

**Julien BRACHET**

Université Paris I – Panthéon-Sorbonne  
 Institut de Géographie – UMR Prodig  
 191, rue Saint-Jacques  
 75005 Paris

jusqu'en août 2005 :  
 Institut de recherche pour le Développement  
 UR 105  
 BP 11416  
 Niamey  
 Niger  
 julienbrachet@no-long.org

# Perceptions de l'enclavement dans une oasis saharienne du Nord Niger...

Dans les représentations occidentales, le terme d'oasis évoque bien souvent celui d'enclavement, renvoyant l'image de lieux perdus au milieu du désert, de havres de verdure isolés, lointains et difficilement accessibles. En somme, l'image de lieux *naturellement* enclavés. Pourtant, selon Lévy, "Dans le domaine de la mobilité, le terme [d'enclavement] signifie un isolement, faute d'infrastructure ou d'offre de transports, de l'espace concerné vis-à-vis de ceux qui l'environnent."<sup>1</sup> Cette approche en extension écarte l'idée selon laquelle il y aurait des entités enclavées en raison de leur seule localisation géographique. Si des espaces sont isolés, lointains et difficilement accessibles, c'est principalement du fait de l'organisation des sociétés humaines. Il n'y a donc pas "d'enclavement naturel" possible, tout comme il n'y a pas "d'enclavement absolu" existant, car il n'existe pas aujourd'hui de population ni de territoire qui ne puissent être en relation, même minime,

même occasionnelle, avec un ailleurs différent, étranger.

Cette première approche de la notion d'enclavement dans le domaine de la mobilité en présente une existence par degrés, liée au développement des systèmes de transport. Ce qui signifie que, pour quelque espace que ce soit, les infrastructures et offres de transports étant des données objectives, quantifiables par l'observation scientifique, il existe à un temps *t* un certain degré d'enclavement de cet espace. Pourtant, pour les individus qui vivent dans cet espace, la présence d'infrastructures et d'offres de transport ne prend sens qu'à travers leur accessibilité qui, elle, n'est pas fonction uniquement du lieu mais également, et particulièrement, des acteurs eux-mêmes, et n'est donc pas unique pour tous en un même moment. Que devient alors la propriété d'enclavement et à quel(s) objet(s) s'applique-t-elle ?

Afin d'aller un peu plus avant dans la compréhension de cette notion d'enclavement,

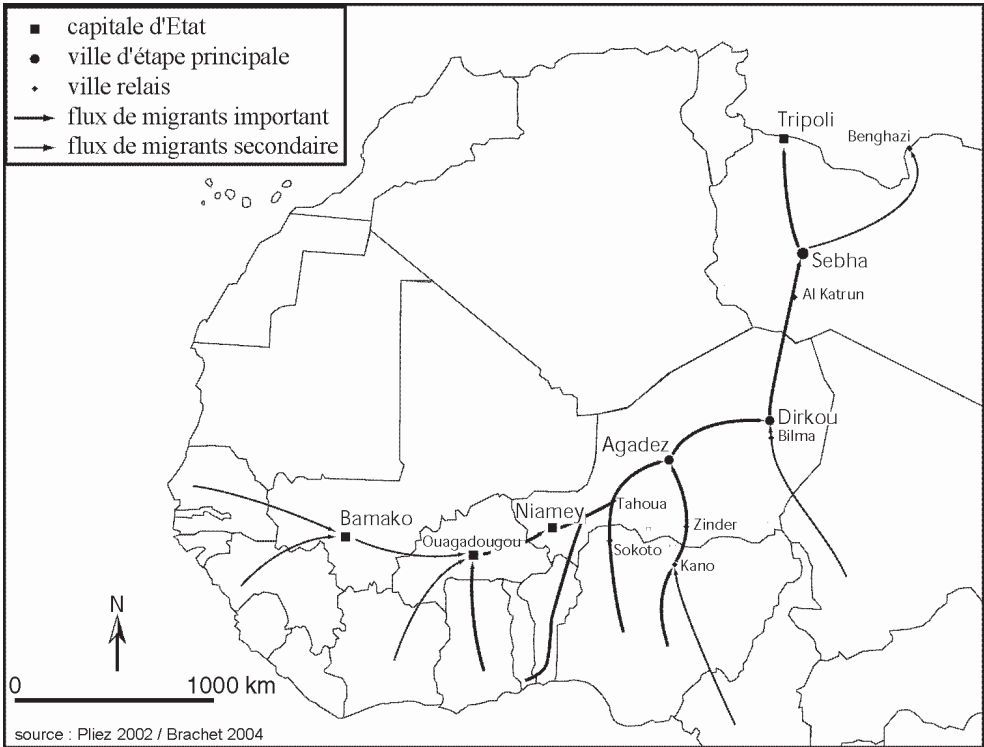
<sup>1</sup> Lévy Jacques, 2003, "Enclavement", in L. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 309. L'auteur com-

plète ensuite cette définition par une approche géopolitique du terme.

nous nous proposons de la mettre à l'épreuve des réalités des oasis sahariennes du

Kawar (Nord Niger), et plus précisément de l'oasis de Dirkou (cf. carte 1). Nous évoque-

Carte 1. Le Niger : infrastructures de transport en lien avec les oasis du Kawar



rons tout d'abord le rapport qu'entretiennent les différentes populations de l'oasis avec les systèmes de transport de la zone, afin d'évaluer s'il y a un décalage entre leurs mobilités réelles et leurs souhaits de mobilité. Nous estimerons alors leurs perceptions de l'enclavement ou du non-enclavement de Dirkou afin de nous interroger simultanément

sur la relativité de la notion d'enclavement et sur les objets auxquels elle se rattache. Enfin, à partir de l'exemple de certains groupes de migrants, nous aborderons les questions de la construction des différents types de discontinuités qui donnent naissance à l'enclavement, et des formes d'incidences sociales qui peuvent en résulter.

