

Les migrants subsahariens entre les deux rives du Sahara

Sylvie Bredeloup*

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 ainsi un scénario fréquent pour des migrants africains subissant de plein fouet une détérioration de leurs conditions de vie tout en étant confrontés à la généralisation du régime des visas dans l'espace Schengen. Les contours de ces échanges renouvelés entre les deux rives du Sahara sont présentés dans un récent numéro de la revue Autrepart, dont Sylvie Bredeloup, éditrice scientifique avec Olivier Pliez, nous résume ici les principales conclusions¹.

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.

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

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. La construction de l'espace migratoire saharo-sahélien

ne peut s'expliquer par sa seule filiation avec les routes séculaires du commerce pré-colonial transsaharien. Sa genèse est en effet étroitement liée à l'histoire récente de la région, des indépendances aux cycles de sécheresses du Sahel puis aux guerres qui ont secoué la zone et 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, plusieurs milliers de réfugiés se sont installés dans des camps, aussi bien en Libye qu'en Algérie, lesquels progressivement se sont transformés en villes. D'autre 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 avant de se convertir plus récemment en 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, contribuant à l'essor des villes de transit.

C'est donc de ville à ville que les nomades d'hier sont devenus les acteurs des mobilités d'aujourd'hui. La dispersion des nomades entre plusieurs Etats, conjuguée à l'urbanisation massive des cités du Sahara central, a favorisé l'émergence d'un dispositif diasporique 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 ; Réguibi, Kounta ou Beraber du Mali et Touaregs du nord du Niger vers l'Algérie.

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

Les lieux dévolus au transit se multiplient : souks, gares, quartiers de villes, villages, routes. 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'adosent 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 et de localisation très variables, les espaces traversés associent presque systématiquement la 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 où ils travaillent.

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. Au moment où la plupart des Etats maghrébins procèdent à un bilan mitigé de trois décennies de politique d'aménagement au Sahara, l'arrivée massive de migrants subsahariens fait tantôt l'effet d'un révélateur de crise, tantôt elle 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, de Tamanrasset en Algérie mais aussi de Sebha et de Koufra en Libye et d'Abéché au Tchad.

Des quartiers africains se structurent à Ghardaïa, Tamanrasset, Adrar et Djanet. À Nouadhibou, la transformation est tout aussi radicale, nombre de migrants subsahariens qui

cherchent à continuer leur route vers l'Espagne investissent en attendant le secteur de la pêche tandis que dans la capitale tunisienne, les experts de la Banque africaine de développement s'installent dans les quartiers résidentiels au grand dam de la population tunisoise. A Sebha, alors que les Libyens occupent logements d'Etat 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 d'une mémoire collective.

On peut également 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 de tirer partie de la présence de ces migrants. L'exemple algérien est particulièrement explicite. 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.

Un projet migratoire reconfiguré en permanence

Contrairement aux discours habituellement tenus, le départ en migration ne répond pas forcément à un impératif économique ; autrement dit, ce ne sont pas toujours les plus démunis en capital économique ou social qui partent. Le recours à des passeurs tout au long de ces périodes a un coût non négligeable. 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. 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 des migrants et certains s'installent au Maghreb ou se dirigent vers le Moyen-Orient. Les structures religieuses qui se déploient le long des routes migratoires peuvent aussi servir d'espaces ressources pour les migrants et leur donner de nouvelles forces avant la traversée des déserts ou des détroits.

Le migrant en transit : une figure plurielle

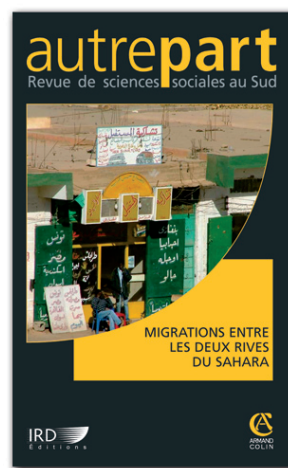
Les Africains subsahariens qui transitent ou s'installent dans les villes du Sahara présentent des profils de plus en plus diversifiés. Si les hommes sont les plus nombreux, on rencontre également des femmes, plus rarement des familles. Les uns arrivent directement de la campagne, analphabètes ; les 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, francophone mais aussi anglophone et lusophone. 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. 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.

Loin d'être cloisonnés, ces mondes s'entremêlent. Les migrants, légaux hier, peuvent rapidement se retrouver en situation irrégulière, et il suffit parfois d'acheter une carte d'étudiant pour qu'un commerçant clandestin se transforme en migrant régulier. Les premiers peuvent aider les seconds à trouver un logement ou un emploi. Des entreprises nationales sollicitent également les migrants africains pour leurs compétences particulières (la pêche à Nouadhibou, l'informatique ou la restauration africaine à Tunis...) les rémunérant faiblement. 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, momentanément, le sentiment d'appartenir à une même communauté de destins des Noirs africains dans le monde arabe.

Espace ou carrefour transsaharien ?

En définitive, le mouvement fait le lien entre des lieux de transit aussi différents que des souks, des gares routières, des espaces du religieux, des nouveaux quartiers d'habitation, des espaces

publics mais aussi entre des acteurs – migrants et intermédiaires en tous genres – qui recréent, dans des contextes variables, les conditions de l'accueil et du transit. Mais si tous ces éléments attestent de la construction d'espaces transnationaux « par le bas », peut-on pour autant parler de nouveaux territoires en réseaux qui se construiraient et se tisseraient depuis l'Afrique noire jusqu'aux 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. En effet, 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 et à renforcer leur partenariat sur le continent africain. 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, des statuts et des projets des migrants.



¹ Migrations entre les deux rives du Sahara, Sylvie Bredeloup et Olivier Pliez (éditeurs scientifiques), Autrepart, n° 36, Paris, Armand Colin - IRD, 2005. Ce numéro de la revue Autrepart rassemble 8 études de cas, réalisées récemment en Algérie, Libye, Tunisie, Mauritanie, Maroc, Niger, Soudan et Burkina Faso, par : J. Brachet, C.O. Ba et A. Choplin, H. Boubakri et S. Mazzella, S. Bredeloup et M. Zongo, M. Drozd et O. Pliez, S. Bava, A. Pian.

* Sylvie Bredeloup, socio-anthropologue, est directrice de recherche à l'IRD et membre du LPED (sylvie.bredeloup@up.univ-mrs.fr).