ces jeunes qui, au Sénégal, sont déconnectés des activités productrices, contribuent par le développement d'un commerce transnational et de la circulation de biens religieux mourides, à produire du symbole, de la valeur religieuse et économique vers leur pays. Les *taalibés* reversent sous forme *d'hadiya* de l'argent à leurs Cheikhs. Cette richesse qui circule est la preuve de la réussite commerciale des membres de la confrérie mais atteste également de la force spirituelle (*Baraka*) du Cheikh. Dans la migration vers les pays du Nord, l'argent et sa circulation sont investis de sens religieux et aujourd'hui, l'éthique du travail – base du mouridisme – est progressivement remplacée par une éthique de l'argent et de la réussite [Bava, 2004]. La gestion du *dahira* est aujourd'hui partagée entre la légitimité religieuse de certains, la réussite économique de quelques autres et l'insertion locale des derniers.

Le «dahira-caravansérail» de Niamey: quand les symboles racontent l'exil

Qu'en est-il alors des espaces religieux musulmans au Niger, plaque tournante des migrations de l'Afrique Subsaharienne vers l'Europe? Par sa position géographique, l'étude du cas nigérien peut permettre de comprendre comment se construisent les itinéraires religieux des migrants sénégalais en transit entre le pays de départ et le pays d'immigration. On peut se demander si les routes tracées entre les espaces religieux n'influent pas sur les trajectoires migratoires et si ces espaces se reconfigurent pour faire face à l'afflux important de migrants et, par voie de conséquence, à la nouvelle demande d'islam. Ainsi, le voyage entrepris par les migrants peut-il se métamorphoser et l'expérience migratoire se mêler à l'expérience religieuse. Dans l'univers religieux, la notion de voyage renvoie à celles d'initiation et d'extase, à un parcours semé d'épreuves et de rites à accomplir. À partir du *dahira* mouride de Niamey, aujourd'hui *dahira* de transit, dans quelle mesure l'expérience migratoire prend-elle le sens d'un voyage mystique et s'enveloppe-t-elle d'une épaisseur religieuse?

Le Niger se situe sur un axe qui relie l'Afrique subsaharienne et le monde arabe et Niamey accueille des migrants sénégalais depuis plus d'une cinquantaine d'années. Depuis les migrations internes à l'AOF, les Sénégalais ont continué, après l'indépendance, à immigrer au Niger ou à y transiter pour tenter de rejoindre le Maghreb puis l'Europe. Les anciennes routes du commerce caravanier trans-saharien, de l'esclavage mais aussi du pèlerinage à la Mecque semblaient avoir été délaissé ces vingt dernières années par les ressortissants ouest-africains. Aujourd'hui, les routes migratoires en Afrique redeviennent bien souvent terrestres, et les migrants, comme auparavant dans les années 50-60, multiplient les escales sur le continent africain avant de gagner l'Europe ou l'Amérique. En situation précaire, ils ne bénéficient plus ou peu des réseaux qui ont contribué au développement des mobilités entre le Sénégal et les pays occidentaux; les structures d'accueil dans les pays africains s'essoufflent (Ba, 1995). Le rôle des marabouts mourides jouant sur des complicités administratives dans l'aide à l'obtention de visas pour l'Europe et les États-Unis a permis à des milliers de *taalibés* de partir. L'organisation même des disciples dans les grandes villes, la préparation au départ, l'apprentissage du commerce et la connaissance des filières et des lois, sont aussi des facteurs qui ont facilité ces circulations. Aujourd'hui, les migrants sénégalais rejoignent la ville de Niamey après quelques étapes plus ou moins courtes en fonction de leur capital financier de départ. Ceux qui viennent de Dakar ou du Sénégal oriental transitent souvent par Bamako, Ouagadougou et Niamey, empruntant des trains ou des cars rapides. Ceux qui viennent du centre du Sénégal et de la région du fleuve se dirigent plutôt vers Kayes, Mopti, Gao puis Niamey avant de rejoindre Agadez, dernière escale avant de tenter la grande traversée du Sahara en direction de Tamanrasset, Djirkou et Bilma. À court d'argent, certains travaillent en chemin, souvent dans l'agriculture ou la mécanique, mais la plupart arrive directement à Niamey, sans ressources, au terme d'une semaine de voyage. Le consul honoraire du Sénégal à Niamey, Alioune

Gueye, écrit en août 2003, dans un rapport adressé à l'ambassadeur du Sénégal en Côte d'Ivoire et aux ministres sénégalais de l'Intérieur et des Affaires étrangères:

> On constate ces derniers temps, un mouvement incessant de beaucoup de nos compatriotes qui convergent vers des pays lointains via le Niger. Malheureusement à leur arrivée à Niamey (c'est d'ailleurs un cas fréquent), beaucoup se retrouvent déjà sans ressources et sont obligés d'y rester en attendant que leur famille au Sénégal leur envoie de l'argent qui leur permet de poursuivre leur voyage souvent vers l'inconnu. Il faut aussi noter l'importance des «Dahiras» mouride et tidjane, qui servent de lieu d'hébergement pour ceux qui arrivent et qui ne connaissent personne, le temps qu'il faut et les assistent à la fois (soins sanitaires et nourriture). Il y a lieu de citer le cas de l'exemple frappant de Niamey où l'on retrouve nos compatriotes très nombreux répartis dans les «Dahiras mouride et Tidjane» [14].

Les jeunes interrogés [15] partent avec un capital globalement estimé entre 25000 et 50000 CFA (entre 40 et 80 €) mais les transports et multiples barrages policiers les laissent sans ressources. La migration est une manne financière intéressante pour les transporteurs et les policiers. C'est donc généralement sans un sou en poche que ces jeunes «aventuriers» [16], qui ont entre 25 et 30 ans, débarquent à Niamey à la recherche d'un petit travail et de quoi survivre. Très vite, dès la gare routière, les populations locales les orientent vers les endroits où ils peuvent trouver des compatriotes, soit le consulat du Sénégal, soit les bijoutiers et commerçants du centre-ville, soit directement vers les *dahiras* mourides et tidjanes. À Niamey, on trouve un *dahira* mouride mais également de nombreux tidjanes, membres de la confrérie la plus représentée au Niger [Gray, 1998; Kane, 1989].

Parmi les migrants sénégalais déjà installés au Niger, environ 1500 personnes sur l'ensemble du territoire ont conservé leur nationalité (les jeunes migrants en transit n'étant pas comptabilisés). Au sein de ce groupe, on peut distinguer au moins trois catégories:

1) les bijoutiers, tailleurs et restaurateurs, généralement fondateurs des *dahiras* mouride et tidjanes qui constituent le groupe majoritaire en incluant leur famille.

2) les cadres, diplomates et étudiants sénégalais venus travailler au sein de sociétés nigériennes ou étudier dans les grandes écoles et universités [17].

3) quelques fidèles de passage ou installés à Kiota, petite *zawiya* de la branche Niassene de la Tidjaniyya de Kaolack au Sénégal, à une centaine de kilomètres à l'est de Niamey.

---

14. Tidjanes: membres de la Tidjaniyya, confrérie musulmane fondée par Cheikh Ahmed Al Tidjani au XVIII[e] siècle et très développée en Afrique de l'Ouest; rapport d'octobre 2003.

15. Une trentaine d'entretiens ont été menés.

16. Le terme d'aventurier est le nom par lequel ils se désignent entre eux, ce n'est pas celui qui leur est attribué par les populations locales qui les appellent «étrangers».

17. Plus précisément on les retrouve à l'École Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC), L'École des Mines et de la Géologie (EMIG), Le Centre Régional de l'Agriculture (AGRHYMET), l'Université Islamique de Say et les organismes internationaux. L'université musulmane de Say accueille une cinquantaine d'étudiants sénégalais.

Les premiers migrants s'installent au Niger et forment dans les années 1960, avec les cadres d'entreprise, une communauté estimée à près de 10000 individus [18]. Les fonctionnaires coloniaux qui forment la majorité du contingent sénégalais au Niger ne feront pas tous les mêmes choix aux moment des indépendances. Une fois les colons partis, et en fonction des opportunités liées à leur statut, une partie s'intègre dans l'administration nigérienne et prend la nationalité ou encore gagne la Côte d'Ivoire, ou rentre au Sénégal. D'autres investissent dans le commerce au Niger et sont rejoints par leurs proches. Des femmes sénégalaises ouvrent des restaurants et des salons de coiffures. Aujourd'hui encore, on trouve quelques-uns de leurs commerces en plein cœur de l'ancienne ville, preuve d'une installation ancienne à Niamey. Pourtant dès les années 1980, la conjoncture devient moins favorable; les bijoutiers subissent la concurrence de l'or de la Mecque et sont de plus en plus taxés par les gouvernements successifs. Ils cherchent alors à diversifier leur activité, n'hésitant pas à se rendre au Nigeria, aux États-Unis ou en France pour vendre leurs produits ainsi que des articles touaregs. Au retour, ils écoulent à Niamey des produits occidentaux. Ce scénario s'appuie sur le réseau des commerçants mourides et chacun peut évoquer un frère, un fils ou un cousin en Europe ou aux États-Unis. Niamey, comme d'autres villes, a trouvé sa place dans le dispositif mouride. Aujourd'hui [19], la présence sénégalaise dans la capitale nigérienne a fortement régressé. Les femmes et les plus jeunes enfants sont rentrés au pays, n'ayant plus suffisamment d'opportunités de travail et les hommes ont repris la route pour leur commerce afin d'assurer l'avenir des enfants.

Parmi les anciens établis à Niamey, Diop, comme Gueye ou Thiam et bien d'autres sont arrivés à l'aventure au milieu des années 50-60, à Zinder et à Maradi dans un premier temps, avant de rejoindre Niamey. D'origine forgeronne [20], les uns inaugurent la «bijouterie moderne» dans cette partie de l'Afrique où la population ne travaillait pas l'or. D'autres, les tailleurs, connaissent un succès grâce à la qualité de leurs broderies et de leurs coutures. Ces quelques commerçants circulant entre le Sénégal et le Niger, et à l'affût de transactions internationales, qui ont connu alternativement succès et crise de leur entreprise, vont devenir pour les jeunes migrants internationaux de passage de véritables personnes ressources qui marqueront leurs parcours migratoire et modifieront leur rapport au religieux.

Dans les premiers temps de la migration, les mourides de Niamey se réunissaient chez les uns et les autres pour prier et chanter les *qassaïdes* mais depuis une dizaine d'années, ils louent une concession leur permettant de se

18. Entretien avec Madame Gueye Ndaye Diop, femme de l'ancien consul honoraire du Sénégal lequel avait travaillé comme comptable pour la Société du Niger Français dès 1943 avant d'être nommé consul par Abdou Diouf en 1987. À sa mort en 1997, le remplace sa femme.

19. Enquêtes effectuées en septembre et octobre 2003.

20. Dans la société wolof, société segmentée, les gens de métiers occupent une place intermédiaire, les nobles et les anciens captifs. Des liens sont à établir entre migration et groupes statutaires [Diop, 1985; Manchuelle, 2004].

réunir, de célébrer les fêtes musulmanes et mourides et de recevoir les *Cheikhs* et autres membres de la confrérie de passage, comme les jeunes migrants de plus en plus nombreux. Le *dahira* se situe dans le 2e arrondissement de Niamey, quartier populaire dans la partie orientale de la ville qui accueille déjà les concessions de nombreux Sénégalais installés. Passée l'entrée de la parcelle où aucun signe de dévotion au mouridisme ne transparaît, le *dahira*, ce petit territoire mouride délocalisé, se dévoile. Autour d'une cour bâchée sous laquelle de nombreux tapis sont déroulés, les murs couverts de peintures évoquent les miracles de Cheikh Ahmadou Bamba et un poster géant rassemble les cinq khalifes de la confrérie. L'iconographie est une pratique prépondérante dans la vie de la confrérie et les images pieuses abondent sur ce marché particulier des biens religieux (Roberts et Nooter Roberts, 1998). Entourant la cour, quelques pièces permettent d'accueillir le gardien du *dahira* et les jeunes «aventuriers» de passage. Si quelques migrants sont mourides, la majorité, originaire de la vallée du fleuve Sénégal ou du Sénégal oriental, ne l'est pas. Par les discussions avec les anciens et les poèmes récités le dimanche, ceux-là apprennent au *dahira* ce qu'est le mouridisme et qui est Sérigne Touba. En octobre 2003, ils étaient environ une trentaine de passage au *dahira* mouride de Niamey. Les uns avaient été refoulés d'Algérie, de Libye ou même du Maroc; d'autres étaient arrivés à Niamey depuis quelques semaines et s'efforçaient de gagner de l'argent pour traverser le désert. Quelques-uns enfin, malades, attendaient un mandat de leur famille pour repartir au Sénégal. En septembre 2003, un groupe de 20 personnes a quitté le *dahira* en direction d'Arlit dans le nord du pays.

La présence croissante des jeunes migrants sénégalais mais aussi guinéens et maliens au *dahira* mouride justifie encore davantage les réunions hebdomadaires du *dahira*. Les dimanches, la salle est comble (environ 50 personnes) et, comparativement aux réunions dominicales du *dahira* de Marseille, on peut s'étonner d'une telle popularité. Les réunions sont des moments d'échanges entre les quelques vieux, partis à l'aventure il y a quarante, voire cinquante ans, qui relatent leurs parcours, les différents pays traversés, métiers exercés et les plus jeunes sur le départ. Prier collectivement, parler de Cheikh Ahmadou Bamba, de ses exils et de ses miracles, renforce la cohésion du groupe mais surtout donne la force de continuer la route pour ceux dont c'est le projet. Car même si les vieux les mettent en garde [21], leur racontent les décès, les informent sur les convois au Sahara qui abandonnent régulièrement des migrants, ou encore leur parlent des pillages dont ils sont victimes, ils sont aussi là pour témoigner, par le seul fait de leur présence à l'étranger, qu'il faut partir pour s'en sortir.

Les difficultés que les anciens aventuriers évoquent aujourd'hui, semblent pour les plus jeunes bien insignifiantes au regard de la situation qu'ils vivaient au Sénégal avant le départ. Par ailleurs, l'ambiance du *dahira*, les prières et les récits mourides contribuent à alimenter leur foi et à donner du sens à leur

21. D'après Alioune Gueye «Sur 100 jeunes qui s'organisent pour partir en Europe, seuls 5 y arrivent, les autres disparaissent, meurent ou retournent», Niamey, le 21 septembre 2003.

voyage. C'est ainsi que l'on s'entend répondre régulièrement à la question du grand départ: «il n'y a que la mort qui m'arrêtera et de toute façon c'est Dieu qui décide» résume Mamadou [22], originaire de la région de Kolda au Sénégal. Il est parti de Kolda à Dakar avec deux amis du même village. À Dakar, un autre jeune aventurier, Saliou, s'est joint à leur petit convoi et ils ont traversé le Fouta avant d'atteindre le Mali. Au Mali, leur argent épuisé, ils ont entrepris des travaux agricoles, pendant trois mois, avant de repartir pour Niamey. Depuis trois mois, installés au *dahira*, ils sont en quête d'argent pour continuer leur route vers la Libye puis l'Europe. Ces jeunes, malgré leur fatigue et leurs soucis matériels, sont très positifs. «On quitte notre pays car on se rend compte qu'on a un manque quelque part. Puis on rencontre des obstacles, le chemin est toujours semé d'embûches, alors arriver au dahira c'est une chose extraordinaire, on se sent chez nous. On est rappelé à l'ordre par les anciens qui nous guident en nous enseignant les qassaïdes» [23]. Les propos tenus par Alioune s'imprègnent de valeurs religieuses, celles du martyre et de la souffrance. L'épreuve se déclare et prend sens.

Les vieux du *dahira* ne se laissent pas déborder par l'arrivée de ces jeunes et même s'ils ne font pas de distinction entre mourides et non mourides, les règles sont les mêmes pour tous «si tu veux suivre la loi tu es chez toi, sinon dehors» [24], la loi c'est la même que celle de Touba, précisent-ils: ne pas fumer, ne pas voler, ne pas faire venir de filles au *dahira*, bref se tenir tranquille. Ceux qui respectent ces consignes sont nourris et logés. Reprenant les groupes de *qassaïdes* laissés par les anciens, les jeunes chantent les louanges et les poèmes du Cheikh la nuit du jeudi au vendredi. Les jeunes aventuriers, malgré les soucis financiers et administratifs qu'ils occasionnent aux anciens, apportent une nouvelle dynamique au sein du *dahira,* redonnent un sens à l'activité religieuse quotidienne. Le *dahira* fonctionne également comme un fond de solidarité pour les dépenses exceptionnelles comme le rapatriement des corps des jeunes sénégalais ou encore l'hospitalisation de certains. Face à ces situations de plus en plus courantes, et compte tenu du coût que représente l'accueil de ces jeunes en cette période de récession économique pour les Sénégalais installés à Niamey, la gestion du religieux implique de nouvelles responsabilités et l'État sénégalais est sollicité en plus de la solidarité confrérique. En effet, l'Association des Ressortissants Sénégalais au Niger a alerté l'État sénégalais en 2003, par le biais du nouveau consul, des situations difficiles de plus en plus fréquentes rencontrées par les jeunes migrants au cours de leurs pérégrinations. Elle a sollicité une aide financière et logistique pour assumer cet accueil.

Les *taalibés* de Niamey, agents religieux dans ce petit Touba délocalisé, territoire de transit au croisement des réseaux transfrontaliers de la migration, ont réaménagé l'espace du *dahira* et des rituels en fonction de cette nouvelle situa-

22. Entretien réalisé le 25 septembre 2003 au *dahira* mouride de Niamey.

23. Entretien réalisé le 24 septembre 2003 au *dahira* mouride de Niamey.

24. Discussion avec Diop, le président du *Dahira* mouride, Niamey, le 24 septembre 2003.

tion. Lieu ressource communautaire, le *dahira* devient un moyen d'ancrer sa foi avant le grand départ et de vaincre la peur par la pratique religieuse. Il s'agit de re-symboliser cette aventure pour la rendre supportable. De plus, le *dahira* se voit investi d'une fonction hôtelière, tel un «*dahira*-caravansérail», il permet aux aventuriers fatigués de se reposer, de prier et de reprendre courage avant de poursuivre leur chemin. Il est vrai que cette hospitalité (*téranga* au Sénégal) est bien connue et que les *dahiras* mourides ou les maisons Sérigne Touba en migration fonctionnent sur le même registre. Ce qui est nouveau, ce sont les conditions dans lesquelles se trouvent les migrants. Niamey n'est que le début de la route et le *dahira*, une des dernières «bornes mourides» avant l'Europe. C'est le lieu où il faut prier, se ressourcer et commencer à donner un sens à son exil. Opportunément, les grandes peintures pieuses accrochées aux murs de la cour du *dahira* représentent les scènes de Cheikh Ahmadou Bamba en exil. Le parcours de Cheikh Ahmadou Bamba, comme plus tard celui de sa descendance, est ponctué de miracles. Lors de ses exils, Sérigne Touba pria sur les eaux alors que les colons voulaient l'en empêcher sur le navire qui le menait au Gabon; il réussit également à endormir un lion, que les colons lui avaient envoyé dans sa cellule à Saint-Louis, en lui récitant des prières. Reconstruire le mythe de l'exil dans ce lieu particulier, c'est en quelque sorte repartir symboliquement sur les traces du fondateur du mouridisme et aussi sur celles du prophète Mahomet. Les mourides sont dans l'imitation des actes du prophète via l'imitation de ceux de Cheikh Ahmadou Bamba. L'idéologie de l'exil, faite d'épreuves et de miracles, qui tend vers un retour glorifié, est en cours de fabrication. Ces constructions symboliques particulières émergent au regard des situations migratoires, mais également parce que dans l'islam et, souligné dans le mouridisme, l'exode volontaire ou contraint est une épreuve nécessaire à la réalisation du parcours de *taalibé*. L'exil, pour les musulmans, se construit en référence à celui de Médine qui dura dix ans et qui peut être envisagé comme un moyen de se ressourcer et de s'instruire. L'exil reste toutefois transitoire, sorte d'épreuve temporaire pour renforcer sa foi. Il y a une pensée méritoire derrière l'exil musulman qui est effectivement souvent réinterprétée en ces termes dans le discours que les migrants tiennent sur leur propre migration [Masud, 1990]. Dans le mouridisme, et principalement dans les textes de Cheikh Ahmadou Bamba, l'exil est présenté comme un bienfait. Cheikh Ahmadou Bamba, exilé lui aussi plus de dix ans, a été grandi par ces épreuves et son départ en exil est fêté chaque année, c'est la fête la plus importante dans la confrérie, le grand *magal* de Touba qui réunit des millions de personnes à Touba et dans chaque ville de migration. Dans ce contexte, Ibra Gueye, bijoutier, rappelle aux jeunes que «Cheikh Ahmadou Bamba a toujours poussé ses enfants, ses proches et ses taalibés, à vivre ailleurs, à affronter l'inconnu pour se former et devenir meilleur» [25].

Ainsi à Niamey, le passage des jeunes migrants internationaux relance-t-il et transforme-t-il le *dahira*. Lieu de prière et lieu communautaire pour les anciens

25. Discussion entre anciens et nouveaux *taalibés* au *dahira* mouride de Niamey, le dimanche 21 septembre 2003.

commerçants, il devient aujourd'hui un espace ressource, spirituel et matériel dans la migration, un «*dahira*-caravansérail» sur la route de l'exil. Cette transformation s'observe par les formes de légitimation religieuse mises en œuvre par les *taalibé-s* pour soutenir au mieux ces jeunes, mais également par le travail de ces migrants qui s'investissent au sein du *dahira* comme au sein d'une famille, le temps de leur transit.

Le *dahira* des étudiants mourides au Caire: quel destin pour les étudiants d'Al Azhar?

«Notre présence ici est en relation avec la religion car les gens vont à Al Azhar pour la religion et parce qu'il y a une bourse pour encourager la religion» nous dit S. Mbacké, jeune étudiant mouride d'Al Azhar, arrière petit fils de Sérigne Touba. Le *dahira* des mourides du Caire n'a pas d'implantation précise. Il est composé à 95 % d'étudiants azharistes ou de licenciés d'Al Azhar qui ont choisi de faire un troisième cycle dans une autre université du Caire . Outre les cérémonies importantes qui ont lieu dans des salles prêtées pour l'occasion par les imams des mosquées de quartier, ils se réunissent généralement chez le président du *dahira*, Moustafa MBacké qui habite dans un appartement plutôt chic dans le quartier central de Mouhandissin. C'est d'ailleurs la première question que l'on se pose: comment des étudiants boursiers d'Al Azhar [26] peuvent-ils louer un appartement si luxueux alors que nos premières enquêtes révèlent une forte présence des étudiants africains à la Cité Universitaire d'Al Azhar (cité des *bu'ûth*) et dans les quartiers plus populaires d'Ain chams, de Médinat Nars ou de Doqqi? Quittant la communauté musulmane pluriethnique d'Al Azhar, les étudiants rejoignent souvent des migrants africains déjà établis dans ces quartiers et s'appuient sur leur réseau de relation ou sur leur nom pour partager un appartement. Ce sont souvent des réfugiés originaires du Soudan, du Ghana, de Nigeria et d'Éthiopie, titulaires d'une carte de réfugié leur permettant de louer ces appartements à leur nom et d'en sous-louer des pièces à des migrants. L'histoire de la migration africaine dans ces quartiers sert l'ancrage des étudiants originaires d'Afrique de l'Ouest dans la ville. La plupart des membres du *dahira* que nous avons rencontrés louent des chambres dans ces quartiers et y exercent une activité économique de manière informelle.

Le bureau du *dahira* regroupe les arrières et arrières-arrières petits-fils du fondateur de la confrérie. Dans la lignée des savants et théoriciens musulmans, ils vont étudier à Al Azhar, une université musulmane qui est restée très prestigieuse aux yeux des musulmans originaires d'Afrique de l'Ouest. Les premiers à être venu étudier à au Caire sont des petits-fils de Sérigne Touba en 1966, date d'ouverture de la nouvelle université d'Al Azhar. Espace de transmission de savoir [Zeghal, 1996], mais également une des bornes indispensables qui relient

26. La bourse d'Al Azhar varie entre de 18 et 25 euros mensuels si l'étudiant réside ou non à la cité universitaire.

historiquement les itinéraires de diffusion de l'islam au sein du monde musulman, l'Université Al Azhar s'associe pour tous les musulmans à un lieu mémoire sur la question du savoir islamique. Le *dahira* mouride existe quant à lui depuis 1975 et compte aujourd'hui quatre vint dix *taalibés*. À la différence d'autres *dahiras* dans la migration, il n'y pas d'anciens *taalibés* car le *dahira* se renouvelle avec l'accueil chaque année des nouveaux étudiants. Les autres repartent après leurs études au Sénégal, au Maghreb ou en Europe car leur statut ne leur permet pas de travailler en Égypte. Au Caire, la gestion de l'activité religieuse du *dahira* est confiée principalement aux descendants de Cheikh Ahmadou Bamba. Le lignage traditionnel assure la gestion du *dahira*, les autres n'en sont que membres. Ici, il n'y a apparemment pas de conflit, cette organisation est admise par tous les jeunes mourides azharistes. Autrefois, quelques grands marabouts s'arrêtaient au Caire à l'exemple de Sérigne Mourtada, qui y effectua sa dernière visite en 1989. Le Caire était alors une étape sur la route de l'Europe, mais aujourd'hui les grands *Cheikhs* s'y rendent directement par voie aérienne. Quant à ceux qui vont à La Mecque, ils s'arrêtent parfois au *dahira*. Cependant ici, au milieu des héritiers légitimes de la mémoire mouride, les membres du *dahira* n'ont pas besoin de la même reconnaissance qu'ailleurs. Les étudiants mourides d'Al Azhar se donnent pour mission de faire connaître Cheikh Ahmadou Bamba. Mais dans ce pays à majorité musulmane, la tâche est rude. Le *dahira* se définit comme une structure fondée par les anciens étudiants sénégalais d'Al Azhar, qui propose d'enseigner les fondements de la pensée de Cheikh Ahmadou Bamba. Aujourd'hui, les activités du *dahira* sont surtout socioculturelles, et lors des événements marquants comme les cérémonies mourides, tous les ressortissants ouest-africains présents au Caire sont conviés [27]. À la différence de Niamey ou de Marseille, la ville accueille les étudiants de passage mais jusqu'à des temps plus récent elle n'était pas une ville de transit des migrations subsahariennes. Cependant, tout indique aujourd'hui qu'elle est en phase de le devenir en s'appuyant sur une migration africaine plus ancienne dans la ville, celle des Soudanais et des Éthiopiens.

La problématique du *dahira* du Caire paraît à première vue différente des deux autres. Le *dahira* installé dans la capitale égyptienne ressemble à une émanation de la hiérarchie mouride, une «élite musulmane» sénégalaise étudiante à l'étranger. Pourtant comme tous les autres étudiants africains rencontrés au Caire [28], les étudiants mourides recherchent souvent un visa pour les pays du Nord. Loin de la vision romantique qui associe les voyages des étudiants musulmans africains à une quête historique et bénéfique du savoir au sein des grands centres d'enseignements de l'Islam dans les pays arabes, la réalité à Al Azhar est plus proche des migrations économiques observées sur d'autres territoires, même si l'appartenance à Al Azhar reste plus prestigieuse. Sur le chemin de

27. On estimait en 2004 à près de 3000, les étudiants africains inscrits à la seule Université d'Al Azhar. À ce nombre, il faut ajouter les Africains travaillant dans les organisations internationales, les consulats et les ambassades.

28. Premier terrain réalisé en novembre 2004.

leurs ancêtres, qui circulaient entre les différents centres religieux d'Afrique pour parfaire leur connaissance islamique avec la bénédiction de leur communauté, ces musulmans que l'on qualifie hâtivement d'élite musulmane ne sont ni plus ni moins dans la majorité des cas, que des jeunes désirant quitter leur pays et tenter leur chance plus au Nord. Une inscription à Al Azhar combinée à une petite bourse peut offrir cette possibilité de «sortir» [29] de chez soi. Sous le «vernis» d'Al Azhar se devinent les mêmes interrogations, les mêmes craintes et la même inventivité que peuvent connaître tous les migrants africains. Ces lieux d'enseignement religieux où sont formées les élites musulmanes pourraient donc également être à l'origine de carrières migratoires ou, *a minima*, le support de stratégies migratoires. Ces recherches engagées à l'Université Al Azhar au Caire, et auprès du *dahira* mouride, permettent de mieux comprendre la manière dont certains étudiants vont mobiliser leurs ressources religieuses pour construire leur parcours migratoire à travers un «projet éducatif». C'est en ce sens que le *dahira* mouride du Caire n'est peut être pas si différent des autres. Certes, il s'agit d'un *dahira* étudiant, mais les jeunes qui y participent veulent souvent rentabiliser leur séjour au Caire et continuer leur route. Une fois les présentations formelles passées, les discours sur l'ascendance religieuse de leur parcours, les membres du *dahira* évoquent leur itinéraire et leur désir de se rendre en France, à Genève ou dans une université européenne. Ces étudiants mourides, sur le modèle des entrepreneurs religieux transnationaux que sont quelques grands *cheikhs* mourides qui franchissent les frontières pour rejoindre leurs disciples et conclure des affaires, vont apprendre à circuler et à mobiliser des ressources autant traditionnelles que juridiques. Si la majorité formule sa présence au Caire comme une étape vers l'Europe, d'autres désirent rentrer au Sénégal après leurs études, afin d'enseigner dans les instituts Al Azhar [30], établissements où ils ont été eux-mêmes formés au Sénégal.

Comment comparer la situation des étudiants au Caire aujourd'hui à celle des fils de Cheikhs mourides et autres étudiants mourides venus en Europe et aux États-Unis dans les années 80, dans l'idée de diffuser le message de Cheikh Ahmadou Bamba? V. Ebin rappelle le cas de Mustafa Mbacké, fils de Gainde Fatma, missionnaire arrivé à New York en 1981 pour créer une école mouride, qui rencontra très vite un public afro-américain [Ebin, 1993]. Les études en France [Diop, 1990] présentent également le cas des étudiants mourides, souvent initiateurs des premiers *dahiras* étudiants dans les universités dakaroises, qui en France se mobilisent pour faire connaître la pensée de Cheikh Ahmadou Bamba, pour convertir et prendre place auprès de la communauté musulmane [31]. Si les fils de *Cheikh-s* mourides et leur enseignement sont plutôt bien accueillis par la

29. «Sortir» est le terme employé par ces jeunes migrants francophones.

30. Ces Instituts destinés à l'enseignement de l'Islam et du mouridisme, ont été fondé par Sérigne Mourtada Mbacké, fils de Cheikh Ahmadou Bamba, grand marabout des migrants, décédé en 2004. Il existe plus de 300 instituts Al Azhar à travers le monde dont la majorité est au Sénégal.

31. En référence aux membres du MIME: Mouvement International des mourides en Europe, initiateurs de la revue Ndigël.

communauté mouride migrante, et encore avec certaines limites [Ebin, 1990], les étudiants eux n'ont pas trouvé l'écho souhaité auprès des migrants commerçants en France [Bava, 2004]. La comparaison s'arrête donc là, le *dahira* mouride du Caire est rattaché à une longue et prestigieuse histoire religieuse, il est en terre musulmane et accueille les fils de la hiérarchie confrérique. Les étudiants mobilisent cette symbolique glorieuse mais sont avant tout confrontés à la réalité et à la dureté de la migration. Qualifiés «d'élite musulmane», ni parmi les plus pauvres, ni parmi les notables, ces étudiants sont aujourd'hui les figures intermédiaires de la migration.

Conclusion: l'espace religieux comme support à la question migratoire

À Marseille, à Niamey ou au Caire, les dispositifs rituels du mouridisme se sont exportés, se sont délocalisés. Ils ont dû être réinventés pour s'adapter au mieux à leur fonction de «dispositif religieux migrant». Chaque nouvelle situation migratoire suppose une gestion particulière du religieux et une adaptation intelligente qui permet d'entrelacer la mémoire mouride à la mémoire et au présent de ces migrations. Il n'y a pas d'un côté un mouridisme pur, traditionnel et de l'autre un mouridisme «bricolé» de la migration mais plutôt une recette religieuse combinant les ingrédients des sociétés locales traversées, combinaisons qui, en retour, transforment le mouridisme actuel. Les symboles même, comme l'exil, le travail, la légitimité religieuse entre autres, sont réinterprétés dans la migration et investis de sens nouveaux. Les mourides dans la migration ne rentrent pas en conflit avec les tenants de la hiérarchie religieuse mais n'hésitent pas à les questionner sur leurs projets, sur leurs doutes et leur situation dans le pays d'accueil. En prônant une adaptation en douceur, ils «manient subtilement la continuité et la discontinuité en matière de changement culturel» [Mary, 2000, p. 33] tant dans la gestion de symboles que dans la gestion de l'espace religieux. De la sorte, il est juste d'envisager ces espaces religieux comme des nouveaux sites de productions religieuses qui fonctionnent sans que la hiérarchie religieuse de Touba ne se sente spoliée. Au-delà du symbolisme dont on voit les représentations les plus évidentes, c'est tout un mode de gestion qui s'adapte: dans ces *dahiras*, la question migratoire est au cœur du dialogue religieux. Il faut souligner l'adaptation du matériel symbolique mouride dans ces nouveaux contextes: un matériel qui appuie l'importance de l'exil et permet aux non-mourides de rejoindre facilement la confrérie, comme c'est le cas à Niamey; alors qu'à Marseille ou à New York les propos seront recentrés autour de la doctrine du travail, réputée chez les mourides, qui tend d'ailleurs à se transformer en une véritable doctrine de l'argent. À Marseille, ces négociations, ces conflits n'en montrent pas moins la constitution et la légitimation d'un "entre-deux" religieux s'appuyant sur des événements particuliers comme les visites des *cheikhs* mourides ou le grand *magal* de Touba. Au *dahira* mouride de Niamey, l'ascétisme, le respect et l'appréhension de l'exil sont les bases de l'enseignement quotidien. Au Caire, les jeunes «élites musulmanes», étudiants d'Al Azhar, endossent la

posture du croyant en quête de connaissance mais n'en utilisent pas moins le *dahira* comme un lieu ressource dans la migration et comme un tremplin pour partir plus au Nord.

