

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE
École doctorale de géographie de Paris
U.F.R. de Géographie
2007

UN DÉSERT COSMOPOLITE.
MIGRATIONS DE TRANSIT DANS LA RÉGION D'AGADEV (SAHARA NIGÉRIEN)

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie
Présentée et soutenue publiquement le 19 décembre 2007

Julien BRACHET

Sous la direction de Emmanuel GRÉGOIRE

Membres du jury :

- Jean-Louis CHALÉARD, Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (président).
- Brigitte BERTONCELLO, Professeur à l'Université de Provence - Aix-Marseille I (rapporteuse).
- André BOURGEOT, Anthropologue, Directeur de recherche émérite au CNRS (rapporteur).
- Jérôme LOMBARD, Chargé de recherche à l'IRD (examineur).
- Olivier PLIEZ, Chargé de recherche au CNRS (examineur).
- Emmanuel GRÉGOIRE, Directeur de Recherche à l'IRD (directeur).

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
REMERCIEMENTS.....	7
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	9
<u>PREMIÈRE PARTIE</u>	
DES CIRCULATIONS ANCIENNES AUX NOUVELLES LOGIQUES MIGRATOIRES : SAISIR LA TRAME DE LA MOBILITÉ INTERNATIONALE AU SAHARA CENTRAL	33
CHAPITRE I. DES MIGRATIONS SAHÉLO-SAHARIENNES DES INDÉPENDANCES AUX MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES CONTEMPORAINES : LA STRUCTURATION D’UN ESPACE MIGRATOIRE EN MILIEU DÉSERTIQUE	37
I. De la naissance à l’élargissement progressif du champ migratoire du Sahara nigérien	
II. Le Niger entre émigration et transit : le tournant des années 1990	
CHAPITRE II. LES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES : UNE THÉORIE À CONSTRUIRE, UN SENS À (RE)DÉCOUVRIR	59
I. Pourquoi migrent-ils ? Aux fondements du fait migratoire contemporain au Sahara	
II. Articuler la complexité du fait migratoire : la migration comme projet	
III. Formes et cadres de réalisation des migrations transsahariennes	
CHAPITRE III. PARCOURIR UN ESPACE PARCOURU : À LA RENCONTRE DU « TERRAIN ».....	87
I. Géographie du mouvement, géographie en mouvement. Questions de méthode	
II. Le « terrain » comme espace d’application, d’adaptation et de réinvention de la méthode	

DEUXIÈME PARTIE

AGADEVILLE OUVERTE (AUX CIRCULATIONS)..... 111

CHAPITRE IV. AGADEZ, VILLE DU TRANSPORT. CROISEMENT DES ITINÉRAIRES ET CONNEXION DES RÉSEAUX 117

- I. Être migrant et le devenir socialement. La portée d'un statut peu enviable
- II. Les transports dans la ville : lieux et structures du transport de migrants
- III. Escroqueries, conflits et négociations autour des transports de migrants

CHAPITRE V. AGADEZ, PLACE MARCHANDE INTERNATIONALE..... 149

- I. À la recherche du lien perdu : législation et pratiques dans les transports marchands
- II. Le transport mixte ou les échanges marchands comme support des migrations
- III. Un commerce à part : le « trafic » de cigarettes

CHAPITRE VI. UN MIGRANT DANS LA VILLE. ÊTRE ÉTRANGER ET VOYAGEUR À AGADEZ 179

- I. Se loger, être logé. Quelle place pour les étrangers de passage ?
- II. La difficile invention du quotidien
- III. Le départ, moment attendu et redouté

TROISIÈME PARTIE

ESPACES, TEMPS ET MODALITÉS DES TRAVERSÉES SAHARIENNES 211

CHAPITRE VII. DES STRATÉGIES D'ACTEURS QUI SE RÉPONDENT : LA VOIE DE L'ALGÉRIE « SOUS TENSION »..... 215

- I. Arlit, de la ville évitée à la ville traversée
- II. Franchir la frontière. Variations sur le thème de l'irrégularité
- III. L'Algérie face aux migrations transsahariennes : entre fermeté et tolérance discrète

CHAPITRE VIII. SUR LA VOIE LIBYENNE. LE KAWAR, UNE ROUTE, UNE ÉTAPE : DIRKOU 243

- I. Parvenir à Dirkou : l'émergence d'une territorialité saharienne
- II. Dirkou, une oasis de transit cosmopolite
- III. « *Si tu n'as plus d'argent* ». Le Kawar, voie de passage, voie de garage
- IV. Mobilités sahariennes et construction de limites : Dirkou, une oasis enclavée ?

CHAPITRE IX. LA LIBYE : DIFFICULTÉS D'ACCÈS, DE SÉJOUR ET DE RETOUR DES RESSORTISSANTS D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE 281

- I. Se rendre en Libye : une dernière étape onéreuse, difficile et risquée
- II. La Libye (nécessairement ?) ambiguë
- III. Revenir de Libye, retraverser l'épreuve du Sahara

QUATRIÈME PARTIE

DÉTOUR ET RETOUR : RÉFLEXIONS AUTOUR DE L'ÉTAT ET AU CŒUR DES ÉTUDES MIGRATOIRES..... 313

CHAPITRE X. QUAND L'ÉTAT « PERD LE NORD ». CIRCULER AU SAHARA : DU CONTRÔLE CORROMPU À LA CLANDESTINITÉ..... 317

I. Vers une « institutionnalisation » de la corruption dans le Nord du Niger

II. De l'État fraudeur à l'État contourné : évolution lente des pratiques et adaptation récente des acteurs dans le secteur des transports au Niger

III. Migrations et organisation territoriale du Sahara central

CHAPITRE XI. QUANTIFIER, CLASSIFIER, COMPRENDRE LE PHÉNOMÈNE MIGRATOIRE AU SAHARA 351

I. De l'évaluation quantitative des flux migratoires transsahariens

II. Diversité et labilité des figures de migrants et de leurs pratiques migratoires

III. Passer d'un monde à l'autre. La migration transsaharienne entre mythes et utopie

CONCLUSION GÉNÉRALE..... 385

ANNEXES 399

BIBLIOGRAPHIE 417

TABLES DES ILLUSTRATIONS 445

TABLE DES MATIÈRES 451

REMERCIEMENTS

Une thèse est à bien des égards une aventure solitaire, qui repose néanmoins sur l'échange et les multiples rencontres qui la façonnent. Je tiens ici à remercier les personnes qui ont contribué à faire de ces années de cheminement personnel et scientifique de très belles années.

Ma reconnaissance s'adresse en premier lieu à Emmanuel Grégoire qui a accepté de diriger mes recherches tout en me laissant la liberté et l'autonomie dont j'avais besoin pour les mener à bien. Merci pour les conseils prodigués, la disponibilité et les encouragements permanents, notamment lors de mes longs séjours au Niger.

Mes remerciements vont également aux personnes qui m'ont soutenu tout au début de ce chemin saharien : Yamina Djellouli et Sylvain Souchaud lorsque le Niger n'était encore qu'un vague projet, Jean-Pierre Guengant qui m'a accueilli à l'IRD à Niamey, et André Bourgeot qui m'a offert mes premiers repères en Aïr.

Je tiens tout particulièrement à exprimer ma gratitude aux nombreuses personnes avec lesquelles j'ai pu parcourir un bout de chemin au Niger, principalement à Agadez, Arlit, Bilma, Dirkou et Timia. De quelques mots jetés en l'air à d'interminables discussions, du partage d'un thé au partage d'un toit, c'est là que tout s'est joué. Merci à ceux qui étaient chez eux et à ceux qui n'étaient que de passage d'avoir joué le jeu de la rencontre.

À Niamey, je souhaite remercier l'équipe de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines, et particulièrement Abdou Bontianti, Hamidou Sidikou, Alpha Gado et Boubé Gado qui m'ont accueilli et avec qui les débats ont toujours largement dépassé le cadre de nos échanges scientifiques. L'IRSH est une belle fenêtre sur le Niger d'hier et d'aujourd'hui.

Je souhaite également remercier l'UR 105 de l'IRD pour son soutien, ainsi que toute l'équipe de l'IRD à Niamey pour leur accueil cordial dans un cadre de travail des plus agréables. Merci à Anne pour son hospitalité chaleureuse et ses éclairages sahéliens.

À Paris, je tiens à remercier l'UMR Prodig et l'ensemble de ses membres pour leur accueil et leur soutien matériel depuis le DEA. À mes camarades doctorants de la « zone de recherche autonome » de Prodig : François, Marie, Marthe, Nader, Nicolas, Pascal...

J'adresse des remerciements particuliers à ceux qui ont eu le courage de relire des « tranches » de cette thèse : Chantal Blanc-Pamard, Florence Boyer, Armelle Choplin, Olivier Ninot, Sylvain Prudhomme.

Merci également à ceux qui ont participé à tout cela de manière plus informelle mais ô combien substantielle : Pierre-Étienne, Damien, Geoffroy, Éric, Dimitri, Julien, Thomas, Giorgia, Marie, Jean-François, Karl, Alissa, Cyrille...

À mes parents et ma sœur, sur vos îles de l'autre bout du monde, pour avoir compris les mois sans nouvelles et les années sans se voir. À Angèle, ma nièce *intertropicale*.

- INTRODUCTION GÉNÉRALE -

Les migrations interrogent et transforment le monde. Les migrations internationales mettent en contact des populations et des régions toujours plus diversifiées, plus lointaines, plus nombreuses. Elles participent de la transformation des cultures et des économies, du social et du politique. Elles interrogent les sociétés et les individus sur leurs certitudes, leurs habitudes et leur devenir, sur leur rapport au monde. Elles imposent la confrontation à l'altérité et à l'extériorité, à l'Autre et à l'Ailleurs jusque-là inconnus ou méconnus, dont on rêve ou que l'on appréhende, mais que l'on ne peut plus ignorer.

Ces dernières décennies, l'évolution des phénomènes migratoires s'est accélérée. Eux-mêmes orientés, modelés par les transformations des sociétés dans un processus d'interaction constante. La circulation des images et des informations, l'accroissement des inégalités, la modernisation des systèmes de transport ou la « mondialisation des rêves » sont autant de facteurs qui participent de l'envie de partir et qui suscitent ou attisent l'émergence de nouvelles dynamiques migratoires à l'échelle de la planète.

Alors qu'il n'a jamais été aussi simple pour une petite partie de la population du monde de se rendre en n'importe quel point du globe, les peurs et les communautarismes restreignent les possibilités de circulation du plus grand nombre, au même titre que la pauvreté. Tandis que certaines migrations sont encouragées, d'autres sont entravées et en deviennent toujours plus coûteuses, plus risquées, plus dures. Lorsque la liberté de circulation est davantage octroyée ou tolérée selon les besoins de l'économie que par principe d'égalité et de liberté des individus à se mouvoir et à vivre là où ils le souhaitent, la dimension politique de la migration se révèle.

Depuis la fin des années 1970, le nombre de migrants dans le monde a plus que doublé, dépassant les 200 millions de personnes en 2005¹. Pourtant, l'attention portée actuellement aux migrations internationales ne provient pas tant de cette augmentation du stock mondial de migrants que de l'orientation des flux qui en sont à l'origine. Ce qui importe plus que tout ou presque, ce sont les frontières franchies. Or dans ce domaine, la frontière la plus significative est à n'en pas douter celle qui divise le monde en deux, celle qui sépare le « Nord » du « Sud »². Les flux migratoires qui vont des pays du Sud vers les pays du Nord représentent en effet actuellement un enjeu central des relations internationales, cristallisent les tensions entre les pays concernés, focalisent l'attention des médias et des pouvoirs politiques qui ne cessent de les ériger plus ou moins ouvertement en péril des nations du Nord³. Or les études montrent que les individus qui résident hors de leurs pays de naissance ne représentent actuellement qu'environ 3 % de la population mondiale⁴, ce qui reste relativement faible et très comparable à la situation du début du XX^e siècle.

La recherche académique n'est pas en reste et porte également une attention particulière à ces mouvements migratoires allant des pays du Sud vers ceux du Nord, sans doute en raison de leur augmentation plus rapide que celle des autres flux ces vingt-cinq dernières années, de leur présence croissante et problématique dans le débat public, ou plus prosaïquement et corrélativement des financements alloués à ces thématiques de recherche. Ainsi, pour ce qui concerne l'Afrique, les travaux sur les migrations depuis ce continent vers l'Europe sont à présent nettement plus nombreux que ceux concernant les migrations à l'intérieur du

¹ Dont près de 15 millions de réfugiés. Les migrations internes, qui concernent plusieurs centaines de millions de personnes, ne sont pas comptabilisées.

² Nous employons ici l'image de « frontière Nord-Sud » afin de souligner qu'en matière de circulation des personnes, il apparaît que les frontières qui séparent les « États du Nord » des « États du Sud » sont généralement beaucoup plus significatives – et difficiles à franchir pour les populations du « Sud » – que celles qui séparent les « États du Nord » entre eux ou les « États du Sud » entre eux. Le « Nord » désignant classiquement les États riches d'Amérique du Nord, d'Europe, d'Asie et d'Océanie, et le « Sud » ceux plus pauvres d'Amérique centrale et du Sud, d'Afrique, d'Asie et d'Océanie. Ce découpage du monde, d'ordre politique, économique et social, n'est bien entendu ni fixe ni absolu, et l'on peut trouver des enclaves de « Nord » au « Sud » et inversement. En outre, des processus « d'externalisation » des frontières tendent à déplacer ou à dédoubler cette frontière entre le « Nord » et le « Sud », à l'image de ce qu'il se passe actuellement pour la frontière sud de l'Union Européenne. Voir notamment « *Le monde du géographe* » de Denis Retaillé (1997), ainsi que le numéro de la revue *Autrepart* intitulé « *On dirait le Sud...* » (Gervais-Lambony, Landy, 2007).

³ Pour le cas français, voir par exemple les nombreux discours de Nicolas Sarkozy sur cette question (« *Je ne crois pas au fatalisme de l'immigration, pas plus que je ne crois au fatalisme de l'insécurité* » énonçait-il le 9 juin 2005, lors d'un discours prononcé à la convention de l'UMP sur l'immigration). La création en mai 2007 d'un ministère dont la dénomination regroupe les termes « immigration » et « identité nationale », et donc insidieusement les oppose, procède de la même logique. Voir également « *L'idéologie de la menace du Sud* », éditorial de Didier Bigo dans la revue « *Cultures et conflits* » (1991).

⁴ Selon les Nations Unies (2006), les mouvements migratoires à l'origine du stock actuel de 204 millions de migrants dans le monde se répartissent comme suit : Sud-Sud 72 millions de personnes ; Sud-Nord 65 millions ; Nord-Sud 14 millions ; Nord-Nord 53 millions.

continent, et parmi eux les travaux sur les migrations entre l’Afrique du Nord et le continent européen ont amplement prédominé durant toute la seconde moitié du XX^e siècle. Mais depuis quelques années, d’autres mouvements migratoires font également l’objet d’un intérêt scientifique accru : il s’agit des migrations transsahariennes.

Les migrations transsahariennes, fait social et objet scientifique

Dès le début des années 1990, divers facteurs économiques et politiques entraînent une augmentation et une diversification inédite des flux migratoires transsahariens. Des migrants originaires de toute une partie de l’Afrique subsaharienne se rendent dès lors, par voie terrestre, en Afrique du Nord et en Europe, mais ce n’est qu’à la fin de la décennie que l’on commence à s’y intéresser réellement. Journalistes et hommes politiques européens s’en préoccupent tout d’abord à travers les arrivées de nouveaux migrants clandestins africains sur les côtes méditerranéennes de l’Europe, tandis que les premières publications scientifiques les aborderont par leur partie interne au Sahara (Grégoire, 1999; Pliez, 2000b). Puis très rapidement, les migrations transsahariennes au sein desquelles se mêlent des flux Sud-Sud et Sud-Nord focaliseront les attentions, comme l’illustre, au niveau scientifique, la parution en 2000 d’un numéro de la revue *Autrepart* intitulé « *Afrique noire et monde arabe : continuités et ruptures* » (Grégoire, Schmitz, 2000), qui n’y consacre que quelques lignes en introduction mais aucun article, alors qu’un numéro de cette même revue y sera entièrement consacré cinq ans plus tard, et sera alors intitulé « *Migrations entre les deux rives du Sahara* » (Bredeloup, Pliez, 2005b). De nombreux colloques et publications sont aujourd’hui consacrés à ces flux migratoires depuis l’Afrique subsaharienne vers le Maghreb et l’Europe, dont l’importance dans le débat politique euro-méditerranéen et africain s’est également accrue, et dont la presse des deux continents se fait régulièrement l’écho, notamment au rythme des décès dans le Sahara, en Méditerranée ou au large des îles Canaries. Pour autant, notre connaissance de ces mouvements migratoires et de leurs implications demeure très fragmentaire, incomplète, pour deux raisons principales. Tout d’abord, le caractère bien souvent clandestin de ces migrations, leur complexité et leur évolution rapide n’en facilitent pas l’étude et rendent rapidement obsolètes les données dont nous disposons. Ensuite, la concentration de la majorité des

travaux sur les cas des pays d'Afrique du Nord⁵, aux contextes si différents des États du Sud du Sahara, ne permet d'obtenir qu'une vue partielle de ces mouvements migratoires, ce qui limite d'autant la compréhension que nous pouvons en avoir.

