

Irrégularité et clandestinité de l'immigration au Maghreb

Cas de l'Algérie et de la Libye

Julien BRACHET*

Pour les migrants subsahariens, l'entrée dans le monde arabe constitue un moment clé de la migration, symbolisé au Sahara central par le passage des frontières méridionales de l'Algérie et de la Libye (carte 1). La traversée du désert, étape particulièrement appréhendée du fait de sa pénibilité et des risques qui lui sont liés (égarement, attaque, refoulement), marque un changement de statut des individus en migration. De migrants dont la régularité de la situation importe peu, les Subsahariens deviennent des migrants irréguliers et dans la plupart des cas clandestins, situation généralement inconnue d'eux jusqu'alors. Au sud du Sahara l'irrégularité n'implique en effet pas la clandestinité, et il est possible de circuler et de séjourner dans la plupart des États sans se cacher des agents de contrôle quelle que soit la situation dans laquelle on se trouve¹. En revanche, en Afrique du Nord les pouvoirs publics semblent lutter activement contre l'immigration irrégulière en provenance d'Afrique subsaharienne, incités

* Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (UMR Prodig), IRD, Paris.

1. Ces possibilités de circulation en Afrique subsaharienne sont davantage dues aux « tolérances » aux frontières (liées aux faits de corruption) et dans certains cas à l'absence de politique migratoire, qu'au respect des accords de libre circulation existant (CEDEAO, UDEAC). D'où les vagues épisodiques d'expulsion des immigrés étrangers de certains pays (Brédéloup, 1995). Notons que ces circulations peuvent tout de même, dans certains cas, être clandestines.

et soutenus en cela par les États européens. Ces politiques migratoires se traduisent depuis quelques années par le déploiement d'importants moyens destinés au contrôle des frontières sahariennes, et plus globalement des régions sahariennes, entraînant une hausse des refoulements et des expulsions de migrants. Quel peut être l'impact de telles mesures politiques sur l'organisation des mouvements migratoires (trans)sahariens ? Les migrations irrégulières vers et à travers les États du Maghreb sont-elles aujourd'hui systématiquement clandestines ? Au-delà de la seule précision des termes, éviter l'amalgame sémantique entre *clandestin* et *irrégulier* peut permettre de dépasser les visions uniformisantes de certains discours pour entrer dans la complexité des pratiques migratoires au Sahara et mieux comprendre l'organisation des réseaux qui les sous-tendent.

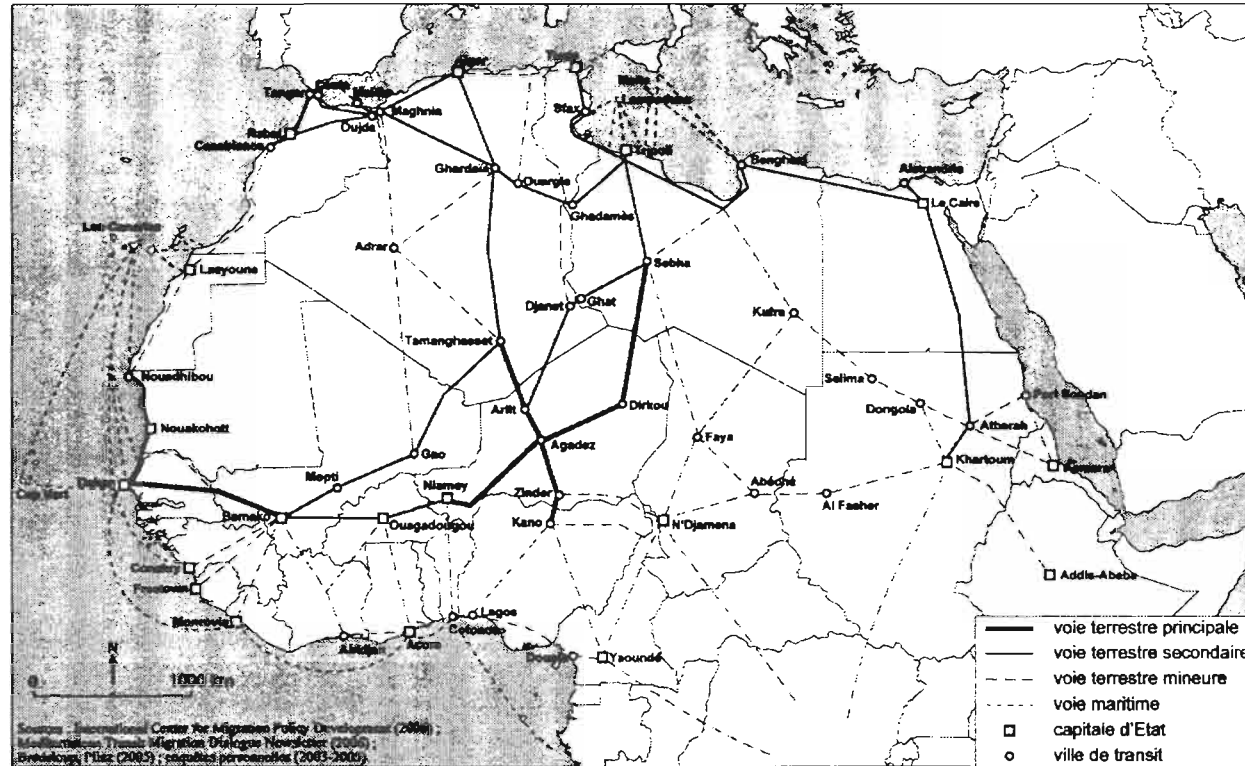
Les migrations (trans)sahariennes, qui font aujourd'hui l'objet d'un intérêt scientifique, médiatique et politique accru, ne sont pourtant pas « apparues » à la toute fin du XX^e siècle. Un retour sur la genèse de ce système migratoire, à l'époque où s'instaurent les modes de circulation et de gestion de ces circulations, est nécessaire pour en comprendre le fonctionnement actuel. Après avoir retracé les grandes phases d'organisation de cet espace migratoire, nous verrons dans quelle mesure les modalités de franchissement des frontières nigéro-algérienne et nigéro-libyenne, influencées par les variations des politiques migratoires, nous renseignent sur la nature des rapports effectifs qu'entretiennent les États et leurs agents avec ces circulations migratoires².

Des migrations sahélo-sahariennes des indépendances aux migrations (trans)sahariennes contemporaines : la structuration d'un espace migratoire

Au cours des années 1960, suite à l'indépendance de l'Algérie (1962) et au brusque enrichissement de la Libye grâce à la découverte et à l'exploitation de gisements de pétrole (à partir de 1961), s'affirme chez les dirigeants de ces deux États la volonté de développer les régions sahariennes de leurs territoires nationaux. Les grands travaux et les projets de développement économiques qui s'ensuivent créent une forte demande de main-d'œuvre peu qualifiée à laquelle il n'est pas possible de répondre localement ni même au niveau national. Dans ce contexte économique du

2. Cette étude s'appuie sur des travaux menés au Niger pendant deux ans (2003-2005) dans le cadre d'une recherche doctorale (cf. Brachet, 2007).

Carte 1
Principaux itinéraires des migrations (trans)sahariennes contemporaines



Sahara maghrébin, la période de sécheresse qui touche le Sahel de 1969 à 1973, engendrant une famine et une grave crise pastorale, fonctionne comme un déclencheur des migrations sahéliennes vers le Sahara algérien et libyen. Ces migrations, qui ne concernent initialement qu'une population masculine relativement jeune et originaire des régions sahéliennes et sahariennes des États sahéliens, à quelques exceptions près, restent numériquement peu importantes et peu structurées jusqu'aux années 1980. Il nous importe ici de comprendre qui étaient ces migrants des premiers temps des indépendances ? Comment et pourquoi traversaient-ils alors le Sahara ? Quels sont les facteurs qui ont engendré l'essor migratoire des années 1990, et comment le système migratoire a-t-il alors évolué en intégrant des acteurs des deux rives du Sahara ?