## 1. DANS QUELLE MESURE PARLER D'ENCLAVEMENT À PROPOS DES OASIS DU NORD NIGER ?

### Territoires enclavés ...

L'oasis de Dirkou est située dans l'arrondissement de Bilma (cf. carte 1), le plus vaste et le moins densément peuplé du Niger, avec

0,05 hab/km<sup>2</sup> en moyenne (14 115 habitants pour une superficie de 276 000 km<sup>2</sup>)<sup>2</sup>. Entièrement en zone saharienne<sup>3</sup>, cet arrondissement ne comporte aucune infrastruc-

<sup>2</sup> Source : République du Niger, Ministère des Finances et de l'Économie, Bureau Central du Recensement, 2001, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat - RGP/H 2001 - Résultats provisoires*,

Niamey, 54 p.

<sup>3</sup> La surface cultivable de l'arrondissement de Bilma est estimée à 23 000 hectares, soit moins de 0,01 % de sa surface totale.

re routière, ni route revêtue ni piste entretenue, seules les traces des véhicules dans le sable y font office de pistes. D'où les difficultés pour circuler et les risques d'égarement, même pour rejoindre la plus proche ville importante, Agadez, lorsqu'il faut effectuer depuis Dirkou la traversée des 650 kilomètres de l'erg du Ténéré.

Outre sa localisation géographique, Dirkou semble tout de même posséder un certain nombre de caractères relatifs à l'isolement (absence d'infrastructure de transport...) qui pourraient nous permettre d'en parler comme d'un lieu enclavé. Mais ce premier regard est vite remis en cause par l'existence de circulations importantes passant par, allant à, ou provenant de cette oasis. En effet le Sahara nigérien, espace de circulation ancien, est aujourd'hui encore sillonné de toutes parts par des populations très diverses [Grégoire, 1998]. Situé sur la principale voie terrestre reliant le Niger à la Libye et devenu une étape presque obligatoire de cet itinéraire (pour l'eau, les vivres et les formalités administratives), Dirkou est fréquenté par ces divers groupes de population dont les utilisations du lieu et les desseins sont multiples. Il semble donc intéressant de voir comment chacun des groupes perçoit les caractères relatifs à l'isolement de Dirkou, et s'ils y vivent ou non une (même) situation d'enclavement.

### ...ou populations enclavées ?

Nous estimons la population vivant à Dirkou entre 7000 et 10 000 personnes<sup>4</sup>, ce qui est sensiblement supérieur aux données du recensement général de la population et de l'habitat du Niger (RGPH) de 2001 qui parle de 7755 personnes pour l'ensemble du canton de Kawar (qui regroupe quelques oasis et dont Dirkou est le principal centre). Pour chacun des principaux groupes constitutifs de cette population, ainsi que pour les populations non-résidentes mais "utilisatrices" de l'oasis, nous allons tenter de mettre en perspective, de façon très succincte et sans doute parfois un peu réductrice, leurs mobilités réelles et leurs volontés de mobilités, afin d'en déduire dans quelles mesures elles sont susceptibles de ressentir et de percevoir un certain enclavement dans ce lieu.

Exposons tout d'abord le cas des populations autochtones, Toubous et Kanouris sédentaires. Ces populations, qui produisent localement du sel, des dattes et du natron, sont habituées à ce que des commerçants d'autres régions viennent dans leur oasis faire du commerce. Ce qui leur permet à la fois de s'approvisionner et d'écouler leurs productions, sans pour autant devoir organiser le transport des marchandises à travers le désert. Leur demande de mobilité (économique) étant d'elle-même très restreinte, il semble qu'elles ne soient pas de ce fait confrontées à des obstacles la limitant. Dirkou, à leurs yeux, ne possède pas de caractère relatif à l'enclavement et semble davantage perçu par ces personnes comme un centre local.

Il nous faut tout de même nuancer notre propos en spécifiant que, depuis plusieurs décennies déjà, certains jeunes de la zone partent en migration temporaire de travail en Libye, et que, plus récemment, quelques commerçants kawariens se sont organisés pour exporter eux-mêmes les productions locales vers les centres marchands du pays, principalement Agadez. Confrontés directement au manque d'offre de transport et à d'autres contraintes limitant leurs projets de mobilités, tels les nombreux contrôles des forces de l'ordre, ces deux groupes d'individus portent un autre regard sur la zone, percevant Dirkou comme étant certes un centre, mais enclavé.

Les caravaniers touaregs (originaires de l'Aïr et de l'Azawagh) et toubous (originaires du Sud-Est et du centre du Niger) viennent dans les oasis du Kawar depuis des siècles, pour y échanger, entre autres, des céréales, du bétail et des produits manufacturés contre les productions locales. Dirkou, comme les autres oasis de cette région, constitue pour ceux qui s'y rendent un haut lieu du commerce, élément essentiel de leur circuit caravanier annuel, donc de leur économie. La circulation caravanière est basée sur l'existence de ces oasis, temporairement lieux d'échanges, qui sont perçues par les caravaniers comme étant indispensables à leur survie. Bien qu'ayant conscience de l'éloignement de cette oasis (du fait de l'épreuve que représente la traversée du Ténéré en carava-

<sup>4</sup> Estimation d'après nos enquêtes de terrain - 2003.

ne), le mode de déplacement utilisé par ces nomades (marche à pied et dromadaire) et l'habitude qu'ils ont de vivre et de cheminer en milieu aride et hyper aride, font qu'ils ne rencontrent aucune contrainte particulière limitant leur mobilité lorsqu'ils se rendent à Dirkou ou en reviennent<sup>5</sup>. Cette liberté de circulation fait qu'ils perçoivent Dirkou comme étant une étape de leur circulation caravanière, loin de tout enclavement.