Le clivage entre Afrique subsaharienne et monde arabo-berbère, hérité de la géographie coloniale qui voyait dans le Sahara une frontière presque hermétique entre deux « aires culturelles », n'a plus cours dans le discours des sciences humaines et sociales. La notion même « d'aire culturelle » est à juste titre remise en cause⁶, et pour ce qui concerne plus spécifiquement la partie de l'Afrique qui nous concerne, il a été montré que les relations transsahariennes transcendent de longue date les limites des espaces du Maghreb et du Sahel, invitant à appréhender le Sahara davantage comme continuum liant ces deux espaces (Blin, 1990; Grégoire, 1999; Marfaing, Wippel, 2004). Cependant, si les écrits scientifiques ne proposent plus cette vision des choses et prônent généralement un décloisonnement des aires (et des disciplines), en revanche le clivage demeure davantage dans la pratique des chercheurs. Les « africanistes » s'occupent de l'Afrique au sud du Sahara et les « orientalistes » ou « maghrébisants » de l'Afrique du Nord, et rares sont ceux qui franchissent « *l'invisible frontière* »⁷, qui n'est d'ailleurs pas toujours simple à franchir physiquement. Au final, la partie méridionale du Sahara se trouve bien souvent rejetée à la marge des projets de recherche, si ce n'est par les anthropologues des sociétés nomades et les naturalistes. Par exemple au Niger, en dehors du « pays touareg », la partie saharienne du territoire national est très peu étudiée ; il est à ce propos frappant de voir qu'aucune étude en sciences humaines et sociales n'a été publiée sur la ville minière d'Arlit, et que les derniers travaux sur le Kawar datent de plus de vingt ans (Le Cœur, 1985; Retaillé, 1986a, 1986b). Qu'en est-il aujourd'hui de ces régions sahariennes du Niger, traversées par les deux

⁵ Voir notamment (Cassarino, Fargues, 2006; Fargues, 2005b; Nyberg-Sorensen, 2006a; Perrin, 2005) pour le Maghreb en général, puis plus spécifiquement pour le Maroc (Alioua, 2005; Barros, Et, 2002; Collyer, 2006; Escoffier, 2004, 2006; Lahlou, 2004; Pian, 2005), pour l'Algérie (Fontaine, 2005; Minvielle, 2006; Spiga, 2002, 2005), pour la Tunisie (Boubakri, Mazzella, 2005), pour la Libye (Bredeloup, Zongo, 2005; Hamood, 2006; Pliez, 2000b, 2002b, 2004a), et enfin pour l'Égypte (Howaida, 2006).

⁶ Et l'on pourrait presque s'étonner que certains fondent encore leurs analyses sur ce type de « découpage » du monde, si l'on ne savait à quel point ce type de discours « scientifique », dont l'un des chantres est le politologue américain Samuel Huntington, peut être instrumentalisé et servir des intérêts politiques.

⁷ Lors de la 1^{ère} Rencontre du Réseau des Études africaines en France, qui s'est tenu les 29, 30 novembre et 1^{er} décembre 2006 à Paris, une table ronde intitulée « *Études africaines et frontières invisibles* » posait ainsi la question de la séparation scientifique entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord : « *Il y a donc lieu de s'interroger sur ces invisibles frontières scientifiques, se demander dans quelle mesure elles orientent ou obèrent nos études [...]. Où se situent les études qui concernent la frontière elle-même, c'est-à-dire, en gros, le Sahara ? Leurs tenants sont-ils des maghrébisants ou des africanistes ?* » (cf. www.etudes-africaines.cnrs.fr/ateliers.php).

principaux axes migratoires transsahariens, à savoir l'axe Agadez-Tamanghasset et l'axe Agadez-Sebha (carte 1) ? Jusqu'à présent, peu de recherches ont porté sur ces axes (Bensaad, 2002a; Brachet, 2005a, 2005b; Grégoire, 2004a) alors que les plus importants flux migratoires transsahariens par voie terrestre s'y concentrent depuis la fermeture de la frontière entre la Libye et le Soudan en 2003 (Drozd, Pliez, 2005) et le contournement de plus en plus fréquent du Sahara occidental par l'Atlantique (Ba, Choplin, 2005)⁸. Plus généralement, très rares sont les travaux consacrés à ces phénomènes migratoires dans des espaces uniquement de transit, et à notre connaissance aucun travail d'ampleur – ouvrage ou thèse – n'a jusqu'à ce jour été consacré aux migrations transsahariennes dans la partie méridionale du Sahara.

Nous postulons que la compréhension des migrations transsahariennes ne peut faire l'économie de recherches centrées sur la partie méridionale du Sahara, d'une connaissance de ce qui se joue dans ces régions de transit, et parallèlement que le Sahara nigérien ne peut se comprendre sans porter une attention particulière aux phénomènes migratoires qui s'y réalisent.

Dans quelle mesure le transit, qui est à la fois intention et moment de la mobilité en des espaces particuliers, participe-t-il de la transformation des lieux et des individus de manière originale ? Il s'agit de réhabiliter le « voyage » et ses enjeux, là où la migration fut longtemps réduite par les études migratoires aux temps et aux lieux du « départ » et de « l'arrivée » des individus. Qu'est-ce qu'être migrant et étranger aujourd'hui au Sahara ?⁹ Quelle peut être la

⁸ Les flux migratoires transsahariens via la Mauritanie ont fortement diminué au profit de flux allant directement d'Afrique subsaharienne en Europe, *i.e.* de la côte Atlantique de Mauritanie, du Sénégal, de Gambie voire de Guinée, aux îles espagnoles des Canaries.

⁹ Sur cette thématique, voir notamment (Coquery-Vidrovitch, Goerg, Mande, Rajaonah, 2003a). Rappelons que la « notion » de migrant (émigrant, immigrant) est fondé sur un critère géographique (déplacement dans l'espace), tandis que celui d'étranger est fondé sur un critère juridique (est étranger celui qui ne possède pas la nationalité du pays où il se trouve).

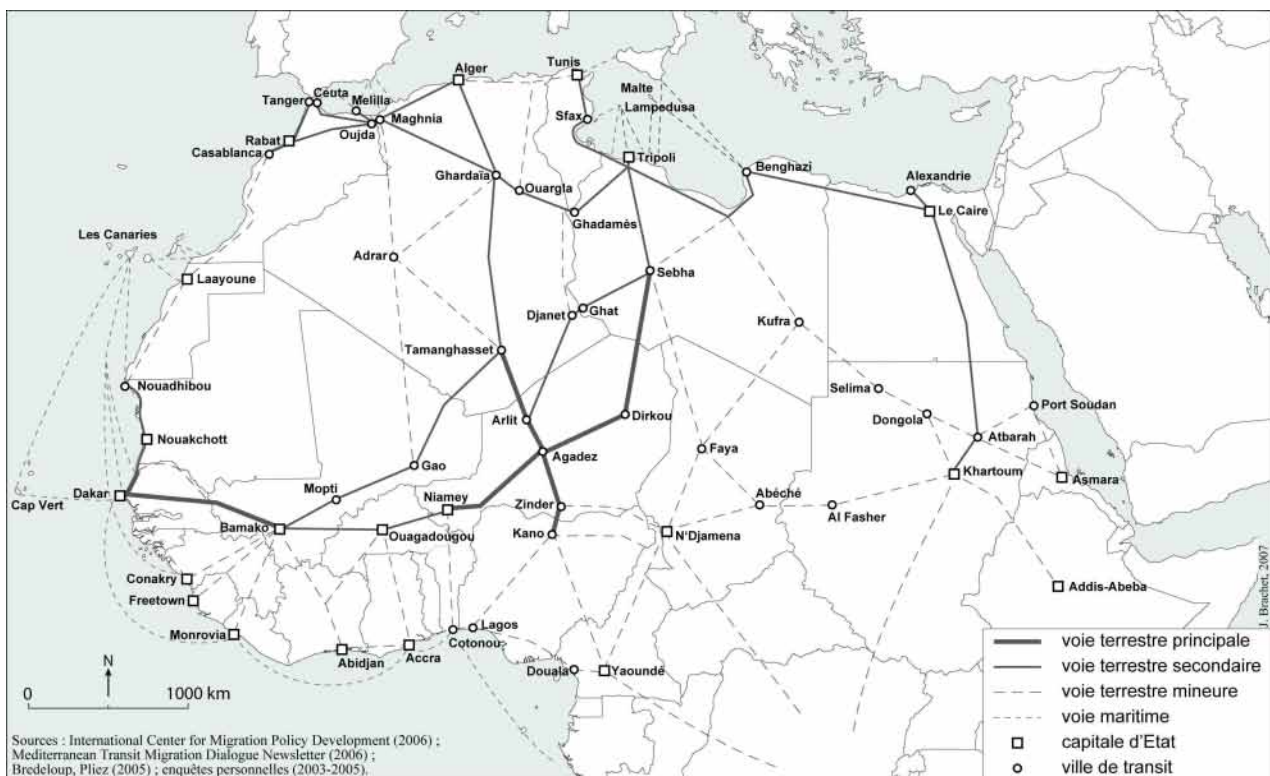
Les critères qui permettent de définir les migrants internationaux peuvent varier d'un pays à l'autre, d'une institution à l'autre, principalement concernant la durée de présence en un pays donné qui permet de parler de « résidence habituelle » de la personne, et qui fait ainsi passer le déplacement de la catégorie de simple voyage à l'étranger à celle de migration internationale. Le changement de résidence habituelle, avec franchissement d'une frontière internationale, différencie la migration internationale de la migration interne qui s'effectue à l'intérieur des frontières d'un État, et l'on distingue parfois les migrants de courte durée (3 à 12 mois pour des raisons autres que les loisirs, les vacances, les visites de famille ou d'amis, les affaires et les pèlerinages) et ceux de longue durée (plus de 12 mois).

Les Nations Unies considèrent comme migrant international « toute personne qui change de pays de résidence habituelle », sans préciser de durée (Division de la statistique, Département des affaires économiques et sociales du FNUAP : <http://unstats.un.org>). Pour notre part, nous privilégierons l'intention sur l'état de fait, *i.e.* nous désignerons par le terme de « migrants en transit » et plus simplement, pour ne pas alourdir le texte, par celui de « migrants », des personnes qui sont en cours de voyage et n'ont donc pas encore changé de résidence habituelle *stricto sensu*, mais qui ont l'intention de le faire.

spécificité de l'inscription socio-spatiale des flux migratoires dans ce désert, dans des régions de traditions nomades ? Comment se redéfinissent les projets et les identités des individus mobiles dans-pendant le transit, lui conférant un rôle spécifique au sein du processus migratoire ?

L'objectif du présent travail est de comprendre le fait migratoire dans le Nord du Niger dans sa globalité, c'est-à-dire tant du point de vue de son organisation propre, des logiques et des structures qui le sous-tendent, que de son incidence sur les sociétés et les espaces traversés. Il s'agit de considérer des phénomènes tels que l'intensification des circulations entre les deux rives du Sahara, le durcissement des politiques migratoires des États maghrébins (et européens), les dysfonctionnements de l'État au Niger et l'évolution du rapport à l'étranger dans cette région de l'Afrique, dans leurs manifestations locales. Ce travail entend également participer au renouvellement des paradigmes et des catégories classiquement utilisées dans l'étude des migrations internationales, et qui n'apparaissent pas toujours adaptés à l'étude des nouvelles formes de mobilités à l'œuvre dans diverses régions du monde, dont le Sahara.

Carte 1. Itinéraires des migrations internationales entre les deux rives du Sahara



Le Sahara nigérien, espace de la mobilité en constante mutation

Une des entrées les plus fécondes sur le Sahara est sans nul doute celle de la mobilité, de la circulation, comme le suggèrent les différentes contributions de l'ouvrage intitulé « *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation* », dirigé par Laurence Marfaing et Steffen Wippel (2004). Historiquement, la circulation des hommes, des bêtes et des marchandises est au cœur de l'organisation des économies et des sociétés sahariennes, notamment à travers ses deux principaux pivots que sont le pastoralisme nomade d'une part, et le négoce caravanier de l'autre, cette dernière activité témoignant de l'impossibilité de vivre au désert uniquement des produits du désert, et cela tant pour les oasiens que pour les nomades (Boilley, 1999; Bourgeot, 1995; Retailé, 1986c, 1993b). Le dynamisme des lieux de production que sont les oasis et les caravansérails dépend ainsi étroitement de l'activité des systèmes de relations, de circulations locales, régionales ou à longue distance, auxquels ils appartiennent et dont ils constituent des relais (Bisson, 1989, 2003). Outre les circulations au départ ou à destination du Sahara, les échanges qui le traversent mettent de longue date en relation le monde arabo-berbère avec le « *Sahel* » (littéralement « rivage » en arabe) et le « *Sûdan* », le pays des Noirs¹⁰.

Les échanges transsahariens furent affectés un temps par la colonisation, avant de se restructurer progressivement dès le milieu du XX^e siècle sous l'impulsion de grands commerçants et d'hommes d'affaires, essentiellement arabes mais aussi noirs africains. Implantés dans de nombreuses villes d'Afrique de l'Ouest (dont Niamey, Kano, Zinder ou Agadez), d'Afrique du Nord (Tamanghasset, Sebha, Ghardaïa, Oran, Alger, Tunis, Tripoli) et d'Europe, ils animent aujourd'hui plusieurs grands axes de commerce assurant la tenue des échanges à travers le Sahara. De nombreux groupes sociaux appartenant à plusieurs groupes ethniques ont ainsi repris position dans ces mouvements commerciaux, selon leurs aptitudes à faire face aux évolutions des conditions modernes d'exercice du négoce. Les animateurs des nouveaux réseaux marchands, à travers leurs relations aux autorités politiques et administratives, par leurs stratégies commerciales, et par l'existence de solidarités religieuses ou familiales, ont mis en place des structures sociales garantissant une bonne circulation des

¹⁰ Voir notamment (Baier, 1996; Blin, 1990; Bourgeot, 1978; CIRSS, 1986; Devisse, 1972; Johnson, 1976; Marfaing, Wippel, 2004; Moseley, 1992).

marchandises sur de longues distances, entre différents pôles urbains des États du Sahara central (Grégoire, 1999; Grégoire, Labazée, 1993; Guitart, 1989).

Depuis le début des années 1990, le Sahara est également le théâtre d'importantes circulations migratoires dont on connaît mal la relation aux circulations commerciales. Néanmoins la réactivation de certaines places marchandes et de quelques anciennes routes caravanières, ainsi que le rôle toujours important joué par les populations de tradition nomade dans les activités de convoi, ont favorisé la comparaison des camions et des migrants d'aujourd'hui avec les caravanes et les esclaves d'autrefois. Mais il faut distinguer la profondeur historique des faits contemporains, nécessaire à leur compréhension, et les analogies historiques qui ont tendance à biaiser le regard et sont bien souvent la marque des difficultés à comprendre le temps présent. L'idée d'une continuité historique avec l'époque précoloniale, séduisante de prime abord, ne semble pas pouvoir dépasser un niveau de représentation très large (Pliez, 2006b).

Nous émettons l'hypothèse que les migrations constituent aujourd'hui le principal facteur structurant, de dynamisme et de transformation des régions sahariennes au Niger. Loin de réactiver le fonctionnement d'un Sahara d'antan, d'une terre des nomades anhistorique, nous pensons que les circulations migratoires contemporaines tendent au contraire à redéfinir une nouvelle géographie saharienne, en intégrant de nouveaux lieux et de nouveaux acteurs, en redéfinissant leurs fonctions et leurs relations selon de nouvelles logiques.

Un questionnement entre géographie saharienne et géographie des migrations

La République du Niger, dont le vaste territoire (1 267 000 km²) est enclavé en zone sahélo-saharienne, est considérée comme l'un des États plus pauvres de la planète¹¹. Sa population de près de 14 millions d'habitants (ONU, 2006) augmente rapidement (taux d'accroissement naturel de l'ordre de 3,3 %) et est très inégalement répartie sur le territoire national. Moins de 3 % de la population vivent dans la région d'Agadez, qui représente pourtant plus de la moitié de la superficie du pays (Ministère de l'Économie et des Finances,

¹¹ En 2005 et 2006, le Niger retrouvait une position peu enviable qu'il n'avait quittée que quelques années auparavant, celle de dernier pays du classement du PNUD effectué selon l'indice synthétique de développement humain.

2004). Le faible peuplement, en densité (0,5 hab./km²) et en valeur absolue (360 000 habitants), participe sans doute de la visibilité du fait migratoire dans cette région saharienne où se rejoignent les flux en provenance du sud. Non pas que les migrants soient extrêmement nombreux, ni même partout présents, mais ils dénotent dans le paysage de cette partie du pays. Si les touristes et les experts internationaux du développement à la descente de l'avion ne les différencieront peut-être pas du reste du « décor » au cours de leurs brefs séjours, un œil attentif n'aura aucune difficulté à les apercevoir. Dans les gares routières et les *télécentres*, dans les taxis-brousse, lors des contrôles aux frontières et à l'entrée des villes, ou avec plus d'évidence encore au cœur du désert, dans les oasis ou perchés sur d'énormes camions.

Néanmoins, ces migrants « visibles » qui seront au cœur de notre travail ne sont pas les seuls à migrer aujourd'hui à travers le Sahara. Les Nigériens représentent une part importante des contingents de migrants qui se rendent au Maghreb. Leur visibilité est moindre, au Niger naturellement, mais également au Maghreb pour une partie d'entre eux, Touaregs, Toubous et Arabes, qui retrouvent de l'autre côté des frontières nationales des communautés culturelles au sein desquelles ils peuvent « se fondre » aisément. Ces migrations intra-sahariennes, déjà anciennes, et plus généralement les migrations de Nigériens – qui, rappelons-le, ne sont pas en situation de migration internationale tant qu'ils n'ont pas quitté le Niger –, ne peuvent faire l'objet d'un questionnement entièrement identique à celui qui porte sur les migrations, plus récentes, qui mènent des migrants d'Afrique occidentale et centrale jusqu'au Maghreb, voire en Europe. Tout en distinguant les pratiques migratoires des Nigériens et des étrangers au Niger, il nous faudra étudier la manière dont elles s'articulent les unes aux autres.