L'élargissement progressif du champ migratoire du Sahara central

Dès 1971 est créée une commission nigéro-libyenne de coopération économique afin de régir les circulations entre les deux pays. Dorénavant, les travailleurs nigériens devront disposer de différentes autorisations et de papiers d'identité afin de pouvoir se rendre en Libye. D'après Aboubacar Adamou,

« la conséquence [de cette nouvelle législation] a été l'immigration clandestine des travailleurs. Agadez, seul centre de répartition vers la frontière libyenne, va voir naître tout un trafic, portant sur les carnets de voyage, les passeports et d'autres papiers officiels » (Adamou, 1979 : 173).

La Libye plus encore que l'Algérie devient rapidement un « eldorado » pour de nombreux ressortissants d'Afrique subsaharienne.

« La spéculation devient inqualifiable et l'acquisition de chaque pièce officielle est entourée de corruption. Les refoulements devenaient important à la frontière, alors même qu'à Agadez s'entassait une masse importante de candidats » (*ibid.*).

Le convoyage de ces migrants jusqu'au Maghreb devient une activité lucrative qui attire les convoitises. Des transporteurs libyens, puis dans un second temps nigériens, emmènent ainsi des passagers entre Agadez et Sebha en plus de leurs marchandises, moyennant des sommes comprises

entre 10 000 et 20 000 FCFA³. Cette activité est interrompue du fait de la crise diplomatique qui affecte les relations Niger-Libye au début des années 1980. « Kountché rompt, le 13 janvier 1981, [...] les relations diplomatiques avec la Libye, fermant ipso facto l'ambassade de la Jamahiriya libyenne à Niamey » (Salifou, 2002 : 233). Les relations diplomatiques sont rétablies le 1^{er} mars 1982, mais « la piste qui relie Dirkou à Sebha ne fut plus empruntée pendant plusieurs années même si la frontière n'était pas officiellement fermée, les commerçants considérant cette région comme une zone militaire » (Grégoire, 1999 : 191). Au même moment, la chute des cours du pétrole a pour effet de révéler à la Libye sa dépendance vis-à-vis des travailleurs étrangers immigrés – originaires des pays arabe limitrophes plus que d'Afrique subsaharienne – et participe du changement de politique migratoire du régime libyen (Pliez, 2004). Le gouvernement tente alors de limiter les entrées de migrants sur son territoire, sans y parvenir, car en l'absence de circulations commerciales sur cet axe, les réseaux migratoires y développent des transports clandestins à destination des villes libyennes. Lorsqu'à partir de 1985 les relations entre les régimes de Mouammar Kadhafi et de Seyni Kountché se détendent, laissant entrevoir une reprise officielle des circulations terrestres entre les deux pays, les échanges marchands qui étaient interrompus reprennent, pendant que les mouvements migratoires se poursuivent de manière illégale mais bien souvent tolérée.

Depuis les indépendances, les migrants ont su passer outre les problèmes de transport, les tensions politiques et les risques pour mener à bien leurs projets migratoires. Alternativement accueillis pour répondre aux besoins de main-d'œuvre et expulsés⁴, ces migrants ont participé du développement de réseaux de part et d'autre des frontières sahariennes, structurant véritablement cet espace migratoire, à l'origine saharien et frontalier, puis peu à peu beaucoup plus vaste. Et l'on s'aperçoit que les pratiques des autorités publiques, variables selon les lieux et les moments, ont permis, dès ses origines, au fait migratoire de se développer en dehors de la sphère normative de la légalité.

3. À cette époque, 1 franc français équivalait à 50 francs CFA. En 1994, la dévaluation du franc CFA diminue de moitié sa valeur (1 FF = 100 FCFA). Depuis 1999, 1 euro = 655,957 FCFA (taux de change fixe).

4. Principales périodes d'expulsions à cette période : 1986, 1991 et 1992 pour l'Algérie ; 1979, 1981, 1984, 1985, 1991 et 1992 pour la Libye (Brédeloup, 1995).

Des flux qui s'intensifient et des acteurs qui s'organisent

Jusqu'aux années 1990, les mouvements migratoires (trans)sahariens restent relativement circonscrits. Cependant, les migrants de retour d'Afrique du Nord en possession de pécules notoires, généralement en nature, contribuent à la construction et à la diffusion de l'image d'un eldorado libyen et algérien à travers toute une partie du continent, au-delà des régions directement concernées par ces circulations. Aussi, lorsqu'au cours des années 1990 succède à la lente évolution de l'espace migratoire saharien une période de transformation rapide, notamment suite aux appels de Mouammar Kadhafi encourageant l'immigration africaine en Libye⁵, de nombreuses régions d'Afrique occidentale et centrale entrent dans ce qui tend à devenir un champ migratoire à l'échelle du continent. Plus qu'aux causes du développement de ce champ migratoire, nous allons porter attention aux stratégies mises en place par les différents groupes d'acteurs qui l'animent.

Bien que parcouru par de nombreux véhicules depuis le milieu du XX^e siècle, le Sahara demeure jusqu'à la fin des années 1980 un espace où le transport collectif de passagers est principalement assuré par des commerçants qui pratiquent le transport mixte personnes-marchandises. La fermeture de la frontière tchado-libyenne à partir du début des années 1970 du fait du conflit de la bande d'Aozou⁶ d'une part, et le fait que les itinéraires reliant le nord du Mali à Tamanghasset en Algérie

5. Pour contrecarrer les effets de l'embargo aérien décrété par le Conseil de Sécurité de l'ONU le 15 avril 1992 à l'encontre de son pays, ainsi que ceux des embargos états-unien et européen, le dirigeant libyen ouvre les frontières terrestres de la Libye et lance une série d'appels à ses « frères africains » pour qu'il viennent participer au développement de la *Grande Jamahirya*. Cet embargo sera suspendu par l'ONU en avril 1999, à la suite d'un accord autorisant les deux ressortissants libyens impliqués dans « l'affaire Lockerbie » à être jugés aux Pays-Bas. D'autres facteurs peuvent être avancés afin d'expliquer cet essor migratoire, tels que les crises politiques et les conflits armés, la dévaluation du franc CFA de janvier 1994, qui entraîne l'appauvrissement de toute une partie des « classes moyennes » africaines des pays de la zone franc, ou encore le durcissement des politiques migratoires européennes qui s'est traduit par la généralisation des régimes de visas et la complexification des conditions de leur délivrance (dès 1985 de manière bilatérale, puis plus globalement à partir de 1995 avec la mise en application des accords de Schengen). Ces facteurs économiques et politiques ont participé de l'émergence à petite échelle d'un contexte favorable à l'amplification des migrations entre les deux rives du Sahara et à leur diversification. Cependant, pris indépendamment les uns des autres, et plus encore abordés à l'échelle des individus, leur portée explicative reste faible.
6. Malgré le règlement du conflit en 1994, cette frontière restera très difficilement franchissable jusqu'à l'achèvement des travaux de déminage et de désinfection des puits vers 1998.

comportent d'importants risques (naturels et liés au banditisme) d'autre part, entraînent dès le début des années 1990 une concentration des flux migratoires en direction de l'Algérie et de la Libye sur la voie nigérienne⁷. Et ce malgré le contexte d'insécurité qui règne alors dans ces zones du fait de la rébellion touarègue et touboue, déclenchée en 1991, et qui ne s'achèvera vraiment que quelques années après la signature des accords de paix du 24 avril 1995.

Les nombreux migrants qui arrivent à Agadez au début des années 1990 créent une importante demande de transport à destinations des villes des Sud libyen et algérien qui attire très vite les convoitises. Les Touaregs propriétaires de véhicules tout-terrain saisissent ces opportunités de travail en mettant à profit leurs connaissances des pistes et des itinéraires de fraudes (connaissances davantage acquises par la migration, en travaillant dans le tourisme ou pendant la rébellion que par tradition pastorale et nomade). Ils organisent ainsi avec l'accord d'hommes politiques locaux les premières agences officielles spécialisées dans le transport saharien de passagers. Ces « agences de courtage⁸ » proposent un temps deux principales destinations, Tamanghasset et Djanet en Algérie (sachant que de Djanet il est possible de se rendre en Libye), avant de diversifier leurs offres au fur et à mesure que leurs réseaux se développent au sein des administrations et des corps de contrôle des États (armée, douanes, police, gendarmerie).