Les grands commerçants libyens et nigériens dont les activités de négoce concernent les zones situées de part et d'autre du Kawar sont pour une bonne part à l'origine du développement de la ville de Dirkou. En utilisant cette localité comme point de rupture de charge et lieu de vente d'une partie de leurs marchandises, ils lui confèrent le statut de centre principal du commerce de l'arrondissement, nettement devant Bilma qui en est la sous-préfecture. Très mobiles, circulant fréquemment entre Agadez et Sebha, ils perçoivent Dirkou comme étant l'un des nœuds de leurs réseaux commerciaux (réseaux qui s'étendent des pays côtiers du Golfe de Guinée aux rives méditerranéennes de la Libye) ; malgré les nombreux contrôles des forces de l'ordre dans cette zone, auxquels sont habitués tous les commerçants qui savent en diminuer l'impact via la corruption, cette oasis ne possède pas à leurs yeux de caractères de l'enclavement tant elle est reliée en permanence, par voie terrestre, à l'ensemble du réseau.

Les fonctionnaires qui exercent à Dirkou appartiennent majoritairement aux corps de contrôle, de répression et de défense de l'État (douane, police, gendarmerie, armée), mais exercent également dans les domaines de la santé et de l'éducation. Rarement natifs de cette zone, ils ont bien souvent une aversion prononcée pour le désert (principalement ceux originaires du Sud du pays et de la vallée du fleuve). moyen de télécommunication et impossibilité de se déplacer régulièrement, la plupart ne possédant pas de véhicules personnels - Zinder est à plus de 1000 km, Maradi à plus de 1400 km, et Niamey à environ 1600 kilomètres). Ils doivent donc vivre de façon continue dans un environnement naturel perçu comme très

isolé et hostile (désert de sable, climat hyper aride, très forte amplitude thermique quotidienne et annuelle...). Leur sentiment d'isolement, joint au sentiment de délaissement par l'État, en raison de la faiblesse de leurs rémunérations, favorise les pratiques de corruption de ces fonctionnaires, qu'ils considèrent eux-mêmes comme étant des compensations financières à une situation dépréciée. Dans tous les cas (excepté sans doute pour ceux originaires de la zone), Dirkou est considéré comme une périphérie lointaine et enclavée du pays.

Nous pouvons également évoquer le cas des touristes qui, bien que peu nombreux, constituent une catégorie de personnes dont la vision du lieu est singulière du fait de leur extrême mobilité (déplacements en véhicules tout terrain personnels) et de la brièveté de leurs passages (de quelques heures à quelques jours tout au plus). Généralement en quête de grands espaces et de détachement face à leur civilisation d'origine (bien souvent l'Europe), ils perçoivent l'éloignement et l'isolement de Dirkou comme étant conforme à leurs représentations de ce que doit être une oasis, sans pour autant ressentir un quelconque enclavement, du fait de leur mobilité (ce n'est là qu'une étape de leur aventure) et de l'activité commerciale de la ville (possibilité d'acheter du carburant) qui détonne à leurs yeux avec les autres oasis traversées.

Les migrants, comme les touristes, ne sont que de passage à Dirkou, un passage qui se veut le plus bref possible, que ce soit en allant ou en revenant de Libye. L'appréhension qu'ont les migrants du désert et de sa traversée (surtout ceux originaires d'Afrique Centrale ou de pays côtiers) vient du fait qu'ils se représentent cet espace comme étant un néant sans vie, totalement vide, espace du danger et de la mort. Durant le trajet saharien, qui se fait généralement en camion et plus rarement en voiture tout terrain à plateau, ils s'isolent de l'environnement hostile qu'ils traversent en créant une sorte de frontière imaginaire autour de leur véhicule. Ils vivront ainsi juchés sur leur moyen de transport ou juste autour pendant la totalité du trajet (jusqu'à deux semaines et

<sup>5</sup> Notons que, durant ces trajets, les nomades ne sont presque jamais contrôlés par les porteurs d'uniforme

nigériens.

parfois encore davantage). C'est alors le véhicule qui fait lieu, un lieu mobile au milieu d'un ailleurs-néant. Les oasis traversées durant ce trajet ne sont pas toujours perçues comme des lieux par les migrants, ou, lorsqu'elles servent de points de ravitaillement et surtout de contrôle où il faut systématiquement payer, elles le sont mais de façon très éphémère. Dirkou est l'un de ces points de passage où les migrants qui s'y trouvent sont en mouvement, sont dans une dynamique de voyage, et n'est de ce fait ni réellement perçu comme enclavé ni comme non-enclavé.

Ce propos se base sur l'expérience des migrants qui ne font que passer par Dirkou, c'est-à-dire la majorité d'entre eux. Néanmoins, faute de moyens pour poursuivre leur route en direction de la Libye, certains sont contraints d'y séjourner un temps plus ou moins long. Les multiples barrières qui limitent leur mobilité au point de les empêcher de poursuivre leur route (obstacles de la distance, des contrôles, et du coût financier) font naître en eux un fort sentiment d'isolement ; et le manque d'alternative leur permettant de franchir ces barrières fait qu'ils perçoivent Dirkou comme étant fortement enclavé.