La diversité des migrants, de leurs origines géographiques, mais aussi de leurs âges, de leurs niveaux d'études, de leurs classes sociales, et la présence notable de femmes, nous invitent à considérer avec attention leurs motivations, ce qui les a mené « sur la route » du Maghreb et de l'Europe. Comprendre ce que c'est qu'être migrant, c'est aussi comprendre ce qui fait qu'on le devient. Pour autant, on ne connaît que bien peu de choses sur ces migrants « subsahariens » dont on parle si aisément. On les dit fréquemment chassés par la pauvreté ou les conflits, mais que sait-on réellement de ces individus que l'on désigne de manière homogénéisante sous cette terminologie floue, par ce néologisme vague de « subsaharien » basé sur un découpage de l'Afrique déjà critiqué et que leurs pratiques mêmes remettent une fois de plus en cause.

Le Sahara n'a jamais empêché la circulation des hommes, mais sa traversée requiert néanmoins certains moyens, certaines connaissances et certains savoir-faire que les migrants ne possèdent que rarement au début de leur « aventure » migratoire. Comment les acquièrent-ils en cours de voyage, et, parallèlement, sur quels types de structures préexistantes à leur passage peuvent-ils s'appuyer pour circuler ? Dans quelle mesure participent-ils du développement de réseaux qui facilitent la circulation de ville à ville à travers le désert, et leur insertion dans ces villes ? Quelle est l'incidence de la nationalité des « migrants subsahariens » sur leur mobilité au Sahara ? La catégorie des « Subsahariens » n'a *a priori* aucun fondement sociologique et tend à effacer les spécificités des « sous-catégories » qui la constituent autant que la singularité des individus qui nous intéressent ici. Tout en employant cette terminologie pour des raisons pratiques et en ayant conscience des biais qu'elle peut induire sur le regard que l'on porte sur les migrants concernés, il s'agira de voir si les situations cosmopolites engendrées par ces mouvements migratoires participent de l'émergence d'un sentiment d'appartenance commune des migrants originaires du sud du Sahara pris dans le processus de la migration transsaharienne.

Le Sahara est un espace traversé mais également « travaillé » par les flux migratoires. Le lien entre urbanisation et migration a déjà été étudié pour quelques villes sahariennes, notamment en Algérie, en Libye, et en Mauritanie (Bredeloup, Pliez, 2005b; Pliez, 2003). Au Niger, les migrants sont également amenés à séjourner dans différentes villes, plus ou moins longtemps selon les cas, avant de pouvoir poursuivre leur route vers le nord. Ces villes subissent l'influence de leur présence, de leur passage, tant au niveau du développement urbain et de la répartition des activités économiques que de leur urbanité, de ce qu'elles secrètent et permettent comme pratiques sociales, comme relations entre les individus et entre individus et espace (Berque, 1993; Lévy, 1994). Sans entrer dans le débat autour de l'éventuelle spécificité des villes sahariennes (y a-t-il des villes sahariennes ou des villes dans le Sahara ?), il s'agira ici d'interroger la spécificité de l'influence des migrations sur des villes qui ne sont « que » des villes de transit, et non pas de transit et de destination comme peuvent l'être Nouadhibou, Tamanghasset ou Sebha. Si l'on parle souvent d'Agadez en tant que ville touristique, « porte du désert » pour Occidentaux, qu'en est-il de l'importance et de l'influence *sur* la ville de sa fonction de « porte du Maghreb » pour migrants subsahariens ? En Algérie et plus encore en Libye, l'urbanisation d'État a entraîné depuis plusieurs décennies déjà une multiplication des agglomérations jusque dans les régions méridionales de ces deux pays. Les dynamiques d'urbanisation du Sahara nigérien sont-elles comparables, les formes

urbaines produites sur ces itinéraires sont-elles de même nature ? Comment les villes influent-elles sur les relations sociales qui s'y tissent, et en retour comment les groupes sociaux transforment-ils les villes et les identités urbaines ? Comment se « fabriquent » les lieux de halte et de transit ? Pourquoi certaines villes sont-elles intégrées au maillage urbain saharien et reliées entre elles par les circulations migratoires, tandis que d'autres sont évitées ? Qu'est-ce qui fait d'une ville un carrefour ?

Au cœur de la migration se trouve la question du transport. Sans moyen de transport, il n'est de déplacement possible sur de longues distances. Au Sahara, les transports en commun de personnes sont quasi inexistantes en dehors de ceux spécifiquement destinés aux migrants, dont on ne sait d'ailleurs si dans un premier temps ils se sont développés en raison de la demande des migrants, ou si c'est l'offre de transport qui a permis l'émergence de ces mouvements migratoires. Toujours est-il qu'une fois mis en relation, développement du transport et développement des flux migratoires sont deux processus qui s'alimentent mutuellement. C'est ainsi que des « routes » migratoires sont apparues entre les deux rives du Sahara, là où le transport était le plus aisément possible, bien que les vitesses moyennes des véhicules sur ces axes de circulation n'excèdent que rarement une vingtaine de kilomètres par heure (le bitumage de nombreuses voies dans le Sahara maghrébin contraste avec la situation de la partie méridionale du désert où les pistes ne sont généralement que de simples traces de véhicules dans le sable). Mais lorsque le transport est fréquent, voire régulier, il est également soumis à davantage de contrôles, de contraintes, de taxes. L'entrée par le transport, par l'analyse des réseaux de transports et des rôles que jouent les différents acteurs privés et publics qui y prennent part, permet d'accéder à certaines des dimensions économiques et politiques de la migration dans les régions de transit. Plus que l'hébergement ou tout autre secteur d'activité, le secteur du transport est dynamisé par les flux migratoires et permet d'en saisir l'importance dans l'économie régionale. Quels acteurs interviennent dans les activités de transport, quelles relations entretiennent-ils et sous quelles formes en tirent-ils profit ? Comment les réseaux de transport permettent-ils aux migrants de franchir des frontières contre la volonté affirmée des pouvoirs politiques ? Dans les « *lieux de transport, [qui] sont un des territoires privilégiés de l'action publique mais aussi un révélateur de ses dysfonctionnements et dérives* » (Lombard, Steck, 2004b : 5), les accords et les conflits autour des activités de transport rendent lisibles les stratégies des acteurs privés et publics, et laissent percevoir les variations de leurs relations à la légalité. En portant une attention particulière aux pratiques des agents de l'État, à leur implication dans le fonctionnement des réseaux de

transport marchands et de personnes concurremment ou en dehors de leur fonction officielle de garants du respect des législations, c'est bien de l'évolution de l'État au Niger dont il sera question.

Étudier les migrations internationales renvoie inévitablement à la question de l'État, à la manière dont les États se positionnent face à la circulation des personnes, à la fois officiellement à travers les politiques migratoires, et effectivement à travers leur mise en application. Ce double aspect de l'immixtion de l'État dans les phénomènes migratoires influe, de manière différenciée selon les cas, sur les modes d'organisation des acteurs et éclaire en cela certaines pratiques migratoires.

Les migrations internationales concernent par définition plusieurs États et représentent de ce fait un enjeu important des relations internationales. C'est pourquoi les politiques migratoires relèvent aujourd'hui autant si ce n'est davantage de négociations diplomatiques que de décisions politiques nationales. Ainsi, les États-nations et les regroupements interétatiques se voient de plus en plus fréquemment assignés le devoir de contrôler, outre les flux entrant sur leur territoire, ceux qui en sortent, que ceux-ci soient composés de nationaux ou d'étrangers en transit¹². En parallèle, l'application de ces politiques migratoires dépend du contrôle de l'État sur ses agents, et de ses volontés réelles de respecter des engagements officiels qui ne sont pas toujours pris librement ou sans contraintes. Au Niger, il n'existe pas de politique migratoire à proprement parler, en dehors d'accords de libre circulation passés dans le cadre de regroupements interétatiques. Dans quelle mesure ces accords sont-ils respectés et influencent-ils les choix des migrants ? En quoi les modalités de circulation des migrants des différentes nationalités concernées diffèrent-elles de celles des autres migrants ? Dans plusieurs secteurs dont celui du contrôle des circulations humaines et marchandes, l'État semble parfois laisser agir ses agents sans exercer de réel contrôle sur leurs pratiques, même lorsque celles-ci sont notoirement illégales. Assiste-t-on à un brouillage de la démarcation entre le légal et l'illégal au sein même de l'appareil d'État (Botte, 2004; Hibou, 1998), et qu'est-ce que cela peut révéler de l'évolution générale de l'État au Niger ? Qu'en est-il en

¹² Et l'on voit poindre depuis quelques années dans les médias et les discours politiques (parfois également dans les écrits scientifiques), l'expression « émigration illégale » qui reflète la violence des logiques de contrôle, au mépris de la déclaration universelle des droits de l'homme qui stipule dans son article 13.2 que « *toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien* ».

Algérie et en Libye, où l'on considère généralement que l'État est plus « efficace » et dispose de plus de moyens qu'au Sahel ?¹³

Enfin, les migrations transsahariennes et les transports marchands transforment l'organisation territoriale du Sahara central, et invitent à reconsidérer ce que peuvent être les territoires produits par la mobilité. En ces terres sahariennes, la comparaison entre la territorialité nomade (Bourgeot, 1995, 2004; Retailé, 1989) et la territorialité des migrants, entre l'organisation de l'espace nomade et l'organisation de l'espace migratoire, est attrayante. L'espace vécu et perçu par les Touaregs nomades est structuré, à différentes échelles, par plusieurs catégories de lieux, points clés de l'organisation territoriale traditionnelle (les oasis – palmeraies, villages –, les villes – comme pôles de commerce et d'échange –, les pâturages et les points d'eau). Les villes traversées par les flux migratoires sont-elles les points d'ancrage de territoires en réseaux, les points structurants de l'espace migratoire saharien ? Quelle intensité de circulation permet de parler de territoires de la migration, ou comment placer des limites à ces territoires, et quels types de limites ? Comment s'articulent les territoires des migrants à ceux des commerçants, des autochtones sédentaires, et des États ?

Le Sahara nigérien, que l'on pourrait considérer comme « marge d'un pays à la marge du monde » si l'on s'en tenait à la vision des organismes onusiens¹⁴, se révèle pris dans le mouvement de mobilités locales, régionales et intercontinentales, dans le mouvement d'une certaine mondialisation des flux de personnes et de marchandises (Bensaad, 2005b). À ce titre, et à l'instar de régions du monde toujours plus nombreuses, serait-il devenu un espace

¹³ « *La Jamahiriyya* (« États des masses ») se définit par l'abolition de tout gouvernement central et la remise du pouvoir aux unités de base au sein desquelles est regroupée la population. Parler d'État en Libye revient donc à employer une commodité de langage plus qu'une réalité clairement définie » (Pliez, 2004b : 15).

¹⁴ La notion de marge spatiale nécessiterait d'être longuement définie tant les réalités qu'elle est à même de recouvrir sont diverses. Nous utilisons ici l'expression « marge de la marge » de manière imagée, à partir de la hiérarchisation du monde que propose chaque année le PNUD en classant les pays selon son indicateur de développement humain (qui croise des données concernant l'espérance de vie, l'instruction et le revenu réel corrigé). D'après le classement effectué en 2005 (concernant 177 pays), l'Afrique se trouve à la « marge » du monde (35 pays africains sur les 37 derniers du classement), le Sahel à la « marge » de l'Afrique (les 4 États sahéliens enclavés se trouvent parmi les 5 derniers pays du classement), le Niger à la « marge » du Sahel (en tant que dernier pays du classement), et le Nord Niger peut être considéré comme « marge » du pays si l'on estime que ses « centres » politique et économique se trouvent dans sa partie méridionale (vallée du fleuve et pays haoussa).

cosmopolite ? Dans quelle mesure peut-on en parler comme d'un « désert cosmopolite » et qu'entendre au-delà de l'oxymore ?¹⁵

Le cosmopolitisme peut s'entendre comme étant le fait pour des individus d'origines différentes de vivre ensemble sans hiérarchie d'aucun type, de dépasser l'ordre des identités exclusives, bien souvent ethniques ou nationales, tout en respectant les particularismes des uns et des autres, ce qui en fait pour certains un idéal d'articulation de l'universel et du particulier (Derrida, 1997). Le cosmopolitisme « théorique » relève en effet de l'idéal politique, prône un modèle *utopique* de coexistence pacifique et anti-nationaliste, et n'est donc pas de l'ordre des réalités observables, ni au Sahara ni ailleurs. Au sein des sciences humaines et sociales, le terme est fréquemment employé depuis quelques temps dans le cadre de travaux sur les nouvelles formes de circulations marchandes et de migrations économiques, notamment dans le bassin méditerranéen (Peraldi, 2002; Schmoll, 2004; Tarrius, 2000, 2002b). Ses usages et ses acceptions n'en demeurent pas moins multiples selon les auteurs et les disciplines (Beck, 2006; Gastaut, 2002; Hily, Rinaudo, 2003). Aussi, dans une perspective d'analyse empirique, nous optons pour une acceptation pratique et efficiente du terme en considérant le cosmopolitisme comme une situation résultant de mobilités individuelles ou collectives, entraînant la co-présence sur un même territoire de personnes d'origines culturelles et sociales diverses. Les interactions ainsi rendues possibles – mais non nécessaires – contribuent à la transformation des identités des individus et des groupes, et modifient la nature des « frontières » entre nationalités, entre groupes sociaux ou ethniques, en les rendant perpétuellement renégociables.

La notion de cosmopolitisme – dont l'aptitude à rendre compte des réalités sahariennes sera à rediscuter, à préciser à l'aune des situations concrètes observées – invite à considérer quelque chose de l'ordre de l'ouverture au monde (Vertovec, Cohen, 2003) des acteurs des mobilités au Sahara, en attirant notre attention sur la nature des relations qu'entretiennent les individus, mobiles et immobiles, qui sont amenés à se rencontrer sur les itinéraires transsahariens.

Il s'agit de s'interroger sur la manière dont les identités des migrants se (re)construisent (en « identités cosmopolites » ? (Tarrius, 2000)) en cours de route, au cours du parcours migratoire, et parallèlement sur la place qui est octroyée par les pouvoirs locaux et l'ensemble des acteurs autochtones aux étrangers de passage dans les espaces sahariens. Quels éléments

¹⁵ Les principaux dictionnaires de langue française définissent le désert comme étant un « lieu inhabité ou peu fréquenté », et cosmopolite comme un adjectif signifiant « habité, fréquenté par des citoyens de tous les pays ».

influencent les constructions identitaires des migrants pris dans le processus migratoire ? Quels sont les nouveaux sentiments d'appartenance, les nouvelles communautés qui en résultent ? Quelle est la nature des relations, volontaires ou contraintes, qu'entretiennent les différents groupes d'acteurs du système migratoire, et comment ces relations évoluent-elles au fur et à mesure des parcours ? De quelle manière la place offerte ou davantage concédée à l'« autre », à l'Étranger au sens de Simmel (1990), est-elle occupée, aménagée par l'ensemble des migrants sur la base de leurs différences culturelles et de ce qui les unit de manière contingente ?

Outre l'intérêt du pouvoir évocateur de l'expression « désert cosmopolite », il s'agira de saisir dans quelle mesure les situations à l'œuvre dans le Sahara nigérien s'apparentent à des formes de cosmopolitismes, relatives à certains types de pratiques sociales et spatiales. À partir d'observations empiriques, en évitant les écueils du misérabilisme autant que de la survalorisation des capacités et des pratiques des migrants ou de leur criminalisation, nous pourrions alors éclairer l'organisation et le fonctionnement des espaces de transit ainsi que le rôle de ces espaces au sein des processus migratoires transsahariens.

Finalement, il apparaît qu'une géographie du Sahara nigérien contemporain doit nécessairement traiter de la question migratoire, de la même manière qu'une géographie des migrations transsahariennes ne peut négliger l'étude des espaces de transit du Sahara méridional. Ces deux géographies, en s'éclairant l'une l'autre, en se faisant écho tout en proposant différents angles d'approche des mêmes objets, permettront de saisir au mieux les espaces et les phénomènes migratoires que nous nous sommes proposé d'étudier.

Itinéraire scientifique dans un désert cosmopolite

« *Un itinéraire scientifique est-il une trajectoire, un parcours ou une errance ?* » s'interroge Philippe Gervais-Lambony (Gervais-Lambony, 2003b : 7). Tout dépend des moments serais-je tenté de répondre en regardant rétrospectivement l'itinéraire qui m'a permis d'aboutir à la présente thèse.

Force est de reconnaître qu'en me lançant dans la préparation de cette thèse, je n'avais pas pour optique d'inscrire mes travaux dans une vaste dynamique de recherche qui concernerait les phénomènes migratoires au Sahara et au-delà, ni même de travailler spécifiquement sur les migrations. J'ai entrepris de réaliser ces recherches doctorales en

croisant deux envies : celle de vivre un temps au Sahara, et celle d'étudier les phénomènes de mobilité, au premier rang desquels le nomadisme. Et ces envies venaient elles-mêmes d'expériences précédentes.