Le témoignage exposé ci-dessous relate le déroulement d'un parcours migratoire entre le Niger et la Libye peu avant la fin de la rébellion en 1995. Originaire d'Agadez, ce migrant décrit simultanément le fonctionnement des réseaux de transport et certaines pratiques des autorités nigériennes et libyennes à la frontière, relativisant la portée de la politique dite d'ouverture de la Libye à cette époque.

« Je suis parti en Libye en 1995, c'était sur les grands camions, les Mercedes 19-4... ce genre de camion prend une centaine de personnes à partir d'Agadez. [...] pour aller jusqu'en Libye c'était pas par voie normale. Tous les gens qui partaient à ce moment-là c'était par fraude... arrivé à la frontière du Niger, c'est des compagnies militaires que vous traversez, y'a pas de village... le dernier poste militaire c'est Madama... c'est à Tumo qu'on trouve les militaires libyens. A ce moment-là les gens prenaient les camions [...] ils partent en fraude [...] les passagers prenaient aussi des petits véhicules, les Toyota 4x4. Moi quand j'étais arrivé à

7. Plus à l'est, l'axe Soudan-Libye est également très fréquenté (principalement par des Soudanais) jusqu'à la fermeture de la frontière entre les deux pays en 2003.

8. Nom officiel des agences s'occupant du transport des migrants au Niger.

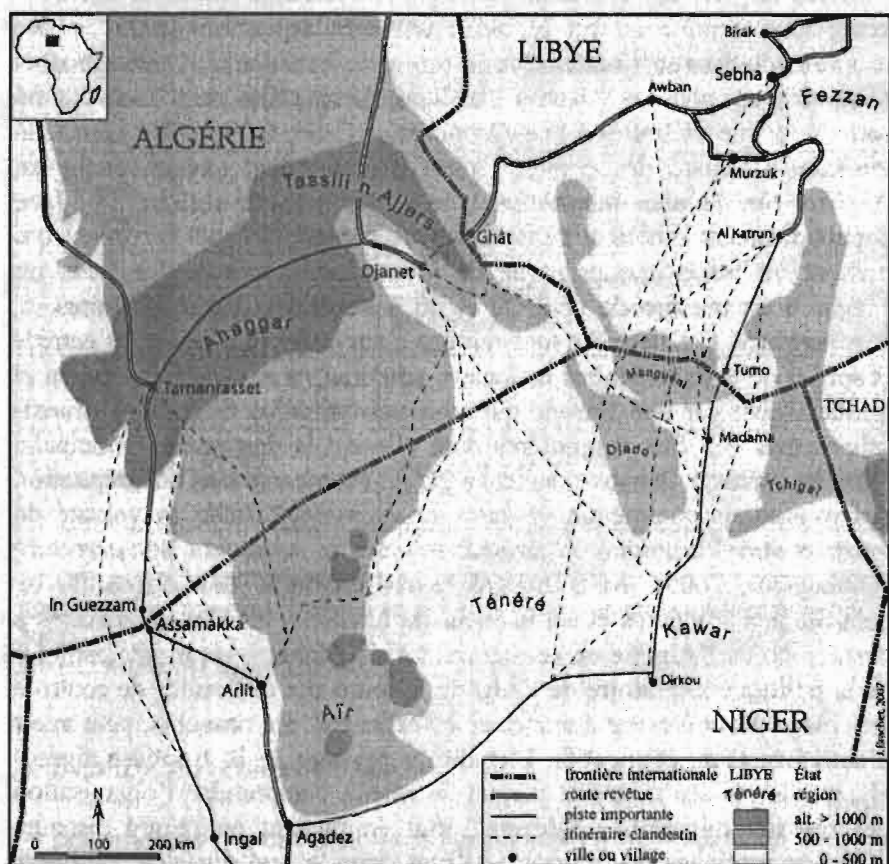
Madama, y'avait des militaires libyens qui venaient juste d'arriver aussi, ils ont vu les gens sur les véhicules mais ils ne pouvaient pas intervenir à ce moment-là parce qu'ils étaient sur le territoire nigérien. Alors ils sont rentrés dans la compagnie. Puis il y a des militaires nigériens qui sont sortis. Ils nous ont dit que si on a quelques sous il faut cotiser un peu parce que les militaires libyens viennent prendre l'alcool ici au Niger, parce que c'est interdit en Libye. Alors on a cotisé une certaine somme, et les militaires libyens on leur a servi à boire, au niveau du foyer militaire. Donc ils vont y passer un bout de temps. Nous on a quitté. Depuis qu'on a quitté Madama sur le véhicule, je n'ai rien vu sur la route, rien, jusqu'à la première grande ville de Libye, jusqu'à Gatrone. Je n'ai rien vu depuis Madama, et les véhiculent filent... les chauffeurs des véhicules c'est des Toubou. Ils ont la triple nationalité nigérienne, tchadienne et libyenne. C'est des gens qui connaissent très bien le terrain. [...] A partir de la frontière, on faufile et on est arrivé direct à Gatrone. Le véhicule nous a posé à une vingtaine de kilomètres de la ville avec nos petites affaires. Le véhicule était rentré dans la ville seul. On était parti à pied, on a marché les 15 km à pied, et dès qu'on entend un moteur on se couche... il fallait pas se faire attraper par une patrouille. [...] Parce qu'en 1995, les gens ne circulaient pas librement en Libye... et si la police t'attrape, ils te jettent en prison directement... » (*Migrant nigérien, Agadez, novembre 2004*).

Les années 1990 marquent un véritable tournant dans l'histoire récente des migrations (trans)sahariennes, tant par l'accroissement du volume des flux que par leur nouvelle diversification. Loin de donner un coup d'arrêt à ces circulations, la période de troubles liés à la rébellion fut au contraire une période d'organisation des réseaux migratoires. Afin de faire face aux applications plus ou moins strictes des politiques migratoires de l'Algérie et de la Libye, ces réseaux développent différents modes de franchissement des frontières, faisant varier les coûts et les risques selon les possibilités du moment. La légalité n'est alors pas prise pour cadre de référence par les différents groupes d'acteurs qui conçoivent et négocient leurs activités et leurs relations au niveau local.

Franchir les frontières : entrer en Algérie. Arts de faire

Être en situation irrégulière au sud du Sahara ne fait pas encourir aux migrants les mêmes risques qu'en Algérie, d'autant que depuis près de

Carte 2
Itinéraires de migration entre le Niger, l'Algérie et la Libye



deux décennies, la politique de lutte contre l'immigration irrégulière du gouvernement algérien s'est progressivement durcie (Perrin, 2008).

Au niveau national, les difficultés économiques et sociales rencontrées par l'Algérie se traduisent par une montée du chômage chez les nationaux, et une importante diminution du besoin de main-d'œuvre étrangère. L'immigration clandestine, cantonnée un temps dans le sud du pays et ne préoccupant guère les populations algériennes, attire tout d'abord l'attention des pouvoirs publics qui commandent en 1992 une enquête sur les migrations externes auprès des services de l'Office national des statistiques (ONS), dont les résultats n'ont jamais été publiés (Spiga, 2005 : 88). Peu à peu, toute une partie de la société civile algérienne s'intéresse à ce phénomène migratoire dont la presse nationale se fait l'écho. En

présentant fréquemment les migrants subsahariens comme responsables de tous les maux⁹, les médias ne manquent pas de nuire à leurs relations avec les Algériens, favorisant indirectement certains accès de violence xénophobe comme ce fut le cas à Oran en septembre 2005 : « [des habitants du quartier] ont investi les hôtels où résident les ressortissants noirs-africains pour les "chasser" des lieux. Leurs effets personnels ont été sortis à la rue et brûlés » (*Le Quotidien d'Oran*, 6.09.2005). Une telle violence à l'égard des étrangers reste heureusement exceptionnelle en Algérie. Sur le plan international, le gouvernement algérien fait face depuis plusieurs années aux demandes pressantes des États européens qui mettent en place une politique de « coopération » avec les États du Maghreb en matière de contrôle et de gestion des flux migratoires en Méditerranée. Ces derniers sont enjointes à surveiller davantage les entrées et sorties de leurs territoires nationaux, soutenus en cela financièrement et militairement par une Europe qui croit voir dans les migrations (trans)-sahariennes des flux migratoires dont elle est la destination principale. Dans ce contexte, le gouvernement algérien aborde aujourd'hui la question des migrations comme un véritable *problème* et affiche sa volonté de lutter contre l'immigration irrégulière vers et à travers son territoire (Labdelaoui, 2005). Mais malgré le renforcement des dispositifs de contrôle aux frontières et à l'intérieur du territoire, les flux migratoires à destination de l'Algérie ne se sont pas taris. L'échec – au moins partiel – de la politique migratoire de l'Algérie, imputé aux difficultés de contrôle des vastes frontières sahariennes et à l'efficacité des passeurs, peut avoir d'autres facteurs explicatifs. L'étude du passage de la frontière nigéro-algérienne par les migrants permet de mieux comprendre l'organisation des réseaux migratoires sahariens, tout en mettant en regard discours d'État et pratiques des agents de l'État dans le Sud algérien. Plusieurs questions se posent alors. Quelles sont aujourd'hui les modalités effectives d'entrée des migrants subsahariens sur le territoire algérien ? Quels acteurs interviennent au sein des réseaux migratoires afin de permettre les passages de la frontière ? Comment agissent/réagissent les agents de l'État