Ces variations autour de trois *dahiras* montrent que le savoir et l'expérience religieuse sont des compétences mobilisables dans toutes les migrations sénégalaises, que ce soit pour les premiers commerçants installés à Marseille, pour les migrants pauvres issus de milieux ruraux en route vers le Sahara, à Niamey, ou encore pour ces nouveaux migrants, plus instruits, issus de milieux sociaux plus favorisés, eux aussi à la recherche d'une vie meilleure.

BIBLIOGRAPHIE

BA C.A. [1995], «Un exemple d'essoufflement de l'immigration sénégalaise: les Sénégalais au Cameroun», in *Mondes en développement: Dynamiques migratoires et recompositions sociales en Afrique de L'Ouest*, n° coordonné par S. Bredeloup, t. 23, p. 31-44.

BAVA S., GUEYE C. [2001], «Le grand magal de Touba. Exil prophétique, migration et pèlerinage au sein du mouridisme», *Social Compass*, vol. 48, n° 3, p. 421-438.

BAVA S. [2002a], *Routes migratoires et itinéraires religieux. Des pratiques religieuses des migrants sénégalais mourides entre Marseille et Touba*, thèse de doctorat, EHESS, Marseille, 481 p.

BAVA S. [2002b], «Entre Touba et Marseille: le mouride migrant et la société locale», in M.C. Diop (dir.), *La société Sénégalaise entre le local et le global*, Paris, Karthala, p. 579-594.

BAVA S. [2004], «Le dahira urbain. Lieu de pouvoir du mouridisme», in *Les annales de la recherche urbaine*, n° 96: *Urbanités et liens religieux*, p. 135-143.

BERTONCELLO B., BREDELOUP S. [2004], «Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures», *Autrement*, 170 p.

BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A. [2000], «L'enjeu de la question des compétences des citadins», in *L'homme et la société «Compétences pour résister»*, Paris, L'Harmattan, p. 65-86.

CRUISE O'BRIEN D. [1988], «Charisma comes to town. Mouride Urbanization 1945-1986», in D. Cruise O'Brien, C. Coulon (éd.), *Charisma and brotherhood in African Islam*, Oxford, Clarendon Press, 223 p.

COPANS J. [1980], *Les marabouts de l'arachide*, Le Sycomore (1988 chez l'Harmattan), 280 p.

COULON C., Cruise O'Brien D. (éd.) [1986], *Charisma and broherhood in African Islam*, Oxford, Clarendon Press, p. 135-155.

DIOP A.B. [1985], *La Société wolof. Tradition et changement*, Paris, Karthala, 262 p.

DIOP M. [1990], «Le mouvement associatif négro-africain en France», *Hommes&Migrations*, n° 1132, p. 15-20.

DIOP M.C. [1980], *la confrérie mouride: organisation politique et mode d'implantation urbaine*, thèse de troisième cycle, Université de Lyon.

DIOP M.C. [1990], «L'émigration murid en Europe», *Hommes&Migrations*, n° 1132, p. 21-31.

DIOUF M. [2000], «Commerce et cosmopolitisme. Le cas des diasporas mourides du Sénégal», *Bulletin du Codesria*, n° 1, p. 20-29.

EBIN V. [1990], «Commerçants et missionnaires: une confrérie musulmane sénégalaise à New York», *Hommes&Migrations*, n° 1132, p. 25-31.

EBIN V. [1993], «Les commerçants mourides à Marseille et à New York. Regards sur les stratégies d'implantation», in E. Grégoire, P. Labazée (éd.), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala-Orstom, p. 101-123.

EBIN V. [1996], «Making Room versus Creating Space: The construction of Spatial Categories by itinerants Mourides Traders», in B. Daly Metcalf (éd.), *Making Muslim Space.In North America and Europe*, University of California Press, p. 92-109.

GUEYE C. [2002], Touba. *La capitale des mourides*, ENDA/KARTHALA/IRD, 523 p.

HALBWACHS M. [1941], *La topographie légendaire des évangiles en terre sainte*, Paris, PUF, 1971, 174 p.

KANE O., TRIAUD J.-L. (éd.) [1998], *Islam et islamismes au sud du Sahara*, Paris, IREMAM-Karthala-MSH, 330 p.

KEPEL G. [1987], *Les banlieues de l'islam. Naissance d'une religion en France*, Paris, Le Seuil, 429 p.

MANCHUELLE F. [2004], *Les diasporas des travailleurs Soninké. 1848-1960*, Paris, Karthala, 352 p.

MARY A. [2000], *Le bricolage Africain des héros chrétiens*, Paris, Le Cerf, 224 p.

MASUD M.K. [1990], «The obligation to migrate of hijra in islamic law», *Muslim Travellers. Pilgrinage, Migration, and the Religious Imagination*, in F. Dale Eickelman, James Piscatori (éd.), Routledge, p. 29-49.

ROBERTS A.F., NOOTER ROBERTS M. [1998], «L'aura d'Amadou Bamba. Photographie et fabulation dans le Sénégal urbain», *Anthropologie et Sociétés*, vol. 22, n° 1, p. 15-40.

RICCIO B. [2000], «Spazi transnationali: esperienze senegalesi», *Afriche e orienti*, n° 3/4, Bologna, p. 16-25.

ROULLEAU-BERGER L. [1995], «La ville en friche: précarités, socialisations et compétences», *Futur Antérieur*, n° 3, p. 103-113.

SCHMIDT DI FRIDBERG O. [1994], *Islam, solidarietà e lavoro. I muridi senegalesi in Italia*, Torino, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, 225 p.

SALEM G. [1981], *De Dakar à Paris, des diasporas d'artisans et de commerçants. Étude socio-géographique du commerce sénégalais en France*, thèse de doctorat de troisième cycle, EHESS.

TALL M. [1995], «Les investissements immobiliers des émigrants sénégalais», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 10, n° 3, p. 137-151.

ZEGHAL M. [1996], *Gardiens de l'Islam. Les oulémas d'Al Azhar dans l'Égypte contemporaine*, Paris, Presses de Sciences-Po, 381 p.

Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya [1] s'arrêtent à Tripoli

*Sylvie Bredeloup *, Mahamadou Zongo ***

> *Nous sommes l'ancre qui rouille en vain dans le cœur des riches. Et nous allons échouer dans vos têtes jusqu'à ce qu'elles acceptent de nous accueillir, sans nous demander si nous sommes solvables, sans vérifier si nous sommes corvéables à merci, en se fondant seulement sur notre commune appartenance à l'espèce humaine.*
>
> Salim Jay [2]

Depuis que l'Italie s'est alignée sur ses voisins européens en fermant ses frontières aux étrangers «extra-communautaires» et que la Côte d'Ivoire est passée à la chasse active des étrangers de la CEDEAO installés sur son territoire, à l'instar d'autres ressortissants subsahariens, les Burkinabè sont de plus en plus nombreux à s'intéresser aux possibilités qu'offre la Libye, ce pays pétrolier dirigé par un des chantres les plus convaincus de l'Union africaine qui est en voie de devenir une nouvelle porte d'entrée vers l'Europe du Sud pour les candidats à l'immigration. Si les relations entre la Jamahiriyya arabe libyenne socialiste et le Burkina Faso ont varié à mesure que les dirigeants burkinabè se sont succédé au pouvoir [Maïga, 1986] et que, plus globalement, la coopération arabo-africaine s'est transformée [Charbel, 1989], elles sont néanmoins demeurées excellentes sur la longue durée. Aujourd'hui, les liens privilégiés qu'entretient Mouammar Kadhafi avec son homologue burkinabè n'ont de secret pour personne: Blaise Compaore appuie largement la politique africaine du premier et est considéré, à juste titre, comme l'un des piliers de la construction de l'Union africaine [3].

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

** Sociologue, Département de Sociologie, Université de Ouagadougou, zongomahamadou@yahoo.fr.

1. La Libye a été rebaptisée officiellement «Jamahiriyya arabe libyenne socialiste» ou grande Jamahiriyya par M. Kadhafi. La petite Jamahiriyya est le nom donné au Burkina Faso par ceux qui ironisent sur la forte complicité nouée entre Blaise Compaore, le président burkinabè et son homologue libyen.

2. *Tu ne traverseras pas le détroit*, 2001, Paris, Mille et une nuits.

3. Le Burkina Faso fait partie avec la Libye, le Tchad, le Niger et le Mali des pays fondateurs du CEN-SAD, ce regroupement régional prônant notamment la circulation des biens et des personnes entre les États membres.

Reste que le décalage est saisissant entre d'une part, les discours politiques prônant la fraternité africaine, l'ouverture à une main-d'œuvre subsaharienne et, d'autre part, l'hostilité récurrente des hôtes libyens et les accords passés avec les pays européens, lesquels débouchent sur des emprisonnements et des expulsions. Cette tension s'est exacerbée encore davantage une fois levés l'embargo onusien en 1999 et les sanctions de l'Union européenne concernant notamment, en octobre 2004, l'interdiction de livraison d'armes. Dans ce nouveau contexte où, en échange d'une reprise des relations diplomatiques et commerciales avec l'Europe, le gouvernement de Kadhafi accepte de jouer le rôle de «sentinelle avancée» pour les pays de l'Union européenne principalement préoccupés par la défense de leur «forteresse» nouvellement élargie, quelle place occupent désormais les migrants africains, et plus particulièrement les Burkinabè [4]? De quelle latitude disposent-ils pour mettre à exécution leur projet migratoire? Quelles peuvent-être, à présent, les modalités de leur insertion professionnelle et résidentielle dans les villes libyennes? Dans quelle mesure cette nouvelle conjoncture influence-t-elle leurs relations avec la population locale? Enfin, quelles sont les retombées au Burkina Faso à la fois de ces migrations et de ce changement de «politique migratoire» conduit aussi bien en Libye qu'en Europe?

De l'ambiguïté et de la construction de la politique migratoire libyenne

À la suite des attentats de Lockerbie contre un Boeing américain (1988) et d'un DC10 d'une compagnie française au-dessus du Ténéré (1989), des sanctions commerciales ont été imposées à la fois par les États-Unis et l'Union européenne en sus de l'embargo aérien de l'ONU en 1992. Le régime libyen a dû affronter une crise économique sans précédent, connaissant une inflation très forte assortie d'une dévaluation du dinar. Dans ce contexte tendu où le pays a notablement perdu de son attractivité pour les travailleurs maghrébins, le «guide» de la révolution libyenne a prospecté de nouveaux alliés sur le continent. Pour contrer l'embargo et sortir de son isolement forcé, il s'est efforcé de mobiliser les peuples autour de l'idée d'«Union africaine». Il est ainsi à l'origine de la création et du financement de la communauté des États sahélo-sahariens

4. 13 récits de vie ont été recueillis, en février 2005, auprès de migrants burkinabè installés à Sebha et à Tripoli, sur leurs lieux professionnels, résidentiels et dans les espaces publics. Ceux-là ont été contactés selon des modalités différentes de manière à rendre compte de l'hétérogénéité de ces populations à la fois au plan de leurs projets migratoires et de leur ancienneté d'installation en Libye. Ces biographies rétrospectives ont été complétées par des entretiens (20) réalisés à Ouagadougou en septembre 2004 et octobre 2005 auprès de migrants, de retour provisoire ou définitif au Burkina, conservant cette même volonté de repérer la diversité des parcours. En Libye, les Burkinabè ont été interrogés au même titre que d'autres migrants africains (une soixantaine) de façon à mieux pouvoir situer leurs trajectoires respectives. Il nous semblait nécessaire d'aborder les situations migratoires à partir d'une mise en comparaison [Green, 2002]. Après avoir comparé au milieu des années 1990, les pratiques de migrants burkinabè et sénégalais, installés en Côte d'Ivoire [Blion, Bredeloup, 1997] et en Italie [Schmidt di Friedberg, 1995], il semblait intéressant de mettre en perspective les pratiques de migrants provenant d'horizons différents et installés dans le même lieu d'immigration en Libye. La prise en compte de la conjoncture économique et politique au moment de l'installation des migrants permet de nuancer des explications culturalistes et de relativiser l'importance du bagage importé.

(COMESSA) en 1998, cette organisation sous-régionale destinée à activer les échanges universitaires et commerciaux entre la Libye et les pays d'Afrique subsaharienne. Des accords de libre circulation et de libre échange ont été signés entre les États membres [5] et la Libye a procédé à la suppression du visa de travail pour les Africains souhaitant s'installer sur son territoire.

Mais, si la Libye est un vaste pays peu peuplé, dont les besoins en main-d'œuvre ont toujours été importants, son gouvernement alterne depuis longtemps entre une politique d'ouverture et de fermeture, au gré de ses intérêts géopolitiques. Les expulsions massives ou les reconductions à la frontière organisées notamment en 1995 à l'encontre de milliers de Palestiniens puis de Soudanais, victimes de la dégradation des relations diplomatiques entre les États ont conduit le dirigeant libyen à attirer de nouveaux migrants pour compenser le départ de ceux qui venaient d'être refoulés [Pliez, 2004a]. Et s'en est suivie une intense activité diplomatique sur le continent africain, au-delà des zones frontalières; Kadhafi multipliant à l'envi ses discours panafricanistes enflammés – «Je me suis endormi à côté de quatre millions de Libyens, je me suis réveillé à côté de quatre cents millions d'Africains» – destinés à justifier la création du CEN-SAD. C'est alors que les contrôles aux frontières se relâchèrent sérieusement et ostensiblement.

Immigré, clandestin, terroriste: une confusion des genres en voie de disparition?

Au nom de l'unité africaine, pendant plusieurs années, les ressortissants de l'Afrique subsaharienne ont pu ainsi s'installer sur le territoire libyen sans que le visa ou la carte de séjour soient exigés. Ce qui ne veut pas dire que ces documents n'existaient pas. Des visas de visite pouvaient être accordés pour un mois, renouvelables deux autres mois [Grégoire, 2004]. Ibrahima [6], qui est arrivé en Libye en 1986 et qui travaille actuellement dans une usine de fabrication de boissons, explique qu'il a pu obtenir une carte de séjour grâce à des relations (à renouveler chaque année) ainsi qu'un contrat de travail. Mais, les conditions d'entrée et de séjour des étrangers en Libye n'étaient pas véritablement réglementées aux frontières. Les autorités exigeaient seulement un certificat médical rebaptisé «ticket sanitaire» par les migrants subsahariens. Ce document pouvait être obtenu sans difficulté à l'hôpital sitôt leur arrivée, même «clandestine» dans le pays. Certains juristes ont parlé d'un «vide juridique» pour qualifier la politique migratoire libyenne [Perrin, 2005]. Et cette absence de règles établissant les modalités ainsi que les conséquences de l'illégalité a conduit à moult reprises à un traitement arbitraire des situations [7]. La notion d'«étrangers en situation irrégulière» semble être convoquée par les autorités

5. La COMESSA s'est transformée en CEN-SAD, communauté qui regroupe actuellement 23 États africains.

6. Entretien à Sebha, le 4.02.2005.

7. Rappelons que la Libye est le seul pays du Maghreb à ne pas avoir signé la convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés et que le HCR ne dispose pas d'un statut officiel lui permettant d'assurer son rôle de protection à l'endroit des réfugiés même s'il a une représentation à Tripoli (Entretien à Tripoli avec le responsable du HCR, le 10.02.2005).

libyennes dès lors qu'il s'agit de cautionner une expulsion ou un acte xénophobe. C'est ainsi qu'à l'occasion du refoulement de 2000, le gouvernement a évoqué la présence «d'individus entrés illégalement en Libye» et expliqué que sur plus de deux millions et demi d'Africains habitant en Libye, 1700 seulement disposaient de cartes d'identité (*AFP*, le 1.11.2000). De la même manière, en juin 2003, à l'occasion de la visite d'amitié du président burkinabè à Syrte, le colonel Kadhafi rappelait que les expulsions massives de 2000 concernaient des étrangers en situation illégale: «Je suis vraiment désolé pour ce qui s'est passé. Mais il faut savoir que ce n'étaient pas des actes qui étaient spécialement dirigés contre les Burkinabè. Il y avait beaucoup de sans-papiers de toute origine et ça a touché par exemple un million d'Égyptiens qui étaient ici en Libye. Cela dit, il faut reconnaître que ce sont des gens qui sont entrés ici illégalement, sans papiers, sans travail, sans contrats et c'est ce qui a poussé certains de nos compatriotes à réagir comme on l'a vu...» [8]. Les dernières expulsions d'octobre 2004 de milliers d'Africains ont été également organisées au prétexte que ces derniers n'avaient pas de titre de séjour valable sur le territoire libyen. Un migrant burkinabè, expulsé de Libye depuis notre rencontre en février 2005, faisait remarquer: «Ils nous demandent des papiers sans créer les conditions qui puissent nous permettre de les établir sur place en Libye... ils demandent le visa mais pour l'obtenir il faut aller à Ouaga et on n'a pas l'argent du billet d'avion pour aller là-bas... Alors qu'est-ce qu'on peut faire?» [9].

Incomplète et soumise à la conjoncture géopolitique et économique, la législation libyenne en matière d'immigration est en voie de structuration depuis la suspension de l'embargo et les négociations conduites par Kadhafi dans le cadre du «5 + 5» avec ses partenaires européens et maghrébins; elle devrait déboucher sur une véritable politique migratoire (Pliez, 2004b). Dès février 2004, alors que la pression européenne s'intensifie à l'endroit des «pays de transit» lesquels sont invités à devenir des «pays tiers sûrs», par effets d'entraînement, Tripoli durcit sa position à l'égard des ressortissants subsahariens, promulguant des lois plus restrictives et opérant des contrôles plus drastiques.

> *The General People's Congress approved laws to restrict immigration and to expatriate African and other migrants who live in Libya but have no steady jobs. In addition, foreign workers including Sudanese are required to obtain a health certificate, showing they have passed successfully a series of clinical health tests, including HIV10. The certificate must be renewed every six months for restaurant workers and every year for others... Failing the test risks forfeits of identity papers, prisons and deportation. A health certificate and proper identity papers are required of any migrant worker* [Couteaudier *et alii*, 2005].

Selon les autorités burkinabè [10], depuis l'automne 2004, pour être en règle, les ressortissants désirant s'installer en terre libyenne doivent faire viser leur passeport auprès de l'ambassade de Libye à Ouagadougou puis se faire établir un contrat de travail auprès d'un employeur libyen à partir du Burkina et, enfin, se

8. *L'Observateur Paalga*, 16.06.2003.

9. Entretien à Sebha avec Idrissa, le 3.02.2005.

10. Entretien à Tripoli avec le 1er secrétaire de l'Ambassade du Burkina Faso, le 11.02.2005.

faire enregistrer au niveau de l'administration libyenne. L'ambassade du Mali à Tripoli a également confirmé l'obligation d'une carte de séjour depuis la fin 2004 pour les ressortissants ouest-africains sans être, pour autant, en mesure de se référer à un dispositif juridique particulier [11]. En juillet 2004, les 26 ambassades africaines présentes à Tripoli ont été informées du projet de rapatrier dans leurs pays respectifs tous ceux qui étaient entrés illégalement sur le territoire libyen. Or la majorité des migrants africains sont arrivés en Libye librement, au titre des accords de circulation du CENSAD mais aussi, clandestinement, c'est-à-dire en traversant les frontières terrestres à l'insu des autorités douanières.

Le mois suivant alors que la procédure d'expulsion était amorcée, reprenant à son compte la rhétorique agitée par les autorités italiennes sur l'invasion et la criminalité des migrants africains traversant le canal de Sicile [12], le ministre libyen des affaires étrangères évoquait de son côté «l'invasion» des immigrés: «Ils sont plus d'un million. S'ils restent encore dix ou quinze ans, la Libye nesera plus la même. Dans certains quartiers, ils imposent leur loi... On ne sait plus s'ils viennent vivre et travailler ou si ce sont des terroristes» [13]. Si les discours européen et libyen s'accordent sur la menace que représentent les migrants, nouveaux envahisseurs des temps modernes, ils divergent sur un point: les migrants ne peuvent être tout à la fois des milliers à se fixer en Libye et des milliers à traverser la Méditerranée... Une fois de plus en Libye, ceux qui avaient été accueillis à bras ouverts en période d'embargo, deviennent *persona non grata* dès lors que la stratégie politique du guide de la révolution le commande et sans qu'aucune véritable législation entérine cette décision. Aujourd'hui, M. Kadhafi est disposé à soutenir l'Europe dans sa démarche sécuritaire en échange d'une relance des accords commerciaux et s'appuie notamment sur l'Italie pour organiser le rapatriement des migrants africains dans leurs pays d'origine. La situation s'est donc encore durcie pour les Africains subsahariens installés en Libye, sans que les ONG nationales ou les organismes internationaux en charge de la protection des migrants interviennent rapidement: «Depuis quatre mois [octobre 2004] il y a de plus en plus de rafles. Et ceux qui sont emprisonnés ne peuvent plus être libérés comme avant en échange d'arrangements. Avant ils étaient rejetés dans le désert mais depuis que le Niger a passé des accords avec la Libye, seuls les Nigériens peuvent regagner leur pays par la route. Les autres, ils doivent attendre d'être rapatriés volontaires» [14]. En même temps que la Libye, supportée financièrement par l'Italie [15], expulsait par cargos

11. Entretien à Tripoli avec le 1er conseiller de l'Ambassade du Mali, le 9.02.2005.

12. En juillet 2004, l'association Cap Anamur, qui avait procédé au sauvetage de migrants en péril dans le canal de Sicile au titre de l'«urgence humanitaire», a été accusée d'organisation criminelle par les autorités italiennes. Quant aux rescapés qui ont sollicité le statut de réfugié, ils ont été considérés comme des terroristes potentiels.

13. Dans un entretien à *la Stampa* rapporté par *Le Monde*, le 11 août 2004.

14. Entretien à Sebha avec le représentant de l'Association des Ressortissants Burkinabè de Libye, le 2.02.2005.

15. Selon des sources officielles, l'Italie a financé à partir de Tripoli le rapatriement de 5600 Africains entre juillet 2003 et novembre 2004 dont 1800 Nigérians, 1650 Ghanéens, 1600 Égyptiens et 360 Maliens.

des milliers d'Africains avec parmi eux des individus reconnus comme réfugiés par le HCR [16], un pont aérien était organisé à partir de Lampedusa assurant l'évacuation sur Tripoli de centaines d'autres ressortissants africains sans non plus leur garantir une protection internationale.

Photo 1 – Afriqiyah, la compagnie aérienne lybienne, Tripoli (O. Pliez, 2005)

Une fois les dispositifs juridiques mis en lumière, à quoi ressemble, en définitive, la migration burkinabè en Libye sachant qu'elle s'est construite sur 25 ans et qu'elle est à la fois le reflet de la recomposition des relations diplomatiques entre l'Europe et les pays du Maghreb, entre la Libye et l'Afrique noire mais aussi des turbulences politiques qui se jouent encore plus au Sud, du côté notamment de la Côte d'Ivoire.

16. Le HCR a dénoncé en octobre 2004 (Entretien, *op. cit.*) puis en mars 2005 le renvoi de 180 personnes dans leur pays, expulsées de Tripoli vers l'Érythrée pour les premières, refoulées de Lampedusa vers Tripoli pour les secondes. Certains de ces migrants africains auraient dû pouvoir bénéficier du statut de «réfugié». Le HCR soulignait le 17 mars 2005 que la Libye «ne saurait être considérée comme une terre d'asile sûre».

Libye: une direction nouvelle ou un épiphénomène?

L'université de Tripoli: un lieu d'études pour des étudiants musulmans

À l'instar d'autres États arabes, la Libye du colonel Kadhafi a utilisé l'islam et la promotion de la culture arabo-islamique dans la perspective d'un rapprochement avec les pays d'Afrique subsaharienne; la religion musulmane devenant un puissant moyen d'expression de résistance dirigée à l'endroit du capitalisme et de la corruption occidentaux. Non seulement elle a développé un enseignement arabisé en Afrique, finançant l'installation de *medersas*, de centres culturels islamiques ou encore la diffusion d'émissions religieuses sur les ondes nationales et fournissant le personnel enseignant nécessaire [Cisse, 1990]. Mais encore, elle a attribué des bourses aux étudiants africains désirant approfondir leur formation en théologie et en droit islamique sur le sol libyen. À la fin des années 1970, plus de 800 étudiants ressortissants de l'Afrique subsaharienne avaient pu bénéficier de ce soutien [Otayek, 1977]. Aujourd'hui, ils ne sont plus qu'une soixantaine. Les premiers étudiants voltaïques sont arrivés à Tripoli durant cette période. Longtemps perçue comme un bastion de l'animisme et du christianisme, l'ancienne Haute-Volta a connu sur son territoire une évolution sensible de l'islam; elle a renforcé progressivement ses relations avec l'Égypte, la Libye, l'Algérie, la Tunisie, le Soudan, l'Arabie Saoudite et le Koweit, pays qui entendaient bien faire œuvre missionnaire en jetant les bases d'un développement ultérieur de religion musulmane dans ce pays africain alors fortement christianisé.

Au milieu des années 1980, des liens entre la révolution sankhariste et la Jamahiriyya socialiste se tissent. Dans le même temps que l'Ambassade du Burkina est installée à Tripoli, des accords de coopération culturelle entre les deux pays permettent à une quarantaine de lycéens et d'étudiants de répondre à l'appel islamique. Ayant fréquenté les écoles franco-arabes de Bobo Dioulasso ou de Ouagadougou, ces derniers pour l'essentiel *Mossi ou Dioula* viennent poursuivre, en tant que boursiers, leur cursus théologique à Benghazi, Al Beyda et Tripoli à la faculté *Daawa Islamiya*. Quelques-uns ont complété sur place cette formation initiale par un cursus d'agronome ou de médecine avant de rentrer au pays, les mêmes ou d'autres occupent aujourd'hui des postes importants au Burkina. L'un notamment est directeur de l'école centrale de la communauté musulmane de Ouagadougou. Plus rares encore sont ceux à être restés en Libye, intégrant les ambassades africaines ou les instances régionales en tant qu'interprètes et traducteurs [17]. D'autres enfin, qui avaient étudié l'Islam en Libye mais aussi en Syrie, en Arabie Saoudite ou au Koweït, ont décidé de poursuivre leur route vers l'Italie où ils ont été repérés dans les plantations de tomates à la fin des années 1980 [18].

17. Entretiens à Tripoli avec deux interprètes (ayant des liens de parenté) les 7 et 8 février 2005.

18. Information communiquée par le Premier conseiller de l'Ambassade du Burkina Faso à Abidjan lors d'un entretien réalisé par R. Blion en août 1993.

Tripoli et ses environs en 1985 : une aubaine ou une prison pour des travailleurs migrants à la recherche d'une mobilité professionnelle ?

Mais au milieu des années 1980, les travailleurs burkinabè sont quelques-uns à entrevoir l'intérêt financier qu'il y a à s'installer, pour un temps, en Libye. Durant les années 1970, les revenus pétroliers ont augmenté de manière spectaculaire transformant fondamentalement la société libyenne, déclenchant une sédentarisation des nomades, un exode rural massif ainsi qu'une importante migration interurbaine. À l'instar d'autres ressortissants d'Afrique subsaharienne, des Burkinabè – *mossi* et *dioula* comme leurs compatriotes étudiants – viennent s'enrichir sur les sites pétroliers. Fréjus explique comment il a préféré travailler pour la compagnie Total à Tripoli gagnant 300 dollars par mois, nourri et logé, sous l'œil avisé d'un patron français plutôt que de poursuivre la route «... Il y a des gens qui vont de Libye en Italie; c'est 1000 dollars par tête. Les Libyens organisent, ils donnent un bateau..., les gens voyagent sans rien, sans colis. Beaucoup meurent. Je n'ai pas voulu...» [19]. D'autres encore, partis aussi à l'«aventure» sans bagage solide, profitent de la croissance spectaculaire du pays pour asseoir leur position en Libye ou pour se former. Mais la récession pétrolière tout comme le conflit avec le Tchad ont rendu parfois leur installation délicate et précaire comme nous le faisait remarquer Daouda, actuellement bien installé en Libye, carte de séjour en poche: «J'ai fait la route, je suis un aventurier. Quand je suis arrivé en Libye c'était difficile car il y avait un conflit avec le Tchad alors à l'époque c'était pas bon d'être Noir; Il fallait vivre caché... Mais dans les garages où j'ai travaillé, les patrons libyens cachaient leurs employés noirs quand il y avait des contrôles de police» [20].

Oumarou quant à lui, fait partie de ces migrants qui après avoir passé plus de vingt ans en Libye compte y retourner cette fois-ci dans l'intention de poursuivre la route vers l'Italie. Son itinéraire relève en quelque sorte du contre-exemple ou à tout le moins donne à voir la complexité des comportements ou «carrières» migratoires et renseigne sur la redéfinition permanente du projet migratoire. Alors qu'il était bien installé en Libye, il repart au pays pour y réinvestir. Mais à peine trois ans plus tard, alors qu'il a ouvert une boutique et un «célibaterium» [21] dans la capitale burkinabè, qu'il enseigne dans une école de la place et qu'il s'apprête à ouvrir une école franco-arabe dans son village d'origine, il compte tenter sa chance en Italie, laissant derrière lui deux femmes et six enfants. «Quand j'étais en Libye, je voulais partir en Europe, précisément en Italie, pour travailler dans les champs de tomates mais la crise est venue mettre fin à cela... Je compte repartir dans six mois en Libye pour chercher de l'argent et essayer de continuer en Europe» [22].

Son parcours est aussi l'illustration de la manière dont le migrant peut se jouer des statuts, cumuler des fonctions, accumuler des expériences, transcen-

19. Entretien à Ouagadougou avec Fréjus, le 13.09.2005.

20. Entretien à Sebha avec Daouda, le 6.02.2005.

21. Logement pour célibataires.

22. Entretien à Ouagadougou avec Oumarou, le 7.10.2005.

dant les frontières sociales, politiques et culturelles édictées par d'autres. Loin d'être la victime de la société d'accueil, il devient alors acteur déployant à plein son énergie. Parti dès 1978 en Libye, il s'est mis sur les rangs des «rapatriés volontaires» en 2002 pour rentrer au pays, sans avoir essuyer d'agressions particulières.

> Avant mon départ, j'étais à l'époque commerçant et c'est au marché à Ouagadougou que les gens parlaient qu'en Libye c'était très bien. J'ai donc décidé de m'aventurier avec d'autres personnes surtout que j'avais fait la franco-arabe. Pour moi partir c'était faute de trouver du travail... À Tripoli, j'étais manœuvre dans la construction, je faisais presque tout mais ça ne durait pas plus de dix jours chaque fois, j'ai fait ça environ deux, trois ans. Après j'ai été boy de maison et puis jardinier pendant 8 à 10 ans... Mais à la longue, je suis devenu commerçant en 2000. En plus je suivais des cours de franco-arabe... À l'ambassade un Burkinabè a payé mes études jusqu'à mon Bac; j'ai un l'adadi[23]. C'est avec ça que j'étais enseignant à l'école franco-arabe dans le foyer des Burkinabè et dans certaines zones du pays où j'avais fait des études franco-arabe... J'étais parti aventurier et voilà que la Libye a fait de moi un enseignant niveau Bac + 2; je me suis trop battu pour ça...

En revanche, l'itinéraire d'Issouf renseigne sur des formes migratoires encore en acte bien que semblant relever d'une autre époque. Recruté directement à Ouagadougou comme tailleur par la femme d'un agent de banque libyen qui était sa cliente, Issouf ne pouvait imaginer le sort qui lui serait réservé.

> En 1989, je suis allé en Libye, à Tripoli, j'ai fait la couture. Au moment de la guerre avec l'Irak, avec l'embargo, ça m'a fait partir. J'ai fait deux ans... Je suis tapissier. Je faisais du travail pour la femme d'un banquier. Elle m'a dit «tu peux partir en Libye». Le monsieur m'a accompagné là-bas... Ceux qui m'ont amené avaient pris mon passeport; ils l'ont gardé pendant le séjour. Ils ont coupé le billet... Je travaille beaucoup de 7 heures à 23 heures dans l'atelier, j'ai failli devenir fou. On sait ce que veut dire esclavage aujourd'hui, on est des gens intelligents aussi. Ils revendaient ce que je faisais... Les Libyens avec mon travail, ils ont acheté voiture, machine... Tu es surveillé; y avait des commandants là-bas qui venaient à la maison voir ce que je fais... J'avais pas le droit de rencontrer les Européens. J'ai essayé un peu de parler français avec des Tunisiens qui venaient pour coudre des habits... Ils avaient peur que je rencontre d'autres qui m'aident...[24].

Avant de quitter le Burkina, Issouf gagnait 25000 francs CFA par semaine à Ouagadougou comme tailleur à son compte; de ses patrons libyens, il a reçu, une fois de retour au Burkina, 300000 francs CFA pour deux ans de travail et avant dévaluation du franc CFA.

Les migrants qui accompagnent leur patron en Libye ne vivent pas tous le même enfer. Fatou[25], jeune fille de 22 ans, est employée depuis deux ans comme bonne auprès d'une vieille dame à Tripoli avec laquelle elle entretient d'excellentes relations. Logée et nourrie, elle touche un salaire de 50000 francs CFA directement versé sur un compte à la BIB de Ouagadougou. Autrement dit, en

23. Niveau d'enseignement préparatoire.

24. Entretien Issouf, *op. cit.*

25. Entretien à Ouagadougou, le 8.10.2005.

trois mois elle gagne ce qu'a reçu Issouf en un an. Avec l'argent économisé en moins de deux ans, elle a pu ouvrir un télécentre et une boutique de produits de beauté dans la capitale burkinabè à son premier retour. Quand nous l'avons rencontré, elle s'apprêtait à repartir à Tripoli: «J'attends mes résultats du test de VIH pour partir. Sinon mon patron a déjà coupé mon billet retour [le fils de la vieille femme qui occupe une fonction importante dans une structure pétrolière a lui même recruté Fatou et l'accompagne dans son voyage]... Personnellement, je dirais que la Libye est bien car je n'ai aucune difficulté là-bas. Je suis bien traitée et rémunérée». Mais Fatou, comme tant d'autres, aspire à partir en Italie une fois qu'elle aura suffisamment économisée à Tripoli.