Au cours de l'été 1999, un projet de recueil de contes et de traditions orales dans les monts de l'Atakora, au Nord-Ouest du Bénin, s'est soldé par un rapide aller-retour jusqu'au « bout de la route » indiqué sur la carte Michelin « *Afrique du Nord et de l'Ouest* » : Arlit. Quelques jours passés dans la région d'Agadez, dans les montagnes de l'Aïr et aux abords du Ténéré, ont suffi à me donner l'envie d'y revenir. C'est ce que je faisais un an et demi plus tard dans le cadre de ma maîtrise de géographie (2000-2001). Ayant obtenu une bourse régionale pour un projet de recherche sur les processus de sédentarisation et de retour au nomadisme de pasteurs touaregs, je pus partir six mois au Niger. Je me retrouvai ainsi à Eroug, campement de pasteurs Kel Tédélé dans le Nord du massif de l'Aïr, à près de deux jours de chameau¹⁶ de l'oasis d'Iferwan (carte 2). Six familles de pasteurs nomades s'étaient sédentarisées depuis la sécheresse de 1983-1985 au cours de laquelle ils avaient perdu la quasi totalité de leur cheptel, tandis que le reste du groupe continuait de nomadiser alentour. Ce premier terrain était donc un terrain de pastoraliste. Alors que mon maigre bagage bibliographique m'avait tout d'abord permis de faire entrer le réel dans des schémas connus, de donner des raisons aux choses, aux faits, aux gestes, l'apprentissage progressif des bases de la langue *tamasheq*, contrairement à ce que j'espérais, vint perturber ce peu de cohésion que j'avais cru trouver. Plus je passais de temps avec les gens, plus nous partagions de moments de vie et plus ils m'expliquaient avec patience ce que je souhaitais connaître, et plus je prenais conscience de mon incapacité à franchir la « distance » qui me séparait de mes hôtes.

Le principal enseignement « scientifique » que je tirai de cette expérience peut se résumer dans un constat simple, qui influença par la suite fortement mes travaux. Ce constat est celui de la relativité de la connaissance empirique, dont l'implication méthodologique est l'*impératif* du temps « long ». Cela ne signifie évidemment pas qu'aucune connaissance « juste » n'est possible dans les sciences humaines et sociales, mais que notre aptitude à « lisser » le réel et ses contradictions, à trouver un sens, une explication aux faits sociaux pour qu'ils ne soient plus « dérangeants » ou contradictoires, nous pousse parfois inconsciemment à accepter une compréhension des choses qui pourrait être améliorée par une plus grande

¹⁶ Il s'agissait de dromadaires, mais en Afrique francophone, le *camelus dromedarius* est couramment appelé chameau.

proximité avec l'objet étudié. En somme, la durée des « terrains » m'est apparue comme étant un facteur décisif de la qualité de la production scientifique. Je réalisai l'année suivante un mémoire de DEA sur le négoce caravanier des Touaregs Kel Aïr sans remettre un pied au Sahara (et adoptai pour cette raison une perspective historique).

Puis je commençai mes recherches doctorales, avec pour ambition initiale d'étudier toutes les formes contemporaines de mobilité au Sahara : le nomadisme, les migrations, le commerce et le tourisme, l'idée étant que le Sahara ne pouvait se comprendre qu'à travers l'étude de l'ensemble des circulations qui le structurent.

La première étape importante de ce travail de thèse a consisté en une longue et fastidieuse recherche de financement¹⁷. Après quelques mois, j'obtenais une bourse de mobilité internationale de l'Université Paris 1, et me rendais aussitôt au Niger durant 11 mois, de mars 2003 à janvier 2004. Après m'être procuré une autorisation de recherche du Ministère nigérien de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur, indispensable pour circuler aisément dans le Nord du pays, je sillonnai pendant près de trois mois la région d'Agadez tel un « *empiriste aveugle* », sans disposer d'outils ni de théorie me permettant de faire apparaître et d'appréhender les objets sur lesquels je souhaitais alors travailler. Glanant des informations de-ci de-là, testant quelques grilles d'entretien et les corrigeant au besoin, je n'avais finalement pas d'objectif précis autre que de prendre progressivement le rythme de la vie locale et de repérer les lieux où j'allais par la suite travailler : villes, villages, oasis, campements insérés dans les réseaux de circulation. Je circulais seul avec un petit sac, sans véhicule personnel. Mon quotidien était celui de mes hôtes, ce qui influençait tant ma perception que mes intérêts pour tel ou tel fait¹⁸. Dans bien des endroits, il m'est alors apparu

¹⁷ La question du financement est somme toute un grand problème au niveau de la recherche doctorale, et semble-t-il de plus en plus au niveau de la recherche publique française en générale. Rechercher un financement, sans lequel on ne peut se rendre longuement sur le terrain et réaliser un travail dans de bonnes conditions, représente une perte notoire de temps et d'énergie pour la raison principale que l'exercice ne consiste pas – uniquement – à monter un projet de recherche pertinent et à justifier de son intérêt scientifique. Trop fréquemment, il s'agit de faire correspondre au mieux le projet que l'on soumet à financement à ce que l'on suppose que le bailleur sera prêt à financer, en sachant qu'une fois sur le terrain il sera possible de disposer d'une marge de manœuvre par rapport au projet validé, plus ou moins grande selon les cas, et qu'après coup il sera toujours possible de justifier ou de masquer les écarts. Il importe en outre de considérer avec attention les orientations de la recherche qu'entraînent ces processus de financement, et l'évolution de la nature des liens entre le politique et le scientifique.

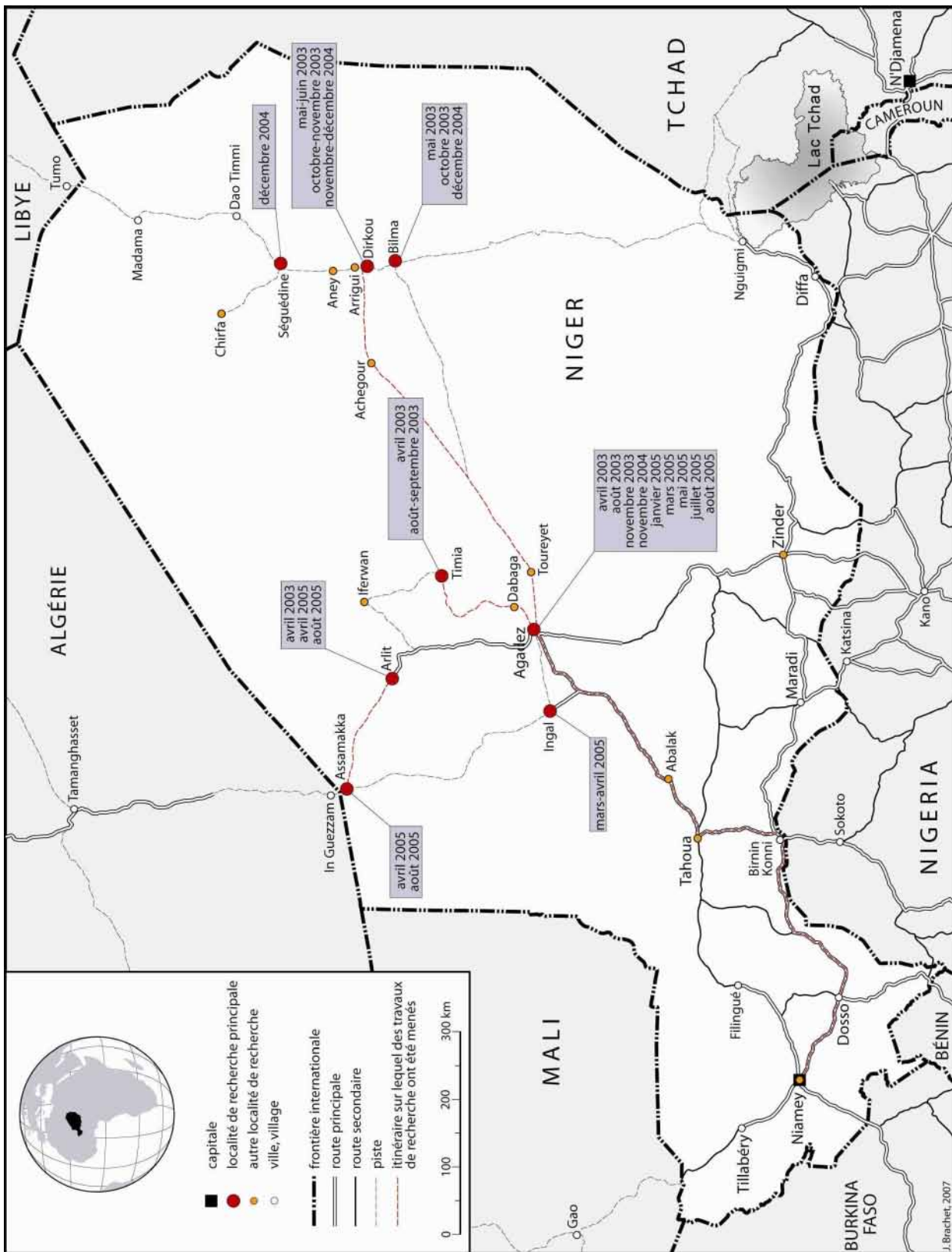
¹⁸ Comme le remarque très justement Gerd Spittler, « *year-long journey in Africa left their mark on the traveller and strongly influenced his perception. What direction this took, however, depended of the nature of the journey. [...] The way that the journey was organised played an essential role in making contact and in perception. The member of a small travel group or caravan perceived the environment differently from the member of an expedition* » (Spittler, 1996 : 250-251).

que les circulations les plus importantes, les plus significatives, les plus dynamiques actuellement, étaient les circulations migratoires.

Par plaisir, je commençais tout de même par travailler un temps dans le massif de l'Aïr, sur les réseaux de commerce « traditionnels » et « modernes » qui liaient les campements de nomades, les oasis et les villes d'Arlit et d'Agadez, sur l'organisation des coopératives agricoles et pastorales, et enfin sur le négoce caravanier, en saisissant l'opportunité de participer à une *taghlamt*, caravane allant de l'Aïr au Kawar. Expérience magnifique qui allait pourtant sonner le glas de mon approche du Sahara nigérien par les zones pastorales et le nomadisme. Au neuvième jour de cette caravane (sur un total de onze), alors que nous traversions lentement le Ténéré à raison d'une quinzaine d'heures quotidiennes de marche et de monte alternées, nous avons croisé cinq ou six énormes camions, surchargés de bagages et de passagers en provenance de Libye. Les plus jeunes des caravaniers ont alors longé leurs traces, s'éloignant un moment du reste de la caravane, afin de récupérer « *ce qui tombe des camions, car quand quelque chose tombe, les chauffeurs ne s'arrêtent pas* ». Puis ils m'ont expliqué que depuis l'époque de la rébellion, beaucoup de gens passaient par ici pour aller en Libye. « *Avant les caravanes elles allaient même à Dirkou, [...] mais maintenant à Dirkou tu ne peux pas y aller, y'a un très grand marché, on égorge même des chameaux, y'a tout* » (Ihalen, Ténéré, 2 octobre 2003). En arrivant au Kawar, après une semaine d'observation des échanges entre les oasiens et les caravaniers, je laissai ces derniers repartir sans moi et séjournai plusieurs semaines à Dirkou. Cela apparaissait évident, il me fallait réorienter mon travail et le recentrer sur les migrations transsahariennes. Je terminai ce premier séjour de terrain en ne travaillant plus que sur les migrations et les échanges commerciaux qui en étaient parfois le support.

L'empirisme à l'aveugle, comme démarche inductive possible, jamais exclusive, a cet intérêt majeur de laisser ouvert le champ des possibles, le champ des objets qui peuvent émerger, et, parmi ses inconvénients, celui de nécessiter beaucoup plus de temps qu'un travail entièrement organisé à l'avance. De retour en France, je repensai mon projet de thèse et me mis à jour d'une bibliographie jusque-là peu connue, celle des migrations internationales. Mes matériaux empiriques, une fois traités, s'avéraient conséquents mais insuffisamment recoupsés, incomplets. Je décidai donc de repartir quelques mois au Niger. Une nouvelle quête de financement se solda par l'obtention d'une bourse Lavoisier du Ministère des Affaires Étrangères et le soutien prolongé de l'UR 105 de l'Institut de Recherche pour le Développement. Je repartis dès octobre 2004 pour un an (11 mois au Niger, 1 mois en Algérie

Carte 2. Localisation des terrains et calendrier d'enquêtes



et au Maroc). Ce second séjour de terrain fut totalement différent du premier. Moins pris par les vagabondages, je restai « disponible », ouvert à l'imprévu tout en me consacrant à une quête plus ordonnée d'informations, rendue pertinente par mon premier terrain. C'est parce que j'avais pris le temps du « rien », des détours multiples et de l'opportunisme que je m'autorisai par la suite une certaine directivité, et que celle-ci allait être efficace.

C'est en fonction de ces opportunités, de ces envies et de diverses contraintes que se sont délimités mes différents terrains de recherche, dont les principaux sont indiqués sur la carte 2, ainsi que les périodes pendant lesquelles j'y ai séjourné.

Ces quelques propos montrent comment un cheminement scientifique, qui par le jeu de la reconstruction prend sens *a posteriori*, peut originairement se réaliser à tâtons, sans savoir où l'on va. D'où la nécessité d'objectiver ce cheminement, que le terrain aura en partie imposé, afin d'explorer simultanément l'expérience vécue et les conditions sociales de cette expérience, et par là d'en révéler tant que possible les effets et les limites. Mettre à jour sa propre subjectivité de chercheur, ses motivations et ses ressources, son histoire individuelle ou son parcours de formation, en somme sa position dans le champ social et disciplinaire, dans une volonté d'objectivation du rapport (subjectif) à l'objet fait aussi partie des conditions de l'objectivité scientifique, autant que d'évoquer positionnement à l'intérieur du champ des sciences humaines et sociales.

De l'expérience au discours

« Cette puissance magique du langage, qui consiste à se substituer à la réalité en faisant exister ce qu'elle nomme »

Nicolas Grimaldi, 1992, *Le désir et le temps*, Vrin, Paris : 427.

Il me faut maintenant évoquer un élément qui a orienté mes recherches empiriques et va orienter la manière dont je vais en rendre compte à travers la production d'un texte scientifique. Il s'agit de ce que l'on peut nommer une « injonction éthique » : lorsqu'on travaille sur les migrations internationales, et particulièrement sur les migrations transsahariennes, aujourd'hui, en France, des questions éthiques se posent d'elles mêmes, avec force et violence.

Au cours de ces années de recherches, j'ai essayé d'évaluer jusqu'où il était *scientifiquement* intéressant d'approfondir ma connaissance de certains phénomènes tels que les migrations clandestines ou les grands trafics marchands, sans que cela ne tourne à la simple curiosité, et quelles pouvaient en être les implications sociales et politiques. Cette dernière interrogation m'a rattrapé lorsque j'ai pris conscience de manière très concrète de ce qui n'était jusque-là qu'une idée imprécise : les possibilités d'utilisation de ce travail par certains services de répression et de contrôle des États. J'en suis venu à reconsidérer certains aspects de mes recherches qui, en apportant peu à la réflexion (décompte des passages, étude « trop » fine des itinéraires de fraudes ou des pratiques de falsification, origine des personnes ayant telle ou telle activité illégale, etc.), auraient pu servir des intérêts et des desseins que je ne partage pas. Il s'agit simplement de ne pas faire abstraction des sociétés au sein desquelles sont produits les travaux de recherche et donc, tant au niveau de la détermination des sujets et des objets de recherche que dans la façon dont on mène ces recherches, de se poser la question des incidences et des utilisations possibles de nos travaux. Nous nous devons de poser cette réflexion éthique, quelle que soit la réponse que l'on y apporte.

Dans le cas présent, d'une certaine manière, je suis arrivé au « *devoir de paresse* » suggéré par Labrusse-Riou qui, parlant de la procréation artificielle, « *revendique [...] une logique de la non découverte, une éthique de la non-recherche [car] c'est bien en amont de la découverte qu'il faut opérer des choix éthiques* » (cité par Gosselin, 1992 : 127). Ce questionnement s'est à nouveau posé en des termes similaires au moment d'écrire la présente thèse, alors qu'il me fallait rendre publiques des données et une représentation des phénomènes migratoires. J'y ai songé en permanence en écrivant ce texte, et comme dans tout travail d'écriture de longue durée, l'envie fut souvent grande de reprendre ce qui avait été écrit quelques mois auparavant, pour préciser, reformuler, mettre à jour ou modifier mon propos¹⁹.

Notre thèse présente une analyse en quatre temps, qui emmènent le lecteur dans la logique et les rythmes de la mobilité au Sahara. Le récit proposé se pense à l'image d'un parcours migratoire, des contextes d'émergence du mouvement aux différents moments de sa réalisation. Certaines thématiques, certains objets, sont ainsi traités à plusieurs reprises,

¹⁹ Or, j'ai justement eu l'opportunité de tout reprendre, de tout réécrire, car la rédaction de la présente thèse a été marquée par un singulier retour en arrière. Le 28 avril 2006, de drôles de cambrioleurs ont visité mon appartement de la rue de Clignancourt à Paris, et sont repartis avec mon ordinateur, mes sauvegardes de thèse sur CD, mon magnétophone et plusieurs dizaines de microcassettes d'entretiens réalisés au Niger. Un grand bond en arrière de quelques 14 mois...

réapparaissent à différents moments de l'analyse, de la même manière qu'ils ponctuent les parcours, donnant chaque fois l'occasion d'en éclairer un nouvel aspect. Si certaines informations de terrains n'ont pas été traitées, pour les raisons évoquées ci-dessus, le texte offre globalement une large place aux données empiriques, notamment du fait de la rareté des travaux préexistants consacrés aux migrations dans les régions méridionales du Sahara central.