---

## 2. L'ENCLAVEMENT OASIEN DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ : RELATIVITÉ ET REGISTRES DE DÉFINITION

Cette série d'exemples montre que la diversité des origines, des statuts, et des desseins des populations qui fréquentent Dirkou joue sur la perception qu'elles ont de cette oasis. Certains groupes, tels les caravaniers nomades, la perçoivent comme n'étant absolument pas enclavée, d'autres au contraire comme l'étant très fortement (les migrants qui y sont bloqués), d'autres encore perçoivent un enclavement partiel, à différents degrés. La propriété d'enclavement, qui semble relever davantage de la perception des acteurs que de données objectives et quantifiables concernant les infrastructures et les offres de transports, possède un caractère relatif. La relativité de l'enclavement questionne sur les objets auxquels il a trait. Les différentes perceptions des acteurs de l'enclavement de Dirkou se rapportent-elles aux caractères spécifiques de ce lieu ou bien à leur propre condition en ce lieu ? En d'autres termes, l'enclavement est-il une propriété spatiale ou sociale ?

La notion d'enclavement peut être étudiée à partir de divers objets géographiques ; notre réflexion sur une oasis nous incite à l'aborder en rapport avec le concept de lieu. Les lieux se créent dans l'expérience que l'on en a, de façon contingente. Une même localisation géographique peut donc, par le jeu des acteurs, être le site de plusieurs lieux simultanément. Dirkou n'est donc pas un lieu unique mais constitue le site de lieux multiples qui naissent de la présence des grou-

pes d'acteurs évoqués ; d'où la multiplicité des perceptions de l'enclavement de l'oasis. Notons que cette approche du "lieu" n'empêche en aucun cas les interactions entre acteurs de différents groupes, soit par cospacialité (mise en relation verticale de lieux), soit par l'apparition d'un lieu commun à travers l'expérience de la relation, faisant alors varier, pour les acteurs concernés, la propriété d'enclavement du lieu où ils se trouvent. Parallèlement, si l'on considère qu'un lieu peut se définir par l'annulation des distances entre les éléments qui le composent, alors le degré d'enclavement d'un lieu correspondrait justement à la distance qui le sépare des autres lieux. L'enclavement total d'un lieu signifierait qu'il y a une distance infinie entre ce lieu et ce(ux) qui l'entourent. La notion d'enclavement est donc directement liée au concept de distance, qui dépend de critères objectifs (tels la topographie, les infrastructures de transport, les frontières politiques...) et subjectifs (tels les projets de mobilité, les représentations sociales du parcours, les limites symboliques ou imaginaires, individuelles et collectives...). La distance et l'enclavement relèvent donc nécessairement à la fois du spatial et du social, dans les champs du réel matériel, du symbolique et de l'imaginaire.

La conception de ces registres de définition de l'enclavement va nous permettre d'en étudier l'efficacité dans la sphère sociale. À partir du cas du groupe des migrants bloqués

à Dirkou, dont la perception de l'enclavement est la plus importante, nous allons tenter de comprendre comment peut se "cons-

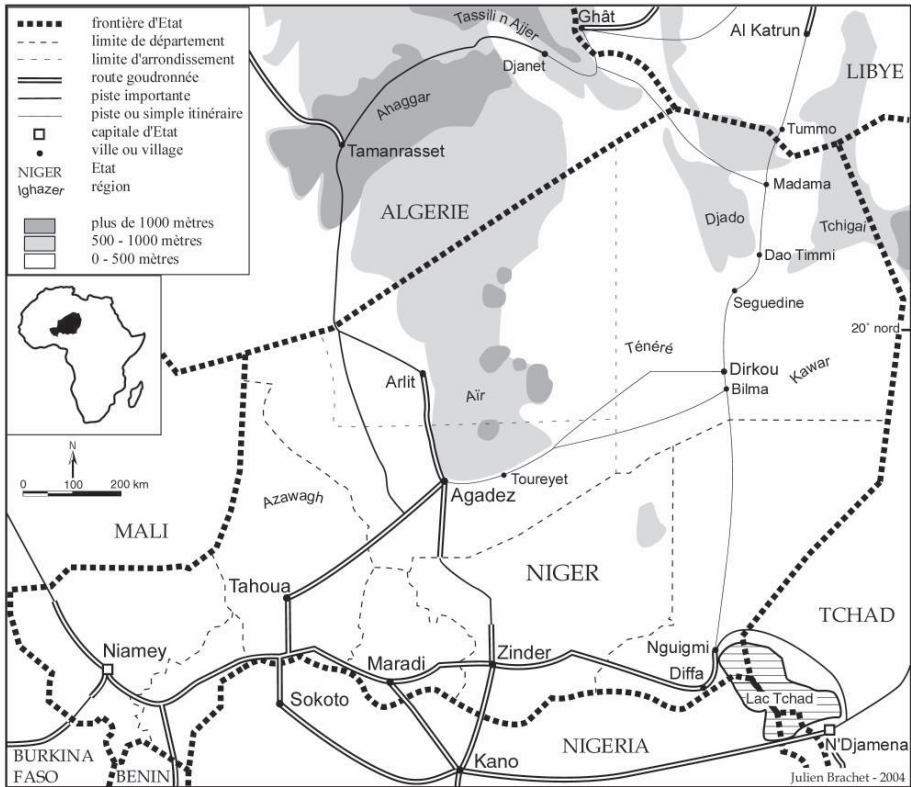
truire" l'enclavement et quelles peuvent en être les incidences (sociales).

### 3. MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES ET CONSTRUCTION DE LIMITES

Suite à l'ouverture officielle des frontières terrestres libyennes au début des années 1990<sup>6</sup>, on a assisté à un fort accroissement des flux migratoires africains en direction de ce pays. Des dizaines de milliers de

migrants<sup>7</sup> traversent depuis lors chaque année le Sahara en direction de la Libye (cf. carte 2), et pour certains de l'Europe, perçus comme de véritables eldorados.