1995, la côte libyenne: une étape sur le chemin de l'Italie

À l'inverse d'Oumarou ou de Fatou, d'autre ressortissants burkinabè font étape en Libye, dès le milieu des années 1990, avec le projet immédiat et non différé, de traverser le canal de Sicile pour rejoindre la péninsule italienne où nombre de leurs compatriotes sont déjà installés. C'est là qu'entrent en scène les *Bissa*, originaires du Boulgou, province du sud frontalière avec le Togo et le Ghana. Jusqu'à présent, les Burkinabè installés en Libye étaient *Mossi* ou *Dioula* majoritairement. Lorsque l'Italie a rendu obligatoire le visa [26] pour les Burkinabè, les réseaux de passeurs, qui orchestraient l'organisation des départs d'une population principalement *bissa* [Blion, 1996] à partir d'Abidjan puis de Ouagadougou par voie aérienne, ont dû se restructurer. Les stratégies de contournement des législations européennes sont de plus en plus difficiles à mettre en œuvre. Les risques ont sérieusement augmenté de même que les tarifs proposés par les convoyeurs. Si bien que les ressortissants de la province du Boulgou doivent aussi réadapter leur itinéraire.

Et c'est alors que l'idée a germé de reprendre la voie terrestre à l'exemple des premiers aventuriers pour gagner clandestinement l'Europe. On peut faire l'hypothèse que les ex-étudiants burkinabè, nouvellement installés en Italie après avoir séjourné en Libye, ont joué un rôle moteur dans la construction de cette route migratoire à moins qu'ils aient été précédés dans leur démarche par des migrants sénégalais lesquels avaient été confrontés plus tôt encore que les Burkinabè à l'instauration des visas pour l'Italie [Blion, Bredeloup, 1997]. Ceux-là avaient donc déjà renoué avec la traversée du Sahara et des détroits pour atteindre la botte italienne [27].

Aussi pendant une quinzaine d'années, des migrants burkinabè ont fait escale en Libye dans la perspective de poursuivre leur route jusqu'en Italie où des membres de leur famille ou de leur village les attendaient notamment dans la zone agricole napolitaine [Schmidt di Friedberg, 1995]. Chez les *Bissa*, la solidarité familiale continue à jouer un rôle déterminant dans la prise en charge du

26. Le visa a été rendu obligatoire en septembre 1993 pour les Burkinabè alors que les deux-tiers des départs vers l'Italie avaient eu lieu entre 1990 et 1993 [Blion, *op. cit.*].

27. Discussions à Sebha et Tripoli avec des migrants burkinabè et sénégalais.

migrant; on ne peut d'ailleurs parler de migration individuelle, les aînés étant tenus de soutenir leurs cadets dans leurs démarches [Bagré, 2005]. D'autres encore s'introduisent à Malte pour ensuite prendre un avion en partance pour la péninsule italienne.

Mais, face aux difficultés croissantes de rallier l'Europe par voies terrestre et maritime et, plutôt que de rebrousser chemin, une nouvelle génération de migrants burkinabè se met à étudier les possibilités d'embauche dans les villes et les campagnes libyennes.

La Libye est-elle encore une terre d'accueil à la fin des années 1990?

«Ils avaient l'habitude de traverser la Libye pour d'autres cieux comme l'Italie, l'Allemagne et la Belgique. Ils se sont rendus compte qu'ils pouvaient aussi travailler en Libye» faisait remarquer le secrétaire général du Ministère burkinabè de l'Action sociale et de la solidarité nationale, en 2002, à la suite du rapatriement de plusieurs centaines d'entre eux [28]. Progressivement, l'étape sur la route européenne se transforme à nouveau en installation provisoire.

Au moment où l'embargo onusien est levé, le nombre de migrants subsahariens sur le sol libyen est estimé à 1,5 million voire 2,5 millions [Pliez, 2004a] pour une population totale de 6 millions. Au-delà de la diversité des nationalités représentées, les Tchadiens, Soudanais et Nigériens constituent les contingents les plus importants. La présence des Burkinabè demeure en revanche très discrète, n'atteignant pas le millier d'individus regroupés dans les grandes villes libyennes ou dans les campagnes alentour.

Mais à mesure que la situation se détériore en Côte d'Ivoire et que le dirigeant libyen multiplie ses discours panafricanistes à l'occasion des grands sommets de l'OUA ou du CEN-SAD, des Burkinabè installés en Côte d'Ivoire entrevoient une alternative possible. Au sud du Burkina, des rumeurs circulent selon lesquelles «le colonel Kadhafi a demandé au président Compaoré au moins 2000 personnes pour travailler sur les champs pétrolifères»; en avril 2002, à Ouargaye, dans la province du Koulpélogo, à 240 kilomètres au Sud-Est de Ouagadougou, selon le mensuel burkinabè *L'Événement*, des haut-parleurs auraient même été utilisés pour diffuser l'information. D'autres ont pu également se rendre compte par eux-mêmes en rentrant dans leurs villages qu'un séjour en Libye pouvait permettre un enrichissement certain. «Des jeunes de Garango [province du Boulgou] étaient partis en aventure en Libye et on a vu qu'à leur retour ils ont construit des maisons au village. Alors ça nous a donné l'idée d'y aller» [29].

Les caractéristiques des migrants burkinabè en Libye ont encore changé au fil des années. La majorité d'entre eux sont, à la fin des années 1990, originaires des provinces du sud-est (Boulgou, Koulpélogo, Kouritenga). Le 30 octobre

28. L'*Observateur Paalga*, du 2 au 5 août 2002.

29. Entretien à Ouagadougou avec Boureima, 15.09.2004.

2000, outre les 80 Ivoiriens, sur les 210 Burkinabè rapatriés par la Libye sur le sol ouagalais, 45 provenaient du Boulgou, une trentaine de la province du Kadiago, une trentaine de celle du Yatenga et une trentaine encore de la province du Houët [30]. Plus récemment encore, nombre de jeunes et moins jeunes *Bissa*, sévèrement inquiétés dans les villes ou dans les campagnes ivoiriennes, ont préféré changer de cap, espérant s'installer pour quelques années à Sebha ou dans les fermes voisines plutôt que de retourner les mains vides au pays [31].

L'ambassade du Burkina Faso à Tripoli a d'ailleurs enregistré une croissance notable du nombre de ses ressortissants en septembre 2002, deux mois seulement après que des cargos libyens aient expulsé à trois reprises entre 200 et 300 Burkinabè de Sebha. «Ceux qui étaient arrivés en 2000 avaient trop embelli la situation. Il y a eu un rush en 2002, mais ce débordement inhabituel à Sebha de migrants arrivant par la route n'était pas spécifique aux Burkinabè; il concernait tous les autres Africains aussi» [32]. Ceux qui se sont fait expulser de Sebha les 30 et 31 juillet 2002 étaient originaires majoritairement des provinces de l'Est (Boulgou et Kourittenga) et étaient arrivés dans la ville moyenne libyenne depuis quelques mois seulement [33]. Les événements tragiques de septembre 2002 en Côte d'Ivoire ont encore précipité les départs ainsi que les «réémigrations» vers la Libye. Moussa comme Samba rencontrés à Sebha [34] ont fui la terre ivoirienne à ce moment-là alors que les parents du premier étaient tués et que la propre vie du second était menacée. Moussa avait travaillé moins d'un an comme docker au port de San Pédro tandis que Samba était arrivé à Abidjan en 1982 où il avait fait son apprentissage de tailleur puis sa place dans le quartier de Marcory. L'un s'est arrêté quelques jours à Garango, l'autre deux mois à Béguédo, la bourgade voisine en pays bissa avant de prendre la route pour la Libye. Mais Samba a pris le temps de confier sa machine à coudre à un ami resté à Abidjan tandis que Moussa n'a rien pu accumuler. Samba a rapidement trouvé du travail à Sebha comme tailleur, partageant une machine avec un Sénégalais; Moussa travaille quant à lui, au jour le jour, en fonction d'une demande qui se fait rare. Il vient d'obtenir un «laissez-passer», papier qui conditionne son inscription sur les listes de l'ambassade du Burkina pour être porté volontaire au rapatriement. Il attend qu'un avion soit affrété par le gouvernement libyen pour rentrer au pays. Mais ce document officiel ne le protège en aucune manière des rafles et il lui faut encore subvenir aux besoins élémentaires.

30. Source CONASUR et l'*Observateur Paalga* du 15 novembre 2000.

31. Le même scénario se répète également pour des Nigériens, Mauritaniens et Maliens rencontrés à Tripoli et Sebha. Les plus riches comme ce Mauritanien, qui tenait une boutique depuis une quinzaine d'années dans la commune de Yopougon (Abidjan), ont pu, sans difficultés, installer une nouvelle boutique à Sebha dès 2000 profitant des capitaux et de l'entregent de la parentèle pour écouler des cigarettes de contrebande en provenance du Yunnan (Chine). D'autres comme ce vieux Nigérien, originaire de Tahoua, qui avait travaillé plus de vingt ans dans une plantation de cacao, du côté de Tabou, comme manœuvre jusqu'en 2003, ont préféré reprendre un camion à Sebha – direction Niamey – car ne disposant ni de moyens financiers ou relationnels suffisants pour vivre décemment en Libyen, en plein durcissement politique.

32. Entretien avec le premier secrétaire de l'Ambassade du Burkina, *op. cit.*

33. Source CONASUR et l'*Observateur Paalga* du 2 au 5 août 2002.

34. Entretiens du 3.02.2005.

En lien aussi avec le durcissement des contrôles aux frontières, la traversée du Sahara s'opère dans conditions de plus en plus extrêmes. Les migrants quittent les pistes pour échapper aux contrôles des autorités frontalières du Niger et de la Libye et pour éviter les «coupeurs de route» ou autres brigands. Ils traversent l'erg du Ténéré, franchissent à pied les montagnes de sable à l'extrême sud-est algérien avant de repiquer sur Ghat où ils entrent en Libye. Ils sont très mal préparés à cette entreprise qui ne ressemble en rien à leur installation ivoirienne appuyée par leur réseau familial, ignorant tout du parcours, du climat des zones qu'ils traversent et du type de relations qu'il faut entretenir avec les passeurs pour éviter certaines mésaventures et ils sont déjà bien éprouvés par leur expérience ivoirienne.

Une insertion professionnelle problématique

Avant et pendant l'embargo

Au début de l'embargo, la situation était délicate pour les premiers «aventuriers» qui devaient se cacher des autorités libyennes pour travailler:

> À partir du Niger, on nous avait donné une adresse; on s'est retrouvé dans un grand garage où travaillait un Béninois. On est arrivé en pleine rafle, on pouvait pas sortir. Pendant deux ans, j'avais pas de travail, c'était n'importe quel travail. Le manger là, c'est rien, un peu, un peu pour vivre... Un jour j'ai dit, j'en ai assez, je veux sortir, si on m'attrape tant pis. Un Libyen m'a pris, il faisait des maisons. Il a fait le Niger où il a sympathisé avec les Noirs. C'est un Nigérien qui me l'a fait rencontré. On s'est croisé dans un marché ; il m'a dit je fais le bâtiment d'un Libyen, ils aiment le décor. Au Burkina, y a pas de peintures mamauresques. J'ai appris au Liban un peu. Les Arabes, ils viennent regarder ton travail. Si c'est bien, ils te disent, j'ai du travail. C'est bon...[35]

Dans nombre d'entretiens, il apparaît que les employeurs se recrutent le plus souvent parmi des Libyens ayant déjà voyagé sur le continent et ayant pu développer une certaine familiarité avec la population subsaharienne.

À la fin des années 1990, la plupart des migrants burkinabè sont employés dans le bâtiment, la mécanique, la menuiserie ou la couture, autrement dit dans des secteurs d'activité qui avaient déjà été accaparés par d'autres ressortissants étrangers. Alors que les Libyens avaient, de leur côté, largement investi les sociétés d'État en tant que fonctionnaires ainsi que le secteur tertiaire commercial, atteignant l'un des plus hauts niveaux de vie du continent africain [Fontaine, 2004].

> Les Libyens ne font pas la couture. D'abord c'étaient des Marocains employés dans des structures d'État mais comme ils n'ont pas été payés [c'est l'époque où le dinar a été dévalué] alors ils sont donc repartis; il y avait aussi quelques Africains employés dans ces structures; aujourd'hui à Sebha, il y a quelques Africains propriétaires d'ateliers, deux ou trois Sénégalais, un Gambien...[36]

35. Entretien Fréjus, *op. cit.*

36. Entretien à Sebha avec Samba, le 3.02.2005.

Des tailleurs burkinabè louent des ateliers pour 150 dinars le mois à des propriétaires libyens qu'ils partagent avec d'autres ressortissants ouest-africains, sénégalais, togolais et nigérians. Les plus anciennement installés s'achètent des machines à coudre; les autres les louent ou les empruntent à des «frères» africains, travaillant en alternance. Si leur clientèle est parfois libyenne, elle reste pour l'essentiel subsaharienne. Les couturiers vivent de cette économie de transit qui se développe dans toutes les villes libyennes, au fur et à mesure de l'afflux migratoire et parviennent à gagner jusqu'à 500 dinars par mois. Entre 1995 et 2000, le nombre de migrants d'Afrique subsaharienne a explosé. Pour répondre aux besoins de cette population essentiellement masculine en voie d'expansion, des petits restaurants communautaires se développent à l'initiative des quelques femmes qui ont entrepris le voyage. C'est ainsi qu'à Sebha, dans le quartier de Sukra, au centre commerçant de la ville où se concentrait déjà une forte population migrante, une Burkinabè proposait à ses compatriotes, à toute heure de la journée, le *tô*, ce plat national revisité à l'aune des ingrédients disponibles. En 2004, la restauratrice a suivi son mari qui travaillait dans une ferme dans un village voisin. Le local qui comprend quelques tables, des chambres et une télévision branchée en permanence sur les émissions maliennes via le satellite a été repris par une jeune ivoirienne interrompue dans ses études de criminologie à l'Université d'Abidjan et nouvellement «réfugiée» dans le Fezzan libyen.

Au seuil des années 2000, d'autres restaurants avaient été ouverts dans la rue *Quarante*, quartier en pleine effervescence et lieu central pour les Africains en transit [Pliez, 2003]. De nombreux garages implantés de part et d'autre de l'artère et encombrés de gros porteurs attestaient de l'intensité du passage des migrants et des commerçants ainsi que du trafic de marchandises. Une myriade de petits métiers s'était développée en complément pour satisfaire les besoins. Des «agences de voyage», des commerces proposant boissons, plats préparés ou bidons d'eau, des ateliers de coiffure, des entrepôts s'étaient rapidement implantés dans le périmètre.

Depuis que la Libye a accepté son rôle de sentinelle avancée de l'Europe

Mais, les récentes négociations conduites entre la Libye et l'Europe ont débouché sur un renforcement des contrôles aux frontières et dans le pays. En 2005, alors que le rythme des traversées s'est considérablement ralenti en lien avec la multiplication des emprisonnements dans le camp de *Katib Rashia* et des expulsions, la rue *Quarante* a notablement perdu de son attractivité. Dans le seul «garage» encore ouvert, des Nigériens [37] ayant perdu tout espoir de s'enrichir en Libye ou de poursuivre la route vers l'Europe s'apprêtent, dans des camions lourdement chargés, à traverser le Sahara dans l'autre sens, en direction de leur pays d'origine. Le dépit transpire de leurs discours. «Kadhafi n'a plus besoin

37. Désormais, les ressortissants du Niger sont les seuls à être autorisés à retourner par la voie terrestre dans leur pays (frontalier avec la Libye). Ce qui n'empêche pas de «faux nigériens» particulièrement éprouvés de prendre place dans les camions pour s'approcher de chez eux. Observations conduites avec O. Pliez à Sebha.

des Africains maintenant qu'il s'est rapproché des Européens» [38]. La peur de retraverser le désert semble aussi forte que la honte de rentrer sans ressources.

Contrairement à d'autres africains, la plupart des migrants burkinabè [39] rencontrés ne semblent pas disposer de relations qui leur permettraient de se convertir dans le commerce et de s'installer dans les souks, à l'exemple des Togolais, des Ghanéens et des Nigérians. Ou, à tout le moins, ils ne semblent pas décider à activer ce capital social. Sur le «marché africain» de Tripoli qui regroupe plus de 300 stands tenus essentiellement par des migrants subsahariens, nous n'avons recensé aucun vendeur burkinabè en février 2005. Rappelons qu'en Côte d'Ivoire, la majorité de la main-d'œuvre burkinabè a travaillé dans les plantations et a d'ailleurs largement contribué à l'enrichissement du pays quand elle n'exerce pas comme employée de maison chez des particuliers ou dans la restauration [Zongo, 2003]. En Italie, elle est également présente dans les exploitations de tomates et d'abricots au sud de la péninsule mais aussi, depuis les mesures de régularisation des migrants clandestins, dans les usines situées au Nord du pays. En Libye, les migrants burkinabè travaillent dans les grandes exploitations agricoles au côté des Nigériens et des Maliens. Mais ceux qui trouvaient aisément une embauche dans les propriétés de la région de Sebha, exploitant la tomate, la fraise ou encore les arbres fruitiers au temps de l'embargo, sont aujourd'hui également désemparés. Profitant de la dégradation de la situation, leurs employeurs révisent à la baisse leur salaire ou encore refusent de les payer au prétexte qu'ils travaillent mal. Dans ces zones agricoles, quelques-uns avaient développé l'activité de boulanger et se rendaient une fois par semaine en ville pour écouler leur production. Par temps de contrôles renforcés et de rafles répétées, ils ne prennent plus ce risque. D'autres encore sont agents de ménage ou de sécurité dans les familles libyennes ou expatriées. Quand ces activités ne leur permettent plus de subvenir à leurs besoins, ils s'installent dans la précarité, proposant leurs bras pour nettoyer, porter ou déménager.

L'attente au « Tchad »

À partir de la fin des années 1990 s'est développée une économie informelle avec emploi de la main-d'œuvre subsaharienne dans les principales villes libyennes. Le marché de la construction était florissant; nombre de villas élégantes ont été édifiées dans les quartiers haut standing de Tripoli au même titre que des résidences secondaires dans tout le pays. Comme dans les villes du sud de l'Algérie [Spiga, 2002], les migrants se regroupent le plus souvent pas nationalités et prennent place aux carrefours très tôt le matin, utilisant le mobilier urbain – les murets, les trottoirs – pour s'asseoir dans l'attente d'une embauche ponctuelle. Certains usent de signes extérieurs pour faciliter la tâche de l'employeur dans sa quête. C'est ainsi que les électriciens tiennent avec ostentation des ampoules

38. Entretiens conduits à Sebha, le 4.02.2005.

39. On a vu plus haut qu'Oumarou qui, était déjà commerçant à Ouagadougou, a pu le redevenir beaucoup plus tard à Tripoli en même temps qu'il enseignait l'Arabe.

électriques dans les mains alors que les peintres en bâtiment portent des salopettes barbouillées de peinture et brandissent des rouleaux. Leur visibilité est alors très forte autant à Sebha, Koufra, Benghazi qu'à Tripoli. Les élus s'engouffrent dans les véhicules qui les transportent le plus souvent sur des chantiers à moins qu'ils ne soient recrutés pour des travaux domestiques ou de manutention tels des prolétaires nomades [Boulier-Moutang, 1998]. Ils sont payés à la tâche jusqu'à 25 dinars la journée au début des années 1990 et parfois sont recrutés plusieurs semaines d'affilée, passant de chantiers en chantiers. Les migrants, sans qualification particulière, se rendent ainsi quotidiennement dans ces espaces publics à la recherche de leur gagne-pain. C'est ce qu'ils appellent «aller au Tchad», en référence très certainement aux premiers Tchadiens qui ont initié cette démarche dans les villes libyennes.

Photo 2 – Un «tchad» devant un ancien magasin d'État

Mais ces lieux sont aujourd'hui en partie désertés. Kadhafi a l'habitude depuis sa prise de pouvoir en 1969 de s'adresser à la population libyenne par le biais des médias, édictant des pratiques qui bien souvent ont force de loi. Or ses dernières déclarations à la télévision, indexant ceux qui emploient illégalement des travailleurs étrangers, ont produit leur effet. En outre, depuis le démantèlement des sociétés d'État exerçant dans le domaine du bâtiment, le secteur privé n'a pas eu le temps de prendre le relais et l'offre d'embauche est moins

importante que par le passé. Les mentalités seraient également en évolution si on en croit le discours des employés africains: «Les Libyens ne travaillaient pas mais la vie est de plus en plus dure et ils deviennent plus intelligents. Ils se mettent à travailler. Avant les Libyens laissaient leurs bagages par terre et c'est les autres qui les portaient. C'est en train de changer» [40]. Cependant, le travail sous-rémunéré existe encore et nombre d'entrepreneurs se mettent à ruser pour recruter un personnel de plus en plus précarisé. À Sebha, les chauffeurs qui s'arrêtent encore aux carrefours pressent les migrants de monter à bord et les négociations ne se font plus vraiment ou alors très rapidement. À Tripoli, pour gagner en discrétion, les employeurs recrutent directement dans les foyers où logent les migrants. Les travaux semblent de plus en plus ponctuels – plonge dans un restaurant, ramassage d'ordures, jardinage, déménagement d'une maison, ménage – n'occupant parfois le migrant que quelques heures pour un salaire dérisoire. Quelques-uns quittent «le Tchad» le soir sans rien avoir gagné mais en ayant pris le risque de se faire arrêter par la police. Les migrants rencontrés au «Tchad» de Sebha en 2004 sont payés 2000 francs CFA pour une journée, soit environ 5 dinards. À Tripoli, ils se plaignent des Égyptiens «qui cassent les prix», acceptant de travailler pour 1,5 dinars la journée. Il arrive aussi que les employeurs se montrent agressifs au moment de les payer. Les migrants nouvellement arrivés en Libye ne peuvent pas économiser pour se préparer un avenir; ils se retrouvent en situation de survie, prêts à renouer avec l'errance. «Vous ne pouvez pas marcher pour revenir; c'est trop loin. Alors vous devenez très vite un cas social» [41]. Et ni l'association des Burkinabè de Libye ni les quelques familles implantées depuis de longue date dans le pays ne disposent de moyens suffisants pour soutenir cette population de plus en plus flottante.

Les foyers, les «ghettos»

Les premiers migrants burkinabè qui sont arrivés en Libye résidaient le plus souvent sur leur lieu de travail: «Là où j'étais, il y avait des frères qui étaient dans des garages, ils logeaient sur place, ils travaillent la mécanique, l'électricité. On se rendait visite... Après j'ai logé dans une villa avec quatre chambres. Mais là-bas c'est interdit de louer. Ils font comme ça. C'est un Libyen le propriétaire, ça faisait 50000 francs CFA par personne et par mois». Par la suite, ils ont partagé des maisons avec des frères africains, souvent de même nationalité. Mais ces espaces, rebaptisés «foyers» ou «enclos» par les migrants francophones et «ghettos» par leurs collègues anglophones, traduction d'une urbanité autrement plus violente, ont pu rassembler dans les années fastes jusqu'à une centaine de personnes chacun; les transporteurs connaissaient les lieux et y dirigeaient spontanément les nouveaux arrivants. Bien organisés, les migrants s'occupent à tour de rôle de l'approvisionnement en denrées alimentaires pour toute la communauté et de la préparation des repas comme dans la plupart des espaces migratoires. En

40. Entretien à Tripoli, le 9.02.2005 avec un responsable d'une association de ressortissants maliens.

41. Entretien avec le 1er secrétaire de l'Ambassade du Burkina Faso, *op. cit.*

2004, ceux qui en ont les moyens paient chacun mensuellement 15 dinars pour le loyer. Tripoli ne compte plus que six foyers d'une trentaine de personnes chacun, essaimés dans les quartiers périphériques de la ville. Les uns sont à *Gourji*, zone résidentielle aisée largement investie par les ambassades lesquelles recrutent parfois du personnel de maison étranger. Les plus nombreux sont à *Suq jomaa* et *Suq talaat*, des quartiers plus modestes, proches des voies rapides où stationnent les journaliers en quête d'un emploi ponctuel. À Sebha, les trois derniers foyers en activité se concentrent à *Sukra*, au centre-ville ainsi qu'à *Jedid*. Cette *medina* très ancienne regroupe essentiellement des maisons en terre pour partie détruites et abandonnées ainsi qu'une vaste cité de logements collectifs où ont été installés les rapatriés du Tchad dans les années 1980. Ceux qui exercent les métiers de tailleur et de mécanicien parviennent à se regrouper pour partager le loyer à l'instar de Samba qui cohabite avec un Togolais, un Ghanéen, un Sénégalais et une Nigériane dans une petite maison du quartier *Sukra* pour un loyer mensuel de 150 dinars. Seuls quelques Burkinabè ayant tenté l'aventure libyenne il y a plusieurs décennies ont pu s'installer durablement et faire venir leurs familles. Ceux-là jouent un rôle majeur au sein de la communauté remplissant les fonctions de médiateurs auprès des autorités, visitant notamment leurs compatriotes détenus en prison. À Sebha, l'un d'entre eux a aménagé trois classes dans sa concession et sa femme assure une partie des cours de manière à ce que les enfants originaires d'Afrique francophone puissent suivre une scolarité en français et être mieux armés quand ils rentreront au pays. Pour ceux-là aussi, la Libye est envisagée comme un espace d'accueil et de travail transitoire. Ils ne cultivent pas leurs différences mais les maintiennent et les valorisent à l'intérieur de la sphère privée.

Relations avec la société libyenne ou «conflits d'appropriation» [42]?

Quand l'hostilité alterne avec le laisser-faire

À l'instar des autres migrants africains qui arrivent en Libye, les Burkinabè découvrent rapidement l'altérité. «Les Burkinabè ne viennent pas pour s'installer définitivement. L'Afrique du Nord rassemble des pays arabes. Il y a une très grande différence dans les modes de vie. Il y a aussi le problème de la langue. C'est un grand dépaysement» [43]. Ils semblent choqués d'avoir été contraints à changer de nom, à prendre une nouvelle identité et en parlent spontanément. Bien que majoritairement musulmans, ils ne partagent pas les positions de leurs hôtes libyens sur la lecture du Coran et semblent perturbés par les conduites que suscitent les interdictions répétées, là ou d'autres, plus pragmatiques, pourraient mettre en place des négoces parallèles. On ne peut pas en conclure pour autant à une spécificité dans les modes d'insertion des Burkinabè en Libye dans la mesure

42. En référence à la grille de lecture proposée par Bergogno dans ses travaux sur l'analyse du discours populaire sur l'immigration en Europe.

43. Entretien avec un traducteur interprète burkinabè à Tripoli, le 8.02.2005.

où le moment, les conditions de l'installation en Libye, le contexte politique et la «carrière» passée du migrant sont des variables aussi déterminantes dans la compréhension des comportements que la culture, elle-même largement réinterprétée par chaque individu.

> Est-ce que la Libye fait partie de l'Afrique? Ils sont des Maghrébins, pas des Africains... Là-bas c'est la charia. Tu es surveillé... L'ambiance est limitée; 22 heures, là-bas c'est fini. Ici, tu vis, tu manges... Là-bas, y a la drogue qui circule comme les arachides, les enfants ont des revolvers. Les gens boivent jusqu'à matin, mais cachés. Ils boivent alcool pur. Nous, on peut pas boire ce qu'ils boivent tellement ils boivent... Ils disent, il faut tuer pour aller au paradis, égorger les chrétiens là; ça c'est drôle de religion. C'était pendant la guerre d'Irak. Tout ça, ça salit le nom de musulman[44].

Tous les migrants subsahariens sont confrontés au quotidien à des attaques xénophobes dont ils n'avaient pas envisagé l'ampleur. «Les Libyens sont sauvages, ils te frappent, ils te chicotent et te lapident si tu es seul dans un coin... Ils t'appellent «sales» «esclaves»... Si les Africains approchent les femmes, les Libyens ils tapent»[45]. Les Noirs africains se plaignent d'être assimilés à des pauvres (surnommés «*Miskinis*»), à des fainéants, à des sidéens ou encore à des trafiquants de drogue et d'alcool. Ils se sentent traités comme des immigrants de seconde zone auxquels on ne reconnaît pas l'apport culturel. Ce qui ne les empêche pas, à leur niveau, de produire d'autres catégories aussi stigmatisantes, estimant notamment que les migrants d'Afrique anglophones sont responsables de tous les trafics, se désolidarisant ainsi du collectif «Noir étranger» dans lequel ils sont bien souvent classés.

Ce ressentiment envers les travailleurs étrangers tient en partie à l'insatisfaction de la population libyenne qui considère que la redistribution des richesses issues des revenus du pétrole national s'opère trop largement au profit des immigrés. Cette rancœur semble s'être exacerbée à mesure que les arrivées des ressortissants subsahariens se sont accrues en terre libyenne et que la situation économique tardait à s'améliorer pour l'ensemble de la population:

> Avant dans les années 1990, quand il y avait des contrôles de police dans les garages où on travaillait, les patrons libyens cachaient les employés noirs; mais aujourd'hui ce n'est plus la même chose, quand il y a des perquisitions de la police dans les maisons et que les compatriotes sont raflés, les voisins volent les effets [les vêtements]; ça c'est nouveau[46].

Néanmoins, certains employeurs ou logeurs libyens continuent d'assurer une protection de leurs obligés, démarchant parfois auprès de l'administration pour régulariser leur situation. La population libyenne semble opérer une distinction entre ceux qu'elles nomment «les travailleurs journaliers» et les «passagers» accordant son soutien aux premiers, lesquels apportent une plus-value sur le territoire libyen, et accusant les seconds, ceux qui veulent gagner l'Europe, de tous

44. Entretien Issouf, *op. cit.*

45. Entretien Fréjus, *op. cit.*

46. Entretien avec le responsable de l'association des Burkinabè de Lybie à Sebha, le 2.02.2005.

les maux. En l'absence de «réciprocité de perspectives», ces derniers ne peuvent en effet qu'être exclus de l'horizon que se construisent les Libyens.

L'ambiguïté des relations que la population autochtone entretient avec les travailleurs africains peut se comprendre à la lumière des positions radicales prises par les autorités libyennes qui désignent implicitement un bouc émissaire. Parce que les Tripolitains refusaient de ramasser les ordures dans la capitale, Kadhafi s'est emporté et a décidé de confier cette tâche exclusivement à des ressortissants de l'Afrique subsaharienne contre une rémunération comparable à celle que touchent les professeurs de lycée. Au-delà donc de l'expression confuse d'un ressentiment global, le seul fait que des activités telles que le ramassage des ordures ménagères puissent être confisquées ou appropriées par un migrant, de surcroît étranger, est de nature à dégrader la valeur de cette activité. Dit autrement, «on fait de mon travail, un travail pour étranger». Outre la dépossession matérielle, ce «conflit d'appropriation», pour reprendre les termes de V. Bergogno, a donc aussi une valeur symbolique et provoque le déclassement de l'autochtone.

Les événements de Zawiya

Les attaques racistes se sont multipliées en septembre 2000 se transformant en violences meurtrières. À Zawiya, des jeunes Libyens s'en sont pris à des travailleurs d'origine subsaharienne et ces lynchages se sont étendus dans d'autres villes de la Jamahiriyya. Officiellement six personnes ont été tuées alors que de nombreux témoignages ont fait état d'au moins cent trente victimes, ressortissantes d'Afrique noire pour la majorité d'entre elles. Ces mouvements xénophobes ont débouché sur l'exode de milliers de migrants subsahariens alors que deux mois plus tôt, à la tribune du sommet de l'OUA à Lomé, le colonel Kadhafi rappelait que «ses frères immigrés en terre libyenne quelle que soit par ailleurs leur condition sociale jouissent des mêmes avantages que les Libyens de souche» [*San Finna*, n° 282, octobre 2004]. Un décalage édifiant existe entre les discours panafricanistes de leur dirigeant et les mouvements de xénophobie de la population libyenne à l'encontre des ressortissants de l'Afrique subsaharienne. Pour la Commission libyenne des Droits de l'Homme en exil, ces événements dramatiques doivent être imputés au régime en place et non à une attitude raciste du peuple libyen. En théorie seulement, tout Libyen appartenant à un Congrès populaire local participe à la vie politique. Dans la réalité, le pouvoir exécutif est assuré par un cercle restreint d'hommes fidèles à M. Kadhafi et le peuple n'est que spectateur des décisions prises. Autrement dit, la simple présence des ressortissants de l'Afrique au Sud du Sahara sur le sol libyen serait devenue la concrétisation du projet d'Union africaine défendu par M. Kadhafi, projet que le Libyen de la rue, rarement consulté en tant que citoyen et lui-même de plus en plus soumis à la précarité, condamne fermement. On peut penser également que le conflit qui oppose les autochtones aux étrangers ne relève pas d'un refus de la différence, d'un rejet fondé sur une évaluation négative de l'Autre culturellement

différent mais plutôt serait de l'ordre d'un déni de citoyenneté. Dans ces violences infligées aux ressortissants subsahariens, une frange de la population libyenne trouve ainsi une issue quasiment licite. Elle juge ces attaques légitimes et elle s'estime en droit d'être raciste parce que la violence prend sa source dans ce que la population croit être une injustice sociale flagrante: donner du travail aux étrangers alors que tous les Libyens n'en ont pas.

Le dirigeant libyen avait promis une enquête relative aux exactions commises à Zawiya. En mai 2001, la justice condamnait à la peine capitale sept personnes dont deux Libyens, quatre Nigérians et un Ghanéen. Ce verdict accrédite l'idée de «responsabilité partagée» défendue par Tripoli et permet opportunément aux autorités d'évacuer le spectre d'un racisme anti-Noirs Africains.

Le «rapatriement volontaire» ou la nouvelle procédure idéal-typique par temps de précarité extrême?

En dépit de la dégradation des conditions de séjours dans les pays d'accueil, les émigrés envisagent difficilement un retour au pays sans économies et tentent toujours de «rattraper l'échec» par un changement de destination. Rentrer bredouille est synonyme de honte non seulement pour l'émigré mais aussi pour sa famille qui a parfois contribué à financer le voyage. Celui qui rentre par ses propres moyens les mains vides est généralement qualifié de paresseux ou d'incapable. «Si c'est vraiment difficile, pourquoi certains ont réussi?» s'interrogent les familles qui, dans le Boulgou, vivent en grande partie de la rente migratoire. La migration vers les pays pétroliers, à cause des quelques cas de réussite, est effectivement considérée par la population comme une alternative facile et rapide à l'absence de perspective à l'échelle nationale. Plus spécifiquement au Faso, la Libye jouit d'une réputation d'un pays extrêmement riche qui souffre d'une absence de main-d'œuvre. Cette renommée a été construite à partir des années 1980; elle est sous-tendue par les actes de générosité ostentatoires du Colonel Kadhafi à l'occasion de ses voyages au Burkina ainsi que par les nombreux investissements libyens qui marquent notablement l'espace ouagalais. Un complexe commercial de 28 milliards de francs CFA se construit dans le quartier de Ouaga 2000 à proximité du Lybia, l'un des nouveaux hôtels 5 étoiles de Ouagadougou; le siège de la banque commerciale du Burkina – ex banque arabe libyenne burkinabé – a également été financé par la Libye (un milliard de francs CFA) au même titre que la Banque Saharienne d'Investissement Commercial, outil du CENSAD. Au cours d'une de ses visites au Burkina en 2000, le dirigeant libyen réaffirmait avec une certaine frénésie sa volonté de collaboration: «Il y aura de futurs investissements libyens au Burkina Faso, ils vont concerner notamment l'énergie, les infrastructures, les routes, l'agriculture, les banques,... Nous serons avec le Burkina avec nos finances, avec nos cœurs, avec tous nos moyens. Et nous avons tous les moyens possibles» (*L'Observateur*, le 6.07.2000). Ces propos contribuent à cautionner la rumeur selon laquelle depuis

la révolution, le Burkina serait devenu l'instrument de la politique libyenne en Afrique de l'Ouest [47].