La première partie présente les cadres historique, théorique et méthodologique de l'étude. Les différentes étapes de l'organisation du champ migratoire du Sahara nigérien sont analysées, de la période des Indépendances à la fin des années 1990 (chapitre I). Ce retour sur la genèse du système migratoire saharien permet de distinguer différents types de circulations et de comprendre la nature des relations qu'entretiennent les différentes catégories d'acteurs qui animent aujourd'hui les itinéraires transsahariens. Il devient alors possible de mobiliser les outils théoriques qui serviront à l'analyse. Les principales théories des migrations internationales sont ainsi examinées et critiquées au regard de leur pertinence dans le cadre de l'étude des migrations transsahariennes contemporaines. En résulte le choix d'une approche centrée sur le mouvement et les individus dans leur singularité, permise par la notion de projet migratoire (chapitre II). La question de la méthode est alors soulevée : de quels outils disposons-nous pour observer et analyser les mobilités internationales dans les régions sahariennes de transit, et comment les convoquer pour être en mesure de saisir leurs imprévisibles spécificités ? Les choix méthodologiques et leur mise en œuvre à travers la « pratique du terrain » sont ainsi exposés, dans une volonté d'objectivation des modes de production des données sur lesquelles repose le présent travail (chapitre III).

La seconde partie est consacrée à la ville d'Agadez, première véritable étape de la migration transsaharienne pour la plupart des migrants qui se rendent en Afrique du Nord via le Niger. Qualifiée « d'ouverte » aux circulations tant elle ne semble vivre que par et pour différents niveaux et types de circulations humaines et marchandes, la ville est abordée par la place qu'y occupent les « circulants », opérateurs de transport et migrants. L'analyse porte tout d'abord sur le transport, élément clé de la circulation. L'organisation des réseaux de transport de migrants est étudiée à travers les lieux du transport dans la ville et des relations qu'entretiennent les opérateurs de transport, les migrants et les autorités publiques (chapitre IV). Le chapitre suivant s'intéresse aux transports marchands qui confèrent de longue date à Agadez le statut de place commerciale sahélo-saharienne. L'analyse des

échanges entre le Niger et ses voisins arabes d’Afrique du Nord (l’Algérie et la Libye), montre que les secteurs du transport de marchandises et du transport de personnes ne peuvent se comprendre indépendamment l’un de l’autre. Au Sahara sans doute plus qu’ailleurs, leurs évolutions apparaissent fortement liées et s’éclairent mutuellement (chapitre V). Il s’agit ensuite de comprendre comment se déroulent les séjours des migrants étrangers au sein de cette ville devenue carrefour migratoire. Lieu fixe, la ville n’en est pas moins un lieu du mouvement, un lieu pris dans le mouvement des « circulants », où se redéfinissent les projets et les sentiments d’appartenance des migrants, où se négocient les relations entre les différentes catégories d’acteurs (chapitre VI).

La troisième partie est consacrée aux parcours. Les modalités des traversées sahariennes des migrants sont analysées, ainsi que l’inscription socio-spatiale des flux le long des deux principaux axes de circulation qui vont d’Agadez à l’Afrique du Nord. Le parallèle entre les formes du voyage et ses incidences sur les sociétés et les espaces traversés permet de comprendre le rôle que joue le « transit » dans la structuration des régions sahariennes d’une part, et au sein de l’ensemble du processus migratoire d’autre part. L’étude des circulations sur l’axe algérien, où les étapes sont rares voire inexistantes, montre que le franchissement de la frontière est un moment charnière de la migration transsaharienne, qui permet d’interroger le lien entre les politiques migratoires et les pratiques des acteurs (chapitre VII). Plus long, plus fréquenté mais aussi davantage contrôlé, l’axe qui va d’Agadez à la Libye donne à voir une autre forme de transit. L’oasis de Dirkou, à mi-chemin entre Agadez et la frontière libyenne, est ainsi devenue un véritable petit centre commercial cosmopolite, montrant les différents aspects des changements sociaux, urbains et économiques que peuvent induire les mouvements migratoires (chapitre VIII). Le second chapitre consacré à l’axe libyen traite de l’ambiguïté des autorités libyennes face à la question de l’immigration des subsahariens, notamment en étudiant les modalités de passage de la frontière, puis montre que les importants flux de retour des migrants qui ont séjourné en Libye ont une incidence économique non négligeable dans le Nord-Est du Niger, principalement en raison des pratiques de taxation illégale des agents de l’État (chapitre IX).

La quatrième et dernière partie met en perspective les analyses qui précèdent selon deux orientations. Les migrations transsahariennes servent en premier lieu de révélateur de l’évolution de l’État au Niger et de ses dysfonctionnements. L’analyse des pratiques corruptives en vigueur dans le Nord du pays et des stratégies développées en parallèle par les

opérateurs de transport, montre des relations complexes entre pouvoirs publics et acteurs privés, et laissent supposer qu'une nouvelle étape de cette relation a débuté avec l'apparition de pratiques clandestines au sud du Sahara, transformant l'organisation de cet espace migratoire (chapitre X). À travers une tentative de typologie des migrations transsahariennes au Niger, le dernier chapitre s'interroge sur les apports et les limites des théories et des méthodes des études migratoires. Au terme de notre travail, les interrogations qui demeurent en suspens invitent à repenser les approches possibles des phénomènes migratoires au Sahara (chapitre XI).

- PREMIÈRE PARTIE -

**DES CIRCULATIONS ANCIENNES AUX NOUVELLES LOGIQUES
MIGRATOIRES : SAISIR LA TRAME DE LA MOBILITÉ
INTERNATIONALE AU SAHARA CENTRAL**

Vue d'Europe, l'Afrique subsaharienne est bien souvent perçue comme la région *oubliée* de la mondialisation, comme une terre de violence à la dérive. L'Afrique serait le continent de tous les maux. Cette thèse est illustrée, entre autre, par l'ouvrage de Stephen Smith intitulé « *Négrologie. Pourquoi l'Afrique meurt* ». Journaliste au *Monde* et spécialiste de l'Afrique subsaharienne parmi les plus lus et les plus reconnus dans la profession, Smith adresse « *au grand public* » son ouvrage dont le « *point de départ tombe sous le sens pour qui n'a pas de parti pris, ni amour ni haine de l'Afrique ni honte de soi : le présent n'a pas d'avenir sur le continent* » (Smith, 2003 : 11). Tout au long des 10 chapitres du livre aux titres évocateurs (*Maudits dons du ciel, Au paradis de la cruauté, L'Apocalypse au pluriel*), l'auteur assène les clichés concernant les maux du continent. Pauvreté, conflits, sida, corruption, famines, tout y est passé en revue de manière simpliste, dans une seule optique : affirmer que l'Afrique se meurt « *parce qu'elle se suicide* » (Smith, 2003 : 13). Nous ne souhaitons pas tant revenir sur la thèse de cet auteur, ni sur ses présupposés (concernant « *les Africains* », « *la négritude* ») ou la nature de ses analyses, que sur l'accueil qui fut réservé à son ouvrage. « *Négrologie* » fut encensé par nombre de critiques au moment de sa sortie et a obtenu une large audience en France²⁰. Comment un ouvrage simpliste, ignorant bien des travaux concernant l'Afrique (malgré une bibliographie fournie et, à en croire l'avant-propos, une relecture du manuscrit par de grands universitaires français), et qui repose sur une vision « *racialisante* » de l'histoire et des réalités présentes a-t-il pu être ainsi accueilli, notamment par la presse spécialisée et certains milieux universitaire ? Cet exemple témoigne des nombreux poncifs relatifs à l'Afrique qui évoluent en Occident et véhiculent les pires représentations de ce continent et de ses habitants, sous couvert de pensées intellectuelles neutres, et de leur ancrage dans les milieux médiatiques et scientifiques²¹.

Aussi, lorsque des migrants africains traversent le Sahara (ou la Méditerranée) dans des conditions extrêmement difficiles et dangereuses, l'explication généralement mise en avant du fait de son évidence apparente (en dépit des avancées de la recherche sur ce thème) relève bien souvent de ce type de vision de l'Afrique subsaharienne : ces migrants quittent la misère

²⁰ Seul « *Négrophobie* », l'ouvrage de Boubacar Boris Diop, Odile Tobner et François-Xavier Verschave (éditions Les Arènes, 2005), a répondu à « *Négrologie* » et à l'absence de réaction qu'a suscité sa parution (Bonnecase, 2006).

²¹ Les milieux politiques véhiculent également ce type de représentations. Lorsque Nicolas Sarkozy, Président de la République en exercice, déclare que « *le drame de l'Afrique, c'est que l'homme africain n'est pas assez entré dans l'Histoire [...]. Jamais il ne s'élançait vers l'avenir. Jamais il ne lui vient à l'idée de sortir de la répétition pour s'inventer un destin* » (allocution prononcée à l'Université de Dakar, le 26 juillet 2007), son propos relève et participe de la même logique, de la même vision du continent africain.

d'un « continent » qui *se meurt*. Pourtant, que savons-nous du rôle que joue cette fuite supposée de la misère dans le fonctionnement de ces migrations transsahariennes ? Que savons-nous réellement des motivations des migrants qui franchissent aujourd'hui le Sahara, et que sommes-nous prêts à entendre, à comprendre de ces phénomènes ?

Alors que ce désert est traversé par des flux migratoires depuis plusieurs décennies, ceux-ci ne font l'objet d'un intérêt scientifique, médiatique et politique accru que depuis quelques années. Un retour sur l'histoire des migrations transsahariennes, depuis leur genèse dans les années 1960 jusqu'à leur véritable renouveau au cours des années 1990, permettra de déceler les événements, les ruptures qui ont eu lieu au niveau de leur organisation et des contextes politiques et économiques au sein desquels elles se réalisent, et qui ont amené à ce regain d'intérêt et à leur érection en « question » voire en « problème » migratoire, occupant fréquemment le cœur de l'actualité tant en Europe que sur le continent africain. Il sera alors possible d'interroger les logiques actuelles des migrants transsahariens et d'en éclairer les spécificités à la lumière des principales théories des migrations internationales. Cependant, dans quelle mesure ces théories, forgées à partir de l'étude de migrations se réalisant dans d'autres contextes, sont-elles à même de rendre compte des particularités des migrations transsahariennes contemporaines ? De manière générale, les limites des portées explicatives des principales théories des migrations, relatées par de nombreux travaux, nous incitent à développer de nouvelles approches, et donc, également, à poser différemment la question de la mobilité internationale. Dans une volonté de s'affranchir (tant que possible) de l'approche des migrations en termes de déterminants, nous développerons une approche en termes de projet afin de pouvoir articuler, pour chaque migrants, les différents contextes et les différentes échelles de réalisation de sa migration. Il s'agira ainsi de placer le mouvement et l'« instabilité » qui en résulte (en termes d'influences, de décisions, de relations) au cœur de notre approche de la migration. Dans le prolongement de ces interrogations et de ce positionnement théorique, se pose la question de la méthode, de la manière d'appréhender concrètement les phénomènes migratoires au Sahara central. Comment traduire au niveau méthodologique un positionnement théorique qui postule la centralité du mouvement dans le phénomène migratoire ? Quels éléments participent de la détermination de « l'espace du terrain », qui influe sur notre regard, et comment construire un « terrain » propice à la compréhension de la mobilité et de ses incidences locales ?

- CHAPITRE I -

DES MIGRATIONS SAHÉLO-SAHARIENNES DES INDÉPENDANCES AUX MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES CONTEMPORAINES : LA STRUCTURATION D'UN ESPACE MIGRATOIRE EN MILIEU DÉSERTIQUE

Au cours des années 1960, après l'indépendance de l'Algérie (1962) et suite au brusque enrichissement de la Libye grâce à la découverte et à l'exploitation de gisements de pétrole, 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, notamment dans le domaine agricole, à laquelle ces deux pays ne peuvent répondre ni localement ni au niveau national. Dans ce contexte économique du Sahara maghrébin, la période de sécheresse qui touche le Sahel de 1969 à 1973, entraînant une grave crise alimentaire et 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 originaire des États sahéliens (Niger, Mali, Tchad et Burkina Faso – anciennement Haute-Volta –), à quelques exceptions près, restent numériquement peu importantes et peu structurées. Il faut attendre le début des années 1990 pour assister à un véritable renouveau de ces mouvements migratoires.

Il est nécessaire de revenir sur la genèse de ce système migratoire, à l'époque où s'instaurent des modes de circulation et de gestion de ces circulations qui, différents de ceux

d'aujourd'hui, peuvent en éclairer certains aspects²². Qui étaient ces migrants des premiers temps des indépendances ? Comment et pourquoi traversaient-ils alors le Sahara ? Quels facteurs ont engendré l'essor migratoire qui a eu lieu au début des années 1990 et comment le système migratoire a-t-il alors évolué ?

I. De la naissance à l'élargissement progressif du champ migratoire du Sahara nigérien

Les circulations commerciales au Sahara central sont anciennes et nombreuses, mais ce n'est qu'après les indépendances des États africains que des migrations de travail s'organisent réellement entre le Niger, l'Algérie et la Libye.

1. Les Touaregs, premiers migrants sahariens

Jusqu'à la fin des années 1960, des mouvements caravaniers mettent en contact les populations touarègues du Sud de l'Algérie et celles du Nord et du centre du Niger²³ (Bourgeot, 1994a; Brachet, 2004a; Hama, 1967). D'un côté des Kel Ahaggar des régions de Tamanghasset et Djanet apportent du sel au Sahel où ils s'approvisionnent en mil, de l'autre, dans un mouvement d'échange symétrique, des Kel Aïr de la région d'Agadez quittent le massif de l'Aïr et ses abords avec du bétail sur pied et se rendent sur les marchés du Sud algérien où les bêtes sont vendues ou échangées contre divers produits (thé, sucre, couverture, etc.). Mais dès le début de cette décennie, le déclin du troc et la monétarisation de l'économie au Sahara entraînent un besoin croissant de monnaie. Certains jeunes Touaregs nigériens en quête d'emploi salarié profitent de ces mouvements caravaniers pour se rendre dans les régions méridionales de l'Algérie et y travailler quelques temps. À cette époque, le

²² Nous entendons par système migratoire l'association relativement stable de différentes régions d'origines, de transit et de destination. Cette association résulte des flux migratoires mais également de relations de diverses natures, notamment à travers des flux d'informations, des échanges économiques ou culturels (Arango, 2000; Massey, Arango, Hugo, Kouaouci et al., 1993).

²³ Ces caravanes sont appelées selon les variantes de la langue tamasheq *tchikerfin* - parler de l'Aïr - ou *tekarfeyen* - parler de l'Azawagh - (singulier : *tekaréf*). Notons que dès les années 1930, après la « pacification » de l'Aïr et des zones alentours par l'armée coloniale française, des commerçants algériens s'installent à Agadez. Mais le transport marchand motorisé entre l'Algérie et l'A.O.F. ne se développera qu'après la seconde Guerre Mondiale (Guitart, 1989).

gouvernement algérien lance la troisième phase de la révolution agricole et crée ainsi un important besoin de main d'œuvre que les Algériens n'arrivent pas à combler, par manque d'intérêt ou de connaissance des activités agropastorales. Les Touaregs du Niger, et principalement les « jardiniers » Kel Owey de l'Air, en profitent pour se faire embaucher dans ce secteur qu'ils connaissent bien et dont la rémunération en Algérie est attrayante. Certains vont jusqu'à In Salah, Ouargla ou Ghardaïa, où la main d'œuvre agricole est également prisée, d'autres n'hésitent pas à se rendre dans différents sites d'exploitation des hydrocarbures et à In Ekker où se trouve un centre d'essais atomiques français, pour trouver d'autres types d'emploi (manœuvre, gardien, etc.).

Ces migrations temporaires ne concernent encore que très peu d'individus lorsque survient la sécheresse de 1969-1973. Cette période de crise climatique et écologique, entraînant une chute des productions agricoles au Sahel et en décimant les troupeaux, perturbe fortement les échanges caravaniers entre l'Algérie et le Niger avant d'y mettre un terme (Bernus, 1993). L'ensemble du Sahel agricole et pastoral est touché et nombre de pasteurs touaregs, faute de moyens de subsistance, décident alors de partir chercher du travail en Algérie. Leur habitude de la mobilité, les liens – parfois familiaux – établis par ces populations entre différentes zones du Sahara central en raison de leur ancienne activité caravanière, et le fait que les populations de ces zones parlent une même langue, malgré des parlers régionaux différents, sont autant de facteurs qui facilitent leur insertion. Avec l'arrivée au pouvoir de Muammar Kadhafi en 1969, la Libye devient également une destination prisée des jeunes touaregs qui ne restent pas insensibles aux discours du « guide » de la révolution libyenne concernant l'unité des régions sahariennes. Cet attrait idéologique, qui sera particulièrement perceptible lors des crises politiques et des rébellions des années 1980 et 1990, est renforcé par un contexte économique favorable qui encourage également l'émigration vers la Libye, prospère grâce à la rente pétrolière. Dès le début des années 1970, *« on note une forte demande libyenne en main-d'œuvre aussi bien qu'en bétail sur pied destiné à l'abattage. De nombreux camions libyens sont équipés pour le transport du petit bétail, et des acheteurs confient à des bergers salariés le soin de convoier les troupeaux de chameaux constitués dans l'Air ou dans l'Azawagh. [...] Souvent les bergers convoyeurs trouvent un emploi dans l'oasis – centre administratif de Sebha – et ne reviennent au Niger que plusieurs mois plus tard avec des objets manufacturés tels que postes radio ou magnétophone à cassette, fort prisés de nos jours dans les campements touaregs »* (Bernus, 1993 : 248).

Ceux qui quittent ainsi leur communauté d'origine pour se rendre un temps au Maghreb ou dans les grandes villes sahéliennes sont appelés *ishumar*²⁴. Cette dénomination, qui pouvait être valorisante en raison des objets modernes que rapportaient les *ishumar*, s'est rapidement teintée d'une connotation négative liée à la déconsidération dont ces derniers étaient victimes dans leurs régions d'accueil (Bernus, 1999a). Ils y étaient perçus comme de pauvres réfugiés en exil poussés au départ par les sécheresses ou les crises politiques dans leur pays d'origine²⁵. Cette représentation des immigrants touaregs au Maghreb s'est perpétuée voire renforcée suite à la sécheresse du début des années 1980 et à la nouvelle diffusion de ces pratiques migratoires.