9. Suite à une expulsion importante d'immigrés en situations irrégulières, l'agence de presse officielle APS déclarait il y a quelques années : « Ces immigrés clandestins ont, pour la plupart, été appréhendés par les services de police et reconduits aux frontières pour non-respect des lois du pays et exercice d'activités illégales telles que le trafic de drogue, la falsification et la contrefaçon de documents de voyage et de billets de banque, le proxénétisme, la prostitution, et l'association de malfaiteurs » (APS, citée par l'AFP, 26.09.1999). Plus récemment : « Aux émigrés clandestins, il n'est pas souvent reproché que la "situation irrégulière" ou "le séjour illégal". Ainsi, il est fait état dans d'implication dans des affaires de fausse monnaie, de falsification de documents officiels, escroquerie... » (*Le Quotidien d'Oran*, 6.09.2005).

chargés de la surveillance des frontières face aux passages des migrants, irréguliers ou légaux ?

Tableau 1
Tarifs des transports entre quelques villes du Niger et de l'Algérie
(en francs CFA)¹⁰

Villes de destination	Villes de départ			
	Assamaka	Arlit	Ingal	Agadez
Assamaka	–	2 500 (en camion) 5 000 (en <i>pick-up</i>)	5 000 à 7 000 (camion et <i>pick-up</i>)	
Arlit	2 500 (en camion) 5 000 (en <i>pick-up</i>)	–	–	2 000 (en bus)
Tamanghasset	10 000 à 15 000 (passage irrégulier non clandestin)	20 000 (en 2003) 40 000 (en 2005)	20 000	40 000 à 60 000
Djanet	–	30 000 à 40 000	–	50 000 à 60 000

(Sauf précision : transport clandestin en *pick-up*, moyenne observée sur la période 2003-2005).

Source : Relevés de terrain 2003-2005.

Assamaka, poste-frontière nigérien

Les migrants qui circulent avec des papiers en règle, dans un sens ou dans l'autre, ne s'arrêtent que quelques heures au poste frontalier nigérien d'Assamaka, le temps que les services de douanes et de police effectuent les contrôles des papiers des personnes et des véhicules ainsi que des marchandises transportées. Ils s'acquittent fréquemment d'une taxe non officielle de quelques milliers de francs CFA puis poursuivent leur route (l'entrée légale en Algérie n'est soumise à aucune taxation abusive de la part des agents en poste à In Guezzam).

10. Le déclenchement d'une nouvelle rébellion touarègue en février 2007 a entraîné une augmentation générale des tarifs indiqués.

Distances entre ces villes : Agadez-Djanet : environ 1 000 km ; Arlit-Djanet : environ 800 km ; Agadez-Tamanghasset en fraude : environ 800 km ; Agadez-Tamanghasset par la voie légale : 850 km (Agadez-Arlit : 240 km, Arlit-Assamaka : 200 km, Assamaka-In Guezzam : 35 km, In Guezzam-Tamanghasset : 375 km) ; Ingal-Assamaka : 370 km.

Le tableau 2 indique le nombre de sorties de ressortissants d'Afrique subsaharienne enregistrées au poste de police d'Assamaka en 2002 et 2003, sachant qu'une sortie enregistrée par la police nigérienne n'implique pas d'être en règle au Niger ni de pénétrer légalement en Algérie. Selon les agents de police eux-mêmes, ces données sont inférieures au nombre de passage réel par Assamaka, et très nettement inférieures à la totalité des mouvements de personnes entre les deux pays, toutes voies terrestres confondues.

Tableau 2
Mouvement des personnes au poste de police frontalier d'Assamaka, 2003-2004

Nationalités	Entrées 2003	Sorties 2003	Entrées 2004	Sorties 2004
Nigériens	2 636	2 134	1 172	2 437
Maliens	1 432	1 616	1 039	1 405
Tchadiens	107	69	72	85
Nigérians	35	35	28	10
Mauritaniens	21	3	36	43
Ghanéens	19	9	-	-
Sénégalais	11	11	6	11
Bénois	10	72	-	-
Camerounais	1	-	-	-
Togolais	1	1	-	-
Burkinabés	1	-	-	-
Gambiens	-	-	2	10
Guinéens	-	1	-	-
Total des ressortissants d'Afrique subsaharienne	4 274	3 951	2 355	4 001

Source : Direction de la Sécurité du Territoire, Niamey, décembre 2003 ; commissariat central, Agadez, 29 décembre 2004 (données au 25.12.2004).

Les migrants qui demeurent plus longtemps au poste-frontière sont généralement en attente d'un transport pour effectuer un passage irrégulier. Il s'agit de ceux qui arrivent du Sud avec des camions de transport marchand dont les chauffeurs refusent de prendre le risque de passer la frontière avec des passagers qui ne sont pas en règle, et de ceux qui tentent un nouveau passage, après s'être fait refoulés ou expulsés d'Algérie et ramenés à Assamaka par les autorités algériennes. Enfin, on retrouve à Assamaka des migrants qui ne sont plus maîtres de leur mobilité. Arrêtés en Algérie et expulsés après quelques jours de détention, ils se retrouvent là sans argent ni bagage et y restent jusqu'à ce que quelqu'un les aide financièrement, ce qui est rare, ou jusqu'à ce que la police nigérienne impose à un transporteur de les ramener gratuitement jusqu'à Arlit. Toutes ces catégories de migrants se croisent à Assamaka, où personne ne reste bien longtemps, quelques heures ou quelques jours tout au plus. Les migrants s'y savent au bout d'un monde, celui de l'Afrique subsaharienne. De l'autre côté de la frontière, c'est le monde arabe, autre, avec ses risques et ses richesses.

Entrer par la voie légale, une gageure

Entrer légalement en Algérie lorsqu'on est ressortissant d'un État du sud du Sahara relève de la gageure tant il est complexe d'obtenir un visa dans les représentations diplomatiques algériennes. Les rares personnes qui en font la demande dans leur pays d'origine ou au consulat d'Algérie à Agadez, se voient questionner sur les raisons de leur voyage en Algérie et exiger de nombreux documents qu'elles ne peuvent généralement pas fournir. Toute demande de visa doit en effet être accompagnée, entre autre, d'une attestation officielle d'hébergement ou de réservation dans un hôtel, d'un relevé de compte bancaire au nom de la personne sur lequel est déposée une somme « suffisante », d'une attestation d'assurance rapatriement internationale et parfois d'un billet d'avion de départ d'Algérie. Une fois constitué, le dossier est envoyé par l'administration consulaire du pays du demandeur au ministère des Affaires étrangères à Alger qui, après plusieurs semaines, accorde ou non la demande sans que la décision prise ne soit justifiée. En outre, en cas d'obtention les visas délivrés ne permettent d'effectuer qu'un court séjour légal sur le territoire algérien. Aussi, rares sont les migrants subsahariens qui se lancent dans cette

procédure de demande de visa, longue et dissuasive du fait de la nature des documents demandés, et dont les chances d'aboutir sont minimales¹¹.