À l'instar de Youssouf, dont l'avenir étant sans issue dans une famille tripolitaine, quelques-uns ont pu s'appuyer sur leur ambassade pour trouver une porte de sortie:

> Un jour, j'ai dit il faut que j'aille voir mon ambassade, j'ai cherché... Ils [son employeur] ont préféré m'emmener à l'ambassade que j'y vienne tout seul. L'ambassade m'a demandé. J'ai dit «je ne peux pas vivre, je me sens en prison». Ils m'ont dit: «reste tranquille, on s'en occupe». Ils m'ont téléphoné; la famille dit «y a pas de Burkinabè ici». L'ambassade est venue dans la boutique où je travaille... J'ai dit je veux partir. Ils m'ont dit de patienter car Air Libye allait venir ramasser les Burkinabè. Ils ont eu peur, ils m'ont laissé partir... [48]

Le rapatriement officiel constitue pour l'émigré en difficulté la seule alternative d'être entendu par les siens et de conserver son honneur et sa crédibilité au sein de la communauté; ce qui explique l'inscription de certains d'entre eux sur la liste des «départs volontaires». Les images et les témoignages diffusés par la presse nationale relatifs aux conditions de voyage, d'accueil et séjour mais aussi et surtout les propos des expulsés sur la réalité des conditions de travail en Libye interrogent sur la nature réelle des rapports entre les deux pays et poussent certaines familles ainsi que des transporteurs à venir en aide à ceux qui souhaitent rentrer.

En l'espace de quatre ans, plusieurs cargos libyens ont débarqué 952 «rapatriés volontaires» à l'aéroport de Ouagadougou. Ce qui paraît un chiffre important en proportion du nombre de Burkinabè évalués dans ce pays aujourd'hui entre 200 et 300 personnes. En dépit des interrogations que suscitent le traitement discriminatoire et la multiplication des expulsions de ses ressortissants, le gouvernement burkinabè continue de défendre sa politique libyenne et invite ses ressortissants à respecter les conditions d'entrée et de séjour des pays de destination. Les expulsions de Libye n'ont jamais déclenché de protestations, ni débouché sur une condamnation officielle. Dans l'ensemble, les gouvernements africains se sont montrés peu concernés par les violences commises à l'endroit de leurs ressortissants notamment en 2000.

La politique de rapatriement est même présentée comme une action des autorités libyennes et du colonel Kadhafi en faveur des «migrants illégaux» dans la mesure où le Burkina ne dispose pas de moyens suffisants pour le financer. À chaque évacuation, les autorités du Faso ont essayé de montrer à la population qu'elles contrôlaient la situation, déclarant mener les opérations «conjointement» avec la Libye. Des dispositions ont effectivement été prises par le Ministère de l'Action Sociale et de la Solidarité Nationale à travers le Comité national

47. Avant même la tentative de putsch en Mauritanie en août 2004, le Burkina a été accusé de constituer le bras armé de la Libye en Afrique de l'Ouest, acceptant que transite sur son territoire l'armement destiné à alimenter les foyers de tension dans la sous-région (Libéria, Sierra Léone, Guinée et la Côte d'Ivoire).

48. Entretien Issouf, *op. cit.*

de secours d'urgence (CONASUR). En 2002, dix millions de FCFA et des vivres avaient été envoyés pour aider sur place des Burkinabè en difficulté et une équipe médicale avait été dépêchée à Tripoli. En revanche, la CONASUR, seule structure habilitée à venir en aide aux migrants rapatriés, ne disposait d'aucune information sur les caractéristiques des migrants ni sur ce qu'ils étaient devenus après leur retour au pays[49]. À l'exemple de nombreux pays d'émigration et en dépit d'un remaniement total des flux migratoires au départ du Burkina au lendemain de la crise ivoirienne, le pays qui n'a toujours pas accordé le droit de vote à ses ressortissants émigrés, ne s'est pas encore décidé à mettre en place une véritable politique migratoire et de protection de ses ressortissants. Les mesures timides prises depuis deux ans portent essentiellement sur l'amélioration des transferts financiers des migrants en direction du Burkina [Bertoncello, 2005; Bredeloup, 2005].

Pour conclure

La présence de Burkinabè en Libye traduit la réorientation des axes migratoires qui s'est opérée en lien avec la mutation des contextes économique et socio-politique dans la sous-région ouest-africaine et plus particulièrement en Côte d'Ivoire, le pays de destination privilégiée des migrants burkinabè. Si la Libye n'était au départ qu'une étape parmi d'autres sur la route de l'Europe, elle tend à devenir un lieu de repli depuis que les politiques de contrôle des flux migratoires se sont systématisées dans l'espace Schengen. L'activité politique du leader libyen sur le plan continental ainsi que les relations particulières qu'il entretient avec son homologue burkinabè ont aussi largement contribué à l'installation provisoire en terre libyenne des migrants africains. Mais la donne semble avoir encore changé. Tout récemment, le gouvernement libyen a pu négocier sa réintégration dans le système de coopération internationale et la levée totale de l'embargo en échange d'une implication plus soutenue dans le contrôle et la gestion des migrants. Non seulement, il a accepté que se mette en place un pont aérien entre Lampedusa et Tripoli mais il a également autorisé la construction de trois «centres d'accueil» financés par le gouvernement italien ainsi que l'organisation de patrouilles communes le long des côtes libyennes. On peut s'interroger sur l'avenir des Africains subsahariens en déroute à Tripoli ou Sebha. Devront-ils attendre que l'Union européenne prenne le relais de l'Italie et finance les rapatriements «volontaires» pour reconsidérer leur projet migratoire? La désillusion des migrants burkinabé provoquée d'abord par l'hostilité des populations autochtones puis par le nouveau statut de surveillant de l'espace Schengen que vient de s'attribuer la Libye traduit bien le hiatus existant entre les relations au sommet des États et la réalité des constructions des ensembles politiques aussi bien sur le plan bilatéral, sous-régional que continental. Cette situation en rappelle une autre: déjà au lendemain des Indépendances, la qualité des relations personnelles qui prévalaient entre le président ivoirien Félix Houphouët Boigny

49. Entretien réalisé à la CONASUR en septembre 2004.

et Maurice Yaméogo, son homologue voltaïque de l'époque, avait contribué à la réorientation du flux migratoire vers la Côte d'Ivoire au détriment du Ghana et, par ailleurs, suscité la tentative (avortée) de l'instauration d'une double nationalité pour les populations des deux pays... Quelques décennies plus tard, ils y sont présentés comme des prédateurs ou des envahisseurs.

BIBLIOGRAPHIE

BAGRE E. [2005], *Les migrations internationales des Bissa en Italie. Réseaux, stratégies et parcours migratoires,* Maîtrise de Sociologie, UFR/SH, Univ. de Ouagadougou, dirigée par M. Zongo, 116 p.

BERGOGNO V. [1990], «Le discours populaire sur l'immigration. Un racisme pratique?», *Peuples méditerranéens*, n° 51: Le néo-racisme en Europe, avril-juin, p. 7-30.

BERTONCELLO B. [2005], «Migration et urbanisation: l'implication des Burkinabè de l'étranger dans les projets Zaca et Ouaga 2000», in Colloque *Circulations migratoires et recompositions socio-spatiales entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord*, CEDEJ/IRD/CICRED, Le Caire, du 17 au 18 novembre.

BLION R. [1996], «De la Côte d'Ivoire à l'Italie. Pratiques migratoires des Burkinabè et logiques d'État», *Studi Emigrazione*, n° 21, p. 47-69.

BLION R., BREDELOUP S. [1997], «La Côte d'Ivoire dans les stratégies migratoires des Burkinabè et des Sénégalais», in B. Contamin et H. Memel-Fôté (éd.), *Le modèle ivoirien en question*, Paris, Karthala-Orstom, p. 707-737.

BREDELOUP S. [2005], «"Rapatriés" burkinabè de Côte d'Ivoire: réinstallations, réinvestissements au pays et nouveaux projets migratoires», in Colloque international *Circulations et territoires dans la migration internationale*, Université Toulouse Le Mirail, 16-18 mars.

BOULIER-MOUTANG X. [1998], *De l'esclavage au salariat*, Paris, PUF.

CHABAR H. [1986], *Les limites politiques de la coopération arabo-africaine. Crises régionales, conflits locaux et remise en cause des solidarités*, CERMAC, cahier n° 43, Belgique, 48 p.

CHARBEL Z. [1989], *La coopération arabo-africaine. Bilan d'une décennie 1975-85*, Paris, L'Harmattan, 312 p.

CISSE I. [1990], *L'impact des relations arabo-burkinabè sur l'Islam au Burkina Faso*, DEA d'anthropologie, Université Paris I Panthéon Sorbonne, 84 p.

COUTEAUDIER T. *ET ALII* [2005], *Markets, Livelihoods and Food Aid in Darfur: A rapid Assessment and Programming Recommendations*, EC-FAO-USAID, 70 p.

FONTAINE J. [2004], «La population libyenne, un demi-siècle de mutations», in O. Pliez (dir.), *La nouvelle Libye. Sociétés, espace et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala-IREMAM, p. 159-178.

GREEN N. [2002], *Repenser la migration*, Paris, PUF, 140 p.

GRÉGOIRE E. [2004], «Les migrations ouest-africaines en Libye», in L. Marfaing, S. Wippel (dir.), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation,* Paris, Karthala-ZMO, p. 173-191.

OTAYEK R. [1986], *La politique africaine de la Libye*, Paris, Karthala.

MAÏGA I. [1986], *Les relations entre le Burkina Faso et la Jamahiriyya arabe libyenne socialiste*, Mémoire de maîtrise, Université de Ouagadougou, 92 p.

PERRIN E. [2005], «Le Maghreb sous influence: le nouveau cadre juridique des migrations transsahariennes», in Colloque *Circulations migratoires et recompositions socio-spatiales entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord*, CEDEJ/IRD/CICRED, Le Caire, du 17 au 18 novembre, 16 p.

PLIEZ O. [2003], *Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, 199 p.

PLIEZ O. [2004a], «Le bassin du lac Tchad: un espace migratoire polarisé par la Libye», *Politique africaine*, n° 94, juin, p. 42-58.

PLIEZ O. (dir.) [2004b], *La nouvelle Libye. Sociétés, espace et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala-IREMAM, 240 p.

SCHMIDT DI FRIEDBERG O. [1995], «Les Burkinabè et les Sénégalais dans le contexte de l'immigration ouest-africaine en Italie», *Mondes en développement*, n° 91, p. 67-80.

SPIGA S. [2002], «Les incidences migratoires transsahariennes sur la dynamique urbaine de Tamanrasset, expérience comparée au cas d'Agadez», in Colloque *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilités et réseaux*, IRMC, Université de Sousse, Sousse, du 24 au 26 octobre 2002.

ZONGO M. [2003], «La diaspora burkinabè en Côte d'Ivoire: trajectoire historique, recomposition des dynamiques migratoires et rapport avec le pays d'origine», *Politique Africaine*, n° 90, p. 113-126.

La Tunisie entre transit et immigration : politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis

Hassen Boubakri *, *Sylvie Mazzella* **

Introduction

La première impression du chercheur observant les migrants subsahariens dans la ville de Tunis est celle de leur faible visibilité : pas de quartiers ou d'espaces publics bien identifiés ou seulement connus. Des associations, telle la Ligue des Droits de l'Homme, ne croient même pas à la présence importante de migrants subsahariens clandestins dans la ville. Cette première impression est renforcée par la lecture de la presse de ces dernières années qui traite finalement peu de la migration africaine clandestine dans la ville. Seule une dizaine d'articles rend compte de leur existence au moment de naufrages survenus au large des côtes tunisiennes. À partir de ce constat de faible visibilité, l'analyse tente de saisir les conditions socio-politiques qui l'expliquent et questionne la propension de Tunis à devenir une des portes migratoires entre Europe et Afrique. La fonction d'accueil de la capitale tunisienne est ainsi interrogée : s'agit-il d'une zone d'attente, d'une zone d'arrivée, d'une zone d'expulsion ? Et pour quelle catégorie de migrants africains, avec quel projet migratoire ?

Légaux ou illégaux, les migrants d'origine subsaharienne affluent à Tunis, malgré une politique migratoire plus dure. En même temps que se renforce celle du « clandestin » à expulser, la figure du « bon » immigré subsaharien serait-elle en train d'émerger en Tunisie ? De pays traditionnel d'émigration, la Tunisie, à l'instar d'autres pays du Maghreb, se transformerait-elle malgré elle en pays de transit en direction de l'Europe, voire d'immigration pour les étrangers subsahariens ?

L'enquête de terrain s'est effectuée en binôme à partir d'observations directes des espaces publics, professionnels et privés (restaurants, hôtels, rues, entreprises, associations, logements, campus) ; à partir d'une quarantaine d'entretiens au domicile des migrants, d'entretiens répétés avec des associations caritatives et

* Enseignant chercheur à la faculté des lettres de Sousse, Tunisie, hassan.boubakri@laposte.net.

** Chargée de recherche CNRS à l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain (IRMC), 20, rue Mohamed Ali Tahar Mutuelleville, 1002 Tunis, Tunisie, mazzella@mmsh.univ-aix.fr.

étudiantes, avec le personnel de la Banque Africaine de Développement et des universités publiques et privées, avec le personnel des ambassades des pays africains à Tunis, et d'un recueil de données secondaires diverses (presses, statistiques, documentations et rapports officiels).

La première partie de l'article revient sur le contexte migratoire des pays maghrébins durant la dernière décennie. La présence des migrants est devenue de plus en plus délicate ces dernières années en raison du durcissement de la législation tunisienne sur les conditions d'entrée et de séjour des étrangers (loi du 30 mars 2003) [1], à l'instar des politiques migratoires européennes. La seconde partie de l'article rend compte d'une diversité sociale de migrants noirs africains dans le grand Tunis et du vécu du migrant dans la Tunisie d'aujourd'hui. La Tunisie doit en effet gérer les retombées migratoires d'une politique de coopération et de libre circulation avec ses partenaires africains, dont un des effets est l'accueil sur son sol d'un migrant pluriel: employé international de la Banque Africaine du Développement à Tunis depuis 2003, étudiant poursuivant de longues études, sportif ou encore migrant «aventurier».

D'une zone d'émigration à une zone de transit

Le Maghreb reste une zone «classique» de départs vers l'Europe. Quatre à cinq millions de Maghrébins vivent à l'étranger (2,5 Millions de Marocains, 1,2 millions d'Algériens et 0,800 Tunisiens), dont 85 % en Europe. Mais des changements significatifs ont été enregistrés depuis les années 1990. Durant cette décennie, le Maghreb a connu un changement de contexte migratoire, tragique par certains de ses aspects, caractérisé par deux faits majeurs: le renforcement de la migration irrégulière vers l'Europe constituée essentiellement de ressortissants des pays maghrébins; le renforcement de flux de personnes en provenance d'Afrique subsaharienne transitant ou s'arrêtant momentanément au Maghreb. Des ressortissants de pays de ces zones d'Afrique subsaharienne, fuyant des conflits interethniques, les guerres civiles et les crises humanitaires qui s'amplifient (au Soudan, au Congo, au Liberia, en Sierra Leone, dans la région des Grands Lacs, dernièrement en Côte d'ivoire, au Nigeria, dans le Darfour soudanais et même au Niger) risquent deux fois leur vie: en traversant d'abord les étendues du Grand Sahara, avec ses zones de *no man's land*, ses ergs et ses regs, au risque d'être dévalisés par des bandes dans leur montée vers le nord ou durant leur retour vers leurs pays d'origine; puis en traversant la mer séparant l'Europe de l'Afrique, traversée durant laquelle des centaines de vie humaines sont perdues tous les ans [2].

1. De ce point de vue, la nouvelle loi sur les séjours et les entrées des étrangers au Maroc connaît les mêmes évolutions. Voir à ce sujet l'article de A. Belguendouz [2005].

2. La carte du géographe O. Clochard, parue dans *Le Monde diplomatique* et réalisée à partir des rapports de presse et des signalements effectués par des organisations locales, comptabilise plus de 4000 morts aux frontières en dix ans, entre 1992 et 2003.

Le flux des ressortissants des pays d'Afrique noire: un décompte difficile

Les données statistiques tunisiennes sur la présence étrangère restent agrégées et sommaires en raison de la longueur de la période inter-censitaire.

Pour l'année 2002, un document de l'Institut de la Statistique Nationale décompte l'entrée de 5063 millions voyageurs non-résidents en Tunisie dont 2047 millions ressortissants des trois autres pays du Maghreb (1280700 Libyens, 728300 Algériens et 38900 Marocains)[3]. Les entrées des ressortissants de l'Afrique subsaharienne n'y sont pas comptabilisées séparément mais seulement comprises dans la rubrique «autres nationalités» sans ordre de grandeur (398300 entrées). Le dernier recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) de 2004, en cours d'exploitation, précise que les étrangers résidant en Tunisie ne représentent que 0,3 % de la population totale[4]. Il faut cependant noter que les ressortissants des pays de l'Union du Monde Arabe et ceux d'une partie des pays d'Afrique subsaharienne[5], entrés en Tunisie sans obligation de visa sous le statut de touristes, ne sont pas comptés parmi les étrangers résidents.

Ces données sur le séjour court (3 mois) et le travail des étrangers, notamment des maghrébins et subsahariens, ne sont pas communiquées par les administrations (Ministère de l'Intérieur et du Développement local et ministère de l'Emploi et de l'Insertion professionnelle)[6].

La capitale tunisienne[7] est en Tunisie la porte d'entrée principale par voie aérienne des touristes non européens vers l'Afrique: liaisons avec les autres pays d'Afrique du Nord et avec le Moyen-Orient, et liaisons plus rapides aujourd'hui avec l'Afrique subsaharienne (depuis 2001, la compagnie tunisienne «Tunisair» assure une liaison directe avec Abidjan). Presque 100000 passagers originaires d'Afrique subsaharienne sont passés par l'aéroport de Tunis en 2001. La croissance est fulgurante en deux ans, l'effectif a été quasiment multiplié par 6: 16900 entrées en 1999, 49500 en 2000 et 96600 en 2001. Cependant, ces chiffres sur la croissance des arrivées à l'aéroport de Tunis ne permettent pas de tirer des conclusions sur l'hypothèse du transit vers l'Europe.

---

3. Institut National de la Statistique (INS), *Annuaire statistique de la Tunisie*, Tunis, 2002.

4. Taux actuel très faible qui n'est pas constant au regard de l'histoire: le taux le plus important est atteint en 1956 au moment de l'indépendance avec 49 %.

5. Convention dans le cadre du CEN-SAD créé le 4 février 1998 sur l'initiative du président Kadhafi visant à «garantir à la fois la liberté de circulation des personnes et des capitaux entre États membres et la liberté de résider, de travailler, d'acquérir des biens ou de mener une activité économique dans tel ou tel État membre». Les 18 États membres sont: le Burkina Faso, la Libye, le Mali, le Niger, le Soudan, et le Tchad, puis Djibouti, l'Érythrée, la Gambie, la République Centrafricaine et le Sénégal en 2000; l'Égypte, le Maroc, le Nigeria, la Somalie et la Tunisie en 2001; enfin, le Bénin et le Togo en 2002.

6. Il est par ailleurs connu que les étrangers, dont le séjour ou le travail dans le pays de résidence ne sont pas formellement autorisés, ne se laissent pas facilement recenser, ce qui diminue la fiabilité des données du recensement.

7. Le grand Tunis compte presque 2 millions d'habitants en 2004 selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), réalisé en avril 2004 et en cours de dépouillement. C'est une métropole internationale dans un petit pays: une superficie de 164000 km^2, dont la moitié est aride ou désertique, pour un peu moins de 10 millions d'habitants en 2004.

L'autre voie principale d'entrée en Tunisie est celle des postes frontaliers terrestres avec la Libye d'un côté et l'Algérie de l'autre [8]. Les postes frontaliers tuniso-libyens sont la principale porte d'entrée terrestre en Tunisie. Le poste de *Ras J'dir* (dans le sud-est de la Tunisie) enregistre les 2/3 de la circulation transfrontalière terrestre. Les statistiques tunisiennes publiées ne précisent pas les nationalités des étrangers qui passent (à l'entrée comme à la sortie) par chaque poste frontalier terrestre. Toutefois, des résultats de recherche [Pliez, 2001] soulignent que la Libye voisine abrite un important effectif de migrants ressortissants des pays de l'Afrique du sud du Sahara et que l'essentiel des entrées terrestres de ces populations en Tunisie se fait à partir de la Libye, à l'Est. Ceci n'exclut pas la possibilité d'entrée par l'Algérie à l'Ouest, mais cette route reste la plus longue distance que devraient parcourir les migrants subsahariens qui traversent, du nord au sud, tout le Sahara algérien, pour transiter par les villes et les routes de l'Algérie orientale et entrer ensuite par les postes frontaliers algéro-tunisiens.

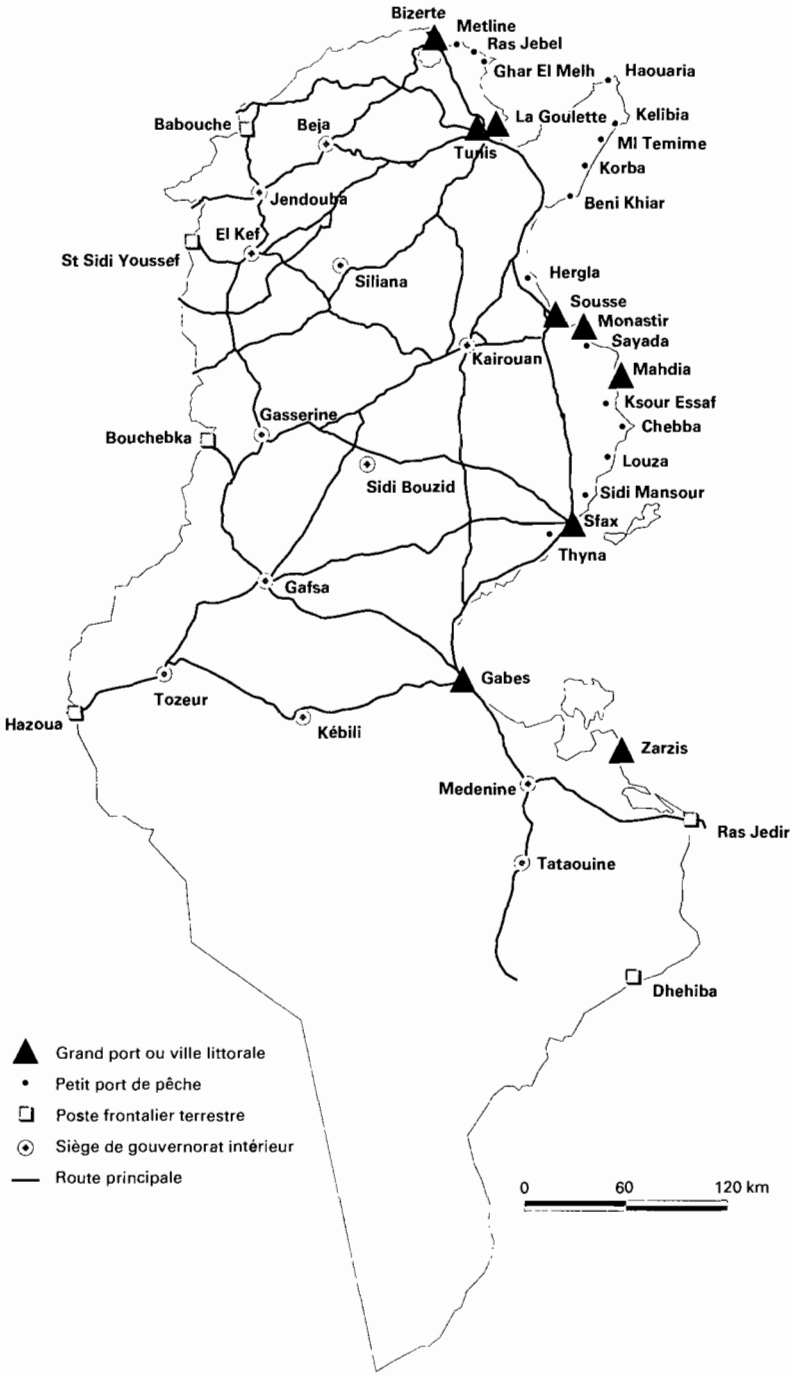
Un axe migratoire Afrique-Italie

La Tunisie présente pour les subsahariens plusieurs avantages comme zone de départs non réguliers vers l'Italie: un long littoral à faible distance de l'Italie, comparé à la Libye, doté d'un réseau dense de petits ports de pêche et de commerces situés non loin des grandes villes littorales – Bizerte, Tunis, Sousse, Sfax, Gabès (fig. 1) – et offrant des opportunités de travail et de séjour pour la préparation des traversées clandestines vers l'Italie. La densité du peuplement, de l'urbanisation et des activités dans la plaine littorale tuniso-libyenne de *la Jfara,* qui relie la *Tripolitaine* (nord-ouest de la Libye) au sud-est tunisien, permet des facilités de circulation et d'échanges, aussi bien aux ressortissants des deux pays qu'aux étrangers. Les embarcations clandestines qui partent des côtes tunisiennes rejoignent directement la Sicile (150 km séparent le Cap Bon tunisien à la Sicile) et les autres îles italiennes de la Méditerranée orientale, alors que celles partant des ports de la Libye Nord-occidentale suivent généralement la ligne des eaux territoriales de la Tunisie orientale pour rejoindre les îles italiennes de Lampedusa, de Linosa ou la Sicile. Un bilan officiel dressé par le Ministère tunisien de l'Intérieur fait état de 3318 clandestins appréhendés avant de réussir à quitter les eaux territoriales tunisiennes durant l'année 2003, dont la moitié ont été interceptés en mer [9]. Selon la même source, le nombre de traversées et de tentatives de traversées maritimes vers l'Italie à partir des côtes tunisiennes (ou à travers les eaux territoriales de la Tunisie) est en augmentation. En 5 ans (1998-2003), plus de 40000 personnes ont été appréhendées pour tentatives de transgression illégale des frontières. Plus de cinquante-deux nationalités sont représentées dans ce contingent. Si la majorité est originaire du Maghreb (les Tunisiens représentant 30 % du total) et d'Afrique subsaharienne, l'Asie, l'Europe de l'Est et même l'Amérique latine y sont également représentées.

8. Les entrées par voie maritime sont, quant à elles, limitées (1,3 % des entrées des non-résidents, 9 % de celles des Tunisiens et 3,5 % de l'ensemble des entrées). 88,6 % des entrées par les ports s'effectuent à *Tunis-La Goulette*.

9. Agence France Presse, 3 avril 2004.

Fig. 1 – Villes ports, ports de pêche et autres grandes villes de Tunise



Une politique migratoire entre Union européenne et Union africaine

La région maghrébine est désormais concernée par le durcissement des politiques migratoires européennes (durcissement des conditions d'asile, d'entrée et de séjour des étrangers dans les pays de l'espace Schengen, et dans les pays de la «ceinture de sécurité migratoire» que formaient, jusqu'à 2004, les pays candidats à l'adhésion dans l'Union européenne). Les États maghrébins sont soumis de nos jours à la sollicitation de la part des pays européens pour collaborer de plus en plus activement dans la lutte contre les migrations irrégulières. La Conférence euro-méditerranéenne de Barcelone, en novembre 1995, tente d'établir les bases d'un cadre multilatéral de dialogue et de coopération entre l'UE et les 12 pays et territoires méditerranéens: Algérie, Maroc, Tunisie, Égypte, Jordanie, Liban, Syrie, Israël, Territoires palestiniens, Chypre, Malte et Turquie. Ce partenariat sur la question migratoire, poursuivie ensuite sous une autre forme par la constitution du «Dialogue 5+5» [10], n'est pas sans effet. Cette collaboration se caractérise par un large éventail d'ententes (échanges d'informations et d'investigations) pour arrêter les flux clandestins: production de textes juridiques afin de sanctionner les organisateurs et les participants aux départs de clandestins, formation du personnel de surveillance du littoral, équipement en nouveaux matériels de détection. Comme le Maroc avec l'Espagne, la Tunisie a été parmi les premiers pays de départs à signer des accords destinés au contrôle migratoire et à la surveillance des eaux territoriales et internationales, avec l'Italie. Un accord de réadmission a été signé entre les deux pays, en 1998 [11]. Il met l'accent sur le traitement équitable des ressortissants de chacun des deux pays régulièrement installés sur le territoire de l'autre. Cet accord prévoit également une coopération entre les deux pays pour la prévention et la lutte contre l'immigration clandestine, l'obligation de réadmettre les ressortissants de chacun des deux pays entrés ou séjournant de manière irrégulière sur le territoire de l'autre. Il stipule l'obligation de réadmettre les étrangers, hormis les ressortissants des pays de l'Union du Maghreb Arabe, appréhendés en situation irrégulière sur le territoire de l'une des parties et dont il est prouvé qu'ils y sont entrés en provenance directe du territoire de l'autre partie [12].

Cependant la libre circulation des personnes est par ailleurs inscrite dans les accords signés entre la Tunisie et la plupart de ses partenaires africains au sud du Sahara, dans le cadre de la politique libyenne de rapprochement avec l'Afrique (CEN-SAD) et de nouvelles commissions comme le NEPAD (New partneship for African Development) et l'Union africaine. Cette question du maintien de la libre circulation des personnes à l'intérieur du continent africain reste,

10. Groupe composé de la Tunisie, l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Mauritanie côté maghrébin et de l'Italie, la France, le Portugal, l'Espagne et Malte côté européen.

11. Accord non publié, entré en vigueur le 23 septembre 1999, disponible sur le site http://www.stranieri.it/legislazione/italia/accordi/accordi_TUV/Ab98_tn. htm.

12. Monia Ben Jemia, Étude sur les droits des migrants en Tunisie. Rapport présenté au séminaire de renforcement des capacités au Maghreb, organisé par le BIT à Alger, dans le cadre du projet «La migration de main d'œuvre pour l'intégration et le développement dans l'Euromed, l'Afrique orientale et occidentale», Alger, 4-7 avril 2005.

malgré le durcissement de la politique migratoire euro-méditerranéenne, l'un des principaux fondements à la constitution d'une coopération régionale. La Tunisie doit aujourd'hui également respecter les accords de libre circulation des migrants subsahariens et gérer les retombées migratoires de sa coopération économique et scientifique avec l'Afrique réalisée ces dernières années. L'installation à Tunis, en 2003, du siège de la Banque Africaine de Développement (BAD) est, avec le secteur universitaire et sportif, un bon exemple des effets de cette politique.

C'est dans l'entre-deux d'une politique de coopération avec l'Europe et de la création d'un espace africain qu'il faut comprendre la diversité des situations sociales des ressortissants d'Afrique subsaharienne à Tunis, leurs conditions d'accueil dans la société tunisienne, leurs modes de co-présence, ainsi que leurs projets migratoires. En retour, l'étude de cette diversité permet de mieux saisir le rôle de la Tunisie dans cette nouvelle configuration des migrations internationales.

Les conditions d'accueil d'un migrant pluriel

Les migrants subsahariens légaux et durablement installés dans le grand Tunis (jusqu'à 18 ans de présence parmi les enquêtés) se partagent principalement en deux groupes: les étudiants d'une part et, d'autre part, le personnel en situation d'emploi régulier comprenant le personnel diplomatique, et plus récemment celui de la Banque Africaine du Développement [13] avec ses 960 employés (et leurs 800 enfants) de toutes nationalités africaines, pour la plupart cadres supérieurs ivoiriens.

Des étudiants au séjour prolongé

La Tunisie, à l'instar du Maroc ou de l'Égypte, est en pleine transition quant à son système d'enseignement supérieur. Ces pays doivent faire face à deux séries de problèmes. Ils doivent répondre aux questions posées par leur propre développement économique en matière d'enseignement: passage à l'enseignement de masse et accroissement de la demande de formation supérieure. Ils sont amenés par ailleurs, dans un contexte de mondialisation, à intégrer de nombreux nouveaux venus étrangers et de nouvelles transformations qui se posent à l'enseignement supérieur des pays développés (notamment la formation Master). Les étudiants subsahariens, boursiers ou non, sont de plus en plus présents dans les universités du Maghreb. En Tunisie aujourd'hui, sur les 300000 étudiants que totalisent les 141 institutions universitaires publiques, 3000 sont des étrangers. Ils se répartissent principalement en trois tiers selon la statistique de l'enseignement supérieur tunisien: 1200 étudiants en provenance du Maghreb (dont 376 Mauritaniens), 944 étudiants du Moyen Orient et 768 étudiants de

13. La presse tunisienne relate alors dans le détail les critères de sélection retenus par le bureau d'étude anglais pour privilégier la Tunisie à l'Afrique du Sud (jugée peu sûre) ou à l'Égypte (crise du logement) dans le choix du transfert de la BAD: stabilité politique, bon niveau de formation et d'équipement scolaire, offre de logements, service de communication fiable.

Photo 1 – Université privée de Tunis (© S. Mazzella, 2005)

l'Afrique subsaharienne. L'effectif des étudiants étrangers issus des autres pays essentiellement européens est de 98 étudiants. Pour obtenir un total d' étudiants subsahariens qui dépasse largement le précédent chiffre, il faut comptabiliser les étudiants subsahariens des formations professionnelles de l'enseignement supérieur, ceux des formations privées non universitaires et courtes (moins de six mois), et enfin tous ceux qui représentent une manne pour les récentes universités privées en plein développement (20 universités privées en Tunisie créées en 5 ans dont 18 à Tunis) dont ils constituent la moitié des effectifs totaux et la très grande majorité de l'effectif étranger (95 %). Certains étudiants, les plus fortunés ou bousiers, se dirigeront ensuite vers l'Europe ou l'Amérique du Nord pour poursuivre leurs études de troisième cycle [14].