Afin de faciliter la régularisation administrative de ses ressortissants en Algérie et « *pour des raisons politiques évidentes (surveillance des Touaregs nigériens qui résident en Algérie)* » (Grégoire, 1999 : 216), le gouvernement nigérien fait ouvrir un consulat à Tamanghasset en 1985. Puis quelques années plus tard, la période de la rébellion du début des années 1990 pousse de nombreux Touaregs nigériens à se réfugier dans les régions sahariennes de l'Algérie et de la Libye « *où la plupart s'installent dans des camps frontaliers et en périphérie des principales villes, Tamanrasset en Algérie, Oubari, Sebha et Koufra en Libye* » (Pliez, 2004a : 151). Ces migrations continuent d'être vécues et perçues par certains comme étant des migrations contraintes et marginales, parfois liées à un exil politique²⁶. À la même époque, sans se préoccuper de la rébellion, certains se rendent dans ces pays dans le but d'y travailler et d'y constituer un pécule, comme l'illustre le récit d'Aboussaghid, *ashamor* de l'oasis de Timia dans le massif de l'Aïr, parti successivement en Algérie et en Libye au cours des années 1990.

Aboussaghid a 19 ans lorsqu'en 1993, au cœur de la rébellion qui trouble le Nord du Niger, il décide de partir travailler en Algérie. « *J'ai payé le camion de la coopérative [de Timia] jusqu'à Arlit. À Arlit, nous sommes trente cinq personnes. Chacun a donné 20 000 francs pour aller à Djanet [en pick-up]. On est entré à Djanet à quatre heures du matin.* » Pendant un an il y travaille en tant que jardinier, nourri et logé par son employeur. Lorsqu'il rentre à

²⁴ Singulier : *ashamor*, terme *tamasheq* construit à partir du français « chômeur ».

²⁵ Cette perception des Touaregs étrangers comme étant des réfugiés prend pour partie son origine dans les mouvements de réfugiés-exilés de Touaregs en direction de l'Algérie suite à la révolte des *Kel Adagh* du Mali en 1963-1964 (Lecocq, 2002).

²⁶ Le terme *teshumara*, qui peut être traduit comme étant la « communauté des *ishumar* », marquait alors un état de révolte, de rébellion, autant que de marginalité.

Timia il dispose de 250 000 FCFA (ce qui correspondait suite à la dévaluation de janvier 1994 à 2 500 Francs français, soit 381 euros²⁷). Il y reste six mois, le temps de dépenser son pécule, puis repart en Libye, à Sebha, via Djanet, Ghat, et Oubari. « *J'ai travaillé à Sebha, j'ai fait un an et demi. Quand tu arrives à Sebha si tu ne connais pas la ville, y'a des amis là-bas, des amis de Timia qui sont déjà là-bas... tu vas avec eux, comme y'a du travail, comme les Arabes ils cherchent [des jardiniers], si tu es un jardinier tu vas avoir... moi [mon employeur libyen] il m'a dit c'est 50 000 FCFA par mois [pour travailler dans un jardin de 4 hectares], mais il faut payer la nourriture... mais c'est pas cher parce que un sac de riz de là-bas c'est 2 500 FCFA. Mais la Libye vraiment c'est pas facile. Y'a les policiers qui viennent des fois, y'a les problèmes... mais si tu connais l'arabe c'est bon. Moi je connais l'arabe. Les policiers ils vendent la carte d'identité libyenne à 50 000 FCFA, si tu connais leur langue, ça va bien passer, tu vas bien causer avec eux. Mais si c'est la langue tamasheq seulement, là tu vas souffrir. [...] Après 18 mois à Sebha je suis parti à Tripoli.* »

Les contrôles de police sont nombreux sur les routes libyennes. Aboussaghid explique que pour ne pas se faire arrêter et emprisonner il faut parler l'arabe libyen et avoir une carte d'identité libyenne. « *J'ai fais deux ans à Tripoli, deux ans sans revenir à Timia... je travaillais dans les jardins. Y'avait cinq hectares, tu as tout, tu as les patates, les piments, les poivrons, tout. Mais ils vont pas te donner l'argent par mois, il faut que tu finisses tout... tu mets dans des cartons et tu charges dans les voitures, et après ils te donnent l'argent. Si tu charges trois voitures, eux ils prennent l'argent pour deux voitures et toi tu as l'argent pour une seule voiture.* » Aboussaghid était alors employé comme responsable d'une équipe de jardiniers, tous étrangers. L'organisation des travaux agricoles et leur rémunération étaient alors bien différentes de ce qu'il avait connu au Niger et constituait une découverte valorisante qu'il continue d'apprécier bien des années après. « *Moi je donnais à mes travailleurs un dinar et demi par sac mis en carton. Y'en a qui font par jour douze sacs, treize sacs, quatorze sacs, quinze sacs... quand tu as chargé dans les véhicules pour la coopérative, on te donne un papier avec ton nom et combien tu as fais de sacs. Après mes travailleurs ils viennent me voir avec leurs papiers et je leur donne l'argent. Y'en a qui sont pour le Niger, d'autres pour le Soudan, d'autres pour le Tchad. Aussi parfois si y'a pas de Touaregs, on cherche les Tchadiens. J'avais à peu près sept huit personnes avec moi. Si j'en ai huit c'est très bien parce qu'ils vont bien travailler. En trois jours, quatre jours, ils vont finir. [...] Après l'argent que tu as gagné, tu le changes pour avoir des CFA... tu fais la monnaie avec notre ambassade... mais il faut une carte [d'identité] du Niger. Si tu montres ta carte du Niger, ils vont te dire "ah d'accord, c'est pour le Niger". Il faut être très malin pour venir travailler comme ça. Si tu as quitté le Niger pour venir chercher l'argent il faut être intelligent. [...] Avant au Niger y'avait beaucoup de jardins, mais maintenant y'a rien... et la rébellion ça n'a rien changé, rien... sauf pour les intégrés. Si j'ai le travail à Timia, je vais rester toujours, au village y'a aucun problème. Mais si j'ai pas eu de travail ici, je vais repartir. Si tu restes ici c'est pas bon si tu travailles pas, même*

²⁷ Depuis le 11 janvier 1994 : 10 000 francs CFA = 100 FF = 15,24 euros (taux de change fixe).

si tu vas à Agadez c'est pas bon, y'a pas de travail... ah oui, si j'ai pas eu le travail je vais repartir en Libye... Je vais aller à Sebha, parce que j'ai des connaissances là-bas, pour chercher du travail. Il faut travailler, n'importe où, il faut chercher le travail. Si je quitte encore, ma femme elle va retourner dans sa famille... j'enverrai l'argent en attendant de revenir. Les ishumar ils vont encore partir en exode, à Djanet, à Ghat... il faut pas rester comme ça, il faut travailler... » (Timia, Aïr, le 23 août 2003).

À n'en pas douter, les migrations temporaires de travail à destination de l'Algérie et de la Libye, rémunératrices, sont devenues en quelques décennies un élément constitutif du mode de vie de nombreuses communautés touarègues du Niger, tant en milieu urbain que rural²⁸. La proportion de Touaregs parmi les migrants d'origine nigérienne qui partent en Libye dans les années 1990 est évaluée à près de 50 % par Emmanuel Grégoire, sachant que les Nigériens représentent selon lui environ la moitié des effectifs de Subsahariens qui se rendent dans ce pays à partir du Niger (Grégoire, 1999 : 227).

Le récit d'Aboussaghid montre également certains aspects de l'implication des autorités publiques dans le système migratoire saharien. Ainsi, la police libyenne contrôle, taxe, arrête et parfois expulse de manière plus ou moins arbitraire les migrants, tout en leur vendant assez aisément des pièces d'identité. Le rôle des diplomates nigériens est également évoqué à travers l'activité de change des dinars libyens (inconvertibles à l'extérieur du pays) en francs CFA, qui est une reconnaissance implicite de la présence des ressortissants nigériens en situation irrégulière en Libye. Cette activité de change participe également de l'imbrication du légal et de l'illégal dans les sphères de représentation des États. Autant de pratiques des agents des États qui permettent au fait migratoire de demeurer, notamment dans les représentations des migrants, en dehors de la seule sphère normative de la légalité.

2. Du Niger à l'Afrique, une diversification progressive des provenances des migrants ²⁹

La communauté touarègue du Niger était la principale pourvoyeuse de migrants, mais n'était pas la seule. De jeunes Toubous et Kanouri du Nord-Est du Niger (Kawar et Djado) se

²⁸ Voir sur cette question les travaux en cours d'Ines Kohl (anthropologue, Austrian Academy of Sciences, Vienne) et Baz Lecocq (historien, Zentrum Moderner Orient, Berlin).

²⁹ Les migrants sont généralement appelés *exodants*, passagers ou *rakab* (de la racine arabe *rakib* désignant ceux qui prennent un moyen de transport), par les Nigériens. L'expression haoussa *yan tafia* (ceux qui partent) est également utilisée.

rendent également dans le Fezzan libyen dès les années 1960 où leur insertion est facilitée par l'existence d'une communauté touboue libyenne et par l'existence de liens historiques entre ces régions (Biarnes, 1982; Clanet, 1981; Kollo, 1989). À cette époque, seuls quelques autres ressortissants nigériens, majoritairement Haoussas et Béri-Béri du Sud du pays, partent aussi en Algérie et en Libye, durant la saison sèche et d'inactivité agricole au Sahel. Si cette première destination est plus facile d'accès, nombreux sont ceux qui privilégient la destination libyenne aux emplois plus rémunérateurs et où il leur est possible de se rendre librement jusqu'en 1971 (la possession d'une carte d'identité nigérienne permettait d'entrer légalement dans ce pays et d'y travailler). Des accords de coopération économique sont signés à Tripoli entre les représentants des gouvernements libyen et nigérien (19 octobre 1971) stipulant que le premier informera dorénavant les services de la main d'œuvre du Niger de ses besoins par région et par secteur d'emploi ; les travailleurs nigériens devant de leur côté se renseigner auprès de ce service à Agadez et se faire délivrer un certificat, nécessaire à l'obtention d'un permis de séjour et de travail de trois mois en Libye (prolongeable jusqu'à deux ans). « *A ces dispositions, s'ajoute pour le migrant d'être possesseur du carnet de vaccination, d'un passeport et d'un certificat de nationalité. Toutes ces obligations font que les refoulements aux postes frontaliers sont fréquents et favorisent la contrebande* » (Bellot, 1980). Cette réglementation, qui impose d'entrer sur le territoire libyen par l'un des points de contrôle d'Al Katrun ou de Ghat, doit permettre aux autorités libyennes de contrôler les flux d'immigrés en provenance du Niger. 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 Nigériens³⁰. Un consulat de Libye est ouvert à Agadez en 1976. « *La spéculation devient inqualifiable et l'acquisition de chaque pièce officielle est entourée de corruption. Les refoulements devenaient importants à la frontière, alors même qu'à Agadez s'entassait une masse importante de candidats venant surtout de l'arrondissement de Tanout et du Nord de celui de Gouré* » (Adamou, 1979 : 173).

³⁰ Notons que les populations de l'Ouest du Niger participaient peu à ces mouvements migratoires, préférant se rendre en Côte d'Ivoire ou au Ghana, plus faciles d'accès.

La période de sécheresse qui sévit au Sahel entre 1969 et 1973 voit également apparaître des migrants de diverses nationalités ouest-africaines. Tous passent par Agadez³¹ pour se rendre en Afrique du Nord où ils souhaitent travailler ou, dans une moindre proportion, étudier. Bien que leur nombre reste assez restreint jusqu'à la fin des années 1980, leur convoi à travers le Sahara est une activité lucrative qui attire déjà les convoitises. Certains Touaregs de l'Air se font un temps passeurs de frontières. En 1975 un caravanier est surpris par un contrôle militaire au nord d'Iferwan (massif de l'Air) alors qu'il guide 150 personnes qui marchent à pied vers l'Algérie; un autre est arrêté à la frontière libyenne en train d'accompagner 90 migrants en Libye (Adamou, 1979). Ces traversées pédestres du désert sont longues et périlleuses et nombreux sont ceux qui périssent en chemin.

Parallèlement se développent les transports transsahariens motorisés de migrants³². Des transporteurs libyens, puis dans un second temps nigériens, commencent à emmener des passagers entre Agadez, Bilma et Sebha en plus de leurs marchandises³³, moyennant des sommes comprises à l'époque entre 10 000 et 20 000 FCFA. Cette activité de convoi, très rentable, permet l'enrichissement rapide de transporteurs avant d'être interrompue du fait de la crise diplomatique qui affecte les relations entre le Niger et la Libye au début des années 1980³⁴. « *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, 2004b). Le gouvernement tente

³¹ Bien que peu nombreux, ces nouveaux arrivants venus du Tchad, du Mali ou du Ghana entre autres, étaient alors décriés comme étant la cause de tous les maux de la ville, qui ne comptait en 1971 qu'environ 7 000 habitants. Les pouvoirs publics furent obligés d'intervenir pour demander aux transporteurs de ne pas introduire de passagers étrangers en ville, mais ces recommandations restèrent sans suite.

³² Notons qu'une ligne aérienne régulière a également fonctionné à cette époque entre Agadez et Sebha (aller simple : 32 000 FCFA), sans concurrencer réellement les transports terrestres.

³³ Les libyens exportaient alors des produits manufacturés (tapis, couvertures, théières, etc.) et alimentaires (pâtes, huile, farine de blé) à bas prix. A leur passage à Bilma, ils laissaient une partie de ces produits et se chargeaient de sel et de dattes puis poursuivaient jusqu'à Agadez, Tahoua ou Zinder où ils vendaient leurs cargaisons et achetaient du bétail sur pied (et accessoirement du mil et du henné).

³⁴ Sur les origines de cette crise, voir notamment (Robinson, 1983).

alors de limiter les entrées de migrants sur son territoire, sans y parvenir ; les réseaux migratoires du Sahara central sont dorénavant fonctionnels. Les risques d'expulsion sont alors importants, tant en Algérie³⁵ qu'en Libye. Les étrangers contrôlés en situation irrégulière sur le territoire libyen sont emmenés par l'armée au camp militaire d'Al Katrun, puis escortés par groupes jusqu'à la frontière du Niger où ils sont déposés près d'un puits. Sachant cela, les militaires nigériens viennent régulièrement patrouiller aux abords de la frontière afin de les récupérer et de les emmener au camp militaire de Madama (certains migrants effectuent ce trajet de 80 km à pied), puis à celui de Dirkou où ils sont interrogés sur leurs séjours en Libye (trajet de départ, guides, travail, activités politiques ou militaires, etc.).

Lorsqu'à partir du milieu des années 1980 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 reprennent avec plus de vigueur que les mouvements migratoires qui demeurent bien souvent illégaux et tolérés³⁶. « *En 1988 les camions de la Libye commencent à venir au Niger, explique l'adjudant de gendarmerie de Bilma. C'est les camions libyens qui viennent jusqu'à Agadez. Ce n'est qu'à partir de 1994 que les camions nigériens commencent à faire du transport vers la Libye. Mais ils ne vont que jusqu'à Dirkou, ils ne vont jamais jusqu'en Libye.* » (Bilma, 8 décembre 2004). Et l'on voit poindre les prémices d'une organisation du transport des migrants lorsque des commerçants libyens négocient avec le gouvernement nigérien le droit de transporter des passagers sur leur trajet retour vers la Libye, et plus encore lorsque quelques transporteurs fondent à Agadez les premières agences spécialisées dans le transport transsaharien de passagers. Mais il ne s'agit encore que d'expériences anecdotiques.

Les trente années qui se sont écoulées depuis les indépendances ont vu des migrants faire fi des problèmes de transport, des tensions politiques et des risques pour mener à bien leurs projets migratoires. Alternativement accueillis pour répondre aux besoins de main d'œuvre et expulsés par les États algérien et libyen³⁷, ces *exodants* ont participé du

³⁵ La politique de lutte contre l'immigration clandestine du gouvernement algérien est marquée par des événements tels les reconductions à la frontière en mai 1986 de « *milliers de "sans papiers" (Nigériens et Maliens), qui avaient fuit la sécheresse et trouvé refuge dans l'extrême sud-algérien* » (Bredeloup, 1995).

³⁶ Le rapprochement formel des deux régimes sera symbolisé en 1989, soit deux ans après le décès de Seyni Kountché, par la visite officielle du président Ali Saïbou en Libye.

³⁷ Principales périodes d'expulsion à cette époque : 1986, 1991 et 1992 pour l'Algérie, 1979, 1981, 1984, 1985, 1991 et 1992 pour la Libye (Bredeloup, 1995).

développement de réseaux de part et d'autre des frontières nationales, au même titre que les opérateurs du transport et du commerce, structurant véritablement cet espace migratoire, à l'origine saharien et frontalier, en un système migratoire beaucoup plus vaste (Bredeloup, Pliez, 2005a)³⁸.

II. Le Niger entre émigration et transit : le tournant des années 1990

La dernière décennie du XX^e siècle marque un véritable tournant dans l'histoire des migrations transsahariennes, tant par l'accroissement des flux et leur nouvelle diversification que par le développement d'un véritable système migratoire au Sahara central.

1. Une intensification des flux sans précédent, révélatrice d'un nouveau contexte

Jusqu'aux années 1990, les mouvements migratoires transsahariens sont restés relativement circonscrits. En revanche, le fait que les migrants reviennent d'Afrique du Nord en possession de gains non négligeables (généralement en nature) a largement contribué à la construction et à la diffusion de l'image d'un eldorado libyen et algérien à travers le continent, bien au-delà des régions directement concernées par ces circulations. Aussi, lorsqu'au cours des années 1990 succède à la lente évolution du contexte migratoire saharien une période de transformations rapides, notamment de la politique africaine de la Libye, de nombreuses régions d'Afrique de l'Ouest et centrale entrent dans ce qui tend à devenir un système migratoire à l'échelle du continent.