Carte 2. Principaux flux migratoires contemporains passant par Dirkou



<sup>6</sup> 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, le dirigeant libyen Mouammar Kadhafi a ouvert les frontières terrestres de la Libye. La frontière avec le Tchad restant fermée du fait du conflit de la bande d'Aozou (malgré le règlement du conflit en 1994, la frontière ne sera réouverte de façon effective qu'en 1998 du fait des travaux de déminage et de désinfection des puits), c'est la voie nigérienne qui a le plus profité de cette ouverture. Cet embargo sera suspendu par l'ONU en avril 1999, à la suite d'un accord autori-

sant les deux ressortissants libyens impliqués dans « l'affaire Lockerbie » à être jugés aux Pays-Bas.

<sup>7</sup> Ali Bensaad (*La grande migration africaine à travers le Sahara, Méditerranée*, mars-avril 2002, Aix-en-Provence, pp. 41-52) parle d'environ 50 000 migrants transitant annuellement par Agadez en direction de la Libye. Nos estimations (enquêtes 2003) recoupées avec les données des services de police et de gendarmerie sont sensiblement inférieures, mais de nombreux interlocuteurs évoquent une diminution des flux migratoires à partir de 1999.

### Un système de transport spécifique

Les migrants qui se rendent en Libye sont originaires de toute l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale. Jusqu'à la ville d'Agadez, point de passage obligé pour se rendre en Libye depuis le Niger<sup>8</sup> (cf. carte 2), ils utilisent des moyens de transport en commun classiques (principalement des 'taxis brousse' et des bus), et font étape dans des villes assez importantes d'où ils peuvent sans difficulté communiquer avec leurs familles et amis, et se faire envoyer de l'argent en cas de besoin<sup>9</sup>. Mais tous savent qu'après Agadez il y a le désert à traverser, redouté et mythifié, plein de dangers et en même temps dernière étape inévitable avant d'atteindre la Libye tant convoitée. Appréhendant le désert comme un vide quasi total où "il n'y a que du vent, de la poussière et le soleil", et bien qu'ayant conscience des nombreux dangers de leur "aventure", la plupart des migrants pensent, à l'image d'une traversée maritime, que cette dernière étape ne peut se faire que d'une seule traite. Quitter Agadez signifie pour eux, sauf catastrophe, une arrivée prochaine à Sebha.

Ce trajet saharien s'effectue grâce à des réseaux spécialisés dans le convoiage des personnes jusqu'en Libye. Si la plupart des migrants paient directement leur transport jusqu'à Sebha<sup>10</sup> via Dirkou, ceux qui n'en ont pas les moyens paient uniquement le trajet jusqu'à Dirkou<sup>11</sup> où, suivant le discours des "agences de courtage" peu scrupuleuses du devenir de leurs passagers, ils espèrent trouver du travail pour compléter leur pécule et rejoindre ensuite la Libye.

La traversée du Ténéré entre Agadez et Dirkou (650 km) dure une à deux journées en voiture tout terrain et de trois à cinq jours en camions. Quel que soit le moyen de transport, le trajet est harassant, épuisant, les passagers entassés les uns sur les autres étant exposés en permanence au vent et à la poussière, en pleine chaleur la journée et dans le froid la nuit. On trouve ainsi fréquemment jusqu'à trente passagers à l'arrière d'une voiture tout terrain à plateau et jusqu'à cent soixante sur un seul et même camion à dix roues motrices. "*Depuis que je suis né, je n'avais jamais fais ça, je jure que je n'avais jamais souffert comme ça*"<sup>12</sup> raconte un migrant malien à propos du trajet Agadez-Dirkou qu'il a effectué en camion quelques semaines plus tôt. Longueur et labeur du trajet qui s'effectue au milieu d'un désert de sable qui s'étend à perte de vue participent du sentiment d'éloignement et d'isolement qu'ont les migrants en arrivant à Dirkou.

### Rapport à la législation et aux autorités

Ces mouvements migratoires, qui concernent bien souvent des personnes n'ayant pas les documents de voyage leur permettant de circuler comme elles le font (passeport, visa, carnet de voyage CEDEAO...)<sup>13</sup>, sont tolérés sans être officiellement reconnus par les États. De ce fait, ces flux sont structurés par des filières clandestines (à différents degrés de clandestinité selon les parcours) au sein desquelles agissent aussi bien d'anciens migrants que des transporteurs ou encore des agents des services de l'État. Ce type de

<sup>8</sup> Exception faite des rares personnes qui, du Tchad, se rendent directement au Kowar à travers le désert (notamment depuis le lac Tchad par la piste N'Guigmi-Bilma, réputée comme très difficile, ensablée et pas toujours praticable).

<sup>9</sup> Le système d'envoi interbancaire de mandat cash (Western Union) est fréquemment utilisé par les migrants qui rencontrent des problèmes financiers importants durant leur voyage.

<sup>10</sup> Prix du trajet Agadez-Sebha en voiture tout terrain à plateau : jusqu'à 80 000 FCFA. Prix du trajet Agadez-Sebha en camion : 30 000 à 45 000 FCFA (jusqu'à 60 000 FCFA). Ces prix sont variables selon les périodes et le climat politique et sont à diminuer pour les migrants ayant des papiers en règles.

<sup>11</sup> Prix du trajet Agadez-Dirkou : en camion 15 000 FCFA en moyenne, et en voiture tout terrain à plateau autour de 30 000 FCFA (tarifs variables selon les périodes).

<sup>12</sup> Propos recueillis à Dirkou - 30 octobre 2003.