Les associations d'étudiants ont prospéré depuis la fin des années 1990 et ont aussi appris à mieux s'organiser au sein de l'Association des Étudiants et Stagiaires Africains en Tunisie qui regroupe et met en réseau les différentes associations des étudiants ressortissants des pays d'Afrique subsaharienne. Elle compte 2500 adhérents. À ce réseau, il faut ajouter les associations cultuelles comme la JCAT (Jeunesse Catholique des Africains à Tunis) qui regroupe une soixantaine d'adhérents. Ces associations sont généralement les premières à être contactées par les migrants qui viennent les voir dès leur arrivée afin d'être

14. Plassard, Ben Sédrine [1998].

conseillés sur l'hébergement, la bourse, les ambassades, les activités. Si l'entraide, l'information, la mise en réseau sont les activités et valeurs primordiales qui motivent ces associations, elles les réservent en priorité aux étudiants et stagiaires et sont embarrassées face à l'afflux des autres migrants, non étudiants, qui viennent les voir. Ces présidents d'association ont bien conscience du rôle qu'ils jouent dans l'entraide locale, tout en étant garants du bon fonctionnement de leur organisation. Aussi la sélection est là encore de rigueur, tous les migrants subsahariens et compatriotes ne bénéficient pas de leur aide.

Les étudiants trouvent à se loger dans des appartements ou des pavillons des quartiers périphériques des classes moyennes de la ville, les foyers universitaires servant surtout aux étudiants boursiers dans le cadre de la coopération culturelle. Le quartier d'El Oumrane proche du campus universitaire est particulièrement leur lieu de vie. Sans le déclarer ouvertement, la plupart des étudiants concèdent qu'ils sont généralement conduits à exercer des emplois non déclarés au regard de la modicité des bourses qu'ils perçoivent et surtout de l'irrégularité du versement de ces dernières quand ils sont boursiers de leurs États d'origine [15]. Ce sont des situations d'autant plus difficiles que ces étudiants sont privés des avantages de l'existence de réseaux familiaux dont ils auraient sans doute bénéficiés s'ils étaient au sein de leur société d'origine. La majorité des étudiants se font peu d'illusions sur les opportunités de trouver des emplois correspondant à leurs compétences, quel que soit d'ailleurs le pays où ils projettent de s'installer au terme de leurs études (pays d'origine, Tunisie ou Europe). Seuls les diplômés dans les Techniques de l'Information et des Télécommunications (TIC) sont plus confiants. Ce contexte explique le renforcement lent mais soutenu de la présence de jeunes subsahariens (étudiants en cours de formation, diplômés de l'enseignement supérieur, stagiaires) dans des emplois non déclarés dans le secteur du service aux personnes et aux entreprises (informatique, comptabilité, marketing), de l'animation, de la restauration. Les cadres aisés de la Banque Africaine de Développement, implantée à Tunis depuis le début de la crise ivoirienne en 2003, sont quelquefois les employeurs des étudiants pour des petits emplois non déclarés: baby-sitter, cuisinière, employée de service, chauffeur, gardien, jardinier. Les étudiants peuvent aussi exercer une activité commerciale non déclarée: vente de produits à domicile (produits de beauté, produits ménagers) ou vente d'articles «ethniques» (provenant des pays d'origine) auprès des commerçants tunisiens des souks de l'artisanat situés dans les grands centres touristiques du pays (Tunis, Hammamet, Sousse, Jerba, Sfax, Tozeur et Douz) [16]. À Tunis, le secteur de la coiffure négro-africaine et celui de l'animation culturelle, celui des Disc-jockey dans les discothèques ou les hôtels luxueux de la ville, connaissent un plein essor. Depuis 2003, Tunis a ouvert sa première boîte de nuit de musique africaine qui associe dans la direction de cette entreprise, et pour la première

15. Un étudiant boursier de la coopération culturelle du Mali, par exemple, perçoit 35 euros par mois de la Tunisie, 40 euros mensuels de son pays. Montant duquel il faut déduire un loyer de 50 euros par mois quand il vit hors foyer universitaire. Il ne lui reste que 25 euros mensuels pour les repas et les frais d'études. Certains, venus directement sans l'aide du ministère de l'Éducation de leur pays, ne perçoivent que la bourse tunisienne.

16. Pellicani, Palmisano [2002].

fois en Tunisie, un jeune patron d'une riche famille tunisoise et un jeune ivoirien DJ (étudiant) réputé dans ce milieu professionnel [17].

«Les BADois» [18]

L'installation du siège de la Banque Africaine de Développement (BAD) à Tunis durant les années 2003-2004 est l'un des facteurs qui a contribué au renforcement de la présence subsaharienne en Tunisie et à l'ouverture croissante de la Tunisie sur l'Afrique [19]. Après le déclenchement par les Nations Unies, le 5 février 2003, de la phase prévoyant l'évacuation d'urgence de son personnel, la BAD a enclenché son mouvement de transfert. Toutes les activités de la BAD ont été recréées sur le site de Tunis où 960 personnes ont été transférées, employés de toutes les nationalités africaines (dont 200 cadres ivoiriens) et leurs 800 enfants.

«Ils sont très visibles pour la population tunisienne peu habituée à voir une population noire et riche à la fois» précise, lors d'un entretien, le directeur des ressources humaines de la BAD à propos des employés de l'entreprise. C'est lui qui a eu la charge de loger rapidement dans les quartiers résidentiels des classes supérieures et moyennes de Tunis (Oumrane Supérieur, Ariana, Ennasr, El Menzah, El Manar, la Marsa) (fig. 2). «Ici, à la BAD, poursuit-il, nous vivons aux rythmes des crises de la Côte d'Ivoire, dès qu'un événement survient là-bas, heureux ou malheureux, c'est l'euphorie ou alors la grande déprime. Les Ivoiriens espèrent toujours y retourner, ils ne comptent pas rester ici».

L'installation dans ce nouveau lieu de vie ne s'est pas effectuée sans difficultés. On en retiendra deux. Il y a eu des réactions racistes au départ, notamment entre les enfants dans les cours de récréations, que les enseignants ont dû réguler (notamment à l'École internationale de Tunis, et dans deux établissements français de la ville). Les étudiants subsahariens se plaignent aussi de jets de pierre dans la rue, d'insultes à leur encontre: «Ils nous appellent les singes, ils pensent qu'on est arriérés ou alors ils nous disent "vous les Africains". Je ne savais pas qu'il existait un continent maghrébin? Un jour en cours, j'ai levé le doigt, et le prof m'a dit: "oui, Monsieur l'Africain?". J'ai répondu au prof en l'appelant "Monsieur l'Européen", et toute la classe a ri».

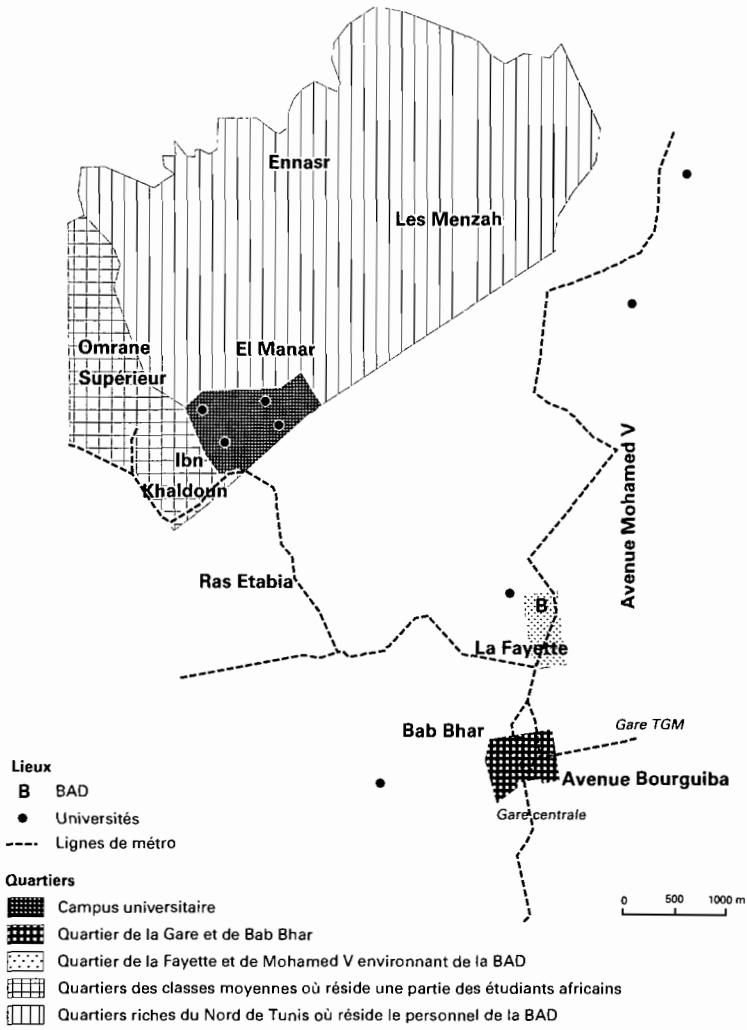
D'une autre manière, cette régulation des tensions sociales a aussi concerné les cadres de la BAD et leur personnel de maison. Le gouvernement a accepté la venue d'un personnel de maison étranger à la condition qu'il soit déclaré et immatriculé, ce qui permet la prise en charge en cas d'accident de travail. Le

17. La mode, la musique (les DJ africains dans les boîtes de nuit), la coiffure africaine, l'art africain, la restauration sont autant de vecteurs de cette «vogue africaine». On assisterait à la diffusion dans la société tunisienne d'un sentiment d'appartenance nouveau à une Afrique valorisée.

18. Surnom donné aux employés de la BAD par les étudiants subsahariens.

19. Près de 80 projets et programmes tunisiens ont été financés par la BAD entre 1968 et 2002, pour un montant de l'ordre de 200 MD engagés au cours du IX[e] Plan de développement (1996-2001). La BAD a déclaré engager 330 millions de dollars pour la période 2002-2004 du X[e] plan.

Fig. 2 – Lieux et quatiers de la présence des étudiants africains et du personnel de la Banque Africaine de Développement (BAD) à Tunis



gouvernement tunisien a ainsi autorisé le travail et les titres de séjour à deux personnels de maison par famille (nounou et cuisinier). La main d'œuvre bon marché des Burkinabés et des Maliens venus servir les cadres africains de la BAD, majoritairement ivoiriens et sénégalais, s'est transformée dans la migration en «ayant-droit» de la société tunisienne. Cela ne s'est pas fait sans conséquences, jusqu'à parfois entraîner ici un mariage mixte, là un licenciement de leur employeur refusant leur demande d'augmentation de salaires. De plus, les dures conditions de vie et de travail de ces employés de maison ont fait l'objet de procès moraux de la part du voisinage tunisien.

La migration irrégulière des aventuriers [20]

La législation tunisienne en matière de séjour des étrangers tolère le séjour des étrangers africains le temps de l'examen de leur dossier ou durant les trois mois de présence légale sans visa. Ceux dont l'arrivée est toute récente (les «primo-arrivants») louent des chambres en individuel ou à plusieurs dans les hôtels non classés du quartier de la gare en centre ville, autour de la place Barcelone (fig. 2). Les Ivoiriens ou les Maliens, qui viennent par exemple sans visa comme la législation les y autorise (à la différence des camerounais par exemple), rencontrent ensuite des difficultés. Sans inscription universitaire et sans emploi, ils ne peuvent pas travailler en Tunisie et sont alors poursuivis comme clandestins. Même durant les trois mois autorisés sans visa, les étrangers africains sont confrontés aux fréquents contrôles policiers. La police organise des perquisitions, vient chercher les personnes dans les hôtels, ou chez les étudiants qui les hébergent. Les étudiants prennent en retour plus de précautions pour proposer un accueil à leurs compatriotes. Ces précautions ont été d'autant plus suivies dans la période qui a suivi l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations (février 2004) où le contrôle policier s'est renforcé suite à l'application de la toute nouvelle loi sur le séjour et la circulation des étrangers. Dans un premier temps, la Coupe d'Afrique des Nations a constitué une aubaine pour les candidats à l'immigration [21]. Arguant de leur statut de supporters, des jeunes venus de toute l'Afrique ont pensé pouvoir bénéficier de leur entrée sur le territoire tunisien pour y trouver du travail. D'autres, mieux informés, se sont inscrits dans des formations privées de courte durée. La presse a fait état de charters entiers de supporters repartant à vide. Cependant, ceux qui ont réussi durant les 3 mois légaux, à justifier d'un domicile et d'une inscription universitaire, ont été nombreux à être arrêtés et expulsés, au motif qu'ils n'étaient pas de véritables étudiants. Samuel est un jeune footballeur camerounais de 20 ans, ancien joueur professionnel au Mali, qui a rejoint la Tunisie avec des papiers en règle. Il a payé son billet d'avion et vient après qu'un manager au Mali lui a dit qu'il avait ses chances en Tunisie. Mais il est arrivé en retard sur les dates indiquées par le manager pour passer la sélection. Il doit attendre la prochaine saison. En attendant, et pour éviter de se trouver dans une situation illégale après l'expiration de son visa touristique, il s'est inscrit comme étudiant dans une formation privée de courte durée. Quand nous le rencontrons, Samuel, bien que déçu, n'a pas envie de retourner au pays. Il rêve d'aller en Europe et porte aussi les espérances de sa famille qu'il ne veut pas décevoir: «Mes frères, tous autour de moi, se moqueraient de moi. Mon père ne serait pas content. Non, je continue». Il souhaite

20. Notons que ces «aventuriers» se désignent eux-mêmes sous ce terme qui souligne la précarité et l'illégalité de leur situation. Cela peut désigner aussi bien des demandeurs d'asile déboutés que des personnes arrivées dans l'espoir de trouver un emploi, des sportifs en quête d'un contrat ou des étudiants arrivés à l'expiration de leur bourse ou en fin d'étude.

21. Notons que ces grands événements sportifs (CAN 2004; Mondial du handball en 2005) participent de la «réputation» de la Tunisie dans les pays d'Afrique et de son attrait: une réputation assise ces dernières années sur la coopération bilatérale et multilatérale dans d'autres domaines (formation des journalistes, enseignement universitaire public et privé, coopération technique au développement dans les domaines des eaux, de l'agronomie, de la santé).

aller en Europe si son projet sportif ne réussit pas en Tunisie, et se renseigne déjà auprès d'autres migrants sur les routes à suivre ou à éviter.

Les personnes en situation irrégulière sont envoyées dans un «Centre d'accueil temporaire» à Tunis. Arrêtés avant d'embarquer ou expulsés par des pays européens, ces Africains sont soumis à une deuxième procédure d'expulsion par la Tunisie vers les pays d'origine. Or peu de ces ressortissants ont les moyens de se payer le billet de retour, surtout après avoir généralement perdu leurs économies dans le financement de leurs traversées. Des témoignages de migrants rendent compte de reconduites à la frontière libyenne *manu militari*.

Extrait d'entretien avec Jacob, un Mauritanien d'une quarantaine d'année originaire de Nouakchott, ancien officier de pêche

Aujourd'hui, il travaille au noir comme commerçant avec son passeport mauritanien qui lui permet de circuler entre la Tunisie et la Libye. Il souhaite partir en Europe, et économise en attendant. Il a déjà été expulsé d'Espagne en 2000. Sans papiers, il a été arrêté en Tunisie en 2003. Il nous raconte son expulsion vers la Libye.

«À Tunis, il y a un centre d'accueil. Ils ne te frappent pas, tu peux téléphoner. On y passe au minimum 15 jours jusqu'à un mois. T'es mieux traité qu'en Europe, c'est ce que disent les Nigérians que j'ai rencontrés. Tu as un bon déjeuner, de l'eau chaude, des matelas, c'est propre, mais dès que tu quittes là-bas... De Tunis, on va à Sousse, de Sousse on va à Gabès et de Gabès on va à Mednine. Ils te donnent à manger, parfois on te met des chaînes. La frontière c'est Ras al-Jedir. Mais là il y a des bandits, il y a des soldats qui profitent que leur administration est loin. Il n'y a plus de chef, ils te prennent ton argent. Ils te laissent à la frontière pendant la nuit, si tu cours vite, tu peux échapper aux douaniers libyens. Dans le groupe, il y avait aussi des femmes, on a dû se séparer d'elles. Avec un autre, j'ai marché toute la nuit, on a marché jusqu'à Zuara, on a marché après jusqu'à Surman. On avait des habits sales. De Zuara à Surman, il y a des mares d'eau, des grillages de 5 mètres de haut. Il y a le goudron à un km de nous, mais on l'approche pas, on reste dans les champs, ce n'est pas le désert, il y a du sable argileux. À Surman, là, personne ne te dira rien. Les policiers contrôlent pas». Il raconte aussi qu'avant son arrestation, il avait déjà pensé organiser son retour en Tunisie, n'imaginant pas de vivre en Libye où les conditions de vie sont difficiles.

La création ces dernières années de plusieurs centres d'accueil temporaire en Tunisie tout au long de son littoral jusqu'à la frontière libyenne (confirmée par l'OIM à Tunis) s'inscrit dans le processus d'externalisation des politiques d'asile et d'immigration de l'Europe [Intrand, Perrouty, 2005]. La Tunisie, à l'instar du Maroc, met en place un modèle de centre de rétention et de zone d'attente sur l'exemple français.

Si les autorités diplomatiques de ces africains réussissent dans certains cas à rapatrier leurs ressortissants, ils sont contraints le plus souvent, faute de moyens, à ne rien faire. Les entretiens effectués auprès du personnel diplomatique des ambassades africaines (Sénégal, Mali, Côte d'Ivoire, Nigeria) soulignent un certain désarroi face à des situations délicates pour les ressortissants de leurs pays: dépassement des périodes de séjour légales (trois mois de séjour touristique), falsification de documents de circulation, de cartes d'étudiants, arrestation pour tentative d'émigration illégale à partir de la Tunisie, expulsion de ressortissants tunisiens et subsahariens vers la Tunisie selon les termes de l'accord de réadmission signé avec l'Italie. Les opérations deviennent encore plus compliquées dans les situations de décès d'Africains ou de disparition en mer (contact avec les familles, procédures d'identification et d'enterrement des corps). La gestion de la migration, la connaissance des migrants et leur mise en confiance sont rendues plus difficiles quand il n'y a pas de consulat mais seulement un consul honoraire de nationalité tunisienne comme pour le Cameroun ou la Guinée. Des organisations internationales, telles que le Croissant rouge tunisien, la CARITAS, le Haut Commissariat aux Réfugiés, interviennent alors pour le soutien des personnes sans ressources et sans aide institutionnelle (hébergement, soins, nourritures, aide à la recherche d'emplois temporaires, rétablissement des contacts avec les familles, aide au rapatriement, visite en prison).

La CARITAS du MONA (Moyen-Orient et de l'Afrique du nord) est un des seuls organismes en Tunisie, avec le Croissant Rouge et le HCR, à prendre en charge l'accueil des personnes en détresse. Elle a longtemps accueilli des Irakiens durant la guerre du Golfe et des Algériens depuis sa création à Tunis en 1984. Aujourd'hui, d'après le père C., le nombre des subsahariens est en augmentation (Ivoiriens, Ghanéen, Sénégalais, Nigérians, Libériens). Au début, c'était des hommes seuls, aujourd'hui des femmes et des enfants, arrivent en nombre. Ils transitent par le désert algérien, «ce cimetière du silence» selon les termes d'une personne de la CARITAS. La CARITAS accueille à présent une centaine de personnes par mois, toutes confessions confondues, à qui elle propose une aide: aide médicale (remboursement à 100 % des soins), cours de langue, aide au loyer, dons de nourritures et de vêtements, aide au rapatriement, aide ponctuels, aide à la scolarité. Sa mission est de prendre en charge les arrivants. Les personnes irrégulières plus durablement installées ne la concernent pas. Ces dernières ont, pour les plus chanceuses d'entre elles, des postes stables mais non déclarés d'employés de maison chez de riches familles tunisoises, pour une rémunération de 200 dinars par mois (logé et nourri). Janine est une jeune aventurière camerounaise qui vit seule avec son bébé à Tunis, après avoir séjourné deux ans en Égypte. Elle considère qu'il est plus difficile pour elle de trouver un emploi à Tunis qu'au Caire mais, qu'à la différence de l'Égypte, sa condition de femme, seule, noire, y est plus supportable. La CARITAS lui donne 45 dinars par mois, mais lui conseille fortement de repartir au Cameroun. La CARITAS comptabilise 200 personnes ayant obtenu le statut de «réfugié» du HCR et 100 personnes «demandeur d'asile» (en cours de procédure). En 2004, la répartition des

bénéficiaires de la CARITAS par nationalité est la suivante: 150 algériens, 10 marocains, 7 irakiens, 50 nigérians, 30 ghanéens, 30 Afrique francophone, 3 américains, 2 européens. Dans son rapport d'activité, la CARITAS désigne par «purs aventuriers» ceux fuyant la misère économique qui sont sans diplômes et sans projet d'études. Certains passent par l'Algérie pour atteindre la Tunisie. La plupart sont allés d'abord en Libye dans l'espoir de trouver un travail et sont ensuite venus en Tunisie. La Tunisie ne serait qu'une étape soit vers l'Europe, soit vers les pays de l'Est ou la Turquie. En venant à Tunis, ces migrants se rapprochent des administrations, des ambassades, et des organisations caritatives et associatives dans l'attente d'un nouveau départ. «L'objectif de bon nombre de ces migrants est de regagner l'Europe. Alors on s'interroge: comment les dissuader de rester? La réponse à cette question n'est pas facile», souligne une personne de la CARITAS. C'est le problème que pose en particulier Emmanuel, Ivoirien arrivé le 23 avril 2004 au bureau des réfugiés de la CARITAS, qui a eu droit au trois mois de séjour autorisé en Tunisie. Jusqu'à présent, il a trouvé à se loger dans un l'hôtel: «Tu ne dois pas dépasser 3 mois. Qu'attends-tu de CARITAS?». Emmanuel répond qu'il cherche à se loger. L'hôtel est trop cher. «Ici, on héberge seulement les étudiants de passage, quelques jours seulement. Je ne peux rien décider pour toi. À toi de voir si tu veux du stable en retournant chez toi, ou passer de provisoire en provisoire».

Entre un discours moralisateur et légaliste, et l'entraide, la pratique de la mission de la CARITAS est en équilibre instable.

Conclusion

Dans un contexte migratoire en pleine mutation, différents mondes sociaux de migrants se mêlent en Tunisie. D'autant que leur statut est évolutif et que, par exemple, un étudiant boursier aujourd'hui peut être l'aventurier irrégulier de demain, et inversement, l'aventurier d'aujourd'hui peut-être l'étudiant de demain, via des formations courtes et privées en Tunisie.

La diversité des statuts sociaux n'empêche cependant pas l'émergence d'un sentiment d'appartenance à une même *communauté de destin* de Noirs africains dans le monde arabe. Les conditions à la formation d'une aire d'installation provisoire qui sécurise, informe et crée une économie de transit dans le cadre de réseaux relativement ouverts à la société locale, se réalisent autour de la figure à multiples facettes de l'étudiant subsaharien, suffisamment stabilisée dans la société tunisoise pour y jouer une fonction de guichet d'accueil. Des formes d'organisations collectives, associatives ou non, structurent les relations entre les migrants de passage, et entre les migrants et la société locale, proposant une aide matérielle et un soutien moral durant leur séjour (hébergement provisoire, petit boulot, informations diverses). L'entraide entre migrants a cependant ses limites. Une limite intérieure à la communauté d'abord: comment accorder sa confiance à un autre migrant quand on a déjà été floué ou volé? Une limite extérieure

ensuite: comment assurer la protection d'un migrant subsaharien quand on craint pour soi-même la répression policière renforcée d'un État?

Cette étude souligne surtout les difficiles conditions d'accueil au transit et à l'insertion durable de l'étranger dans l'État tunisien (interdiction de travail aux étudiants, contrat de travail limité à deux ans). Pour les migrants étrangers enquêtés (personnel de la BAD, étudiants, migrants irréguliers), qu'ils soient riches ou pauvres, aux appartenances culturelles ou nationales différentes, le projet migratoire reste celui de repartir: soit dans le pays d'origine, soit en Europe, soit dans des circulations internes au continent africain, au gré des rencontres et des contraintes étatiques.

Ces premiers résultats d'enquête de terrain soulèvent aussi d'autres questionnements: la figure de l'aventurier par exemple fait-elle rupture avec la société tunisienne, en reléguant le migrant illégal du côté de la marginalité refoulée? Ou au contraire révèle-t-elle une reconnaissance du candidat tenace à l'immigration pour qui s'ouvre les portes sinon d'une assimilation encore lointaine, du moins d'une inclusion provisoire?

Enfin, le fait que les pays du Maghreb s'intègrent à terme à la zone euro-méditerranéenne de libre échange et multiplient les accords de réadmission en matière de politique migratoire ne peut que modifier profondément le partenariat euro-maghrébin. Aux yeux des Européens, cela peut ne représenter qu'un simple transfert de charge, en matière de contrôle des flux migratoires, nécessitant des contreparties, dans le cadre d'une négociation bien conduite et d'une série d'accords bilatéraux ou inter-régionaux harmonisés. Pour la Tunisie, comme pour le Maroc, il s'agit peut-être de bien plus que cela: une réorientation de sa position sur le continent africain qui profiterait à la fois de ses liens de proximité avec l'Europe – et notamment avec l'Italie –, pour devenir une place de transit, et de l'attrait qu'elle constitue pour les populations subsahariennes francophones, notamment en quête de formation universitaire. Qu'elle soit décidée sous la contrainte d'une réadmission, vécue dans une clandestinité aventureuse ou délibérément durable, la présence de Subsahariens à Tunis fait l'objet d'une nouvelle sociabilité locale, qui s'appuie sur un réseau d'entraide et une communauté provisoire de destins. Cette nouvelle configuration peut non seulement modifier la place de la Tunisie dans l'espace africain mais modifier aussi la place de l'Afrique dans la société tunisienne.

Après l'Europe, et avec elle, c'est aujourd'hui le Maghreb qui doit se poser la question éthique: qui voulons-nous accueillir?

Bibliographie

APPLEYARD R. [2002], «International Migration and Development – An Unresolved Relationship», *International Migration Review*, vol. XXX, n° 3/4, special issue, p. 251-267.

BARROS L., LAHLOU M., ESCOFFIER C., PUMARES P., RUSPINI P. [2002], *L'immigration irrégulière subsaharienne à travers le Maroc*, rapport pour le BIT, Genève.

BELGUENDOUZ A. [2005], «Expansion et sous-traitance des logiques d'enfermement de l'Union européenne: l'exemple du Maroc», *Cultures et conflits*, n° 57: L'Europe des camps, p. 155-219.

BOUBAKRI H. [2004], «Les migrations de transit au Maghreb, ou les recompositions migratoires au voisinage de l'Europe», *Proasile*, la revue de France Terre d'Asile, n° 10, Paris.

BOUBAKRI H., CHEKIR H., BEN JEMIA M. [2004], *Rapport national sur les droits des travailleurs migrants (Tunisie)*, rapport pour l'UNESCO sur «Le droit des migrants dans les pays d'Afrique du Nord», Tunis.

BOUBAKRI H., MAZZELLA S. [2002], «Tenir le lien de famille dans la mobilité Tunisie-France», in actes du colloque *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilité et réseaux*, Université de Sousse.

COQUERY-VIDROVITCH C., GOERG O., MANDE I., RAJAONAL F. (éd.) [2003], *Être étranger et migrant en Afrique au xxe siècle, vol. 1: Politiques migratoires et construction des identités*, Paris, L'Harmattan, 542 p.

GOLDSCHMIDT E. [2002], «Migrants congolais en route vers l'Europe», *Les Temps modernes*, n° 620-621, p. 208-239.

INTRAND C., PERROUTY P.-A., «La diversité des camps d'étrangers en Europe: présentation de la carte des camps de Migreurop», *Cultures et conflits*, n° 57: L'Europe des camps, p. 71-90.

MAZZELLA S. [2005], «Vie et mort du droit d'asile territorial», *Sociétés contemporaines*, n° 57, mai.

MAZZELLA S. [2005], «La mise à l'épreuve du droit d'asile entre politique d'immigration et codéveloppement», in P. Sant Cassia et T. Fabre (dir.), *Entre Europe et Méditerranée. Les défis et les peurs*, Actes Sud/MMSH, coll. Études méditerranéennes, 2005.

BOURGUIBA T. [2002], «À la rencontre de la terre promise. La migration clandestine en Italie à partir des côtes tunisiennes», actes du colloque *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilité et réseaux* (coord. H. Boubakri), Sousse.

MABROUK M., ROUIS S. [2003], «Clandestins de Tunisie. Pratiques sociales et fantasmes paradisiaques», in *Nouvelles migrations et nouveaux enjeux en Méditerranée*, Séminaire organisé par la Ligue tunisienne de défense des droits de l'Homme, Tunis.

PALMISANO L., PELLICANI C.M. [2002], «Les Migrations élitaires en Tunisie, ou la mobilité Sud-Sud», in actes du colloque *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilité et réseaux* (coord. H. Boubakri), Sousse.

PASTORE F. [2002], «Aeneas's route: Euro-Mediterranean relations and international migration», in *Migration and the externalities of european integration*, Oxford, Lexington books.

PLASSARD J.-M., BEN SEDRINE S. (dir.) [1998], *Enseignement supérieur. Insertion professionnelle en Tunisie*, Presses de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse, 408 p.

PLIEZ O. [2001], «Le Sahara libyen dans les nouvelles configurations migratoires», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, Poitiers, vol. 16, n° 3, p. 165-179.

SCIORTINO G. [2001], «Le politiche migratorie europee tra convergenza e vincoli strutturali», *Europa*, vol. 10, n° 3, p. 207-218.

Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca : des parcours entrecroisés

Anaik Pian *

Bien que les mouvements migratoires des Sénégalais vers le Maroc ne soient pas nouveaux, remontant à l'époque pré-coloniale, ils épousent aujourd'hui, de par leurs imbrications de plus en plus complexes, des formes inédites. Carrefour de mobilités, Casablanca, la capitale économique marocaine, est un terrain d'observation privilégié de ces nouvelles logiques migratoires. Les itinéraires des migrants sénégalais s'y articulent autour de dynamiques hybrides au centre desquelles migration clandestine et parcours commerçants occupent une place prédominante. Certes, chacun d'eux relève d'une genèse propre, s'inscrivant dans un ensemble socio-historique particulier. Mais depuis la fin des années 1990, les orientations nouvelles et concomitantes des contextes socio-économiques, politiques et plus spécifiquement migratoires, conduisent à une redéfinition des rapports entre ces trajectoires migrantes. Ce sont ces articulations que se propose de mettre en lumière cet article. Cette réflexion [1], interpellée par la visibilité progressivement acquise des vendeurs de rue sénégalais sur les places marchandes de Casablanca, prend place dans un contexte particulier. Depuis le milieu des années 1990 et la mise en place de l'Espace Schengen, de la généralisation des visas et des politiques d'immigration drastiques, le Maroc en effet, constitue un lieu de transit privilégié pour la migration clandestine des Sénégalais – comme plus largement des ressortissants subsahariens – à destination de l'Europe.

Cette contribution repose sur un travail de terrain d'environ six mois, principalement effectué à Casablanca entre décembre 2003 et septembre 2004. Alliant observation participante, discussions informelles et entretiens formels [2], ces investigations ont permis de rencontrer des migrants aux profils variés. Les témoignages recueillis auprès d'anciennes commerçantes sénégalaises comme d'anciens transitaires et résidents sénégalais [3], ont été particulièrement précieux

* Doctorante en sociologie à l'URMIS – Université Paris VII Denis-Diderot, 2, place Jussieu 75251 Paris Cedex 05. Localisation : Immeuble Montréal, 3e étage Dalle des Olympiades, 103, rue de Tolbiac, 75 013 Paris, anaikpian@yahoo.fr.

1. Menée sous la direction de Mme Tripier.

2. Tous menés en français ; en de rares circonstances, la présence d'un migrant jouant le rôle d'interprète a été nécessaire.

3. Et de quelques grossistes marocains, commerçant depuis de longue date avec les Sénégalais.

pour saisir toute la portée des changements qui, ces dernières années, ont marqué ce champ migratoire.

Deux axes de lecture seront déclinés, l'un portant sur la porosité de ces parcours commerçants et clandestins, l'autre sur les formes d'associations s'étant peu à peu tissées entre ces deux catégories de mobilité. Bien que succincte, une remise en perspective historique est tout d'abord nécessaire afin de saisir toute la portée des enjeux qui animent et qui découlent de ces évolutions.

Accompagnant la route religieuse qui, dès le XIX^e siècle, draine de nombreux pèlerins tidjanes vers la Mecque mais aussi à Fès [4], les relations commerciales entre le Maroc et le Sénégal se développent au temps des caravanes. Au début du XX^e, Casablanca, desservie par une liaison maritime depuis St Louis du Sénégal puis Dakar, s'impose comme place marchande privilégiée, rivalisant peu à peu avec la capitale spirituelle du Royaume [Marfaing, 2004]. Aujourd'hui, ces activités marchandes informelles mettent en relation des commerçantes sénégalaises «circulantes», effectuant des navettes entre plusieurs pays et des courtiers sénégalais, résidant dans la capitale économique marocaine [5]. Sur le mode d'un commerce au comptoir, ces commerçantes ne séjournent que peu de temps au Maroc, une semaine en moyenne. Quelques jours avant leur arrivée, elles informent leur correspondant et leur confient parfois des commandes précises concernant la marchandise qu'elles souhaitent acquérir: vêtements de marques (souvent des imitations), chaussures de cuir, maroquinerie... mais aussi tenues traditionnelles, babouches, djellabas et de plus en plus, téléphones portables et CD gravés. Ces «guides», qui les assistent tout au long de leur séjour contre le versement d'une rétribution, se chargent de trouver les produits voulus en démarchant auprès des grossistes marocains [6]. Lieu de nombreuses transactions, les hôtels où résident les commerçantes de passage jouent un rôle central. Des vendeurs de rue sénégalais viennent s'y approvisionner en différents produits artisanaux que celles-ci importent du Sénégal: gandouras, huile pour le corps, djumbés... Les veilles des fêtes de fin d'année et des cérémonies religieuses comme la Tabaski [7] sont des périodes commerciales particulièrement fastes et les femmes sénégalaises viennent en grand nombre acheter des tenues diverses. Si la majeure partie de ce commerce transfrontalier est le fait de «fourmis à la valise» – pour reprendre conjointement les expressions d'A. Tarrius [Tarrius, 1992] et de M. Péraldi [Péraldi, 2001, p. 329-361] qui qualifient chacun à leur manière cette forme de «nomadisme commercial» [Tarrius, 2002], certains Sénégalais ont préféré s'installer à Casablanca d'où ils mettent à profit le différentiel de produits et de prix prévalant entre les deux pays. L'association avec un correspondant local au

4. Ville sainte où repose le mausolée de Sir Ahmed Tidjani, fondateur de cette confrérie soufie.

5. Bien que d'ampleur et de visibilité moindres, un même type de commerce est entretenu par les Maliens, les Mauritaniens, les Guinéens et les Ivoiriens.