Deux principales catégories de migrants entrent légalement en Algérie par le poste frontalier d'In Guezzam, lorsqu'ils ne font pas le choix de voyager par voie aérienne¹². Il s'agit des migrants qui sont également étudiants et/ou sportifs professionnels, dont la demande est motivée par leur accueil au sein d'une structure universitaire ou sportive algérienne. D'autre part, les migrants ressortissants des quelques pays qui ont passé des accords de libre circulation avec l'Algérie (Mali, Guinée)¹³ n'ont pas besoin de visas mais simplement de papiers d'identité pour entrer dans ce pays (d'où le développement d'un trafic de faux papiers maliens). Enfin, notons qu'il est possible d'acheter de faux visas algériens, notamment au Nigeria et à Agadez, mais cette pratique semble relativement peu répandue car onéreuse et risquée. Il arrive en effet que les autorités algériennes, toujours quelque peu suspicieuses à l'égard des migrants qui se présentent au poste-frontière avec des papiers en règle, appellent le ministère des Affaires étrangères d'Alger afin de vérifier l'authenticité du visa. En cas de fraude, les migrants doivent s'acquitter d'une amende avant d'être rapidement refoulés vers leur point de sortie du Niger, Assamaka.

L'irrégularité négociée à In Guezzam

De nationalité algérienne et disposant de véhicules tout-terrain immatriculés en Algérie, les passeurs arabes et touaregs qui convoient des migrants à partir d'Assamaka ne cherchent généralement pas à rejoindre Tamanghasset clandestinement, mais préfèrent se rendre en premier lieu au poste-frontière d'In Guezzam, distant d'une trentaine de kilomètres. Le passeur paie alors aux agents de police une somme qui est fonction du nombre de personnes qu'il transporte. Les migrants ne sont pas importunés et très rapidement le véhicule peut repartir jusqu'à Tamanghasset sans risquer de se faire arrêter¹⁴.

11. Il ne nous a pas été possible de connaître le nombre de demandes de visas effectuées auprès de l'ambassade d'Algérie à Niamey et du consulat d'Algérie à Agadez, ni le nombre de visas accordés.
12. La compagnie aérienne Air Algérie dessert plusieurs destinations en Afrique subsaharienne. Un aller simple Niamey-Alger coûte entre 150 000 et 200 000 FCFA (ce qui équivaut à peu près au coût du trajet par voie terrestre).
13. L'Algérie applique le principe de réciprocité des visas.
14. Les migrants paient en moyenne 1 500 dinars algériens le transport d'Assamaka à Tamanghasset (taux de change officiel en 2005 : 10 000 FCFA = 1 392 DA ; taux de change pratiqué à Assamaka : 10 000 FCFA = 1 000 à 1 200 DA). La route In Guezzam-Tamanghasset est en cours de goudronnage.

Plusieurs facteurs ont favorisé le développement de cette relation très particulière, en Algérie, entre agents de l'État et passeurs. D'une part, du côté des passeurs, les risques d'interception par la police algérienne basée à quelques dizaines de kilomètres du poste nigérien limitent les tentatives de passage clandestin de la frontière à partir d'Assamaka. D'autant que depuis quelques années « l'Algérie et le Niger tentent d'élaborer une stratégie pour renforcer la surveillance des frontières communes pour une lutte plus efficace contre le trafic d'armes et l'émigration clandestine » (*Le Quotidien d'Oran*, 19.04.2006). Depuis le poste-frontière nigérien, il peut y avoir une coopération des polices nigérienne et algérienne, les premiers informant par radio les seconds du départ des véhicules. D'autre part, du côté des agents algériens, le coût de la répression de l'immigration clandestine, qui implique de nourrir les migrants arrêtés le temps de leur détention puis de les transporter jusqu'à la frontière, et plus encore le sentiment de son inefficacité, puisqu'une fois renvoyés à la frontière, la majeure partie des migrants pénètrent de nouveau en fraude sur le territoire algérien, prédisposent à la tentation de la corruption.

Ces passages « irréguliers non clandestins » de la frontière méridionale de l'Algérie, qui permettent de limiter les risques d'interpellation des migrants et des passeurs, ne constituent cependant qu'une petite partie des mouvements migratoires qui nous intéressent. Les passeurs qui opèrent avec l'assentiment des agents de l'État algérien sont en effet peu nombreux et ne travaillent qu'à partir d'Assamaka. Cependant, cette pratique est révélatrice des différences de perception des migrations (trans)sahariennes entre le nord et le sud de l'Algérie, et donc également des limites de la politique migratoire algérienne.

La clandestinité, solution du plus grand nombre

Au Niger, la plupart des migrants sont en contact avec des réseaux migratoires dont les membres ne les informent pas des possibilités de passer par Assamaka pour franchir la frontière, voire même les dissuadent d'essayer cette voie. Car si le « détour » par Assamaka entraîne une diminution des risques de refoulement et du coût du transport pour les migrants, cela entraîne également une diminution importante des profits réalisés par les réseaux qui opèrent depuis les villes du Nord-Niger, ceux-ci n'ayant pas de lien avec les passeurs algériens d'Assamaka. C'est pourquoi sur environ 4 000 sorties annuelles de Subsahariens enregistrées au poste d'Assamaka en 2002 et 2003 (tableau 2), la plupart étaient le fait de Nigériens, qui ont connaissance de ce mode de passage, et de Maliens, qui

n'ont pas besoin de visa et n'hésitent donc pas à passer par les postes frontaliers.

Des transports clandestins permettant de se rendre à Tamanghasset et Djanet sont donc organisés à partir d'Agadez, Arlit et Ingal. Ces trajets sont effectués par des chauffeurs-guides majoritairement Touaregs, Kel Aïr (du Niger) et Kel Ahaggar (d'Algérie), possédant une connaissance fine des itinéraires de fraude. Les véhicules utilisés sont des *pick-up* de marque Toyota, maintenus en relativement bon état afin d'éviter les pannes qui augmentent le risque d'interpellation par les patrouilles de police circulant dans la zone.

– Tamanghasset en direct

Il faut une à deux journées pour rejoindre Tamanghasset depuis le Niger, selon la ville de départ et l'itinéraire emprunté. Une à deux journées pendant lesquelles les migrants, qui peuvent être une trentaine par *pick-up*, ne mettent presque pas pied à terre. Le terrain étant plat sur la majeure partie du trajet, les véhicules sont facilement repérables de loin, aussi les chauffeurs préfèrent-ils ne pas s'arrêter, même pour manger ou se reposer. Certains effectuent une partie de ce trajet de nuit, sans phares, pour limiter les risques d'être aperçus. Lorsqu'ils arrivent à quelques kilomètres de la ville, les véhicules s'arrêtent et déposent leurs passagers qui doivent terminer discrètement le trajet à pied.

La ville est marquée depuis longtemps par la présence étrangère, principalement dans les quartiers périphériques et dans des lieux d'activité tel le souk *soudania*, mais « aucune statistique démographique fiable ne peut être avancée. Les approximations font état d'une population d'immigrants qui aurait représenté en 1998 [...] environ 40 000 habitants immigrants sur une population totale de la ville de 60 500 habitants » (Spiga, 2002 : 84). À cette même période, « la plupart [des] migrants finissent leur périple à Tamanghasset [...], rares sont ceux qui [vont] dans le nord de l'Algérie » (Grégoire, 1999 : 221). Qu'en est-il aujourd'hui, quelle proportion de migrants ne fait que transiter à Tamanghasset, et où vont-ils ensuite ? Outre une certaine saturation du marché de l'emploi peu qualifié, l'augmentation des arrestations dans la ville suivies d'expulsions a favorisé dans un même temps la fonction de transit de cette ville (par opposition à sa fonction d'accueil) et son contournement.

« Avant pour aller au Maroc, les gens passaient par Tamanghasset, mais maintenant à Tamanghasset il y a trop de contrôle, donc maintenant les étrangers passent par Djanet, c'est la nouvelle voie... il y a moins de

contrôle, voilà pourquoi ils passent par là... A partir d'Arlit, ceux qui vont au Maroc parfois ils passent par Tamanghasset, parfois par Djanet... » (Passeur touareg, Agadez, novembre 2004).