<sup>13</sup> Les candidats à l'émigration vers la Libye expliquent, quelle que soit leur nationalité, qu'ils n'ont pas de problème pour circuler d'un pays à l'autre sans passeport ("*C'est facile de voyager sans visa*", "*Entre Africains, ça ne sert à rien [le passeport], il suffit d'une carte d'identité*"), et qu'avec ou sans papiers, toutes les frontières peuvent se franchir, il suffit de "payer un peu", de "corrompre", de *ichin hantchi* (terme hawsa, littéralement "bouffer le nez"). Un protocole de libre circulation des individus (abolition des visas et des permis d'entrée) existe bien depuis 1979, mais il ne s'applique qu'aux ressortissants des pays membres de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) voyageant au sein de l'espace CEDEAO, et ne concerne donc qu'une partie des migrants sur une partie de leur parcours migratoire.

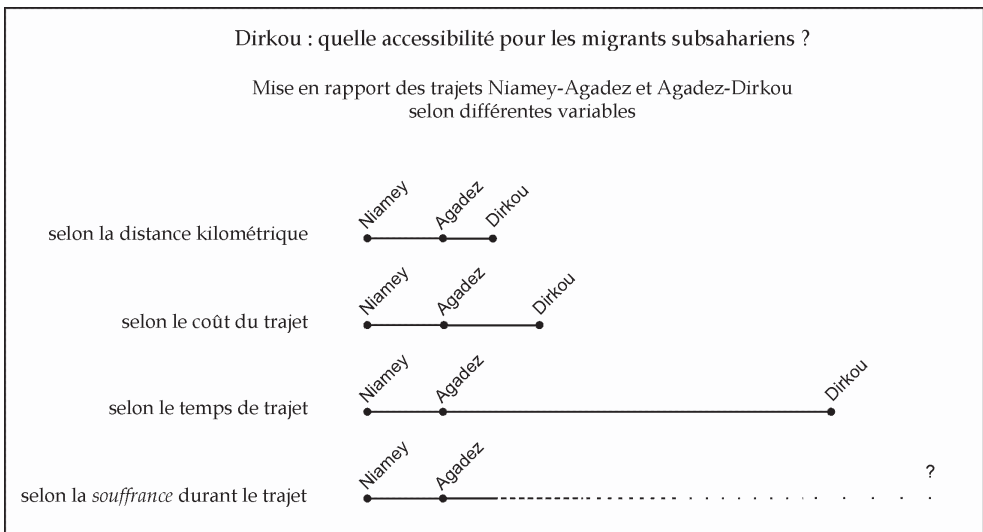
migration a un statut ambigu puisqu'il est illégal mais connu et accepté par tous : on organise légalement les transports permettant une émigration clandestine vers les pays d'Afrique du Nord. Les migrants sont donc maintenus dans un flou juridique qui les rend extrêmement vulnérables aux abus de certains acteurs des systèmes de transport et des forces de l'ordre.

Ainsi, outre les difficultés physiques du voyage et le coût élevé du transport, les migrants subissent également un nombre important de contrôles qui ralentissent leur progression et rendent ce trajet encore plus coûteux. Pour se rendre d'Agadez à Dirkou, ils sont en effet contrôlés quatre fois par la gendarmerie et l'armée (en sortant d'Agadez, à Toureyet, puis deux fois en arrivant à Dirkou), et doivent à chaque fois payer (la somme est variable selon les cas, de l'ordre de quelques milliers de francs CFA en moyenne). Ces taxes arbitraires et surabondantes, qui se poursuivront jusqu'à l'arrivée à Sebha<sup>14</sup>, diminuent de façon conséquente

les capacités financières des migrants, ce qui rallongera d'autant le séjour à Dirkou des plus démunis ou des moins prévoyants qui n'ont pas pu payer la totalité de leur transport jusqu'en Libye. Perte de temps et d'argent, les multiples contrôles (légaux ou non) sont autant de discontinuités spatiales qui rallongent les distances entre les différentes étapes de l'itinéraire saharien des migrants et réduisent leur mobilité. Ces corps de contrôle de l'État participent donc activement au processus d'enclavement de certains migrants, particulièrement des plus précaires.

L'appréhension de l'espace au sein duquel ils se trouvent (projection de barrières mentales<sup>15</sup>), la distance qui les sépare de l'espace urbain rassurant le plus proche (importance de la distance kilométrique mais également importance de la durée et du coût du trajet, gravité de la souffrance et des risques de ce trajet, importance symbolique et financière des points de contrôles qui stigmatise leur situation de précarité financière et de situation administrative) (cf. figure 1), et la

Figure 1. Formes d'éloignement de l'oasis de Dirkou



<sup>14</sup> Pour aller de Dirkou à Sebha, les migrants qui utilisent la piste officielle sont contrôlés et taxés à de nombreuses reprises : en sortant de Dirkou, à Seguedine, à Dao Timmi et à Madama au Niger, puis à Tummo et Gatrone en Libye.

<sup>15</sup> "... les processus d'enfermement [...] peuvent être ainsi le fruit d'une appréciation que portent les sociétés

humaines sur elles-mêmes, d'une appréciation que l'homme porte sur sa situation, sans nécessairement que celle-ci soit strictement celle d'un isolement ou d'un enfermement : l'obstacle est alors celui que l'homme projette hors de lui et qui objective ainsi un sentiment intérieur devenu instrument opératoire de sa présence au monde." [Debrie, Steck, 2001, p. 28].

compréhension rapide du fait que leur situation, notamment financière, de quoi dépend en partie leur mobilité, ne pourra pas se modifier rapidement, sont autant de limites qui font prendre conscience aux migrants

concernés qu'ils se retrouvent dans une situation bloquée, au moins à court terme. Alors, le fait de ne pas pouvoir poursuivre leur route ni faire demi-tour fait naître de façon violente le sentiment d'enclavement.