6. Mais aussi auprès des commerçants chinois, de plus en plus nombreux à Casablanca et à qui certaines femmes sénégalaises achètent textiles et maroquinerie. Les guides reçoivent également une commission, parfois à l'insu des commerçantes, auprès des grossistes.

7. Correspondant à la fête de l'Aïd El Kébir (fête du mouton).

Sénégal qui se charge d'envoyer des produits locaux au Maroc, et d'écouler la marchandise en provenance du marché marocain, constitue la pierre angulaire de ce commerce fonctionnant par relais. Certains de ces guides/commerçants (provisoirement) sédentarisés, rejoints depuis quelques années par de jeunes Sénégalaises, diversifient leurs affaires en traitant avec les «bazaristes» des villes touristiques.

Depuis le milieu des années 1980, les modalités nouvelles des contextes économiques et politiques ont impulsé un ralentissement de ces transactions commerciales. La suppression de la ligne maritime prenant en charge des passagers porte une première atteinte au dynamisme de ce commerce. Certes, la voie aérienne régulière reliant Dakar à Casablanca fonctionne depuis 1956 mais elle est beaucoup plus onéreuse. Outre le prix du billet (d'environ 4800 dh [8]), c'est celui du transport des marchandises qui se pose avec une acuité nouvelle, les bagages autorisés se limitant à 30 kg (avec parfois toutefois, certaines promotions proposées depuis le Sénégal). Non négligeables pour les commerçantes, les tarifs appliqués aux excédents de poids dépassent 100 dh/kg. De la même façon, le coût de revient du fret aérien est nettement supérieur à celui du transport par container. Ces nouvelles conditions d'acheminement constituent donc un frein aux investissements. Bien qu'à partir de Casablanca, le «groupage» où les femmes à la navette s'associent pour mobiliser un container reste couramment employé, le remplissage peut prendre plusieurs semaines en période creuse, ce qui retarde d'autant la fluidité de l'opération.

La dévaluation du franc CFA en 1994, marque un deuxième essoufflement de ces activités transfrontalières. La différence de pouvoir d'achat se creuse au détriment des commerçantes alors même que les coûts de production tendent à augmenter au Maroc. À cela s'ajoute l'émergence des Dragons d'Asie qui, de plus en plus, concurrencent le marché marocain. Si Casablanca reste une escale privilégiée pour les commerçantes à la valise, celles-ci s'orientent de plus en plus vers d'autres régions plus attractives et compétitives: Dubaï, Istanbul, la Mecque, États-Unis, l'Italie mais aussi et surtout Hong Kong, la Chine... Royaumes de la contrefaçon et de la production textile à moindre coût, les pays asiatiques s'imposent comme la nouvelle destination «à la mode».

Enfin, un contexte migratoire de moins en moins opportun à la libre circulation marchande fait écho à ces évolutions. Cédant à la pression de l'Union européenne, le Maroc s'oriente depuis la fin des années 1990, vers une politique migratoire plus restrictive dont le durcissement des conditions d'entrées dans le Royaume est un aspect. Des contrôles de plus en plus sévères sont appliqués à l'égard des ressortissants de l'Afrique Subsaharienne, que leur entrée sur le territoire soit soumise ou non à l'exigence de visa. Mise en place vers le milieu de la décennie 1990, une pratique, vivement démentie au niveau de l'Ambassade du Sénégal mais dénoncée par plusieurs Sénégalais, s'appliquait selon les propos recueillis, au niveau de l'aéroport. La «pratique du billet vert» puisque c'est de

8. Un dirham correspond environ à 10 centimes d'euros.

cela qu'il s'agissait, consistait à retirer et à garder en «garantie» le passeport de tout suspect à l'émigration clandestine. En échange, une fiche verte comprenant les différents éléments d'identité était remise à l'intéressé, celui-ci ne récupérant le document original qu'au moment de son retour au Sénégal. À partir du nombre de passeports non réclamés, les autorités pouvaient obtenir une estimation du nombre de migrants ayant transité par l'aéroport pour regagner clandestinement l'Espagne. Au début des années 2000, cette pratique cède la place aux refoulements dont de nombreux jeunes Sénégalais(es) font les frais, notamment s'ils sont en possession d'un passeport vierge. En 2003, une nouvelle loi légalise ce dispositif en faisant du contrôle des moyens d'existence et des motifs de la venue, des éléments permettant d'apposer, sur simple décision administrative, un refus d'entrée sur le territoire [Belguendouz, 2003]. Sous l'apparence de la rigidité des contrôles, des arrangements à l'amiable peuvent néanmoins se conclure: glisser un billet de 50 euros dans son passeport, pratique courante, ouvre bien des portes... Si de telles pratiques de filtrage peuvent dissuader la venue de certains aventuriers [9], elles entravent également celle de jeunes commerçant(e)s, notamment s'il s'agit de leur premier séjour dans le pays. Casablanca, qui devient une de ces villes transit dans le cadre de la mondialisation et notamment de la mondialisation «par le bas», se distingue dès lors par sa position stratégique à la porte de l'Europe.

Dans ce contexte, il s'agira d'une part, de montrer comment la reconversion dans le commerce informel constitue un subside de secours pour les déboutés de la migration clandestine, mais aussi comment ces derniers sont devenus indispensables au bon fonctionnement de ces activités marchandes. La porosité des frontières entre ces catégories de mobilité se pose désormais comme un élément constitutif de ces différents procès, faisant de ces itinéraires sénégalais un exemple type de migrations hybrides.

De l'aventurier au guide et vendeur de rue: se reconvertir dans les circuits du commerce informel

Une reconversion par étapes mobilisant des réseaux de sociabilité communautaires

Regagner Casablanca et se reconvertir en guide ou vendeur de rue se présente comme une alternative au difficile retour au pays lorsque au gré des difficultés rencontrées, les chances d'atteindre l'Europe se sont peu à peu estompées. Bien qu'elle puisse être intéressée, l'existence d'une entraide communautaire – reposant sur la reconnaissance d'une origine et d'une appartenance communes, liées à la nationalité –, permet aux nouveaux arrivants de s'insérer sans trop de difficultés dans les circuits marchands. L'intégration au milieu nécessite l'appui d'un réseau de relations et suit différentes étapes. Bien qu'elles marquent une certaine

9. Nom que se donnent les migrants venus au Maroc dans l'espoir de «passer» en Europe.

ascension, celles-ci offrent un horizon limité et permettent difficilement de sortir de la précarité. C'est ainsi que la reconversion prend peu à peu la figure de la nasse: l'activité qui permet tout juste de vivre voire de survivre, permet difficilement d'économiser en vue d'un retour au pays. Or, plus le migrant a séjourné à l'étranger, plus il doit justifier son absence. Par conséquent, rentrer les mains vides devient de plus en plus difficile et douloureux. L'échec est double, la honte sociale aussi.

Dans les souterrains conduisant à l'entrée de la Médina, quelques vendeurs sénégalais – avec un *turn-over* relativement important –, exposent divers produits artisanaux venant du Sénégal. Dans une relative bonne entente, ils y animent un commerce de rue aux côtés de Marocains qui de la même façon, présentent des articles variés sur des étalages de fortune (CD gravés, bijoux...). Il s'agit d'une économie et d'un commerce ethniques [Ma Mung, 1992] dans la mesure où l'approvisionnement, le financement et plus largement son fonctionnement, reposent sur les «réseaux de solidarité ethnique» avec toutes les nuances que le terme de solidarité contient. Ainsi défini, ce commerce n'est pas nécessairement dirigé vers une clientèle communautaire. Ici, il s'adresse à la population locale et aux touristes occidentaux, mais aussi aux Marocains résidants à l'étranger de retour pour les vacances. Convertissant l'altérité en une attraction et un avantage commerciaux, la vente mobilise une mise en saillance exotique de l'ethnicité.

Assister un de ces revendeurs sénégalais constitue très souvent un passage obligé pour les nouveaux venus. Là, ils prennent connaissance des prix appliqués, s'initient à la pratique du marchandage et se familiarisent si besoin est, avec les quelques mots d'arabe indispensables à la négociation marchande. Cette étape initiatrice permet de pénétrer le milieu sans disposer du capital de départ nécessaire à l'acquisition des premières marchandises [10].

Réussissant à négocier quelques pièces à crédit auprès des revendeurs, d'autres préfèrent emprunter le chemin du commerce ambulant. Le colportage permet d'imposer des prix de vente un peu plus élevés, la concurrence étant moins rude et immédiate que dans les tunnels où, à quelques mètres les uns des autres, plusieurs Sénégalais proposent les mêmes articles. Déambuler à travers la ville reste cependant très éprouvant physiquement mais aussi moralement, la hantise d'un contrôle policier pesant à chaque instant [11]. Sur les marches à l'entrée de la médina, il est également fréquent de voir de jeunes vendeurs proposant du miel dans des bouteilles en plastique. Certains sont assistés par un marabout sénégalais qui parallèlement à ses activités occultes, a investi le domaine marchand en rachetant le condiment aux femmes à la valise. Exemplaire du monde de la débrouille mais aussi révélateur de l'éclatement des caté-

10. En 2004-2005, un jeune ivoirien travaille ainsi aux côtés d'un vendeur sénégalais; de telles associations incluant un non Sénégalais, relèvent toutefois de l'exception.

11. Dans les souterrains en revanche (situés à quelques mètres de la préfecture de police), leur présence est tolérée par les autorités contre le versement d'un *bakchich* journalier. La plupart des vendeurs sénégalais y sont en situation irrégulière mais pour l'heure, ils n'ont jamais été vraiment inquiétés.

gories, ces multiples relations qui se tissent entre des migrants aux profils divers, tiennent aux conditions mêmes de la situation migratoire qui imposent de faire «feu de tout bois» pour pallier aux difficultés rencontrées. En ce sens, la débrouille qui mobilise des «combinatoires d'activités» s'incarne dans la figure de celui (ou celle) qui, «évoluant majoritairement dans un univers matériellement précaire et socialement disqualifié, met en œuvre des techniques de survie, d'enrichissement et de requalification sociale, et articule pour ce faire des compétences d'ordre relationnel et cognitif, une expérience de la ville et des pratiques d'urgence» [Bouillon, 2001, p. 239]. Le monde du commerce informel ne reposant pas sur des engagements fixes et rigides mais étant au contraire traversé par une fluidité des relations, des alliances peuvent se conclure et se défaire à tous moments. Les nouveaux venus par conséquent, s'affranchissent de leur «protecteur» dès qu'ils sont en mesure de le faire.

Disposer de ses propres articles constitue une deuxième étape dans la hiérarchie sociale des économies de rue; cela nécessite d'une part de maîtriser les rouages de la vente, d'être en possession d'un minimum de fonds mais aussi et surtout, de s'être tissé un réseau de relations permettant d'acquérir la marchandise auprès des commerçantes sénégalaises. À leurs débuts en effet, les aventuriers reconvertis ont très peu voire aucun contact avec les «mamas» qui, doutant de leur honnêteté, se montrent assez méfiantes à leur égard. Les premières pièces sont obtenues par l'intermédiaire des guides et commerçants intégrés au milieu et qui leur livrent à crédit ou comptant, les produits qu'ils ont eux-mêmes achetés aux femmes circulantes. Cette configuration en relais profite aux commerçantes à la valise comme aux médiateurs, les premières écoulant facilement les articles locaux importés tandis qu'en servant d'intermédiaires, les seconds se procurent un revenu supplémentaire et relèguent l'exercice de la vente, pénible et peu rentable, aux plus démunis.

Les nouveaux arrivants peuvent également s'allier à un compatriote qui se porte garant en leur nom auprès des femmes à la navette. En absence de garanties formelles, négocier avec un inconnu dont la loyauté n'a pas encore été éprouvée, ne peut se faire sans l'intervention d'un tiers qui mobilise sa position de marginal sécant au profit d'un rôle de médiation entre les deux parties. Dans un monde où la parole donnée fait foi, la confiance reste constamment mise à l'épreuve. Pour autant, ceux qui font preuve d'une droiture en affaires, parviennent peu à peu à traiter directement avec les femmes sénégalaises dont la méfiance se dissipe. Certaines conditions sociologiques en outre, peuvent concourir à les rapprocher: les plus âgées ayant un «fils à l'extérieur» se montrent plus facilement compréhensives à leur égard; il en est de même des plus jeunes qui rêvent elles aussi souvent, de se rendre en Europe.

Une fois qu'ils maîtrisent les réseaux de sociabilités marchandes, les initiés qui bénéficient d'un minimum de fonds, assistent à leur tour les nouveaux venus et leur concèdent des pièces à crédit. Ce système de vente se fait parfois aux dépens des «fournisseurs» se trouvant confrontés à des dettes non honorées. La

configuration de ce commerce par relais n'est pas sans générer certaines tensions. Les femmes circulantes exigeant généralement d'être payées avant leur départ, les revendeurs sont contraints de leur redonner la marchandise qu'ils ne sont pas en mesure de régler au terme de l'échéance. Des rapports de pouvoir, de dépendances et de subordinations s'imposent au gré des ressources mobilisables et des situations que chacun parvient à négocier. Ainsi, il n'est pas rare que les commerçantes à la valise comme les guides descendent jusqu'aux souterrains réclamer leur dû.

En ces lieux, les conditions de vente sont loin d'être faciles. Les vendeurs restent soumis au bon vouloir des autorités qui à tous moments, peuvent interdire la vente. Depuis septembre 2004, la période est particulièrement difficile, les souterrains étant fermés à ces activités marchandes. Prendre le relais du commerce ambulant ou s'aventurer dans d'autres villes constituent les seules alternatives pour ceux qui ne peuvent se permettre de «chômer». Essaouira, place touristique particulièrement prisée du Royaume, commence à se faire une réputation dans le milieu même si, en dehors du festival gnawa se tenant annuellement en juin, les vendeurs sénégalais sont encore relativement peu nombreux à s'y rendre. Les interdictions de vente portent également atteinte aux affaires des commerçantes à la valise, alors contraintes de brader le prix des produits locaux importés pour trouver preneur. La défaillance d'un maillon de la chaîne qui se répercute rapidement sur tous les autres, témoigne de la configuration en relais qui anime ce réseau communautaire marchand. Les conditions de travail sont d'autant plus précaires qu'elles sont soumises aux aléas climatiques. Outre la fatigue encourue dans ce lieu bruyant et mal insonorisé, c'est la rentabilité de la vente qui n'est pas toujours au rendez-vous. Attendant avec impatience la saison estivale où se pressent de nombreux vacanciers, les jeunes Sénégalais sont parfois déconcertés par la concurrence accrue qui sévit au même moment, de nombreux vendeurs(euses) occasionnels arrivant alors du Sénégal.

Lorsque les aventuriers reconvertis se repèrent suffisamment dans les places marchandes de la ville, ils peuvent endosser le rôle de guides. Postés à l'entrée de la Médina devant la porte Bâb Marrakech, à l'affût d'une potentielle «cliente», ils abordent les passantes qui traversent la place et leur proposent leurs services. Là encore toutefois, il est plus facile de débuter en se faisant recommander et en contrepartie, le versement d'une commission/rétribution peut être exigé. Dans un monde précaire où migrations commerçante et clandestine se rencontrent, tout s'achète, se vend et se paie: les services gratuits sont rares, la logique du don désintéressé aussi.

L'entrée de la Médina, entre l'hôtel Soussi, établissement populaire où logent de nombreuses commerçantes et les souterrains, constitue l'un de ces lieux de porosité sociale où se côtoient des migrants aux profils divers. C'est là que se rencontrent et peuvent conclure des affaires le marabout, le guide/commerçant – ex-aventurier ou non –, le rabatteur cherchant des passagers pour le compte d'un

thiaman [12] à Rabat ou encore une commerçante cherchant à louer une chambre le temps de son séjour, l'étudiant faisant quelques achats avant de rentrer au pays... La diversité des statuts ne dresse pas des frontières étanches entre des mondes sociaux repliés sur eux-mêmes, mais nourrit au contraire une dynamique complexe où s'entrecroisent et s'imbriquent les différents itinéraires. Permettant de défier les multiples revers et les difficultés de la situation migratoire, cette flexibilité s'articule à la «chaîne opératoire de la débrouille». Dans ce contexte, les chevauchements reliant univers marchand et migration clandestine ont conduit à une évolution sociologique du milieu des guides sénégalais.

Depuis la fin des années 1990, une évolution sociologique du milieu des guides sénégalais tenant essentiellement à l'altération du processus de migration clandestine

Dans les années 1960-1970 déjà, des Sénégalais installés à Casablanca exerçaient l'activité de courtiers auprès des commerçantes de passage. Peu nombreux à cette époque, ils se sont toutefois imposés face aux Marocains qui avant leur arrivée, avaient investi le domaine. Ils représentaient en outre une population plus stable qu'aujourd'hui où une rotation élevée scande les départs et arrivées incessants de guides occasionnels sur les places marchandes de la ville. Il est d'ailleurs très difficile d'établir une estimation les concernant: ils seraient une vingtaine selon certains, beaucoup plus selon d'autres. En fait, tout dépend si les migrants de court passage sont inclus ou non dans les chiffres avancés. L'accroissement du nombre de guides sénégalais à Casablanca atteint une présence record en 1999-2001, période qui coïncide avec le début de la radicalisation des mesures destinées à lutter contre la migration clandestine. Les aventuriers transitant par le Maroc pour regagner l'Europe venaient en plus grand nombre qu'aujourd'hui, le durcissement sécuritaire ayant joué, dans une moindre mesure, un effet dissuasif [13]. Ainsi, à Casablanca, la présence accrue de vendeurs et guides sénégalais dont certains sont mourides, ne tient pas, contrairement à ce qui s'est passé à Marseille [Bredeloup, 2001] ou à New york [Ebin, Lake, 1992] dans les années 1980, à la mise en place de réseaux de solidarité confrérique favorisant la venue et l'accueil de nouveaux taalibés [14], mais elle est une conséquence du durcissement des contrôles frontaliers. Ce regard comparatif revêt une portée d'autant plus intéressante que l'on en souligne les limites. Tout d'abord, l'étendue de l'économie de rue qui constitue un support essentiel à ces reconver-

12. Dérivé de l'anglais *chairman* (président), le terme désigne un personnage clef au sein de la structuration de la migration clandestine sénégalaise comme celle d'autres nationalités. Le *thiaman* revêt le rôle de garant et de gérant des candidats au passage. Rabat est l'un des principaux pôles où convergent en la matière, les réseaux migratoires des Sénégalais comme d'autres ressortissants subsahariens. Il n'est pas possible, dans le cadre de cet article, de s'étendre plus amplement sur ce point qui nécessiterait un développement à part entière.

13. Concernant les Sénégalais tout du moins. Au début des années 2000, environ 1500 résidents sénégalais (hors étudiants) sont recensés dans le pays, chiffre qui ne prend en compte ni les aventuriers ni la plupart des vendeurs de rue ni l'ensemble des guides et commerçants qui ne sont pas tous en situation régulière.

14. D'ailleurs, dans le système décrit ci-dessous où le nouveau venu se fait introduire par l'intermédiaire d'un plus ancien, l'appartenance mouride n'intervient pas en tant que telle dans les associations contractées.

sions marchandes, est beaucoup plus développée – et tolérée par les autorités –, dans la capitale économique marocaine où prévaut une longue tradition de vente «à la sauvette», que dans les deux villes précitées. Par ailleurs, si à Casablanca, la force des réseaux mourides, tels qu'ils se donnent à lire dans d'autres espaces de migrations, n'interviennent pas en tant que tels dans ces trajectoires commerçantes, c'est plus largement parce que ceux-ci font défaut au Maroc. Le contexte marocain en effet, se prête peu à la recomposition du système mouride: non seulement les véritables opportunités économiques restent réduites et les migrants gardent une disposition à la mobilité, mais de plus, les conditions politiques locales, dans une conjoncture de suspicion migratoire, ajoutent à ces dimensions structurelles peu favorables.

Par ailleurs, ce type de parcours où la reconversion dans le commerce informel constitue une alternative au passage en Espagne, existait déjà, bien que sans commune mesure, à la fin des années 1970. Certes, à cette époque, le contexte migratoire était tout autre; il n'en reste pas moins que le territoire marocain se présentait déjà comme un lieu de transit pour atteindre le vieux continent à moindre coût. Alors que le négoce des fourmis entre le Maroc et le Sénégal était encore florissant, les guides jouissaient d'une situation confortable. Aujourd'hui en revanche, les perspectives de carrière dans le domaine sont quasiment inexistantes: l'activité s'impose à défaut d'autres possibilités sur le marché de l'emploi. Trouver un travail salarié est en effet particulièrement difficile pour les migrants sans diplômes ou n'ayant pas fait leurs études dans le Royaume. Si le milieu est devenu moins rentable économiquement, il s'est également «gâté» sur le pan relationnel, pour reprendre une expression couramment employée par les intéressés. Les pratiques malhonnêtes de certains d'entre eux ont attisé la méfiance des femmes à la valise, de plus en plus prudentes à leur encontre. Certaines d'entre elles préfèrent se passer de leur concours et vont jusqu'à les concurrencer, en orientant à leur tour les nouvelles arrivantes dans les meilleures boutiques.

Ceux qui veulent s'intégrer au domaine doivent toutefois soigner leur prestation puisque c'est par le principe de recommandation et le bouche à oreille qu'ils se constituent une clientèle de plus en plus étendue. La réputation représente donc une certaine garantie pour les femmes circulantes. Fortes des relations dont elles disposent, elles sont en mesure de ruiner l'honneur des contrevenants. L'enjeu de la notoriété éclaire le fait que les commerçantes préfèrent s'adresser à des guides de même nationalité, tout en relativisant les analyses de type culturaliste. Ce n'est pas tant la proximité culturelle qui est en cause que les réseaux sociaux tissés autour de cette appartenance commune et qui instaurent des relations de pouvoirs et de dépendances. L'identification ethnique [15] ne suffit pas en

15. En situation migratoire, la confrontation à une société autre et l'hétéro-définition englobante que les Marocains attribuent aux Sénégalais dans leur ensemble, favorise une identification commune entre compatriotes. Les sous-distinctions ethniques (poolar, wolof...) tenant au caractère segmentaire de l'ethnicité et à ses différents niveaux d'identifications possibles, tendent alors à perdre en pertinence (bien qu'en certaines circonstances, notamment lors de situations conflictuelles, celles-ci puissent être réactivées). C'est aux vues de ces considérations que se justifie l'usage du terme «ethnique» appliqué aux réseaux de sociabilité entre Sénégalais.

elle-même à assurer la confiance, mais elle offre certaines garanties au regard des répercussions possibles sur les réseaux de sociabilités prévalant entre «pairs». Il en résulte une «confiance obligée» et une «solidarité contrainte» [Portes, Zhou, 1992]. Il ne reste pas moins vrai que maîtrisant mieux qu'un autre les tendances du marché local, les guides sénégalais sont en meilleure position pour orienter une commerçante du pays. La présence accrue d'aventuriers reconvertis sur les places marchandes de la ville alimente des pratiques peu solidaires bien que, dans un monde régi par la précarité et l'instabilité, un consensus se soit imposé, laissant à tous la légitimité «de tenter sa chance» pour s'en sortir. Cette régulation morale fait des nouveaux venus les successeurs mais aussi les concurrents des plus anciens.

Si, de l'aventurier au guide/commerçant, les exemples de reconversion sont multiples, les trajectoires inverses se font beaucoup plus rares. En revanche, les deux profils peuvent se combiner conjointement. Ici, le commerce de rue se présente comme une ressource provisoire dans l'attente que se règlent les différents contretemps faisant obstacle à la poursuite du périple, à l'image de ces aventuriers ayant acheté depuis le Sénégal un passeport – italien le plus souvent, français parfois – et qu'une maladresse retient à Casablanca. Peu sûrs d'eux, certains préfèrent ne recourir à l'emploi de leur «faux vrais» papiers qu'au moment décisif et présentent par conséquent leur véritable passeport lorsqu'ils arrivent à l'aéroport. Peu de temps leur suffit cependant, pour saisir l'erreur commise: comment espérer embarquer «légalement» à Tanger munis de papiers italiens ou français, sans disposer sous cette identité, de cachet d'entrée sur le territoire marocain? Si pour remédier à la mauvaise estimation du stratège, des relations peuvent être achetées, de longs mois peuvent s'écouler sans qu'aucune solution ne soit trouvée. Ici, il s'agit non plus de renoncer mais de tenir, tenir le plus longtemps possible pour ne pas être contraint de renoncer.

Les circuits de l'économie de rue enfin, sont empruntés par des sportifs de haut niveau, des footballeurs notamment, pensant trouver au Maroc de meilleures perspectives de carrières mais qui se heurtent à de nombreuses difficultés de parcours. Là encore, ils ne renoncent pas nécessairement à leur projet initial mais leurs économies s'amenuisant de jour en jour, ils sont contraints d'intégrer le monde de la débrouille pour se donner les moyens de poursuivre leurs démarches. Parfois, ce sont même les têtes de pont organisant la migration clandestine qui exercent les deux activités de manière concomitante. Intégrant les réseaux de l'économie de bazar sur le modèle des commerçants sédentarisés, certains *thiamen* investissent dans l'import/export informel.

De multiples passerelles reliant les rives du monde commerçant et celui de la migration clandestine ont ainsi peu à peu été dressées par les migrants. La redéfinition du projet migratoire au gré des difficultés rencontrées ne se heurte pas à des catégories de situations figées; fluides et perméables au contraire, celles-ci autorisent de nombreux «passages» au cours du temps. Loin de se limiter à des reconversions ou superpositions de trajectoires migratoires, les relations entre les deux milieux sont également particulièrement présentes au niveau des formes

d'associations et d'alliances qui, pour faire face au nouveau contexte migratoire, se sont progressivement généralisées.

Migration clandestine et économie de bazar: formes d'associations et complémentarité des itinéraires migratoires

Les nouvelles conditions d'acheminement des marchandises d'une part, et le durcissement de la lutte contre l'immigration clandestine rendant le passage en Europe plus difficile d'autre part, conduisent à la contraction de formes de transactions inédites entre le monde du commerce informel et celui des aventuriers. Endossant le rôle de transporteurs de marchandises, les aventuriers fatigués qui retournent au pays, deviennent indispensables au bon fonctionnement de ces activités marchandes transfrontalières. La quantité des achats effectués ne rendant pas toujours rentable le recours au groupage (d'autant plus que les délais d'acheminement sont assez longs) et le fret aérien restant coûteux, les femmes à la valise comme les commerçants sédentarisés préfèrent très souvent «faire accompagner leurs marchandises» par une tierce personne jusqu'à Dakar. Désormais très répandue, cette pratique qui relève d'une logistique informelle, permet de contourner avantageusement les normes institutionnelles. Parfaitement adaptée aux nouvelles conditions de transport, celle-ci consiste «à baser l'échange sur des jeux relationnels plutôt que sur des accords contractuels; (...) à se situer dans le présent et à saisir des opportunités d'affaires, à trouver des partenaires qui permettront de mener et de réussir l'échange; à se défier des distances, des frontières et des obstacles juridiques, politiques et culturels qui limitent les circulations d'hommes et de marchandises propres à l'accomplissement de ce commerce» [Manry, 2001, p. 281].

Là encore, les compétences relationnelles du guide et son rôle de médiateur constituent la pièce maîtresse du procès. «Ils croient que je leur suis indispensable, mais ce qu'ils ne savent pas, c'est qu'ils me sont encore plus indispensables», explique un guide sénégalais accueillant occasionnellement chez lui des aventuriers ayant rompu avec les réseaux internes de la migration clandestine. Outre l'hébergement, le guide assiste l'aventurier démuni dans les différentes démarches nécessaires à l'organisation de son retour. L'aidant à joindre sa famille afin que celle-ci lui envoie un peu d'argent, il se charge également de lui trouver un billet d'avion pour Dakar. Ce «commerce» particulièrement actif dans les ruelles et les cafés de la Médina, est un autre volet du monde de la débrouille. Les aventuriers qui empruntent la voie aérienne pour venir au Maroc disposent généralement d'un billet aller/retour ouvert sur un ou trois mois. Si la date de validité de leur billet est expirée lorsqu'ils décident de rentrer (ce qui est souvent le cas), ils ne se procurent pas un nouveau titre de transport auprès d'une compagnie aérienne, mais rachètent à bon prix (entre 200 et 500 dh environ), celui d'un «camarade» arrivé depuis peu au Maroc. Ces derniers, en effet, cherchent souvent à revendre leur billet retour afin de se constituer de petites économies supplémentaires. Le nom du passager ne pouvant être modifié, c'est

le passager lui-même qui change d'identité: le recours au sauf-conduit s'impose dès lors comme le corollaire indispensable de la manœuvre.

Se rendant à l'Ambassade du Sénégal siégeant à Rabat, l'aventurier, souvent accompagné du guide, y déclare avoir perdu son passeport et effectue une demande de sauf-conduit. Certains ne cachent pas leur parcours ni même leur «vraie» identité aux membres diplomatiques qui les reçoivent. Avouant être venus «pour passer», exposant parfois brièvement leurs mésaventures, ils expliquent avoir besoin d'un sauf-conduit à tel nom afin de pouvoir utiliser le billet d'avion racheté. Peu restrictive au niveau de la délivrance de ces documents, l'Ambassade, qui encourage les aventuriers à rentrer, permet à ce dispositif de fonctionner. Avec l'intervention de certains *businessmen* sénégalais [16], des ressortissants d'autres pays d'Afrique subsaharienne parviennent également à obtenir un sauf-conduit sous l'identité d'un Sénégalais. Après l'échec du passage en Europe, certains d'entre eux, des Ivoiriens mais aussi Libériens... envisagent de partir au Sénégal où ils espèrent trouver un avenir plus prometteur.

Les termes de l'échange conclus entre le guide et son «protégé» revêtent généralement la forme suivante: le premier prend en charge l'achat du billet d'avion et en contrepartie de l'assistance apportée, utilise à son compte les 30 kg de bagages pour «faire affaire» avec les commerçantes. Leur revendant à 40 dh environ chaque kilo disponible [17], il leur propose de faire acheminer leur marchandise à un prix sans concurrence. L'opportunité est d'autant plus intéressante pour les femmes à la valise qu'à Dakar, les possibilités d'arrangements avec les douaniers sont beaucoup plus larges que lorsque le transport s'effectue par fret ou containers. Tous tirent donc partie de la transaction négociée: les commerçantes importent à moindre coût les produits achetés au Maroc; le guide s'est procuré un bénéfice avantageux tandis que sont donnés à l'aventurier les moyens de réaliser son retour. Ici, «c'est l'aboutissement de l'échange au profit de chacun des acteurs qui fait lien» [Manry, 2001, p. 300]. Les femmes circulantes qui n'ignorent pas le statut de ces agents porteurs, s'en remettent à la médiation du guide. Si des aventuriers peuvent démarcher seuls, la pratique n'est pas des plus courantes. Les *thiamen* peuvent également s'occuper de l'obtention des sauf-conduits sans que cela empêche la vente des services d'acheminеurs à un guide/commerçant. De par sa position clé reliant différents segments relationnels, celui-ci occupe une place centrale au cœur de cette circulation migratoire.

Bien que la transaction reste verbale, reposant sur l'engagement moral, certaines précautions sont de mise. Prenant à ses frais le coût du taxi pour se rendre

16. Ils font partie pour la plupart, de la génération des guides/commerçants et travailleurs arrivés au Maroc dans les années 1980 ou au début des années 1990 et qui, forts de leur connaissance du pays, se sont reconvertis dans le milieu très lucratif du «business». Leur profil rejoint à *certains* égards la figure du «notaire informel» décrit par A. Tarrius [2002], cet intermédiaire local bien implanté qui dispose de complicités auprès des autorités politiques et policières. Bien que leurs activités se situent à la frontière de la légalité (dont ils usent en jouant de leurs réseaux de relations), celles-ci restent comprises dans certaines limites. Ainsi, ils ne prennent pas part à l'organisation de la migration clandestine bien qu'ils mettent à profit ses conséquences.

17. Les prix peuvent être bradés à 20dh/kg notamment lorsque le départ de l'accompagnateur de marchandises est imminent.

à l'aéroport, le guide accompagne l'agent porteur jusqu'au comptoir d'enregistrement. Une fois la marchandise pesée, il récupère les tickets garantissant les colis. Au moment convenu, la commerçante rentrée entre-temps au Sénégal se rend au point de rendez-vous où un arrangement en liquide avec les douaniers lui permet d'accéder au point de retrait des bagages. C'est là que s'achève l'échange bien que le guide charge généralement son protégé de le recommander auprès des femmes du pays, mais aussi auprès de camarades qui, fatigués du Maroc, seraient intéressés par une telle transaction. Les réseaux gagnent ainsi en extension et l'exercice de la pratique se répand auprès des différents migrants.

Puisant leur force dans leur fonctionnalité, ces liens d'opportunité qui s'affirment de manière circonstancielle, se recomposent sans cesse. Savoir jouer et user des appartenances multiples, créer de la proximité là où on pourrait voir de l'altérité, ne pas s'arrêter aux barrières des statuts mais au contraire, les mobiliser à profit, telle est la règle d'or de ce procès mettant en interdépendance complémentaire migration clandestine et itinéraires commerçants. Les conditions propices au développement d'une économie de bazar, à savoir: «des régimes différenciés d'altérité», «l'absence ou la faiblesse d'un régime économique dominant», un «emplacement stratégique au carrefour de plusieurs routes marchandes» [Péraldi, 2001, p. 21] et plus largement ici, migratoires, sont dès lors réunies.