³⁸ Le terme « *exodant* » est employé par les Nigériens francophones pour désigner les migrants, quelles que soient leurs origines, leurs motivations ou leurs destinations. Florence Boyer signale l'utilisation du terme « *exode* » par l'administration coloniale dès la fin des années 1940 afin de désigner les migrations de Sahéliens vers la Gold Coast (Ghana actuel), sans lien semble-t-il avec son sens d'origine (l'exode des Hébreux). Les migrants furent par la suite qualifiés d'*exodants*. Après les indépendances, l'administration nigérienne reprend le terme d'*exode* comme synonyme de migrations internationales, et désigne ainsi tant les mouvements en direction du Golfe de Guinée que ceux à destination de l'Afrique du Nord. « *Ainsi du moins pour ce qui est des autorités politiques et administratives, le terme exode ne semble pas revêtir un sens particulier ; il est employé dans le cadre de la description d'une migration internationale saisonnière qui peut dans certains cas être jugée massive, mais qui n'est en aucun cas forcée* » (Boyer, 2005a : 50). Voir également sur l'origine du terme l'article d'Edmond Bernus, *Exodes tous azimuts en zone sahélo-saharienne* (1999a).

Suite aux attentats perpétrés contre un avion de la Panam au dessus de la petite ville écossaise de Lockerbie en 1988, et contre un avion de la compagnie UTA au dessus du Niger en 1989, affaires pour lesquelles des ressortissants libyens, protégés par leur gouvernement, étaient suspectés, le Conseil de Sécurité de l'ONU décréta, le 15 avril 1992, un embargo aérien et militaire contre ce pays³⁹. Afin de limiter l'isolement de la Libye sur la scène internationale, consécutif à cet embargo onusien et aux embargos états-unien et européen qui pèsent également à cette époque sur le pays, le dirigeant libyen Mouammar Kadhafi se lance dans une politique de rapprochement avec différents États africains et se prononce ouvertement en faveur d'une immigration africaine en Libye. Ce changement d'orientation de la politique africaine de la Libye⁴⁰, déjà amorcé avec la signature dès juillet 1990 d'un accord de libre circulation des personnes avec le Soudan, suscite l'engouement de nombreux jeunes africains aux motivations diverses. On assiste alors à un véritable renouveau des migrations transsahariennes à destination de la Libye, dans une moindre mesure de l'Algérie, et parfois de l'Europe.

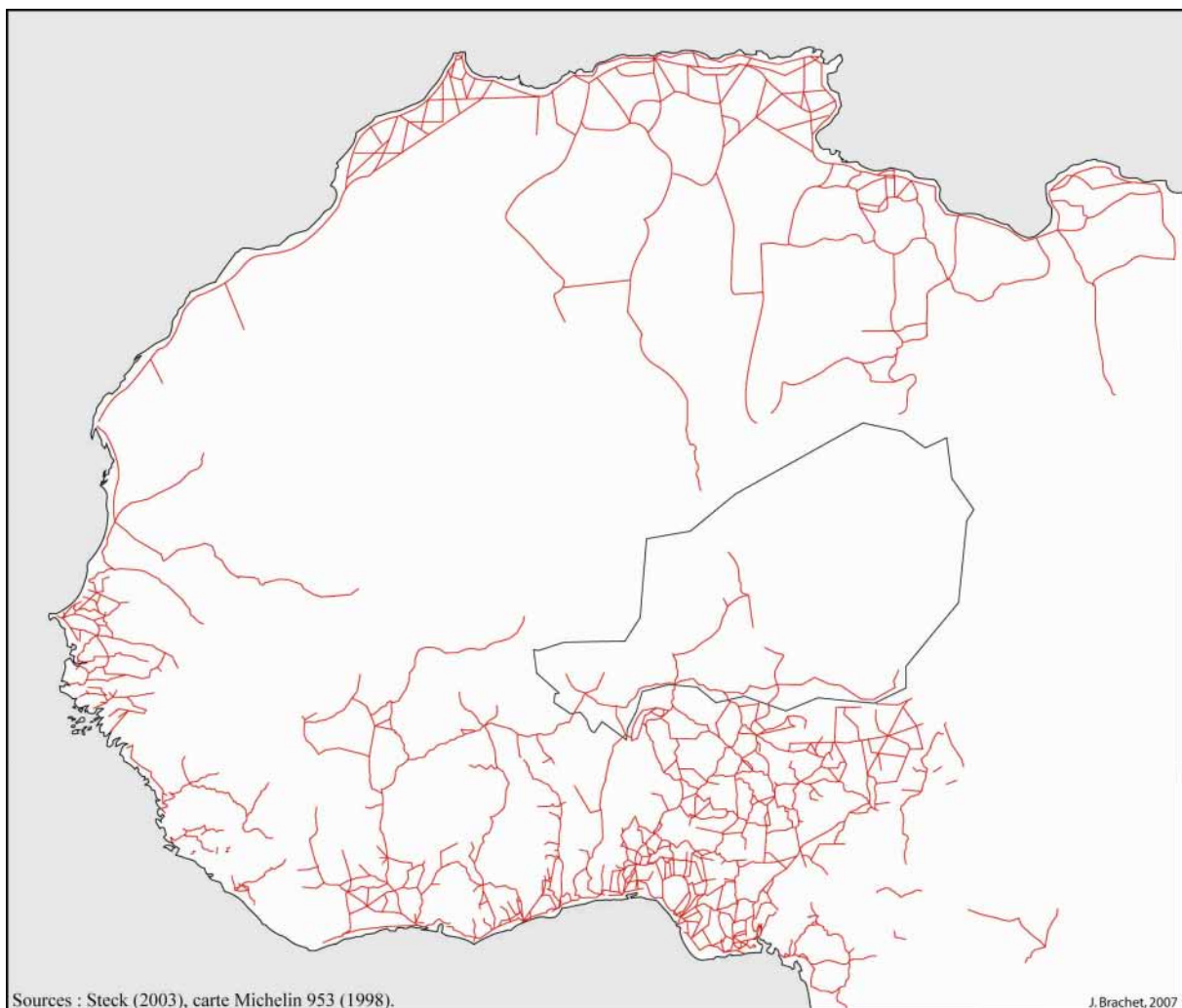
D'autres facteurs peuvent être avancés afin d'expliquer cet essor migratoire, tel le durcissement des politiques migratoires européennes qui s'est traduit par la généralisation des régimes de visas et la complexification des conditions de leur délivrance (dès 1985 de manière bilatérale, puis plus globalement à partir de 1995 avec la mise en application des accords de Schengen sur le contrôle des personnes), ou la dévaluation du franc CFA en janvier 1994, qui entraîne l'appauvrissement de toute une partie des « classes moyennes » africaines des pays de la zone franc. 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. En effet, dès le début des années 1990, « *l'Algérie intensifie sa lutte contre l'immigration clandestine engagée en 1986* » (Bredeloup, 1995 : 120) en refoulant de nombreux migrants subsahariens hors de ses frontières, malgré un discours d'ouverture le régime libyen continue également d'organiser des expulsions d'étrangers, ces flux migratoires ne sont pas dirigés majoritairement vers l'Europe ni uniquement vers la Libye, et leur intensification précède la dévaluation du franc CFA.

³⁹ 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. Six Libyens impliqués dans l'attentat du DC-10 d'UTA seront condamnés.

⁴⁰ Cette politique panafricaine fait suite à l'échec de la politique de Kadhafi concernant l'unité du monde arabe (qui entendait s'inscrire dans le prolongement de la politique de Nasser).

Plus qu'aux causes du développement de ce champ migratoire⁴¹, qui restent difficilement identifiables de manière globale, il est intéressant de porter attention aux processus de son organisation et aux stratégies mises en place par les différents groupes d'acteurs qui l'animent. Pourquoi les voies de passage nigériennes ont-elles été privilégiées par les migrants et/ou d'autres acteurs du système migratoire, et quelles en ont été les conséquences ?

Carte 3. Réseau des principales routes revêtues en Afrique du Nord et de l'Ouest



La carte tend à représenter de manière exhaustive les routes revêtues au sud du Sahara, en revanche seuls les principaux axes routiers d'Afrique du Nord sont indiqués.

⁴¹ La notion de champ migratoire désigne l'espace de mise en relation régulière des régions d'origine et de destination des migrants, par la circulation de ceux-ci (Simon, 1995, 2006a).

2. Circuler en période de crise, ou comment articuler migration transsaharienne et rébellion touarègue

La fermeture de la frontière tchado-libyenne en raison du conflit de la bande d'Aozou⁴² d'une part, et le fait que les itinéraires reliant le Nord du Mali à Tamanghasset en Algérie comportent d'importants risques (naturels et liés au banditisme)⁴³ d'autre part, ainsi que l'organisation même du réseau routier d'Afrique de l'Ouest et du Nord (carte 3), ont entraîné, dès le début des années 1990, une concentration des flux migratoires sur la voie nigérienne qui permet de relier tant l'Algérie que la Libye. Les informations concernant les possibilités de passage circulant rapidement, un itinéraire de migration qui « fonctionne » devient vite un itinéraire important⁴⁴. Jusque-là davantage pays d'émigration, le Niger est ainsi également devenu un espace de transit, malgré le contexte d'insécurité qui régnait alors dans le Nord du pays.

Dès les débuts de la rébellion touarègue et touboue, déclenchée en 1991, rebelles et bandits rançonnent autant que possible les véhicules qui circulent dans la moitié Nord du pays, tant sur les routes bitumées que sur les pistes des vastes zones désertiques⁴⁵. Face à ce

⁴² La bande d'Aozou est une bande de terre désertique (d'environ 100 000 km²) située le long de la frontière tchado-libyenne en territoire tchadien. Revendiquée par la Libye, elle fut envahie par l'armée libyenne en 1973, ce qui engendra la fermeture de la frontière entre les deux pays jusqu'au règlement du conflit en 1994. Cette frontière restera très difficilement franchissable jusqu'à l'achèvement des travaux de déminage et de désinfection des puits à la fin des années 1990.

⁴³ Jusqu'au début des années 2000, les itinéraires qui permettent de rejoindre le Sud algérien depuis les villes du Nord Mali (Tombouctou, Gao et Kidal) n'étaient que peu usités du fait des risques qu'ils comportent. Seule la piste qui va de Gao à Reggane étaient empruntée par des migrants maliens. Depuis quelques années, les itinéraires qui traversent le désert hyper aride du Tanezrouft en direction d'Adrar et de Tamanghasset sont de nouveau utilisés par des migrants de plusieurs nationalités (Pellicani, Spiga, 2004).

⁴⁴ L'axe Soudan-Libye à travers le Sahara oriental est également très fréquenté (principalement par des Soudanais). L'itinéraire passant par la Mauritanie ne prendra de l'importance qu'à partir des années 2000, avec le contournement d'une partie du Sahara par les îles Canaries.

⁴⁵ En 1989, le colonel Ali Saïbou incita à plusieurs reprises les émigrés nigériens en Libye (dont de nombreux Touaregs) à revenir au pays où leur réinsertion serait facilitée. Mais le gouvernement ne tint pas ses promesses et ceux qui rentrèrent furent installés dans des camps précaires. Parallèlement, l'armée nigérienne soupçonnant certains Touaregs d'avoir été enrôlés par l'armée libyenne et « *d'aménager des sites d'entraînement militaire dans le Nord* » (Grégoire, 2004b : 102), procéda à de nombreuses arrestations. Le climat était donc déjà tendu lorsque sont arrivés les événements de Tchintabaraden. Au cours de la nuit du 6 au 7 mai 1990, des jeunes touaregs tentent d'occuper la gendarmerie de la localité de Tchintabaraden pour protester contre les arrestations arbitraires de membres de leurs communautés par l'armée, puis s'en prennent à la sous-préfecture et à la prison civile. Les militaires nigériens envoyés sur place se livrent à de nombreuses exactions, procèdent à la destruction de plusieurs campements nomades aux alentours et organisent une répression violente dans la ville, faisant de nombreuses victimes. Ces événements annoncent la rébellion, qui débute réellement l'année suivante avec l'attaque du poste d'In Gall en novembre 1991. Les « *événements* » de Tchintabaraden sont considérés comme ayant été le déclencheur de la rébellion touarègue au Niger. Pour plus de précisions concernant cette période, voir les travaux d'André Bourgeot : *Révoltes et rébellions en pays touareg* (1994b) ; *Les rébellions touarègues : une cause perdue ?* (1996). Voir également (Djibo, 2002).

climat d'insécurité (qui se poursuivra plusieurs années après la signature des accords de paix en 1995) et pour éviter l'enclavement d'un certain nombre de localités, le gouvernement nigérien organise des convois militaires. Tous les véhicules (particuliers et de transports marchands ou de passagers) qui circulent entre Tahoua et Agadez, puis jusqu'à Dirkou ou Arlit, sont appelés à le faire uniquement les jours de convoi afin d'être protégés par l'armée des éventuelles attaques. La majeure partie des circulations aura lieu sous cette forme durant plusieurs années. Outre les fraudeurs, seuls quelques transporteurs continueront de voyager seuls, ne pouvant ou ne souhaitant pas attendre les convois qui, en direction du Kawar, n'ont parfois lieu qu'une à deux fois par mois. Cette organisation des circulations terrestres par l'armée dans le Nord du pays engendre de fait une possibilité de contrôle des flux migratoires, les camions de transport des migrants circulant groupés. Celle-ci se concrétise généralement par une taxation arbitraire des migrants par les gendarmes et les militaires chargés de l'organisation des convois et de leur inspection dans les villes traversées.

Le témoignage exposé ci-dessous relate en détail l'organisation d'un départ en Libye sous escorte militaire. Le migrant, originaire d'Agadez, décrit les pratiques des autorités nigériennes et libyennes quant au contrôle des flux migratoires opéré au moment de la rébellion. Son témoignage, corroboré par les propos d'autres personnes, montre non seulement comment l'impact et la réalité des politiques dites d'ouverture doivent être relativisées (tant du côté nigérien que libyen), mais également comment, dès cette époque, acteurs privés et acteurs publics ont su tirer profit des passages de migrants.

« 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. À l'époque on partait de l'extrémité de la ville, à la sortie, sur la route qui partait à Dirkou. À ce moment là on payait les frais avec le propriétaire du camion en ville, maintenant on fixe une date de rendez-vous à la sortie de la ville, le jour du départ. Si vous avez des grands bagages vous les mettez d'avance dans le camion. Arrivé au niveau de la sortie, vous montez dans le camion, on fait des petits contrôles, ceux qui ont payé, ceux qui n'ont pas payé, et vous quittez... le premier village sur la route est à 80 km, c'est Toureyet... En 1995, quand j'étais parti, c'est sous escorte militaire que les camions partaient, parce que c'était au moment de la rébellion. Les camions s'entassent au niveau de la sortie de la ville, jusqu'à cent camions, même jusqu'à cent cinquante, tous avec des passagers et des bagages... à ce moment y'avait trop de gens qui partaient à la Libye, trop... on fixe une date et tous les camions vont sortir jusqu'à la sortie, et les militaires quand ils sont prêts ils vont venir

escorter les camions jusqu'à Dirkou... à ce moment la ville de Dirkou était une petite ville... y'avait juste une compagnie militaire... maintenant avec l'afflux de gens qui partent en Libye la ville a un peu grandi et y'a assez de problèmes... parce que les autres qui partaient, c'était pas des Nigériens seulement, les autres qui tentent l'exode qui venaient du Ghana, du Mali, du Nigeria, ils passaient par Agadez pour aller en Libye. Ils venaient de l'Afrique de l'Ouest et du Cameroun. Bon, à ce moment là ils ont commencé à faire des contrôles mais pas juste à la sortie, il faut faire une dizaine de kilomètres, c'est à ce moment là que les gendarmes arrivent, ils montent sur le camion pour vérifier : si vous êtes Nigérien vous passez, si vous n'êtes pas Nigérien, on vous fait revenir. En 1995 c'était comme ça, on empêchait les autres de partir... après ils se débrouillaient pour partir en fraude...⁴⁶ A ce moment là y'avait les camions qui prenaient juste les cigarettes, comme actuellement. Y'a aussi les camions qui prennent les produits du Sud du pays comme le mil, y'en a d'autres qui prennent les animaux, et tous ces camions là partaient ensemble jusqu'à Dirkou, sous escorte militaire. L'escorte s'arrête à Dirkou. Maintenant de Dirkou 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. À ce moment là les gens prenaient les camions de cigarettes, ils ne passaient pas par la route, ils partent en fraude, c'est de Madama que les camions de cigarettes partaient en fraude... les passagers prenaient aussi des petits véhicules, les Toyota 4x4. Moi quand j'étais arrivé à 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 [Al Katrun]. Je n'ai rien vu depuis Madama, et les véhiculent filent... les chauffeurs des véhicules c'est des Toubous. Ils ont la triple nationalité nigérienne, tchadienne et libyenne. C'est des gens qui connaissent très bien le terrain. En quittant Agadez, les propriétaires des camions ce sont des Libyens qui venaient s'approvisionner en bétail et autres, y'a aussi des Nigériens, des opérateurs économiques nigériens qui ont des camions. [...] À 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

⁴⁶ Ces interdictions de circuler faites aux migrants étrangers étaient contournées soit en utilisant les véhicules circulant hors du convoi, soit en corrompant les gendarmes chargés du contrôle.

faire attraper par une patrouille. Et puis on peut pas rester ensemble pour rentrer en ville... deux ou trois c'est beaucoup, un à un on rentre... En arrivant dans la ville on est allé dans des maisons en construction, pour se reposer un peu... un de nous, un soudanais, est parti changer quelques CFA contre des dinars... le même jour y'a des libyens qui sont venus avec des petits véhicules, des 504 familiales, des Mercedes... Ils viennent pour emmener les gens dans les grandes villes de Libye. Ils prennent 2 ou 3 personnes seulement, pour passer les barrières discrètement. Parce qu'en 1995, les gens ne circulaient pas librement en Libye... et si la police t'attrape, ils te jettent en prison directement... » (Babaye, Nigérien, Agadez, le 17 novembre 2004).