– Du Niger au Tassili N'Ajjer : un itinéraire dangereux

Le trajet pour se rendre à Djanet depuis Agadez ou Arlit dure trois à cinq jours et constitue pour les migrants l'un des itinéraires les plus risqués. Au départ d'Agadez, les passeurs empruntent la route d'Arlit et contournent cette ville par l'est. Ils pénètrent alors dans le massif de l'Aïr qu'ils franchissent en direction du nord-est, puis vient la longue traversée du Ténéré du Tafassasset, jusqu'au Tassili N'Ajjer. Les migrants sont alors déposés dans les montagnes aux environs de Djanet. Certains rejoignent à pied l'oasis, de nuit, et y pénètrent par les jardins. D'autres, ceux qui vont en Libye, poursuivent directement leur route vers Ghât, guidés par des passeurs touaregs algériens qui les « attendent » dans ces zones isolées.

Les risques encourus lors de ce voyage sont plus importants que ceux encourus par les migrants qui se rendent à Tamanghasset. Tout d'abord, comme pour chaque passage clandestin de frontière en Afrique du Nord, il y a les risques d'interpellation par la police, l'armée, la gendarmerie ou les douanes. Djanet est reconnue pour être une plaque tournante de l'immigration clandestine en Algérie, dont l'accès est difficilement contrôlable du fait des terrains accidentés qui l'entourent et qui permettent d'y parvenir discrètement depuis le massif de l'Aïr au Niger, d'autant que les véhicules déposent parfois leurs passagers à plusieurs dizaines de kilomètres de leur destination. Les efforts du gouvernement algérien dans sa lutte contre l'immigration clandestine se sont ainsi récemment focalisés sur cette région. « Le 16 avril [2006], la police des frontières a annoncé qu'une nouvelle brigade de lutte contre la criminalité et les filières de l'immigration clandestine sera prochainement opérationnelle dans la région de Djanet » (*El Watan*, 20.04.2006). Ces initiatives sont soutenues indirectement par les États-Unis qui, dans une logique de lutte contre le terrorisme international et spécifiquement contre certaines organisations circulant dans cette partie du Sahara central (tel le *Groupe Salafiste pour la Prédication et le Combat*, devenu *Al-Qaïda au Maghreb islamique* en 2007) participent de la même dynamique de renforcement du contrôle de cette zone¹⁵.

15. « Dès le mois de janvier 2004, des moyens considérables ont été déployés par l'armée américaine pour soutenir la lutte des troupes locales contre le GSPC. L'aide a été organisée dans le cadre du programme d'assistance militaire Initiative Pan-

Ensuite il y a les dangers liés aux pannes des véhicules, qui d'une part augmentent les risques d'interpellation que nous venons d'évoquer, et d'autre part peuvent s'avérer fatales pour les passagers s'il n'est pas possible de réparer sur place. Les chauffeurs n'empruntant pas systématiquement les mêmes itinéraires, notamment pour traverser le Ténére du Tafassasset et franchir la frontière, ils ne peuvent savoir s'ils seront ou non rapidement rejoint par un autre véhicule qui pourra leur porter secours. Or les réserves d'eau transportées ne permettent généralement de tenir que quelques jours. C'est pourquoi les passeurs partent maintenant systématiquement sur cet axe en convoi de plusieurs véhicules.

« Nous, notre agence, si on a des passagers... deux ou trois véhicules... par Djanet ce n'est jamais un seul véhicule, parce que c'est un désert, c'est un problème, si un seul véhicule tombe en panne là-bas, c'est la mort. Il faut deux véhicules ou trois... parfois tu vas voir dix Toyota pleines d'étrangers... » (Passeur touareg, Agadez, novembre 2004).

Puis il y a les risques plus spécifiques à ce parcours, ceux d'attaque et d'abandon. Les attaques des véhicules transportant les migrants sont fréquentes dans ces régions isolées et mal contrôlées par les autorités nigériennes et algériennes. Les bandits de la zone savent que chaque jour des dizaines de migrants passent par là, avec en leur possession de l'argent pour financer leurs voyages. Il leur suffit d'attendre aux abords de quelques points de passage clés, notamment des puits qui jalonnent le parcours et des lieux où sont déposés les migrants peu avant Djanet. Bandits et passeurs s'entendent parfois pour simuler des attaques, en des lieux précisés à l'avance, et se partagent ensuite le butin. Lors de ces attaques surprises ou préméditées, les passagers sont totalement détroussés de leur argent et de leurs objets de valeur (montres, bijoux), parfois avec une grande violence symbolique, lorsque les migrants sont déshabillés afin de vérifier s'ils ne cachent pas d'argent sur eux, ou physique, lorsque certains tentent de s'opposer à leurs agresseurs. Mais les migrants finissent généralement par être emmenés à bon port. Le plus grand risque étant pour eux de se faire abandonner en plein désert. Nous avons évoqué le fait que les chauffeurs déposent leurs passagers à plusieurs kilomètres voire dizaines de kilomètres de leur destination afin de ne pas être repérés par les autorités. Certains chauffeurs peu scrupuleux et même criminels abandonnent parfois leurs passagers entre l'Aïr, l'Ahaggar et le Tassili

Sahel (PSI), opérationnel depuis novembre 2003 et doté pour 2004 de 6,5 millions de dollars. » (*Le Quotidien d'Oran*, 19.04.2006). Depuis 2005, la *Trans-Sahara Counterterrorism Initiative* a repris et étendu les programmes de la PSI.

N'Ajjer, leur indiquant une direction à suivre et leur promettant qu'en quelques heures de marche, ils arriveront à Djanet. D'autres profitent parfois d'un arrêt et de la descente des passagers pour repartir, emportant les réserves d'eau et les bagages des migrants, sans se soucier de leur devenir. Ces pratiques, condamnées ouvertement par tous les membres des réseaux migratoires, quels que soient leurs rôles et leurs villes de rattachement, n'en demeurent pas moins courantes.

– Djanet, oasis de transit

Le marché de l'emploi de Djanet est restreint et seuls les travaux saisonniers dans les jardins permettent aux étrangers de travailler. Mais ces emplois sont occupés en grande partie par des migrants touaregs originaires du Niger dont les liens avec les habitants de l'oasis sont anciens. Aussi la plupart des migrants subsahariens ne font que transiter par cette oasis et poursuivent rapidement leurs routes soit vers la Libye, soit vers Illizi, Ghadamès puis les grandes villes des côtes méditerranéennes de l'Afrique.

Djanet est la dernière grande oasis algérienne à avoir été reliée au réseau routier bitumé. Depuis la fin des travaux d'asphaltage de la route qui mène à Illizi en 2001, sa fonction de ville de transit des migrations (trans)sahariennes est d'autant facilitée. Les migrants qui ont pour projet de se rendre dans le nord de l'Algérie, en Tunisie, au Maroc, ou pour certains en Europe, y trouvent aujourd'hui aisément des moyens de transport leur permettant de rejoindre In Aménas, Ghadamès ou Ouargla. De Djanet, il est également possible de se rendre en Libye. Une partie des chauffeurs qui travaillent avec des agences de courtage évitent en effet de franchir la frontière nigéro-libyenne lorsque celle-ci est officiellement et « pratiquement » fermée par les autorités libyennes, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas ou peu de tolérance de la part des agents en poste dans la zone frontalière. Le choix d'entrer en Libye par la frontière algéro-libyenne permet alors de diminuer les risques d'interpellation. Les passagers sont donc envoyés à Djanet (en fait à quelques kilomètres au sud de l'oasis), où se trouvent des guides et des véhicules algériens et plus rarement libyens, qui organisent le passage de la frontière. Le trajet, d'une centaine de kilomètres à travers la montagne, entre les abords de Djanet et Ghât, peut être effectué à pied avec un guide pour environ 10 000 F CFA, où, plus rarement du fait du terrain accidenté, en véhicule pour 30 000 à 40 000 F CFA. À ce stade de leurs parcours, les moyens financiers des migrants sont souvent limités et nombre d'entre eux ne peuvent payer une

telle somme. Les départs à pied sont donc fréquents, malgré les risques et les difficultés du parcours.