Le dispositif n'est toutefois pas sans faille et un transporteur malhonnête peut réussir à déjouer la vigilance observée. En particulier, lorsqu'un thiaman reconverti à mi-temps dans les activités marchandes confie à l'un de ses passagers fatigués, le soin de ramener des colis au Sénégal, il n'est pas rare que ce dernier en profite pour régler ses comptes, prélevant à l'insu de celui qui n'a pas su le conduire en Europe, ce qu'il considère lui revenir de droit. La fluidité de cette circulation par relais reste en outre soumise aux complicités douanières et policières achetées. L'accès aux différents points stratégiques des aéroports de Casablanca et de Dakar en conditionne le bon fonctionnement. Après les attentats du 16 mai 2003, le durcissement des contrôles à l'aéroport de la ville touchée par le sinistre, a quelque peu nui au déroulement pratique de la transaction. Officiellement en effet, seuls les passagers munis d'un titre de transport étaient désormais autorisés à pénétrer dans l'enceinte du bâtiment. Il n'en reste pas moins qu'à un prix certes plus élevé les guides sénégalais parvenaient le plus souvent à trouver un terrain d'entente avec les autorités chargées de la surveillance. Economies de la débrouille et de la corruption sont étroitement imbriquées.

Le recours aux agents porteurs est également de mise depuis la capitale sénégalaise. Ici, les négociations s'effectuent le plus souvent à l'aéroport, quelques heures avant le vol en partance pour le Royaume. De Dakar, explique un guide sénégalais, le «business est moins connu» et le service rendu peut être effectué gratuitement. Les commerçants sédentarisés qui se font envoyer des produits locaux, font également fréquemment appel aux agents porteurs. Prévenus de l'heure d'arrivée du vol, ils scrutent derrière la baie vitrée les passagers qui défilent devant la douane et s'interposent, contre un versement en liquide, en cas

de problème. Source de contraintes, la frontière devient productrice de richesses pour ceux qui savent la franchir en la transgressant. Ici, les opportunités saisies relèvent moins de logiques de contournement de l'État que du dévoiement, par l'achat de complicités administratives, des lois en vigueur. Dans la mesure où ces activités marchandes informelles «pénètrent et traversent tout à la fois le territoire et les institutions de l'État», elles revêtent une dynamique «transétatique» au sens où l'entend D. Bach [2004, p. 471].

Jusqu'à la fin des années 1990, alors que les contrôles à l'aéroport de Casablanca se faisaient plus sévères à l'égard des «potentiels» candidats à l'émigration clandestine, commerçantes et aventuriers ont trouvé à nouer des alliances avantageuses depuis Dakar. Les premières assistaient les seconds lors du passage à la police des frontières du Royaume: afin d'éviter trop de suspicions à l'égard de ces jeunes sénégalais, elles les présentaient comme des neveux venus les suppléer; en échange, ces derniers prenaient à leur compte leurs suppléments de bagages. L'une se faisant l'accompagnatrice de l'autre, et l'autre l'accompagnateur des marchandises, la transaction bénéficiait aux deux parties. Les succès de passage en Espagne étant encore relativement importants, les femmes à la valise hésitaient moins à se faire l'alliée des aventuriers. Aujourd'hui en revanche, conscientes que les conditions de transit sur le territoire marocain sont de plus en plus difficiles, elles se montrent beaucoup plus réticentes à porter la «responsabilité morale» de leur arrivée dans le pays. Il n'en reste pas moins que les associations conclues depuis Casablanca n'en sont que plus dynamiques. Les unes et les autres peuvent en outre se rencontrer chez des guides/commerçants qui conjointement, les hébergent. Certains *thiamen* ayant investi le commerce informel proposent également des chambres aux femmes circulantes. Lorsqu'ils sont assurés d'une confiance suffisante, ils ne cherchent plus à leur cacher leur double activité, comptant au contraire sur le lien contracté pour étendre leurs réseaux de relations. «L'avantage à se faire connaître auprès des commerçantes, c'est qu'elles peuvent nous faire de la publicité au Sénégal», explique l'un d'eux.

Conclusion

Dans l'expérience migratoire et les mobilités en général, les frontières entre le légal, l'informel et l'illégal oscillent sans cesse, bridées par une tension continue. Migration clandestine et itinéraires commerçants ne se croisent pas seulement mais sont étroitement imbriqués. *Les interactions qui les animent sont au principe de l'efficacité de leur fonctionnement: dans un rapport de complémentarité réciproque, l'une œuvre comme support et débouché de l'autre. La configuration de ces relations découle de la conjonction d'un certain nombre de situations types, induites par le nouveau contexte économique, politique et migratoire, et en réponse auxquelles ont été développées plusieurs «combines innovantes» associées à des «répertoires de rôles»* [Hannerz, 1983]. *Il ne s'agit pas de pratiques ou de stratégies isolées, mais de combinatoires relevant d'un «savoir-s'adapter» et se transmettant à travers l'expérience migratoire.*

Au terme de cet exposé, s'interroger sur la portée à terme, de ce dispositif commercial comme plus généralement de ces formes d'échanges, apparaît alors légitime.

Tout d'abord, bien qu'au Maroc, le provisoire durable marque l'horizon temporel de nombreux aventuriers reconvertis, il s'agit plus d'un prolongement contraint de séjour – face à la difficulté à récolter des fonds conséquents – que d'une logique d'établissement volontaire. Nombre d'entre eux d'ailleurs, aspirent à capitaliser leur expérience marocaine en se lançant dans le commerce à la valise à plus grande échelle. Dès lors, ils se placent moins dans une perspective d'émigration/d'immigration (d'ailleurs aucun Sénégalais n'a ouvert de boutique à Casablanca [18]) qu'ils ne se projettent au sein d'une dynamique plus souple, transnationale.

Par ailleurs, l'arrêt ou du moins la réorientation sensible de la migration clandestine sénégalaise vers d'autres points de relais détrônant le carrefour marocain, serait sans doute lourde de conséquences pour ce commerce transfrontalier; pour persister en effet, celui-ci s'accroche aux alliances ainsi tissées. Inversement, l'effondrement de ces activités marchandes ajouterait à la précarité des Sénégalais tentant l'aventure par le Maroc. Dans un cas comme dans l'autre donc, les configurations migratoires apparaissent particulièrement vulnérables. Outre la question du Sahara occidental, rappelée de manière récurrente pour souligner la position délicate du Maroc entre d'une part, les injonctions européennes en matière de contrôle migratoire, et d'autre part, ses intérêts diplomatiques envers l'Afrique Subsaharienne, on peut également se demander si, concernant plus particulièrement ses relations avec le Sénégal, n'intervient pas aussi l'enjeu lié à l'économie informelle. Celle-ci en effet, reste une source de revenus non négligeables pour une partie de la population des deux pays frontaliers.

Enfin, la construction actuelle d'un axe routier Tanger-Nouakchott-Dakar dont l'entière réalisation devrait être achevée à la fin de l'année 2005, amène à s'interroger sur les répercussions éventuelles au niveau du système d'agents porteurs, formant l'un des nœuds charnières reliant ces deux procès migratoires. Si dans le milieu marchand, certains approuvent cette infrastructure, d'autres se montrent beaucoup plus sceptiques. Certes, les trajets pourront s'effectuer à moindre coût mais des doutes subsistent quant aux garanties de sécurité assurées. Dans les représentations et les mémoires collectives, les confins mauritaniens où ont sévi razzias des Maures et captures d'esclaves jusque dans la première moitié du XX^{e} siècle, restent parfois considérés comme des espaces dangereux. Une fois le réseau routier intégralement réalisé, ses incidences sur ces articulations demanderont donc à être appréhendées sur le moyen comme le long terme.

Alors que les pratiques de l'espace et les temporalités s'entrechoquent, les conditions migratoires s'usant très vite et les initiatives développées par les

18. Il existe en revanche un restaurant sénégalais, ouvert par une ex-commerçante il y a près d'une vingtaine d'années.

migrants ne cessant de s'adapter aux législations en vigueur, la logique caractérisée par l'hybridité semble constituer, au-delà des formes spécifiques qu'elle peut prendre, une dynamique essentielle du paysage migratoire.

BIBLIOGRAPHIE

BACH D. [2004], «Régionalisme et régionalisation à travers le prisme de l'aire saharo-sahélienne» , in *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation*, Paris, Karthala, p. 457-479.

BELGUENDOUZ A. [2003], *Le Maroc non Africain. Gendarme de l'Europe? Alerte au projet de loi 02 03 relative à l'entrée et au séjour des étrangers au Maroc, à l'émigration et à l'immigration irrégulière*, Rabat, Beni Snassen, 129 p.

BOUILLON F. [2001], «Des acteurs et des lieux: les économies de la rue à Marseille», in M. Péraldi, *Cabas et container, activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve et Larose, p. 237- 268.

BREDELOUP S. [2001], «Marseille, carrefour des mobilités africaines», in M. Péraldi, *op. cit.*, p. 65-106.

EBIN V., LAKE R. [1992], «Camelots à New York: les pionniers de l'immigration sénégalaise», *Hommes et Migrations*, n° 1160, p. 32-37.

HANNERZ U. [1983], *Explorer la ville*, Paris, Éditions de Minuit, 418 p.

MA MUNG E. [1992], «L'expansion du commerce ethnique: Asiatiques et Maghrébins dans la région parisienne», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 8, n° 1, p. 39-59.

MANRY V. [2001], «Être en affaires. Compétences relationnelles, éthique de la performance et ordre social au marché aux Puces», in M. Péraldi, *op. cit.*, p. 279-314.

MARFAING L. [2004], «Relations et échanges des commerçants sénégalais vers la Mauritanie et le Maroc au XIX^e siècle», in D. Bach, *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine...*, *op. cit.*, p. 251-276.

PÉRALDI M. (éd.) [2001], *Cabas et container, activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve et Larose, 361 p.

PORTES A., ZHOU M. [1992], «En route vers les sommets: nouvelles perspectives sur la question des minorités ethniques», *Revue Européennes des Migrations Internationales*, vol. 8, n° 1, p. 171-192.

TARRIUS A. [1992], *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L'Harmattan, 208 p.

TARRIUS A. [2002], *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 168 p.

Notes de lecture

Brigitte BERTONCELLO, Sylvie BREDELOUP
Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures
Paris, Éditions Autrement, n° 145, octobre 2004, 167 p.

En mai 2000, je déambulais à Marseille, dans les quartiers de Belsunce et de Noailles, en refaisant par avance, et sans le savoir, le chemin quotidien des multiples colporteurs africains qui sont décrits dans l'ouvrage de B. Bertoncello et S. Bredeloup. Le grand mérite des deux auteurs est de localiser, en France, en ville, la vie de ces personnes qui passent un temps à Marseille ou y sont implantées depuis des décennies. Avec elles, nous voyons et comprenons la sédentarisation des marins noirs à Belsunce, le passage des musulmans mourides sénégalais, l'ouverture des restaurants des «mamans» africaines, la vigueur identitaire de ces gens, tout autant Marseillais que d'autres. Pas à pas, rue après rue, cartes et photos à l'appui, nous suivons les itinéraires locaux d'Africains qui, à un moment ou à un autre de leur vie, s'installent à Marseille.

Trois parties rythment ce petit ouvrage et font glisser, progressivement et astucieusement, le lecteur de la figure de l'immigré, trop souvent retenu comme emblème de l'étranger, à celle du citoyen, marseillais de surcroît et investissant les arcanes de la vie économique et sociale locale. À cet égard, le moment clé de l'ouvrage est sans doute la photo de la page 89, et précisément sa légende, qui souligne combien la tenue vestimentaire, le maquillage des Africaines ont pu marquer une communauté en même temps qu'elles l'ont transformée, ouverte à autrui, par le truchement d'emprunts réalisés par les Marseillais, ce qui s'est traduit au début des années 1990 par le multiculturalisme local et le foisonnement d'associations de type «Loi 1901». Comme si être Africain, Noir et Marseillais revenait un peu au même.

Les auteurs ne sont cependant pas dupes. Leur fine connaissance des quartiers et des gens leur permet à la fois de raconter par le menu le parcours des uns et des autres – quand ils passent par Belsunce ou Noailles – et de décrire l'évolution des relations au sein des groupes de migrants, entre groupes ou avec la société marseillaise. Car rien n'est figé ou acquis, tout bouge. Ce n'est pas l'ancienneté de ces marins, décrits comme première figure, arrivés au milieu du siècle dernier et errant aujourd'hui dans les rues de Belsunce, qui leur permet d'aspirer à la tranquillité. Comme Jean Gabin dans un beau film des années 1930, intitulé *Remorques*, qui montre un commandant de bord obnubilé par son bateau et la vie à bord, ceux-là ont vécu de la mer et semblent, aujourd'hui dans Marseille, être resté «entre deux»: entre la mer et le quai, entre la vie de marin et la vie à terre. Les bars, les tentatives de commerce ne les ont pas stabilisés. Cela ne signifie pas qu'ils ne sont pas chez eux à Marseille, au contraire. Mais, par essence, le caractère mobile de leur activité rend leur regard profond (p. 86), évanescent, un peu inquiet aussi, dans ce Marseille qui change sous leurs yeux.

Le colporteur, quant à lui – c'est la deuxième figure décrite, est plus ou moins intégré. Selon les produits, les périodes, les générations, il forme une communauté insérée dans la vie marseillaise mais peut se redéployer à tout moment vers d'autres lieux du monde. Les vieux colporteurs, les premiers arrivés, jouent moins la carte de l'insertion que les plus jeunes qui se lancent dans la construction de projets économiques (p. 58). Les auteurs prennent d'ailleurs soin de préciser que «le mouridisme [des colporteurs sénégalais] reste une organisation sociale donnant à ses membres la possibilité de construire leur propre itinéraire» (p. 60), et donc leur vie à Marseille.

Avec les aventuriers, présentés comme troisième figure africaine, nous entrons dans le Marseille du XXIe siècle où tout est d'autant plus possible au migrant, au jeune Africain, au colporteur, que l'individualisme, la course à l'argent modèlent les comportements, structurent les échecs comme les réussites. Nous comprenons que chaque vie de migrant recouvre différentes identités et statuts qui se succèdent l'un après l'autre, et que l'étudiant peut un jour avoir été colporteur, avant d'être commerçant, le marin, barman puis boutiquier. Une seule vie semble ne pas suffire à certains pour remplir tous les métiers ici décrits et qu'ils occupent à un moment ou à un autre de leur passage à Marseille.

Dans le foisonnement présent des activités, dans cette histoire marseillaise des générations d'Africains qui débarquent dans la ville, seules les femmes migrantes constituent le lien entre tous, l'encaisseur de coups. Si les marins errent dans Belsunce, les «mamans», elles, ancrent la vie dans les rues, par des activités multiples, par le commerce, par les associations, par la conversation. La photo de la page 87 est à cet égard pleine de symboles: elle montre, discutant entre eux, deux Marseillais, une vendeuse africaine et un maçon d'origine maghrébine, chacun appartenant à deux communautés qu'on a souvent opposées, et qui, là, apaisés, conversent à la pause, à deux pas du vieux port.

Les Africains ont besoin de ces lieux de vie, tenus ou non par des femmes, de ces points de rencontre, eux, marins éparpillés aux quatre coins du globe, dockers en prise avec des métiers durs et des conflits sur les quais, émigrés de passage dont les logements, foyers ou meublés, sont dégradés, colporteurs ou étudiants. Les cafés du quartier La Fosse où chacun vient se défouler dès la fin du XIXe siècle rappellent la gargote du film de Steven Spielberg, *La couleur pourpre*, un espace rempli de jazz et de boissons que les Noirs du Sud américain visitent chaque dimanche. Entre les pages 102 et 109, nous fréquentons d'autres cafés et sentons que cet ouvrage aurait pu être écrit partout ailleurs dans le monde et en même temps uniquement à Marseille: ce mélange des genres, des gens, des couleurs est propre à cette ville, à cette nuit.

Ces cafés ou ce qu'il en reste, ces restaurants, ces immeubles, ces quais montrés par les photos des pages 121-127 constituent un réseau de lieux, une mémoire pour certains, qui, pris ensemble, forment un territoire. Le franchissement de la frontière entre quartiers Nord et Sud, représentée par la Canebière, n'amoindrit pas la teneur symbolique de ce réseau; elle renforce l'impression de colporteurs africains fragiles qui, quel que soit l'endroit où ils se posent et habitent, sont rattrapés par l'évolution de la ville, par le développement urbain, par l'aménagement local (p. 120). Comme si, à Marseille aussi, la mobilité des Africains était enfin contrainte, contrôlée, régulée.

C'est alors dans la communauté que les Africains, de passage à Marseille, se ressourcent. Mais laquelle? Les marins ont de tout temps eu des difficultés pour s'entendre entre eux ou avec les dockers, la grève de 1949 cristallisant à l'extrême les oppositions et accentuant la stigmatisation de l'étranger. Plus tard, dans les années 80, avec l'islam, des ententes se créent et rapprochent à égalité Noirs et Maghrébins autour d'intérêts partagés bien compris, notamment dans le commerce. Ce qui est plus difficilement le cas pour la communauté chinoise avec laquelle les rapports restent hiérarchiques. Les étudiants africains, groupe ô combien dynamique, cultivent le lien avec la société locale et transgressent les barrières en fréquentant d'autres jeunes, en créant des associations, en surfant sur la vague exotique qui a envahi la France des années 90, sa musique, sa danse, ses lettres.

Or, les communautés se font et se défont. Le sentiment qui progresse au cours de la lecture et qui est confirmé par la fin de l'ouvrage est que le rapprochement entre individus, groupes, communautés, s'il est réel, reste emprunt de doutes, méfiances, superficialité. Les auteurs rappellent que les conflits entre migrants, comme ceux qui se sont produits sur les quais ou dans les quartiers (p. 130-138), ne sont jamais resitués dans le contexte économique local (tarissement des embauches, compétition pour l'emploi et les trafics de toutes sortes, pauvreté), ce qui laisse penser que l'avenir des Africains à Marseille ne tiendrait qu'à eux. La précarité de leurs positions, renforcée aujourd'hui par l'individualisme, est signe que l'accrochage, parfois la symbiose, avec la société marseillaise est fragile, voire temporaire. Le multiculturalisme des années 90 a vécu, comme s'il n'avait été que factice. Il est remplacé par le business pour lequel le contact avec la société locale est nécessaire, des «communautés de

cir-constance» se créent. Vient en écho à ce sens des affaires, aujourd'hui développé par les Africains de Marseille, l'ouverture quasi généralisée des pays du continent noir aux importations, aux aides diverses et variées dont profitent de multiples entrepreneurs spécialisés en import-export et qu'on rencontre à la fois à Marseille, Dakar, Abidjan ou Cotonou. Ceux-ci composent avec les institutions, se jouent des réglementations en montant des coups, des associations fantoches.

Le relatif échec du multiculturalisme local conduit-il ces entrepreneurs à «surdévelopper» les comportements affairistes et profiteurs? Ces Africains de Marseille semblent pourtant en phase avec l'époque du «tout est possible»: le libéralisme aidant, ces acteurs internationalisés, comme le rappellent les auteurs à la dernière page du texte, font des affaires, mobilisant pour cela des registres différents selon le moment, telles que l'ethnie, la nationalité, la jeunesse, l'exotisme, qui leur servent à se mouvoir dans les méandres de la vie marseillaise. Ce n'est pas la moindre des qualités de cet ouvrage que de montrer à la fois le savoir-faire local des colporteurs et leur inscription permanente dans un territoire réseau. Encore plus qu'à l'époque des marins, les Africains de Marseille, même s'ils ne font que passer, sont d'ici et de là-bas.

Jérôme Lombard

William George BROWNE
Nouveau voyage dans la Haute et la Basse Égypte, la Syrie et le Dar-Four
Gollion, Infolio Éditions, coll. Itinera, 2002, 430 p., réédition de la traduction française de Jean Castéra, parue à Paris en 1800

La réédition en 2002 par Infolio éditions, du récit de voyage de William George Browne au Darfour, publiée à Londres en 1799 sous le titre «Travels in Africa, Egypt and Syria» est tombée, hélas, à point nommé: cette région de l'Ouest du Soudan, jusque-là ignorée du grand public, occupe depuis deux ans, de manière récurrente, la Une des médias, et attise les inquiétudes des grands acteurs de la scène internationale.

Exemple typique de ces esprits du Siècle des Lumières épris de découvertes, de sciences, et de voyages, William G. Browne, que ses pérégrinations ont conduit durant huit longues années de l'Égypte, à la veille de l'expédition de Bonaparte, au Levant, encore sous tutelle ottomane en passant par une expédition pionnière, mais malheureuse, vers l'Abyssinie, qui le fourvoiera au Darfour durant trois années d'un calvaire interminable. Si l'Égypte de la fin du XVIII[e] siècle nous est mieux connue par les rapports des consuls et les récits de voyageurs, et par l'œuvre de Jabarti, le Soudan en général et le Darfour plus particulièrement [1] demeurent *terra incognita* jusqu'à cette première incursion d'un Européen.

Publié à Londres en 1799, le récit de William Browne sera traduit en français dès 1800, preuve de l'intérêt que suscita dès cette époque, dans le sillage de l'expédition de Bonaparte, l'intérieur de l'Afrique. William Browne n'appartient pas aux catégories classiques des voyageurs de l'Orient: antérieur à la mode romantique, il n'est pas un écrivain en mal d'exotisme; il n'est pas non plus un commerçant, ni un diplomate, encore moins un espion à la solde de Sa Gracieuse Majesté. Même s'il se pique d'intérêt pour les plantes médicinales, la botanique et la zoologie, comme nombre d'esprits éclairés de son temps, il voyage à son compte, pour «connaître l'état du pays et les caractères de ses habitants». Dans cette entreprise, le moins qu'on puisse dire est qu'il joue singulièrement de malchance. Dépourvu de protections, nanti de moyens fort modestes, victime d'affections diverses liées au climat et au manque de nourriture, il est régulièrement détroussé et trompé par ses compagnons de voyage, les autorités ou les bandits de grand chemin, que ce soit sur la route de Siwa, en Égypte (qu'il est le premier Européen à visiter), ou au Levant. La persistance de sa curiosité (il perdra malheureusement l'essentiel de ses notes, parmi lesquelles un dictionnaire de langue four) et la force de sa volonté n'en sont que plus admirables.

Le voyage au Darfour doit lui permettre de rejoindre l'Abyssinie par le Kordofan, la route du Nil étant coupée par les guerres qui dévastent la Haute Nubie. Il se joint donc à la caravane de commerçants, qui une fois par

1. Elle précéda de peu le périple d'un marchand tunisien, Mohamed Ibn Omar al-Tunisi, qui traversa le pays entre 1803 et 1813, et laissa un récit publié au Caire en 1965, le «Tashhidh al-Adhhan bi-sirat Bilad al-Arab wal-Sudan», qui complète bien la relation de Browne.

an, rallie le Darfour par le fameux «darb el-Arbaïn». Quittant Assiout le 23 mai 1793, il arrive à Kobbé le 7 août, après 74 jours de voyage: 11 étapes de marche et 24 jours consacrés au repos et à la pâture des chameaux. Dès l'arrivée, le voyage de Browne tourne au cauchemar: espérant être reçu par le sultan pour obtenir l'autorisation de poursuivre son voyage, il est séquestré et volé: contrairement à ce qui lui avait été indiqué au Caire, les autorités du royaume sont hostiles aux Chrétiens, et les notables auxquels il est livré ne sont animés que par l'esprit de lucre. Épuisé, malade, ruiné, il va passer trois ans à essayer de récupérer ses biens et d'obtenir la permission de poursuivre son chemin, vers le Bornou, vers le dar Gulla ou vers le Kordofan, toutes contrées inconnues jusqu'alors: réservoirs d'esclaves ou sultanats islamisés livrés à des tyrans fanatiques. Faisant la navette entre Kobbé, séjour des jelabs («jallaba»), les commerçants originaires de Haute-Égypte ou de la vallée du Nil au nord de Khartoum (Dongola et Mahas) et El-Facher, résidence du sultan Abderrahman al-Rachid et de ses principaux meleks (ministres), il n'en recueille pas moins nombre d'informations sur le pays.

Tout d'abord, il a pu constater par lui-même la menace que font peser sur les caravanes les nomades Kababish ou Bideyat qui vivent du pillage, mais qui sont tenus en échec par le défaut d'armes à feu. Mais d'autres tribus arabes, telles les Mahriya, font montre d'une activité plus pacifique, puisqu'ils font commerce de paniers d'osiers qu'ils confectionnent eux-mêmes. Les nomades Zaghawa sont déjà identifiés comme des colporteurs avisés et courageux, puisqu'ils n'hésitent pas à se rendre au cœur du désert, à Bir el-Malha, pour ravitailler les caravanes qui arrivent à court de vivres.

Le royaume est un État centralisé, dont la puissance repose sur le contrôle des routes caravanières et le trafic d'esclaves razziés dans les états voisins. La guerre y est un état permanent et le pouvoir très instable, soumis à la fortune des armes et aux querelles dynastiques. Des expéditions sont conduites pour ramener des esclaves du dar Fertit ou du dar Gulla au Sud, ou pour détourner des flux commerciaux, du Kordofan qui se trouve sur la route empruntée par les pèlerins vers La Mecque, ou point d'arrivée alternatif du commerce de l'Égypte, ou du Borgou et du Waddaï. Mais la guerre est aussi intestine et le rétablissement de l'ordre par les forces du Sultan lui est aussi une occasion de s'enrichir, comme le montre le règlement d'un différend entre Mahriya et Mahamid. Le sultan s'adonne lui-même au commerce, parfois contre l'intérêt de la classe des marchands; mais il s'appuie, plus que sur les tribus guerrières à la loyauté incertaine, sur une armée d'esclaves et sur la caste des «foukkara». Ces religieux à l'islam rigide, hostiles aux étrangers, luttent également contre la liberté de mœurs, voire la licence qui règnent ordinairement dans la population: le sultan rend périodiquement des édits contre la consommation de «bouza» et de «mérisé», les bières de mil, encore prisées aujourd'hui, et qui font partie de la diète quotidienne; mais il note que (comme sous le régime islamiste actuel) «les opulents coupables échappèrent, suivant l'usage, à la punition qui atteignait les autres» (p. 211). Ces foukkaras, souvent pérégrins venus d'Afrique de l'Ouest, sont ignorants et n'aident pas plus que les commerçants à ouvrir le royaume sur le monde extérieur: Kobbé, la plus grande cité, qui compte environ 6000 habitants, n'abrite que trois ou quatre écoles coraniques («maktab») et si le vieil imam en fonction lors de son arrivée avait étudié à Al-Azhar, ce n'est pas le cas de son successeur, ignorant, dépravé et corrompu, selon les dires de notre auteur.

État fondé sur le commerce à longue distance, peuplé selon l'auteur d'environ 200000 habitants, le Darfour possède moins d'une dizaine de centres urbains. Mais ceux-ci, dont la plupart ont disparu aujourd'hui, ne comptent guère que quelques centaines à quelques milliers d'âmes. Kobbé, à 35 km à l'ouest d'El-Facher, est présentée comme la capitale, bien que le sultan réside à El-Facher ou dans des résidences de campagne (comme Ril, sur les marges du Kordofan) est entièrement peuplée de marchands et d'étrangers: Danagla et Mahas chassés par la guerre de leur Nubie natale par les dévastations des redoutables Shaigiya, Maghrébins venus par la route des caravanes... Coubcabia (la Kebkabiya actuelle), est «la clef des routes de l'Occident» (c'est-à-dire du royaume du Borgou à l'Ouest); c'est une grande ville, à la population bigarrée, composée d'indigènes, d'Arabes, d'originaires du Borgou et d'autres contrées de l'ouest, de Fellata, etc. Au marché, où l'on vend des étoffes de coton grossières et des outres en cuir

appréciées pour le transport de l'eau et le stockage des grains, les petites transactions se règlent en sel.

Ces villes, peuplées de marchands, d'étrangers et d'esclaves ne sont pour autant pas entièrement coupées de leur environnement rural: elles sont ravitaillées par les pasteurs et les cultivateurs; l'auteur distingue bien à ce propos les pasteurs Baggara, qui paient un tribut annuel en têtes de bovins, et les «Arabes» nomades, peu soumis, parmi lesquels il énumère les Mahamid, les Mahriya, les Beni Fezara, et les Beni Guerar. Quant au monde paysan, il est à peine évoqué, sinon pour signaler que le sultan possède des terres à blé, sur les pentes du jebel Marra, et qu'il préside chaque année à des cérémonies propitiatoires, vraisemblablement anté-islamiques, lors du début des travaux des champs; mais le sultan Abderrahman ne poursuit pas les efforts de développement agricole engagés par son prédécesseur Téraub.

Le tableau qui se dégage de la lecture de ce récit de voyage est au total fort instructif: en dépit des entraves mises à sa liberté de mouvement, l'auteur a bien saisi le fonctionnement d'un État tenu d'une main de fer, certes, mais sans souci d'y faire émerger une quelconque conscience nationale ou d'y susciter un développement économique endogène. Les villes, à l'instar de ce qui a été constaté pour le reste du Soudan [2], n'ont pas donné naissance à une civilisation urbaine, où les différentes composantes ethniques et tribales du pays auraient pu commencer à se fondre; les campagnes, pressurées ou repliées sur elles-mêmes, n'ont pas donné au pays une prospérité alternative à la «rente» de la traite négrière. L'arrêt du trafic caravanier en 1883, lors de la conquête mahdiste, et l'interdiction de la traite par les Britanniques, maîtres du Soudan après 1898, ruineront le Darfour qui demeurera pourtant indépendant jusqu'en 1916, sur fond de rivalités coloniales franco-britanniques. Mais pour cette ultime survivance d'un sultanat qui avait été durant plusieurs siècles l'un des pivots du grand commerce entre la Méditerranée et l'Afrique noire, l'occasion était passée d'engager les réformes qu'exigeait l'entrée dans le XX^e siècle et la réorientation de son économie vers la valorisation des ressources locales. Un siècle plus tard, le Darfour, avec les mêmes ressources, mais une population multipliée par vingt, paie chèrement le prix de son lointain passé et de la stagnation à laquelle les gouvernements responsables de son rattachement à l'ensemble soudanais n'ont pas su ou pas voulu remédier.

Marc Lavergne

2. El-Sayed El-Bushra, «Towns in the Sudan in the eighteenth and early nineteenth centuries», *Sudan Notes and Records*, vol. 52, 1971, p. 63-70.

Danielle BISSON, Vincent BISSON, avec la participation de Jean BISSON
Mauritanie, aux confins du Maghreb
Courbevoie, ACR Éditions, 2005, 335 p.

Une collaboration familiale a produit ce magnifique ouvrage, qui tient à la fois – cela n'est pas facile – du «beau livre» et du livre universitaire. Cette invitation au voyage cultivé concerne un pays devenu récemment à la mode dans les catalogues des tours operators. Mais sans sacrifier la présentation des paysages, des milieux écologiques et des différentes manifestations de la vie culturelle, il en montre également les enjeux, les conflits et les évolutions, en intégrant étroitement le fonctionnement d'un milieu naturel difficile et l'utilisation qu'en ont fait les sociétés: beau travail de géographe.

Une première partie fait la présentation synthétique d'un pays de contact, entre Sahara et Sahel d'un côté, entre désert et océan de l'autre, entre mondes arabe et négro-africain. Mais la Mauritanie est aussi aux prises avec une construction nationale difficile. «La vision d'un pays-pont au contact de ces deux mondes s'est évanouie», dans l'affermissement du pouvoir maure, encore favorisé par les sécheresses qui ont poussé de nombreux pasteurs vers le sud, les ont sédentarisés et incités à tenter d'autres activités, y compris l'agriculture. L'évolution a été spectaculaire: les nomades qui représentaient les trois-quarts des habitants lors de la proclamation de l'indépendance (1960) ne sont plus aujourd'hui qu'un pour cent. Dans cette période cruciale de transition, l'État mauritanien a constitué un outil au profit d'une composante de la population, accentuant son fonctionnement clientéliste.

Une deuxième partie distingue huit régions au sein de la Mauritanie et les présente dans leur diversité. Le découpage est en lui-même intéressant. Il y a d'abord plusieurs «pays» anciens, comme l'Adrar, le Tagant et le

Hodh, marqués par des spécificités naturelles, historiques et humaines fortes. D'autres «pays», aux racines historiques moins affirmées, sont plutôt caractérisés par une forme particulière de rapport des sociétés aux potentiels naturels: ainsi la zone contact entre l'océan et le désert, ou la vallée du fleuve Sénégal, secouée aujourd'hui par l'exacerbation des convoitises foncières. Mais il y a aussi des découpages plus originaux. La récente «route de l'Espoir» ouvre au sud du pays un nouvel axe en marge des secteurs déjà considérés par le colonisateur comme la «Mauritanie utile». Au nord, l'axe Nouadhibou-Zouerat, construit par l'extraction, le transport et l'exportation du minerai de fer, réorganise autour de lui de vieilles relations pastorales, voire nomades. Enfin, Nouakchott, ville du désert et capitale du pays (700000 habitants), en est désormais le point focal de la société et de la vie politique. Original dans ce type d'ouvrage et bien venu, il faut noter l'importance des passages consacrés aux villes: témoins d'un passé prestigieux pour quelques-unes, fruit de nouvelles opportunités économiques pour un certain nombre, elles sont souvent les nouveaux lieux d'investissement social et politique des tribus. D'une certaine manière, la ville a ainsi pris le relais de la tente et du désert dans la vie des sociétés, et sa fortune est souvent corrélée à la puissance du groupe qui l'a faite sienne: on est loin d'une vision classique de la ville comme lieu de contacts et de mélanges!

Une seule critique de forme à ce beau livre rempli de très belles photos et doté d'une seule carte (mais très claire): il manque un index des très nombreux mots locaux, ce qui gêne la lecture, surtout quand celle-ci n'est pas linéaire.

Jean-Luc Piermay

Les diasporas et la notion de diaspora face à la mondialisation, à partir de trois ouvrages récents

Lisa ANTEBY-YEMINI, William BERTHOMIÈRE, Gabriel SHEFFER (éd.)
Les diasporas. 2000 ans d'histoire
Rennes, PUR, 2005, 407 p.

Michel BRUNEAU
Diasporas et espaces transnationaux
Paris, Anthropos-Economica, coll. Villes-Géographie, 2004, 249 p.

Christine CHIVALLON
La diaspora noire des Amériques. Expériences et théories à partir de la Caraïbe
Paris, Éditions du CNRS, coll. Espaces et Milieux, 2004, 258 p.