#### 4. PIÈGE DE L'ENCLAVEMENT, RISQUES D'ERRANCE

L'enclavement fonctionne alors comme une sorte de piège qui se referme progressivement sur ces migrants en difficultés au fur et à mesure qu'ils prennent conscience de leur situation<sup>16</sup>. Un premier "coup dur" a lieu lorsque leurs compagnons de route, qui ont les moyens d'aller directement jusqu'en Libye, repartent (si des mécanismes de solidarité entre migrants de même origine existent<sup>17</sup>, la précarité générale de leur situation fait que l'entraide n'est pas toujours possible). Vient ensuite une nouvelle désillusion lorsque des compagnons d'infortune, présents dans l'oasis depuis quelque temps, leur expliquent qu'ils ne pourront pas y trouver de travail, ou très difficilement et dans tous les cas très mal rémunéré. Enfin, l'absence de service postal<sup>18</sup> et de moyens de télécommunication leur faire prendre conscience du fait qu'ils ne pourront pas informer leurs familles de leur situation et, surtout, qu'ils ne pourront faire appel à personne (famille et amis) pour obtenir une aide financière.

Ces migrants se retrouvent donc bloqués, ne pouvant ni poursuivre leur route vers la Libye ni faire demi-tour. Il s'agit là d'une vraie rupture dans le projet migratoire. Si les migrants "partent à l'aventure" (selon leur propre expression) et prévoient beaucoup d'éventualités, aucun ne pensait être bloqué au milieu du désert. En effet, un obstacle imprévu pendant le parcours migratoire qui entraîne l'arrêt momentané du voyage arrive souvent, c'est pourquoi la migration se fait par étapes successives. Ces obstacles, lorsqu'ils surviennent avant l'entrée dans la

zone saharienne, semblent moins "déroutants" pour les migrants et peuvent être surmontés plus facilement. En revanche, l'enclavement dans lequel ils se trouvent quand ils sont bloqués à Dirkou limite à l'extrême leurs possibilités de pouvoir repartir. Leur "passage" peut alors durer très longtemps, parfois plus d'une année.

##### **Une alternative locale : la servitude volontaire**

Pour certains migrants qui se retrouvent dans l'impasse de l'enclavement à Dirkou, une alternative peut parfois se présenter, que l'on pourrait qualifier de "mise en servitude volontaire". La précarité de la situation dans laquelle se trouvent ces migrants étant connue par les autres populations de l'oasis, certains ont compris qu'il était possible d'en tirer profit. Ainsi, des porteurs d'uniforme ou des grands commerçants proposent à quelques migrants de travailler pour eux pendant un temps indéterminé, sans rétribution financière, en échange de quoi ils les enverront gratuitement en Libye. Difficile de refuser une telle proposition lorsqu'il n'y a pas d'autre choix.

On trouve ainsi de jeunes migrants qui travaillent comme "hommes à tout faire" (les femmes ne sont jamais employées de la sorte) chez les "notables" locaux. Ils effectuent des tâches variées comme la corvée d'eau, l'entretien des concessions, la lessive, certains achats au marché, voire des travaux de manœuvre (construction, etc...). Certains ne travaillent qu'une partie de la journée pour des besoins précis, d'autres sont

<sup>16</sup> Les migrants qui se trouvent dans cette situation à leur arrivée à Dirkou constituent une part variable et donc difficilement quantifiable, mais semble-t-il assez importante, de la population de l'oasis.

<sup>17</sup> Certains réussissent à se faire prêter de quoi terminer

leur voyage ; ils rembourseront ce prêt une fois en Libye.

<sup>18</sup> Le courrier postal circule tout de même, mais par voie informelle et de façon irrégulière et lente.

employés comme domestiques à plein temps et sont alors nourris et logés par la famille qui les emploie. Ce genre de travail dure en moyenne trois mois avant que les “employeurs” ne décident de changer de laquais. Ces employeurs ont un certain pouvoir sur les camionneurs faisant la route entre Dirkou et la Libye (cas des porteurs d’uniforme) à qui ils imposent de prendre gratuitement les personnes qu’ils ont employées pendant plusieurs mois ; ou bien ils sont eux-mêmes insérés dans les réseaux commerçants reliant le Niger à la Libye, et peuvent faire transporter, également gratuitement mais sans pression, leurs anciens “employés”. Alors, enfin, ces migrants pourront reprendre leur route.

### **Vie communautaire, survie individuelle et errance**

Pour la grande majorité des migrants bloqués à Dirkou il ne sera pas possible de trouver un emploi, ni de “servitude volontaire”, ni en tant que salarié régulier. Il leur faudra alors organiser leurs vies avec peu.

Dans cette situation de précarité extrême, les migrants se regroupent selon leurs origines : de même ville ou village et de même langue maternelle tout d’abord, de même pays ensuite, puis en dernier lieu entre francophones et anglophones. Ils se logent dans des petites chambres qu’ils louent généralement au sein de concessions dédiées au logement des migrants. Plusieurs de ces concessions, notamment les *Ghana House* et *Nigerian House*, sont tenues par d’anciens migrants, qui louent chaque pièce (de 4 m<sup>2</sup> environ) 5000 francs CFA pour deux semaines, quel que soit le nombre de personnes qui y résident. Généralement les aliments sont achetés en commun par les locataires d’une même pièce et les repas préparés et pris par groupe. Il y a donc une mutualisation des maigres moyens pour survivre : se loger et se nourrir. Cette vie communautaire entre “soi”, entre étrangers de même situation, leur permet simultanément de mieux faire face à leurs besoins matériels et de mieux supporter moralement leur situation d’individus projetés involontairement

dans un ailleurs hostile au sein duquel ils sont bloqués.