« De Djanet le guide va marcher avec les gens, c'est très dur, une marche de trois jours, parfois quatre jours... Vraiment c'est trop dur, y'a des gens qui crèvent sur la route parce qu'il y en a qui ne connaissent pas la marche, y'a des étrangers qui ne connaissent pas la chaleur... Les Congolais ils ne supportent pas la marche et la chaleur... parfois y'a des femmes et des hommes qui meurent sur la route... Quand ils arrivent à Ghât, les guides les emmènent directement dans les jardins, un peu loin de la ville... donc les étrangers ils se cachent dans ces jardins où c'est des étrangers qui travaillent, ils se reposent là-bas quelques jours et après ils continuent... Ils savent qu'ils vont traverser le désert, ils ont peur, y'en a qui pensent qu'ils ne vont pas y arriver. [...] Ceux qui [reviennent] de la Libye ils disent qu'ils ne vont plus jamais y retourner, surtout par la voie de Djanet, parce que la voie de Djanet c'est trop dur, c'est la vie ou la mort, parfois il y a des bandits qui attaquent les gens... des Touaregs qui sont à Djanet, parfois il viennent dans les montagnes avec des armes, ils prennent beaucoup d'argent avec les gens, ils déshabillent les gens... avec tout ça les gens encore ils continuent de venir, ils continuent... » (Passeur, Agadez, novembre 2004).

Franchir les frontières : entrer en Libye. Variations sur le thème de l'irrégularité

Les modalités de passage de la frontière nigéro-libyenne par les migrants subsahariens ont toujours varié au gré des fluctuations de la politique migratoire libyenne. Le statut effectif de cette frontière, tantôt ouverte, tantôt partiellement ou totalement fermée, n'a de cesse d'être modifié par les autorités libyennes au point que les acteurs des circulations transfrontalières fondent leur activité davantage sur les possibilités concrètes de circulation que sur les discours et directives officielles du pouvoir libyen. Ainsi, si dans la partie orientale du Sahara la fermeture de la frontière soudano-libyenne en 2003 a entraîné un « *tariement* des flux de circulation » (Drozdz, Pliez 2005 : 76), il n'en va pas de même sur l'axe nigéro-libyen où les circulations ne se sont jamais totalement arrêtées même lors des périodes de fermeture effective de la frontière.

Photo 1

Migrants dans le Tassili N'Ajjer, arborant une carte de l'Afrique ; avec au premier plan en blanc, le guide touareg, et en arrière-plan des peintures rupestres (© A., passeur, 2003)



Hormis les quelques migrants qui voyagent de façon régulière, possédant un passeport avec le visa libyen¹⁶, la majeure partie de ces flux migratoires est le fait de personnes qui ne disposent pas des documents nécessaires à la réalisation de leur projet migratoire dans la légalité. Les réseaux migratoires sahariens ont donc développé deux modes de franchissement de la frontière nigéro-libyenne permettant de faire face aux fluctuations des positions et des pratiques des libyens en matière d'immigration. Il s'agit d'une part des passages par la voie officielle, basés sur la tolérance du régime libyen et/ou la corruptibilité des agents du poste-frontière libyen de Tumo, et d'autre part des passages clandestins, qui se réalisent hors de tout contrôle jusqu'aux destinations prévues.

Ces deux formes de franchissement de la frontière sont utilisées par les passeurs selon que celle-ci est décrétée *ouverte* ou *fermée* par les autorités libyennes (sachant qu'ouverture et fermeture ne changent en rien l'irrégularité).

16. Les démarches de demandes de visas auprès des représentations diplomatiques libyennes sont du même ordre que celles évoquées pour obtenir le visa algérien : longues et onéreuses, elles se soldent fréquemment par des refus.

larité de ces mouvements migratoires, mais en font simplement varier les modalités de réalisation). Jusqu'au début des années 2000, les périodes dites de fermeture ne sont jamais très longues et le fonctionnement de la plupart des réseaux de transport transfrontalier peut reposer sur le capital social de leurs membres. Ainsi, lorsque le pouvoir central libyen n'autorise pas l'entrée sur le territoire national de migrants en situation irrégulière, la connaissance des agents en poste à la frontière permet d'influer directement sur leur tolérance vis-à-vis de cette immigration. Mais à partir des années 2002 et 2003, le régime libyen « s'engage clairement à surveiller plus étroitement la circulation transfrontalière des migrants [...], en contrepartie d'un soutien italien dans le cadre des négociations pour la levée définitive de l'embargo européen sur les armes » (Drozd, Pliez, 2005 : 69). C'est ainsi qu'entre les mois de janvier et d'avril 2003, le durcissement de la politique migratoire libyenne se ressent au Niger avec l'arrêt des transports de migrants irréguliers par la voie légale. Aucune négociation n'est envisageable au poste de Tumo. Durant quatre mois la frontière est considérée comme fermée et les migrants irréguliers ne sont plus envoyés en Libye que clandestinement, soit par Djanet pour ceux qui se trouvent à Agadez, soit par des pistes de contrebande pour ceux qui sont au Kawar. Autre fait marquant l'année suivante, en 2004, lorsque pendant plusieurs mois les migrants nigériens et ghanéens (anglophones) sont refoulés à Tumo, victimes de leur mauvaise réputation en Libye, alors que les migrants d'autres nationalités sont tolérés. Manifestation aux yeux des migrants et des membres des réseaux de transport de l'arbitraire de la politique migratoire libyenne. Puis la frontière sera de nouveau fermée à toutes les nationalités d'immigrants irréguliers et de nombreuses patrouilles de police seront déployées du côté libyen afin de surveiller les voies connues de l'immigration clandestine¹⁷, entraînant le développement de nouveaux itinéraires.

Si l'espace frontalier demeure de temps à autre un espace de négociation potentielle, on se rend compte que petit à petit la tolérance des agents libyens et les possibilités de les corrompre diminuent. De moins en moins de passeurs semblent être en capacité de négocier l'entrée irrégulière de migrants sur le sol libyen. La clandestinité s'impose comme le moyen le plus efficace et le moins onéreux de perpétuer cette activité

17. Les pressions européennes sont directement à l'origine de ce renforcement du contrôle des frontières sahariennes. « L'Italie vient de conclure avec la Libye un ambitieux plan d'aide à la lutte contre l'immigration clandestine. [...] La levée des sanctions, [...] permettra de fournir à la Libye les moyens de transports et de surveillance nécessaires au contrôle des flux de clandestins, non seulement le long de ses 1 500 kilomètres de côtes, mais aussi à l'intérieur du désert. » (*Le Monde*, le 30.09.2004).

lucrative. Mais les risques sont importants car en l'absence de *négociations* avec les autorités libyennes à la frontière, toute interpellation des *pick-up* qui effectuent ce type de transport se solde par un emprisonnement du chauffeur et des passagers, avec saisie du véhicule et des marchandises transportées. De nombreux commerçants, qui pendant des années avaient pratiqué le transport mixte personnes-marchandises sur l'axe Agadez-Sebha, se sont alors recentrés sur le transport marchand dans le sens Niger-Libye, n'emmenant plus avec eux que les rares migrants en règle, dont ils vérifient les papiers avant de partir. Le reste de l'activité étant laissé aux réseaux spécialisés dans le transport clandestin, dont les chauffeurs-passeurs ont une connaissance fine du terrain et des itinéraires de fraude.

Les migrations (trans)sahariennes : vues de loin, vues de près

Depuis plusieurs années, les rencontres euro-africaines traitant des migrations irrégulières entre les deux continents se succèdent¹⁸. La détermination de certains États européens à « stopper les flux de clandestins le plus en amont possible, [quitte à] participer à la surveillance active des frontières des États africains » (*Le Monde*, 11.07.2006) s'affirme et les regards se tournent toujours davantage vers les espaces sahariens d'Algérie et de Libye. Avec les côtes méditerranéennes et atlantiques de l'Afrique, ces espaces sont aujourd'hui considérés en Europe comme des zones prioritaires de lutte contre l'immigration irrégulière en provenance du sud du Sahara. Or s'il est vrai qu'une partie des migrants qui se rendent illégalement en Europe a bien traversé dans un premier temps le Sahara, en revanche une minorité seulement de ceux qui traversent le Sahara central a pour objectif l'Europe.