Les diasporas sont à la mode; le terme est aujourd'hui fréquemment employé pour désigner des migrations internationales de tous types et les sciences sociales contemporaines n'échappent pas à cette tendance. Certes, l'on s'accorde aujourd'hui sur le fait, à tout le moins, que l'emploi du terme ne doit plus être réservé aux diasporas «classiques» à savoir juive, arménienne et grecque, mais où placer la limite entre diaspora et système migratoire en général? C'est une question de définition, mais elle cache une question sans doute plus importante: pourquoi assiste-t-on à un tel retour en force du mot «diaspora»? Le numéro 22 de la revue *Autrepart* (*Diasporas développements et mondialisations*), publié en 2002 sous la direction scientifique de Rosita Fibbi et Jean-Baptiste Meyer, se fondait sur l'idée d'un lien direct entre ce phénomène et les processus liés à la phase actuelle de la mondialisation. En effet, l'affaiblissement du modèle de l'État-nation territorialisé et le développement des relations en réseau, dans tous les domaines, font que la terminologie classique des études sur les migrations semble moins adéquate et que le regard porté sur les diasporas est devenu positif, s'éloignant de l'idée négative de diaspora née d'un arrachement, d'une catastrophe humaine et cherchant une survie identitaire malgré tout. Le moins que l'on puisse

dire est qu'il y a néanmoins débat sur la question, ce que reflètent de nombreuses publications récentes. C'est dans ce contexte qu'il faut replacer les trois ouvrages dont il est ici rendu compte[3].

Ces trois livres sont de natures différentes. L'imposant volume dirigé par Anteby-Yemini, Berthomière et Sheffer est constitué de textes à l'origine présentés à un colloque qui s'est tenu à Poitiers en février 2002. Ce colloque avait été organisé par le Centre de Recherche Français de Jérusalem, l'unité Migrinter et l'Université hébraïque de Jérusalem; 30 textes sont ici réunis, dont un certain nombre en anglais, à quoi s'ajoute une introduction générale de Dominique Schnapper. Le livre de Michel Bruneau est un manuel universitaire d'une extrême richesse en exemples (présentés souvent sous la forme d'encadrés synthétiques), en même temps qu'une mise au point bibliographique sur la question des diasporas dix ans après la publication par la revue *l'Espace Géographique* d'un numéro sur ce sujet coordonné par le même auteur. Le texte de Christine Chivallon, enfin, est un ouvrage scientifique de recherche, à la fois théorique et empirique centré sur un cas particulier de diaspora. C'est d'abord pour cette simple raison que les trois ouvrages se complètent et se répondent; mais aussi parce que Christine Chivallon et Michel Bruneau sont intervenus au colloque de Poitiers et surtout parce que leurs ouvrages respectifs ne sont pas sans avoir été influencés par les liens scientifiques qu'ils entretiennent.

Pour mieux mettre en perspective les débats sur lesquels ouvrent ces ouvrages il faut peut-être, paradoxalement, partir du plus «pointu» des trois. Christine Chivallon, dans un texte dense, tente en effet de répondre à deux questions: les peuples noirs des Amériques peuvent-ils être considérés comme une diaspora (et la réponse de l'auteur est affirmative)? Une diaspora a-t-elle un rapport au monde et un mode de construction identitaire original qui reflète les changements post-modernes de nos sociétés? Il y a donc dans l'ouvrage, et c'est ce qui fait sa richesse, à la fois une réflexion théorique approfondie sur la notion de diaspora, et une analyse d'une grande finesse d'un cas particulier. Christine Chivallon contribue à renouveler l'approche de la notion de diaspora, notamment par la prise en compte des approches anglo-saxonnes dites «post-modernes» souvent mal connues du public francophone. Dans un texte introductif, l'auteur rappelle les définitions de la notion de diaspora, mais surtout expose les débats actuels entre «modernes» et «post-modernes» qui au fond recouvrent une distinction entre la définition de diaspora «communautaires» (dont l'idéal-type est la diaspora juive) et de diasporas «hybrides» qui se définissent non pas par la continuité et le mythe d'un retour vers un centre mais au contraire par la diversité, le métissage, la dissémination et dont l'idéal-type est précisément la diaspora noire (*Black Atlantic* telle que définie par Gilroy dans l'ouvrage de référence de 1993). Cette double lecture se retrouve constamment dans les deux autres ouvrages évoqués ici.

L'ouvrage de Michel Bruneau est un texte de géographe. La question centrale qu'il pose est celle du rapport au territoire des diasporas et il en propose des modèles spatiaux. C'est la capacité d'un groupe à surmonter la distance entre ses membres et la distance à son territoire d'origine qui est pour lui centrale. La naissance d'une diaspora est finalement conditionnée pour l'auteur par une déterritorialisation suivie d'une reterritorialisation et un fonctionnement en réseau. Après un chapitre consacré à la définition difficile de la notion, l'ouvrage traite successivement des éléments constitutifs du lien entre les membres des diasporas: lien familial, communautaire et religieux (chap. 2), lien politique (chap. 3), lien essentiel de la mémoire (chap. 4), liens économiques (chap. 5). Ensuite un chapitre est consacré à une réflexion sur la distinction entre la notion de diaspora et la notion proche d'espace transnational. Ces espaces transnationaux sont, selon l'auteur, récents et liés à la mondialisation de l'économie et aux dissymétries entre pays riches et pays pauvres alors que les diasporas sont inscrites dans un temps long, elles sont spécifiques bien que transformées elles aussi par la mondialisation contemporaine. Le plus efficace est peut-être, comme le propose l'auteur, d'employer la notion d'iconographie élaborée par Jean Gottmann pour traiter des identités nationales. Les diasporas se distinguent par une iconographie

3. De manière trop brève: chacun de ces ouvrages aurait évidemment mérité un compte rendu à part entière; il a cependant semblé intéressant de les considérer simultanément tant ils se complètent et se répondent.

forte qui est à la fois la condition et l'instrument de leur pérennité: ensemble de croyances, symboles, images, idées qui constituent le ciment du groupe. Enfin, l'ouvrage s'achève sur un chapitre consacré à l'inscription des diasporas dans les villes, ce qui est heureux tant il est vrai que les lieux des diasporas, les nœuds de leurs réseaux sont urbains (et pas situés dans n'importe quelles villes mais d'abord dans les grandes métropoles, jadis Constantinople, aujourd'hui, par exemple, New York), mais bien sûr un chapitre est trop peu pour épuiser le sujet voire même en dire assez.

Au cœur des ouvrages de Bruneau et de Chivallon est la question des identités et du rapport au territoire dans le monde actuel. Tous deux considèrent bien que la diaspora est un concept essentiel car elle est un des modes de la construction identitaire et territoriale par distinction de celle proposée dans le cadre de l'État-nation. La différence entre les deux auteurs est de posture: autant Michel Bruneau s'efforce d'intégrer les définitions post-modernes de la diaspora «hybride» en la considérant comme un autre «type» de diaspora, autant Christine Chivallon critique la notion même de diaspora à partir de cette idée d'hybridité qui, si on va au bout de son propos, n'est peut-être pas le trait caractéristique de la diaspora noire mais plutôt un mode de rapport au monde de plus en plus répandu, concurrent de celui de l'État-nation. Michel Bruneau ne disconvient donc pas qu'il faut ranger dans la famille des diasporas les peuples noirs d'Amérique puisqu'il lui reconnaît les grands traits caractéristiques des diasporas: l'arrachement territorial, le fonctionnement en réseau, et, en un sens, le rêve du retour. Mais on perçoit bien au cours des chapitres qu'il est fort difficile de faire rentrer cette diaspora «autre» dans les catégories habituelles: elle est toujours finalement évoquée pour ses différences, comme un cas particulier; peut-être unique?

La question de la construction identitaire est aussi au centre de la réflexion de Dominique Schnapper dans l'introduction à l'ouvrage *Les Diasporas. 2000 ans d'histoire.* Elle nous rappelle à juste titre que les diasporas classiques sont antérieures à l'émergence de l'État-nation, mais qu'elles ont co-existé avec lui et continuent de le faire; de plus elle souligne, comme Michel Bruneau, que les diasporas naissent, évoluent, éventuellement ne se pérennisent pas: une définition essentialiste n'a donc pas de sens, on a bien affaire à des processus continus de construction identitaire qui relèvent en grande partie de l'imaginaire («mais les hommes vivent aussi dans et par l'imaginaire», p. 16). Mais surtout, Dominique Schnapper met en relief le fait que ce ne sont pas tant les diasporas qui ont changé que le regard porté sur elles: considérées naguère négativement, comme résultat de déracinements, comme «anormales» par rapport aux États-nations, elles sont aujourd'hui considérées positivement parce qu'en adéquation, «en affinité» avec les valeurs de ce qu'elle appelle la modernité (et que d'autres appelleraient la post-modernité, mais c'est un autre débat). Ce nouveau regard s'explique selon l'auteur par le fait que la «dissociation croissante entre références identitaires, pratiques économiques et organisation politique devient une caractéristique essentielle du monde moderne» (p. 36) marqué par le développement des phénomènes transnationaux. À ce nouveau modèle, la diaspora est parfaitement adaptée. Et notamment dans le contexte de développement du multiculturalisme dans le monde anglo-saxon (développement souligné dans les trois ouvrages comme facteur important du renouveau dans l'interprétation des phénomènes diasporiques).

Au final donc tous ces textes posent la question de savoir si les changements contemporains du monde ont changé les rapports des hommes à leurs territoires et à leurs identités, ou bien seulement nôtre lecture et hiérarchisation de ses rapports. C'est une partie entière de l'ouvrage *Les Diasporas. 2000 ans d'histoire* qui pose cette question en annonçant «les diasporas comme une clé de lecture de nos sociétés». Si la réponse est positive, elle est liée aux changements affectant les États-nations dans le monde, comme le souligne la septième partie (au titre bilingue) du même ouvrage: *Challenging the nation-state ou assimilation aux pays d'accueil?* Cet imposant et foisonnant volume comprend en outre deux parties consacrées essentiellement à la diaspora juive et secondairement à la diaspora palestinienne, une autre aux diasporas naissantes (qui correspondraient aux «espaces transnationaux» de Michel Bruneau) et une troisième aux diasporas noires. L'ensemble est clos par un très beau texte de Chantal Bordes-Benayoun qui, renonçant à une typologie classificatrice, propose une définition paradoxale et dialecti-

que de la diaspora comme relevant d'une part de l'expérience «du lien distendu» d'autre part de «la volonté du lien resserré». Quelle plus belle conclusion pour dire que l'expérience diasporique est aussi et avant tout aventure humaine, «engagement des hommes, s'attachant à refaire lien et à refaire sens»? Et ici comment ne pas dire et penser que bien des humains partagent cette double expérience du distendu et du resserré dans leur construction identitaire, processus permanent dans lequel la volonté de «refaire sens» tout simplement face au changement du monde et à l'écoulement du temps? Au terme de la lecture des trois ouvrages, on restera donc sur sa faim si l'on cherche une définition unique et partagée de la notion de diaspora. Entre les classiques et les postmodernes le débat continu, et l'effort de Michel Bruneau pour concilier les approches différentes n'aboutit pas tout à fait, sauf dans le domaine du fonctionnement spatial des diasporas. Mais on aura compris qu'aboutir à une unique et figée définition n'est l'objectif véritable d'aucun des auteurs. D'une part ces ouvrages sont des mines d'information sur des cas divers; d'autre part et surtout ils démontrent parfaitement comment l'objet «diaspora» est un formidable «révélateur des mutations de nos représentations socio-spatiales du monde» (et on ajoutera de ses mutations socio-spatiales tout court) comme l'écrivent Lisa Anteby-Yemini et William Berthomière dans leur avant-propos.

Philippe Gervais-Lambony

Résumés

Cheikh OUMAR BA, Armelle CHOPLIN, **Tenter l'aventure par la Mauritanie: migrations transsahariennes et recompositions urbaines**

Par sa position charnière entre les deux rives du Sahara, la République Islamique de Mauritanie assure la transition entre l'Afrique noire et le Maghreb. Pour les candidats à l'émigration, elle constitue un immense territoire désertique à traverser. Les flux remontent depuis le fleuve Sénégal ou par la frontière malienne à l'Est jusqu'au port de Nouadhibou situé à l'extrémité Nord, via la capitale Nouakchott. Nouadhibou, deuxième ville du pays, s'impose désormais comme un véritable carrefour migratoire: nombreux sont les subsahariens qui gagnent la ville, ayant entendu dire que l'on y passait aisément. Or, sur place, la rumeur est vite démentie par les nombreuses arnaques et les passeurs qui profitent largement de ces populations mal renseignées. Les enquêtes menées prouvent que les espoirs sont bien souvent déçus: du mythe à la réalité, le point de passage annoncé s'avère être un cul-de-sac. Autrefois simple espace traversé, la Mauritanie devient aujourd'hui un espace travaillé et recomposé puisque les migrants finissent par s'installer en ville et modifient ainsi réseaux de sociabilité et manières d'habiter. Par les flux migratoires, le Sahara se « sahélise ».

• Mots-clés : Migration internationale – flux transnationaux – urbanisation – Mauritanie, Nouakchott – Nouadhibou.

Julien BRACHET, **Migrants, transporteurs et agents de l'État: rencontre sur l'axe Agadez-Sebha**

L'axe transsaharien Agadez-Dirkou-Sebha est devenu depuis quelques années le théâtre d'importants mouvements migratoires régionaux et intercontinentaux. Ces circulations humaines, illégales pour la plupart, sont animées par des réseaux migratoires au sein desquels agissent divers groupes d'acteurs publics et privés. L'organisation de ces groupes et les relations qui les lient renseignent sur l'évolution de leurs logiques et montrent comment l'État et ses agents tendent à ne plus différencier le licite de l'illicite.

• Mots-clés : Sahara – Niger – Libye – migration – État – réseaux – légalité – légitimité.

Martine DROZDZ, Olivier PLIEZ, **Entre Libye et Soudan: la fermeture d'une piste transsaharienne**

La fermeture des pistes sahariennes entre le Soudan et la Libye en 2003 a entraîné le démantèlement d'une des principales routes empruntées par les migrants subsahariens se rendant en Afrique du Nord durant les années 1990. Mais cette route transsaharienne était initialement un champ migratoire circonscrit au Darfour. Comment s'est-il étendu ensuite à l'ensemble du Soudan? Quelles recompositions la décision de fermeture entraîne-t-elle dans l'ensemble des villes et des marchés intégrés au réseau migratoire et commerçant? C'est à la fois la pérennité et la mutation des communautés marchandes, des flux migratoires, des marchés et lieux de transit des flux transsahariens au départ ou via le Soudan qui seront abordés ici.

• Mots-clés : Soudan – Libye – souk libya – migration internationale – commerce transfrontalier – échanges transsahariens.

Sassia SPIGA, **Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien**

À l'instar du Sahara, les options de développement du Grand Sud algérien se sont concrétisées par la mise en place d'une armature urbaine où émergent des villes qui se structurent et se développent par la convergence de flux de migrations internes et subsaha-

riens. Certaines de ces villes offrent des lieux où le migrant est «mis en condition» pour développer des stratégies de circulation entre la région de départ et les villes qui le connectent à l'Europe. Ces lieux, enclaves subsahariennes que l'on veut mettre en relief par les désignations, de quartiers africains à Tamanrasset, de Bniouskout à Adrar, de Bniouskoun à Djanet... sont pour les migrants des espaces identitaires car l'appartenance à une fraction présente dans la ville, leur donne un droit de fait de séjourner temporairement voire de se stabiliser. Un double jeu d'organisation de surface et d'organisation discrète de la ville révèle une présence admise de la composante subsaharienne de la population urbaine. Parallèlement à ce jeu du découvert et de la clandestinité des migrants subsahariens, s'exprime une vocation africaine en devenir de la ville du Grand Sud.

• Mots-clés : Villes – État – redéploiement – Grand Sud – frontière – migration interne – migration subsaharienne – convergence de flux – fixation – circulation – structure urbaine.

Sophie BAVA, **Variations autour de 3 sites mourides dans la migration**

Ce texte interroge les espaces religieux sur les routes migratoires Afrique subsaharienne/ Monde arabe/Europe comme des espaces ressources ou autres supports de réseau migratoire. À partir de trois *dahiras* (associations et espaces religieux) sénégalais mourides à Marseille, Niamey et au Caire, nous présenterons leur histoire à travers une approche sociologique des migrations. S'il y a un lien entre les logiques migratoires et la constitution de ces espaces religieux dans un lieu et un temps donné, quelles sont les compétences mobilisées par les migrants pour intégrer le projet religieux au projet migratoire?

• Mots-clés : Migration – espaces religieux – Islam – mouridisme – compétences – circulation.

Sylvie BREDELOUP, Mahamadou ZONGO, **Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli**

Sensibles aux appels réitérés du dirigeant de la grande Jamahiriya – le nouveau chantre de l'Union africaine –, quelques Burkinabè n'ont pas hésité à s'engager dans la périlleuse traversée des déserts sahariens au cours de la dernière décennie. Les uns espéraient améliorer notablement leurs conditions de vie en trouvant un emploi ponctuel mais rémunérateur à Tripoli ou Sebha; les autres, plus aventureux, envisageaient de poursuivre leur chemin vers l'Europe à partir de cette porte d'entrée. D'autres enfin, plus récemment, ont fui le conflit ivoirien sans prendre le temps de reconfigurer leur projet migratoire, emboîtant le pas à des compatriotes avertis.

Alors que de nouvelles relations diplomatiques s'instaurent entre la Libye et les pays européens, d'autres stratégies migratoires émergent. Alors que l'embargo a été levé, le gouvernement de M. Kadhafi accepte de jouer le rôle de «sentinelle avancée» pour les États de Schengen principalement préoccupés par la défense de la «forteresse Europe», contribuant à la diffusion de l'amalgame bien souvent réalisé entre clandestinité et criminalité mais aussi à la précarisation extrême des migrants dernièrement arrivés.

• Mots-clés : Libye – Burkina Faso – migrations transsahariennes – politique migratoire.

Hassen BOUBAKRI, Sylvie MAZZELLA, **La Tunisie entre transit et immigration: politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis**

L'article présente les premiers résultats d'une enquête de terrain portant sur les conditions d'accueil et le projet de mobilité des ressortissants des pays subsahariens dans la capitale tunisienne à un moment de changement de politique migratoire. Les pouvoirs publics tunisiens ont promulgué ces dernières années des lois réglementant de façon plus sévère le séjour et la circulation des étrangers sur le sol tunisien (loi du 30 mars 2003). L'analyse des auteurs s'inscrit dans ce contexte tout en considérant à la fois, les retombées migratoires du développement de la coopération économique et scientifique réalisé ces dernières années en direction de l'Afrique, et les pratiques ordinaires des migrants africains à Tunis. Avec ces nouveaux arrivants, c'est la place de l'étranger dans la société tunisienne qui tend à se modifier.

• Mots-clés : Tunis en Afrique – politique migratoire – immigration au Maghreb – migrants subsahariens – projet migratoire.

Anaik PIAN, **Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca : des parcours entrecroisés**

Le champ migratoire formé par les Sénégalais à Casablanca s'organise autour de logiques hybrides, au centre desquelles migrations clandestines et commerçantes occupent une place prédominante. En refusant d'opposer *a priori* deux figures de migrants, l'une positive, idéalement incarnée dans le profil des commerçants transnationaux, et l'autre négative, couramment représentée sous l'aspect du clandestin ou de «l'aventurier» misérable, la problématique envisagée s'intéresse aux frontières fluctuantes qui, au vu du nouveau contexte de la fin des années 1990, animent ces itinéraires migratoires. L'enjeu heuristique d'une réflexion sur les «nouvelles» logiques migratoires se combine à un double intérêt socio-historique : en éclairant des migrations encore peu connues, cette investigation sociologique évoque les conséquences de la politique migratoire européenne.

• Mots-clés : Logiques migratoires hybrides – migrations commerçante et clandestine – liens circonstanciels.

Abstracts

Cheikh OUMAR BA, Armelle CHOPLIN.
Trying one's luck through Mauritania: trans-Saharan migration and urban restructuring

The Islamic Republic of Mauritania is in a pivotal position between the two edges of the Sahara, a place of transition between Sub-Saharan Africa and the Maghreb countries of the North of that continent. For people wishing to emigrate, it constitutes a vast desert country that has to be crossed. Flows of migration move up from the River Senegal or pass by the Mali border to the East and up to the port of Nouadhibou located at the northern end of the country, by way of the capital, Nouakchott. Nouadhibou, the country's second largest city, is now an essential destination. It is a crossroads for migration flows: many Sub-Saharans reach the city, having heard that people could pass through there easily. Once there, the hearsay is soon starkly exposed as untrue. The numerous swindles combined with the activities of the passers who profit greatly from those ill-informed populations, give the lie. The surveys conducted prove that hopes are often dashed. From myth to reality, the much heralded point of passage proves to be a dead end. Mauritania was in the past simply a place that was crossed. Now it is a zone that is worked and restructured because the migrants end up settling in the city, thereby changing the social networks of and living patterns there. The flows of migration are bringing characteristics of the Sahel to the Sahara.

• Key-words : international migration – transnational flow – urbanization – Mauritania, Nouakchott – Nouadhibou.

Julien BRACHET, **Migrants, transporters and State agents: multiple encounters on the Agadez-Sebha route**

For a number of years now the trans-Saharan route Agadez-Dirkou-Sebha has been the scene of large movements of people migrating either within the region or between continents. All this human circulation, most of which is illegal, is driven by migratory networks made up of groupings of parties of various categories. The organization of these groups and the relationships that link them together yield information on the way the underlying reasoning and ethos of migration changes and develops. It brings out a current trend for the State and its agents no longer to differentiate between licit and illicit situations.

• Key-words : Sahara – Niger – Libya – migration – State – networks – legality – legitimacy.

Martine DROZDZ, Olivier PLIEZ, **Between Libya and the Sudan. The closing-off of a trans-Saharan trail**

The closure of trails across the Sahara between the Sudan and Libya in 2003 has led to the dismantling of one of the main routes taken by Sub-Saharan migrants who made journeys to North Africa during the 1990s. However, this trans-Saharan trail was initially a migratory field restricted to Darfour. How has it extended subsequently to the whole of the Sudan? What reconfigurations did the decision to close it generate in all the towns and markets integrated in the migration and trade networks? This article deals with the simultaneous effects on the permanence and the transformation of the trading communities, migratory flows, markets and points of passage of trans-Saharan flows at the departure point or via the Sudan.

• Key-words : Sudan – Libya – Libya souk – international migration – cross-border trade – trans-Saharan exchanges.

Sassia SPIGA, **Developers and migrants in the towns of the Grand Sud of Algeria**

Like the Sahara, the options for development of the Grand Sud of Algeria have materialized by means of the implementation of urban reinforcement where towns are emerging that are taking shape and developing by the convergence of internal migration flows with sub-Saharan ones. Some of these towns provide places where the migrants are "put into shape" in order to develop strategies for travelling between the region of departure and the towns from which they can find a connection to Europe. Such places, Sub-Saharan enclaves for which it is the intention to bring them into relief by particular designations, as African quarters in Tamanrasset, Bniouskout in Adrar, Bniouskoun in Djanet and so on, represent for the migrants identity-conferring spaces because the fact of belonging to a fraction present in a town gives them a *de facto* right to a temporary stay, even to lead a stable life. A dual system run by the town, of organization on the surface and behind the scenes, reveals an acknowledged presence of the Sub-Saharan component of the urban population. In parallel with this system of uncovering and clandestine arrangements for Sub-Saharan migrants, an African voice is being expressed concerning the elaboration and development of the town in the Grand Sud of Algeria.

• Key-words : Towns – State – redeployment – Grand Sud - border – internal migration – Sub-Saharan migration – flow convergence – fixation – circulation – urban structure.

Sophie BAVA, **Variations on 3 Mourid sites on migration routes**

This article looks into the religious sites found along the migratory routes Sub-Saharan Africa/Arab world/Europe as places for building up resources or for other kinds of support from the migratory network. The Authors take the cases of three Mourid Senegalese *dahiras* (religious associations and spaces) at Marseille, Niamey and Cairo, and present their history by the use of a sociological approach to migrations. If indeed there is a link between the various forms of migratory ethos and the elaboration of such religious sites at a given place and time, what abilities and powers do migrants draw on in order to incorporate the religious scheme of things into plans for migration?

• Key-words : Migration – religious sites – Islam – Mouridism – abilities – circulation.

Sylvie BREDELOUP, Mahamadou ZONGO, **When the Burkina brothers of little Jamahirriya *stop* at Tripoli**

Sensitive to repeated calls from the ruler of the great Jamahirriya – the new champion of African Union –, over the past decade some people from Burkina Faso have not hesitated to set forth on the perilous trek across the desert territories of the Sahara. Some hoped especially to improve their living conditions by finding short-term but money-earning work in Tripoli or Sebha; other, more adventurous migrants planned to continue their journey towards Europe from this entry point. Still others, more recently, have fled from the Ivory Coast conflict, without taking the time to alter their migration plan, following in the footsteps of their well-informed compatriots. And while new diplomatic relations are being forged between Libya and the European countries, other migration strategies are emerging. Although the embargo has been lifted, M. Kadhafi's government is accepting the role of "advanced guard" for the EU Schengen states primarily preoccupied with defending "fortress Europe", contributing not only to the spread of the frequent confounding between illegal migratory status and criminality but also to the slide into extreme social insecurity of the migrants most recently arrived.

• Key-words : Libya – Burkina Faso – trans-Saharan migrations – migration policy.

Hassen BOUBAKRI, Sylvie MAZZELLA, **Tunisia between transit zone and immigration destination: migratory policies and reception conditions for African migrants in Tunis**

The article presents the first results of a field survey focusing on conditions of reception and the movement plans of people from Sub-Saharan countries present in the Tunisian capital, at a time when changes are being made in the national policy on migration. The Tunisian government has over the past few years promulgated stricter laws regula-

ting the length of stay and circulation of foreigners on Tunisian soil (Act of 30 March 2003). The Authors' examination bears upon this context while taking account of the effects on migration of the development of economic and scientific cooperation, achieved over the past number of years and aiming at Africa, and the usual practices of African migrants in Tunis. What is tending to change in Tunisian society is the place of the foreigner, in response to these newcomers.

• Key-words : Tunis in Africa – migration policy – immigration to North Africa – Sub-Saharan migrants – migration policy.

Anaik PIAN, **Senegalese adventurers and traders in Casablanca: a criss-crossing of lives**

The migratory field formed by the Senegalese in Casablanca is organized around hybrid systems of reasoning which hinge predominantly on clandestine trade-oriented migrations. The problems considered involve the fluctuating frontiers which, in view of the new situation that developed in the late 1990s, activate these migratory paths. This it does while refusing to set *a priori* two representations of migrants in opposition: one positive, ideally incarnated in the supposed profile of transnational traders, the other negative, commonly represented under the image of the miserable "adventurer". The heuristic issue of an examination of the "new" kinds of logic behind migrations combines with a dual socio-historical interest: by shedding light on migration ventures, hitherto still poorly known, this sociological investigation brings into relief the consequences of European policy on migrations.

• Key-words : Hybrid migratory reasoning – trading and clandestine migration – circumstantial links.

IRD Éditions

Institut de recherche pour le développement

Un éditeur pour le développement

www.ird.fr

Vient de paraître

Comment les ONG sont-elles devenues des porte-parole de la biodiversité ? avec quel mandat de négociation ? avec quelle influence réelle ? Une exploration des relations intimes qu'entretiennent les ONG et la biodiversité.

Re-présenter la nature ?
ONG et biodiversité
C. Aubertin, éd. 2005
208 p., 2-7099-1568-5, 18 €

La notion de biodiversité a largement pris sens et forme grâce aux ONG, dans les forums internationaux comme sur le terrain. Parallèlement, la consécration politique de la biodiversité et les modes de gestion qui l'accompagnent ont légitimé les interventions des ONG. Tantôt comme contre-pouvoir face aux États, tantôt comme parties prenantes du nouvel ordre écologique et économique mondial, parfois au sein d'alliances avec des firmes, elles sont devenues un pivot des politiques de protection de l'environnement. Les auteurs, sociologues, économistes et politistes, s'interrogent sur la validité scientifique des notions d'ONG et de biodiversité et nous convient à une réflexion critique sur les modes de gouvernement qui prétendent encadrer les relations entre les sociétés et la nature.

En vente en librairie et dans les librairies IRD

À l'étranger
Dakar, Ouagadougou, Nouméa, Cayenne... La liste complète des centres IRD à l'étranger est fournie sur demande.

Librairies IRD

. Paris
Tél. 33 (0)1 48 03 75 62
librairie@paris.ird.fr

. Montpellier
Tél. 33 (0)4 67 41 61 31
librairie@mpl.ird.fr

. Orléans
Tél. 33 (0)2 38 49 95 24
claire.boutte@orleans.ird.fr

Diffusion IRD et VPC
32, av. Henri-Varagnat
F-93143 Bondy cedex
Tél. 33 (0)1 48 02 56 49
Fax 33 (0)1 48 02 79 09
diffusion@bondy.ird.fr

CONDITIONS DE PUBLICATION

Les manuscrits sont publiés en français et exceptionnellement en anglais. Toutefois, le Comité de rédaction accepte les manuscrits rédigés en espagnol et portugais, à charge pour l'auteur, quand le manuscrit est retenu pour publication, d'en assurer la traduction. Les manuscrits sont soumis à l'appréciation de deux référés anonymes. Les propositions de corrections sont transmises à l'auteur par le Comité de rédaction.

Recommandations générales
Tous les manuscrits doivent être adressés en triple exemplaire (photocopies lisibles). Ils doivent impérativement comporter : le nom de l'auteur ; une adresse précise pour la correspondance ; un numéro de téléphone.

Présentation des manuscrits
Le titre est suivi des nom, prénom, qualité, affiliation et adresse professionnelle de l'auteur.
Les articles ne doivent pas excéder 50 000 signes (caractères + espaces) incluant : l'espace des figures (en moyenne 1 500 signes), les notes de bas de page, la bibliographie, un résumé (1 000 signes maximum), des mots clés (10 maximum).
Le nombre de notes infrapaginales maximum est de 20.

Illustrations
Les figures (cartes, graphiques et tableaux) sont numérotées en continu et, dans la mesure du possible, elles sont présentées sous forme de fichiers informatiques (préciser le logiciel utilisé) si possible dans les formats Excell (tableaux), Illustrator (graphiques schémas, etc.), Photoshop (photographies, résolution à 300 dpi), à défaut dans les formats de fichier : tiff, eps. De manière générale il est demandé que les figures soient fournies achevées et sous leur forme finale dès le premier envoi du manuscrit. Par ailleurs il ne faut pas oublier de faire figurer sur les cartes ou croquis géographiques : l'orientation géographique (Nord-Sud), l'échelle géographique, et le titre de la carte, la légende éventuelle, la provenance éventuelle des données de base (source).

Bibliographie
Les appels bibliographiques apparaissent dans le texte entre crochets avec le nom de l'auteur en minuscules, l'année de parution et, dans le cas d'une citation, la page concernée. Exemple [Vidal, 1996, p. 72].
Ne pas inscrire les références bibliographiques en notes infrapaginales mais les regrouper en fin de manuscrit selon un classement alphabétique par noms d'auteurs en respectant la présentation suivante :
Benoît M. [1988], « Les Bowébés du Kantoora (Sénégal) : à propos de l'état pastoral », *Cahiers des Sciences humaines*, vol. 24, n° 3, p. 379-384.
Garry G. et Grassin J. [1994], « La prise en compte du risque d'inondation dans l'urbanisme », in *Crises et inondations dans le paysage français*, Paris, SHF, p. 763-880.
Savignac E. [1996], *La Crise dans les ports*, Paris, La Documentation française, 200 p.

Abonnements et vente au numéro

Armand Colin
11-15, rue Pierre Rigaud 94207 Ivry-sur-Seine cedex
Tél. (indigo) : 0 820 065 095 — étranger +33 (0)1 40 64 89 02
Fax : 01 40 64 89 92
Internet : www.editions-sedes.com / abonnement@editions-sedes.com

Chaque abonnement donne droit à la livraison des 4 numéros annuels d'*Autrepart*
et à l'accès en ligne aux articles en texte intégral aux conditions prévues par l'accord de licence disponible sur le site **www.editions-sedes.com**

Vente aux libraires

Le numéro 16 €
Numéros de l'année/Current issues
U.P. Diffusion/D.G.Sc.H.
5, rue Laromiguière
75005 Paris
Tél. : 01 40 46 49 20
Fax : 01 40 46 49 90

autrepart
Revue de sciences sociales au Sud

Depuis le début des années 1990, les flux migratoires au départ de l'Afrique subsaharienne et en direction de l'Afrique du Nord prennent une ampleur inédite. Alors que les déséquilibres régionaux s'exacerbent et que de fortes turbulences remettent en question les fonctions d'accueil de certains pays africains, de nouvelles configurations se dessinent pour atteindre les « forteresses » du Nord. La migration par étapes redevient un scénario fréquent pour des migrants africains qui ont subi de plein fouet les ajustements structurels et la dévaluation du franc CFA assortis d'une détérioration de leur pouvoir d'achat, et qui sont confrontés, par ailleurs, à la généralisation du régime des visas dans l'espace Schengen.
Des anthropologues, des géographes et des sociologues proposent, dans ce volume, de mieux cerner les contours de la migration entre les deux rives du Sahara, à partir d'études de cas réalisées récemment dans tous les États d'Afrique du Nord (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye et Égypte) aussi bien qu'au Sahel (Mauritanie, Niger, Burkina Faso et Soudan).

MIGRATIONS ENTRE LES DEUX RIVES DU SAHARA

Éditeurs scientifiques: Sylvie Bredeloup et Olivier Pliez

Sommaire

Sylvie Bredeloup, Olivier Pliez
Migrations entre les deux rives du Sahara

Cheikh Oumar Ba, Armelle Choplin
Tenter l'aventure par la Mauritanie: migrations transsahariennes et recompositions urbaines

Julien Brachet
Migrants, transporteurs et agents de l'État: rencontre sur l'axe Agadez-Sebha

Martine Drozdz, Olivier Pliez
Entre Libye et Soudan: la fermeture d'une piste transsaharienne

Sassia Spiga
Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien

Sophie Bava
Variations autours de trois sites mourides dans la migration

Sylvie Bredeloup, Mahamadou Zongo
Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli

Hassen Boubakri, Sylvie Mazzella
La Tunisie entre transit et immigration: politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis

Anaik Pian
Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca: des parcours entrecroisés

Prix 19 €
ISBN 2200-92053-9

9 782200 920531