Conjointement à cette vie communautaire, les migrants mettent en place des stratégies de survie individuelle afin de pouvoir participer à la vie communautaire, justement, mais également dans l’optique d’amasser de quoi quitter l’oasis et reprendre leur itinéraire de migration. Les hommes arrivent de temps à autre à trouver des petits travaux rémunérés, mais ils gagnent rarement plus que de quoi payer leur riz quotidien et leur part du loyer. Certains se rendent à Bilma pour travailler aux salines, dans des conditions extrêmement rudes car leurs employeurs ne les embauchent qu’en saison chaude (la température dépasse fréquemment 50°C à l’ombre, et les migrants-sauviers travaillent au soleil...). “Je n’ai jamais vu une ville comme ça, où il n’y a rien, aucune activité. Et il n’y a pas d’argent ici, c’est pour ça qu’on nous paie si mal, y’a que du soleil”<sup>19</sup> explique un jeune Nigérian travaillant depuis peu aux salines de Bilma ; sa modeste rémunération lui permettra tout de même, à terme, de repartir. Pour ce qui est des femmes migrantes se rendant en Libye, il semble que leur nombre et leur part au sein de l’ensemble des migrants soient en augmentation depuis la fin des années quatre-vingt-dix<sup>20</sup>. Ne trouvant qu’exceptionnellement un emploi salarié lorsqu’elles sont à Dirkou, nombre d’entre elles en viennent à se prostituer, de façon plus ou moins occasionnelle, afin de gagner de quoi survivre. Elles n’ont pas d’autre possibilité d’obtenir de l’argent par elles-mêmes. Pour ne pas avoir de problème avec leurs “clients”, elles se mettent généralement sous la protection d’un “frère” de circonstance qu’elles entretiendront en échange avec leurs gains.

Pour tous, réussir à économiser de quoi reprendre la route nécessitera un temps assez long allant de quelques mois à plus d’une année. Mais pour certains, lorsque le “passage” à Dirkou dure trop longtemps, lorsque la vie de misère au cœur du désert semble s’éterniser, on assiste à une sorte de perte progressive des repères. Ces migrants

<sup>19</sup> Bilma, 5 mai 2003.

<sup>20</sup> Cf. Bensaad Ali, 2003, Agadez, carrefour migratoire

sahélo-maghrébin, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 19, n° 1, pp. 7-28.

ne cherchent alors plus d'activité et abandonnent peu à peu, inconsciemment, leur projet migratoire. Commence une forme d'errance au cours de laquelle le temps ne compte plus (quelques migrants ne savent plus depuis combien de temps ils sont arrivés à Dirkou) ; les pratiques à risques - prostitution, violence, drogue - sont alors de plus en plus fréquentes.

“Il n’y a pas d’autre monde que celui formé à travers les expériences qui s’offrent à nous et qui font de nous ce que nous sommes.  
... nous sommes enfermés dans un domaine cognitif dont nous ne pouvons nous échapper.”  
F. J. Varela, 1989,  
*Autonomie et connaissance*.

Interroger la notion d'enclavement en la confrontant aux réalités sociales et spatiales d'une oasis saharienne permet d'en aborder tout à la fois l'origine, les champs d'action, et l'efficacité sociale.  
Nous avons vu que la perception la plus

forte de l'enclavement se retrouvait, à Dirkou, chez des populations censées être mobiles (des migrants) mais qui ne l'étaient plus malgré elles. La présence d'obstacles, de limites, qui entravent les intentions de mobilité des acteurs, est ainsi à l'origine de la perception (et donc de l'existence) de l'enclavement, amplifiant les distances des parcours jusqu'à les rendre infranchissables. Ces discontinuités qui produisent de l'enclavement jouent, de façons variables et relatives, sur les distances qui positionnent les acteurs au sein de leur réalité. La perception de l'enclavement serait donc une perception de notre positionnement et de notre incapacité à maîtriser notre propre mobilité pour en changer. Chez certains individus, lorsque la situation d'enclavement se prolonge et s'aggrave, lorsque aucune alternative ne semble poindre, comme c'est le cas de certains migrants en situation de paupérisation depuis plusieurs mois dans une oasis du Kawar, d'importants changements dans les comportements individuels et sociaux peuvent apparaître, liés à un abandon des projets de mobilité.

---

## BIBLIOGRAPHIE

BOYER Florence (2003), L'enfermement du voyage : construire des frontières pour passer la frontière, *Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 56, n° 222, pp. 229-254.

DEBRIE Jean, STECK Benjamin (2001), L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest, *L'Espace géographique*, vol. 30, n° 1, pp. 26-36.

GRÉGOIRE Emmanuel (1998), “Un territoire parcouru : le désert du Ténéré (Niger)”, in M. Seyssset, D. Guillaud, A. Walter (eds), *Le voyage inachevé... à Joël Bonnemaison*, Paris, Éditions ORSTOM/PRODIG, pp. 255-261.

LE CŒUR Marguerite (1985), Les oasis du Kawar - Une route, un pays (tome 1), *Études Nigériennes*, n° 54, Niamey, IRSH, 136 p.

LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034 p.

MAFFESOLI Michel (2003), *Le voyage*, Paris, Dervy, 77 p.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre (2004), La rigueur du qualitatif. L'anthropologie comme science empirique, *Espaces Temps*, n° 84-85-86, pp. 38-50.

PLIEZ Olivier (2002), Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara, in M. Cote (dir.), “Le Sahara, cette “autre Méditerranée””, *Méditerranée*, n° 99 (3-4), pp. 31-40.

TARRIUS Alain (2000), *Les nouveaux cosmopolitismes - Mobilités, identités, territoires*, Éditions de l'Aube, 266 p.

---