La focalisation de l'attention des médias et des pouvoirs publics européens et africains sur les migrants qui poursuivent leur route jusqu'en Europe a favorisé l'assimilation de la plupart des circulations de ressortissants d'Afrique subsaharienne au Sahara à des migrations économiques transcontinentales, entretenant un « mythe de l'invasion » (Haas, 2007) et occultant fréquemment la diversité et la complexité des mobilités sahariennes contemporaines. Cette assimilation des migrations (trans)sahariennes aux migrations transméditerranéennes se base sur une vision

18. Voir notamment la conférence de Rabat de juillet 2006, qui a réunis les représentants de plus de 50 États et d'une vingtaine d'organisations internationales, tout comme celle de Tripoli quelques mois plus tard (22-23 novembre 2006).

erronée des phénomènes à l'œuvre, mais va dans le sens d'une certaine idéologie de la menace du Sud (Bigo, 1991), véhiculée en Europe par des pouvoirs publics qui perçoivent et désignent l'étranger venu du Sud comme un problème, un risque ou une menace.

Alors que les études montrent qu'aujourd'hui encore les migrations (trans)sahariennes demeurent principalement sahélo-maghrébines, les États européens entendent lutter contre l'immigration irrégulière en provenance d'Afrique subsaharienne (qui est une immigration numériquement très peu importante) en incitant les États du Maghreb à endiguer les circulations migratoires au Sahara. Par le biais de pressions diplomatiques et de coopération économique et militaire, l'Europe perturbe ainsi tout un système migratoire transfrontalier ancien, qui ne la concerne pas ou peu. Mais si le durcissement des politiques migratoires maghrébines a effectivement rendu la circulation et le séjour des migrants subsahariens de plus en plus difficiles, risqués et onéreux, il n'a pas entraîné pour autant l'arrêt des migrations (trans)sahariennes. L'entrée des migrants sur les territoires algérien et libyen continue de se réaliser de manière irrégulière, et de plus en plus systématiquement clandestine. Cette distinction dans les pratiques de franchissement des frontières permet de se détourner de la question des moyens nécessaires à la surveillance des frontières sahariennes, pour s'ouvrir à celle des volontés réelles et des intérêts des acteurs (des États, de leurs agents, des populations) quant au contrôle et à la limitation de ces flux migratoires entre les deux rives du Sahara. Car si ces deux États s'accommodent des pressions exercées par leurs voisins européens, et des aides qu'ils reçoivent en contrepartie de leur coopération, leur pratique des arrestations et des expulsions collectives correspond depuis plusieurs décennies davantage à une manière de « gérer » la présence étrangère sur leurs territoires, au mépris de nombreuses conventions internationales, qu'à une volonté d'endiguer les flux. La Libye, et dans une moindre mesure l'Algérie, ont conscience de leur besoin de main-d'œuvre étrangère et plus globalement des bénéfices que tire leur économie de ces circulations migratoires. D'où la position ambiguë de ces deux États qui se retrouvent pris entre des pressions internationales de plus en plus importantes et des histoires locales et des intérêts économiques locaux divergents, entre la construction d'un partenariat euro-méditerranéen qui repose notamment sur le contrôle des mobilités et celle d'une zone de libre circulation africaine.

Bibliographie

- ADAMOU Aboubacar, « Agadez et sa région - Contribution à l'étude du Sahel et du Sahara nigériens », *Études nigériennes*, (44), 1979 : 358 + cartes.
- ADEPOJU Aderanti, « Review of Research and Data on Human Trafficking in sub-Saharan Africa », *International Migration*, 43 (1-2), 2005 : 75-98.
- BELLOT Jean-Marc, « La politique africaine de la Libye : le cas du Niger », *Le mois en Afrique*, (176-177), 1980 : 20-36.
- BENNAFLA Karine, « La réactivation des échanges transsahariens : l'exemple tchado-libyen », in L. Marfaing et S. Wippel (dir.), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Paris, Karthala-ZMO, 2004 : 89-110.
- BENSAÂD Ali, « Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge », *Maghreb-Machrek*, (185), 2005 : 13-36.
- BERNUS Edmond, *Touaregs nigériens - Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, Paris, L'Harmattan, 1993 [1978] : 507.
- BIGO Didier, « L'idéologie de la menace du Sud », *Cultures et conflits*, (2), 1991 : 3-15.
- BRACHET Julien, « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart* (36), 2005 : 43-62.
- , *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, thèse de doctorat de géographie, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2007 : 459.
- BRÉDELOUP Sylvie, « Expulsion des ressortissants ouest-africains au sein du continent africain (1954-1995) », *Mondes en développement*, 23 (91), 1995 : 117-121.
- CASSARINO Jean-Pierre, *Approaching Borders and Frontiers: Notions and Implications*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, European University Institute, 2006 : 11 (online : http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-RR06_03_Cassarino.pdf).
- CASTLES Stephen, « Why Migration Policies Fail », *Ethnic and Racial Studies*, 27 (2), 2004 : 205-227.
- DROZDZ Martine, PLIEZ Olivier, « Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne », *Autrepart* (36), 2005 : 63-80.
- FARGUES Philippe (éd.), *Politiques d'intégration : la vision des pays tiers méditerranéens*, séminaire du CARIM, Tunis, 12-15 décembre 2005, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut universitaire

- européen, Florence, 2006 : 124 (online : <http://www.carim.org/publications/200512-CARIM-TunisSem.pdf>).
- FONTAINE Jacques, « Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien », *Annales de Géographie*, (644), 2005 : 437-448.
- GRÉGOIRE Emmanuel, *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 1999 : 344.
- HAAS Hein de, *The myth of invasion. Irregular migration from West Africa to the Maghreb and the European Union*, Research report, International Migration Institute-University of Oxford, Oxford, 2007 : 79.
- HAMOOD Sara, *African Transit Migration through Libya to Europe: the Human Cost*, Rapport, The American University in Cairo, FMRS, Le Caire, 2006 : 85 (online : http://www.aucegypt.edu/fmrs/documents/African_Transit_Migration_through_Libya_-_Jan_2006_000.pdf).
- KERDOUN Azzouz, *Présentation générale des principales dispositions juridiques algériennes concernant la question de la migration des personnes*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut universitaire européen, 2005 : 6 (online : http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_06-Kherdoun3.pdf).
- LABDELAOUI Hocine, 2005, *La politique algérienne en matière d'émigration et d'immigration*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut universitaire européen, 2005 : 20 (online : http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_13-Labdelaooui.pdf).
- NYBERG-SORENSEN Ninna (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen, 2006 : 157 (online : <http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- PERRIN Delphine, « La politique juridique extérieure de la Libye », in Olivier Pliez (éd.), *La nouvelle Libye*, Paris, Karthala-IREMAM, 2004 : 21-42.
- , « L'étranger rendu visible au Maghreb. La voie ouverte à la transposition des politiques juridiques migratoires européennes », *Asylon*, (4), 2008 (online : <http://www.terra.rezo.net/article770.html>).
- PLIEZ Olivier, « De l'immigration au transit ? La Libye dans l'espace migratoire euro-africain », in Olivier Pliez (éd.), *La nouvelle Libye*, Paris, Karthala-IREMAM, 2004 : 138-155.
- RICCIO Bruno, « Talkin' about migration - some ethnographic notes on the ambivalent representation of migrants in contemporary Senegal », in Bilger Veronika, Kraler Albert (éds), *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien, special issue: African*

- Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien, 2005 : 99-118.
- SALIFOU André, *Le Niger*, Paris, L'Harmattan, 2002 : 429.
- NYBERG-SORENSEN Ninna (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen, 2006 : 157 (online : <http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- SPIGA Sassia, « Tamanrasset, capitale du Hoggar : mythes et réalités », *Méditerranée*, 99 (3-4), 2002 : 83-90.
- , « Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien », *Autrepart*, (36), 2005 : 81-103.
- TURNER Simon, MUNIVE RICON Jairo, NYBERG-SORENSEN Ninna, "European Attitudes Policies towards the Migration Development Issue", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen, 2006 : 67-100 (online : <http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- TYLDUM Guri, BRUNOVSKIS Anette, « Describing the Unobserved: Methodological Challenges in Empirical Studies on Human Trafficking », *International Migration*, 43 (1-2), 2005 : 17-34.

Brachet Julien. (2009)

Irrégularité et clandestinité de l'immigration au Maghreb : cas de l'Algérie et de la Libye

In : Bensaâd A. (ed.) Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes : immigration sur émigration

Paris : Karthala, 109-135. (Hommes et Sociétés). ISBN 978-2-8111-0164-0