La période de la rébellion, loin de mettre un terme aux circulations transsahariennes, est au contraire une période d'organisation des migrations et d'« institutionnalisation par le bas » de la participation des agents de l'État nigérien au système migratoire saharien. Dans un contexte de grande instabilité de l'État nigérien, les différents corps de contrôles pérennisent des pratiques qui ne relèvent pas de leurs missions et qui sont parfois illégales, sans rencontrer d'opposition de la part des sphères dirigeantes ou de leur direction hiérarchique directe.

Encadré n°1. Principaux événements politiques marquant le Niger entre 1989 et 1999

1989 : Changement de constitution. Élection d'Ali Saïbou à la présidence de la République.
1990 : Affrontements entre populations touarègues et armée nigérienne, prémices de la rébellion armée qui débute l'année suivante.
1991 : Conférence nationale du 29 juillet au 3 novembre. André Salifou est élu à la tête du Haut conseil de la République.
1992 : Changement de constitution.
1993 : Élection de Mahamane Ousmane à la présidence de la République.
1995 : Signature d'un accord de paix entre le gouvernement et les principales factions rebelles. Cohabitation suivie aux élections législatives ; crise politique importante.
1996 : Le 27 janvier, coup d'état militaire du général Ibrahim Baré Maïnassara qui prend le pouvoir. Le 12 mai est adoptée une nouvelle constitution. Le 7 juillet Ibrahim Baré Maïnassara est élu Président de la République.
1999 : Le Président Baré Maïnassara est assassiné le 9 avril, le 11 le commandant Daouda Mallam Wanké est nommé chef de l'État, une nouvelle constitution est adoptée le 18 juillet. Le colonel en retraite Mamadou Tandja est élu à la présidence de la République le 24 novembre.

En onze ans, de 1989 à 1999, six personnes dirigent tour à tour le Niger, plus de 300 ministres et secrétaires d'État participent aux gouvernements successifs, et quatre constitutions sont adoptées. Les décalages entre les discours officiels, les législations et les pratiques des pouvoirs publics sont connus de tous. Le cadre légal n'est pas pris pour cadre de référence par les différents groupes d'acteurs qui conçoivent et négocient leurs activités et leurs relations au niveau local, davantage selon leurs possibilités concrètes d'action, la légitimité qu'ils accordent aux pratiques, et les potentialités de gains individuels⁴⁷. C'est dans ce contexte que se développe le système migratoire du Sahara central, intégrant dès lors des acteurs privés et publics, et que s'organisent des transports spécifiquement liés à la demande migratoire.

3. Des acteurs qui s'organisent : vers une spécialisation des transports

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 personnes n'est assuré que par des commerçants, en camion sous forme de transport mixte passagers-marchandises.

Les arrivées nombreuses de migrants à Agadez au début des années 1990 créent une importante demande de transport à destination des villes des Sud libyen et algérien⁴⁸. Dans un premier temps les commerçants continuent d'assurer, seuls, la plupart des convoys avec leurs camions de marchandises. Puis des propriétaires de *pick-up* tout-terrain saisissent ces opportunités pour se faire chauffeurs-guides sahariens et s'essayer au convoyage de migrants. On assiste alors simultanément au développement et à une forme de déprofessionnalisation du secteur des transports de passagers dans le Nord du Niger. Cependant, tous les propriétaires de véhicules ne peuvent emmener les migrants à bon port, faute de connaissance des itinéraires. Les Touaregs d'Agadez saisissent ces opportunités de travail en mettant à profit leurs connaissances du terrain et des pistes 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,

⁴⁷ Nous reviendrons plus avant sur cet aspect des logiques et des pratiques des acteurs.

⁴⁸ Le régime algérien, affaibli au Nord par le terrorisme islamiste du FIS et du GIA, renforce à cette période sa lutte contre l'immigration clandestine par peur que la rébellion touarègue ne s'étende dans les régions méridionales du pays. À l'inverse, le régime libyen soutient le mouvement de rébellion et laisse plusieurs groupes touaregs utiliser le territoire libyen comme base arrière et camp d'entraînement.

et parfois la complicité, d'hommes politiques locaux les premières agences officielles de transport transsaharien de passagers. Suite à la signature des accords de paix en avril 1995, de nombreux ex-rebelles reviennent s'installer à Agadez et rejoignent les rangs des individus sans activité fixe disposant de véhicules et s'adonnant occasionnellement au transport de migrants. Leur bonne connaissance du terrain, acquise pendant les années de rébellion lorsqu'il leur fallait se déplacer dans ces zones sans être repérés par les patrouilles de l'armée, et leurs relations dans les sphères locales du pouvoir politique leur permettent de développer rapidement de nouvelles agences spécialisées dans le transport de migrants au Sahara.

La présence de populations dont le capital culturel et social facilite la mobilité au Sahara central (populations arabes et touarègues) a favorisé le développement de ces réseaux de transport au long cours en milieu désertique à partir d'Agadez. Les « agences de courtage »⁴⁹ nouvellement constituées, mieux structurées que les quelques-unes qui avaient vu le jour de manière éphémère peu avant la période de rébellion, facilitent les circulations transsahariennes au départ de cette ville.

Du fait de la politique migratoire restrictive de l'Algérie, les villes du Sud algérien sont alors desservies par des petits véhicules, rapides, tandis que la Libye l'est encore fréquemment par des camions de transport marchands, certains transporteurs profitant des périodes de tolérance à la frontière pour poursuivre leur activité lucrative de transport mixte, en lien avec les agences de courtage qui leur fournissent une grande partie de leurs passagers. La manne durable que représente l'activité de convoyage des migrants a donc joué en faveur d'une « reprofessionnalisation » de ce secteur des transports, menant au développement de réseaux spécialisés dans le convoyage des migrants d'une rive à l'autre du Sahara, conjointement support et reflet de ces circulations humaines.

⁴⁹ Nom officiel des agences s'occupant du transport des migrants vers les pays arabes frontaliers (Algérie et Libye).

Conclusion

Cette brève approche historique des migrations transsahariennes permet de dissocier les émigrations sahariennes puis sahéliennes des flux migratoires en provenance du reste du continent, mettant ainsi en relief l'existence de réseaux transsahariens de circulation, principalement marchands, préexistants à l'intensification des flux migratoires dans les années 1990. Le système migratoire saharien contemporain ne s'est développé aussi rapidement (en quelques années) et efficacement (en milieu saharien, parfois en dehors des pistes officielles et en contournant les contrôles des États) que parce qu'il a pu se « greffer » sur des espaces commerçants et nomades déjà bien établis dans ces zones, à l'instar de ce qu'il s'est passé plus à l'est, entre la Libye, le Tchad et le Soudan (Pliez, 2006b).

En quelques décennies, on passe d'un champ migratoire circonscrit, saharien, transfrontalier et de proximité, à un système migratoire international voire intercontinental, mettant en relation des espaces lointains (carte 4). Ce développement du système migratoire saharien s'est réalisé en intégrant tout à la fois des commerçants et des populations de tradition nomade qui participent jusqu'à ce jour, de différentes manières, à la circulation des migrants, entraînant l'émergence d'un véritable espace migratoire et marchand transnational recouvrant le Nord du Niger et les Sud algérien et libyen⁵⁰. Et l'on assiste ainsi à la transformation des configurations migratoires des États concernés. Le Niger, pays d'émigration vers les États côtiers du Golfe de Guinée d'une part et l'Algérie et la Libye d'autre part, est alors également devenu un pays de transit. L'Algérie, pays d'émigration vers l'Europe est également devenue un pays d'immigration et de transit. Enfin, la Libye, pays d'immigration (arabe et sahélienne) est devenue un pays d'immigration et de transit.

⁵⁰ Cette évolution est similaire à celle du Sahara oriental, entre le Soudan et la Libye, à la même période (Drozd, Pliez, 2005).

Tableau 1. Chronologie des principales étapes de l'élargissement du champ migratoire du Sahara nigérien (1960-1990)

chronologie	origines des migrants	principales destinations	événements
1960	Touaregs du Niger Toubous et Kanouri du Nord-Est du Niger Touaregs maliens	Grand Sud algérien Fezzan libyen Grand Sud algérien	1960 : indépendance de nombreux états africains (dont le Niger). 1962 : indépendance de l'Algérie. 1963-1964 : révolte des Touaregs de l'Adrar des Ifoghas (Mali). 1969 : Muammar Kadhafi prend le pouvoir en Libye. 1969-1973 : sécheresse au Sahel, crise alimentaire, crise pastorale, famine.
1970	Niger, Mali et Tchad. Quelques autres pays d'Afrique de l'Ouest (Burkina, Ghana...)	Régions sahariennes de l'Algérie et de la Libye	1971 : accords de coopération économique entre la Libye et le Niger. 1973-1994 : fermeture de la frontière entre le Tchad et la Libye. 1974 : Seyni Kountché prend le pouvoir au Niger.
1980	Ensemble du Sahel. Plusieurs autres pays d'Afrique de l'Ouest	Algérie et Libye	1981-1982 : rupture des liens diplomatiques entre le Niger et la Libye. 1983-1985 : nouvelle sécheresse au Sahel, crise alimentaire, crise pastorale, famine.
1990	Ensemble des pays d'Afrique de l'Ouest Afrique de l'Ouest et quelques pays d'Afrique centrale (Cameroun, RDC)	Ensemble du Maghreb	1986 : début de la politique de lutte contre les migrations irrégulières en Algérie. 1991-1995 : rébellion touarègue et toubou au Niger 1992 : embargo de l'ONU à l'encontre de la Libye. M. Kadhafi lance des appels à l'immigration en provenance du sud du Sahara.
2000		Afrique du Nord et Europe du Sud	1994 : dévaluation de 50% de la valeur du franc CFA.

Carte 4. L'élargissement progressif du champ migratoire du Sahara nigérien (1965-2005)



- CHAPITRE II -

LES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES : UNE THÉORIE À CONSTRUIRE, UN SENS À (RE)DÉCOUVRIR

« On ne parvient à l'intelligence du vrai rapport de causalité qu'à condition de renoncer à un échafaudage unitaire, s'appuyant sur une idée rectrice, laquelle serait censée tout puiser et tout élaborer à partir d'elle seule, et à condition de tenir compte du foisonnement d'influences différentes, parallèles et indépendantes, s'entrecroisant même parfois. Le hasard, c'est-à-dire le lien soudain établi entre plusieurs séries causales indépendantes, ne doit jamais être sous-estimé. »

Ernst Troeltsch, 1991 [1909], *Protestantisme et modernité* : 68-69.

Les migrations transsahariennes par voie terrestre à destination du Maghreb et de l'Europe se sont fortement accrues depuis le début des années 1990. Ce constat empirique, largement relayé par les médias du Nord comme du Sud, interpelle les populations et les dirigeants des pays nouvellement de transit et de destination, tels l'Algérie et la Libye, ainsi que de certains États européens, faisant émerger cette question migratoire comme un problème de société. Des politiques de lutte contre ces migrations irrégulières sont depuis lors mises en place, menées « conjointement » par l'Union Européenne et les États d'Afrique du Nord, et depuis peu par certains États d'Afrique subsaharienne. Mais ni le durcissement des politiques migratoires (avec renforcement des contrôles aux frontières, implantation de camps de rétention, expulsions), ni la diffusion d'informations concernant les risques des parcours, ni les aides au développement et autres tentatives de « co-développement » n'ont eu les effets

escomptés, validant aujourd'hui encore les propos que tenait Jean-Pierre Guengant au commencement du partenariat euro-méditerranéen sur la question migratoire, tout juste un an après la mise en application des accords de Schengen : « *les deux nouveaux paradigmes en matière de migrations internationales : le « contrôle » comme moyen de contenir les migrations, et le « développement » comme moyen de les supprimer, en supprimant leur cause essentielle : la pauvreté, semblent bien s'appuyer sur une vision simpliste des phénomènes à l'œuvre* » (Guengant, 1996 : 108).

L'intérêt des travaux menés depuis une dizaine d'années sur les causes globales de ces nouvelles formes de migration, sur leurs effets économiques, démographiques et sociaux, ainsi que sur les changements juridiques, politiques et diplomatiques qu'elles engendrent, est avéré. Il semble pourtant que les modèles généralement mis en avant pour expliquer ces mobilités ne permettent pas de comprendre la totalité du sens des phénomènes observés, tant ils privilégient l'étude du fonctionnement des structures qui permettent leur réalisation concrète, à celle des logiques qui les sous-tendent. Aussi, avant d'aborder les faits migratoires au Sahara par ce qu'ils donnent à voir de prime abord dans les espaces de transit (activités de transport, logement des migrants, emploi de travailleurs irréguliers, etc.), il importe de comprendre ce qui constitue les fondements de leur existence même, ce qui fait que des individus sont un jour devenus des migrants.

I. Pourquoi migrent-ils ? Aux fondements du fait migratoire contemporain au Sahara

Derrière la mobilité il y a forcément un mobile, une raison, une motivation. Pourquoi ces individus, émigrants que l'on regarde partir, migrants dont on observe le passage, immigrants dont on étudie l'installation, font-ils le choix de migrer, d'aller d'un lieu à l'autre, d'une culture à l'autre ? Qui sont ces ressortissants d'Afrique subsaharienne qui se rendent illégalement au Maghreb et en Europe ? Que représente pour eux cette migration ? Pourquoi prennent-ils le *risque* de partir ? Inévitables questions lorsque l'on travaille sur les migrations internationales. Dans un premier temps, l'intérêt d'un tel questionnement réside dans la confrontation qui en découle : mettre les approches classiques des migrations internationales à l'épreuve des migrations irrégulières de transit observées dans le Nord du Niger. De quels outils théoriques disposons-nous pour comprendre ces faits migratoires et

quelle est leur portée explicative ? Quels sont les liens entre les motivations propres des migrants et les données contextuelles qui leurs sont extérieures, entre les choix et les contraintes, et comment cela se traduit-il dans leurs pratiques migratoires ? Comment tenir compte de la complexité et de la diversité des logiques⁵¹ et des pratiques migratoires à l'œuvre sans se perdre dans une myriade d'explications particulières ? Autant de questions méthodologiques et centrées sur les individus qui se doivent de précéder celles d'ordre économique, social ou juridique que soulèvent ces mouvements migratoires dans les pays qu'ils traversent.

De nombreuses analyses critiques des théories des migrations internationales ont été formulées ces dernières années, mettant en évidence leurs intérêts et plus encore leurs limites à l'ère de la mondialisation, de la généralisation de la mobilité, de la complexification des mouvements et des appartenances identitaires⁵². Plutôt que de reprendre chacune de ces théories et d'en proposer une critique dans le cadre des migrations transsahariennes, ce qui apporterait finalement peu à la littérature existante, il s'agira ici d'analyser la portée de celle qui semble encore aujourd'hui la plus présente dans le débat public : la théorie dite du *push and pull*. Cette théorie, bien que déjà assez ancienne et remise en cause, continue d'être le modèle sous-jacent de la plupart des discours politiques et médiatiques sur les migrations internationales en générales⁵³, et sur les migrations transsahariennes en particulier. Il importe à ce titre d'y accorder un intérêt particulier, avant d'évoquer les limites des principales autres théories des migrations internationales dans le cadre de l'étude des migrations transsahariennes contemporaines.

1. *Push and pull* ou les limites d'un modèle explicatif

Les migrations dites économiques sont les types de migrations internationales les plus étudiés car les motivations d'ordre économique sont depuis toujours considérées comme le moteur fondamental de ces mobilités⁵⁴. Le modèle du *push and pull* (répulsion et attraction) a

⁵¹ Entendues comme configurations normatives qui influent sur les stratégies des acteurs.

⁵² Voir notamment les travaux de Joaquin Arango (2000), Alan Simmons (2002), Olof Stjernström (2004), Han Van Dijk, Dick Foeken et Kiky Van Til (2001), ou encore d'Andreas Wimmer et Nina Glick Schiller (2003).

⁵³ Certains discours scientifiques reposent encore actuellement, implicitement, sur ce modèle. Voir notamment (Dumont, 2006).

⁵⁴ Pour une présentation plus complète de l'histoire des théories des migrations internationales, nous renvoyons à l'ouvrage de synthèse de Gildas Simon « *Géodynamique des migrations internationales dans le monde* » (1995), ainsi qu'à l'ouvrage collectif « *Worlds in Motion. Understanding International Migration at the End of the Millennium* » (Massey, Arango, Hugo, Kouaouci et al., 1998).

ainsi servi de base à de nombreuses études migratoires jusque dans les années 1990. Ce modèle considère que les migrations résultent des inégalités entre les sociétés ou, à plus grande échelle, des différences de richesse entre régions ou entre secteurs économiques. La mobilité des individus est considérée comme procédant de choix rationnels qui dépendent du rapport entre les facteurs qui pousseraient à quitter les zones d'émigration et ceux qui pousseraient à se rendre dans les zones d'immigration. Ce modèle simple et mécanique, largement repris par les médias lorsqu'il s'agit d'évoquer l'immigration africaine en Europe (« *L'Afrique pauvre se presse aux portes de l'Europe* »⁵⁵), est également à la base de nombre de discours politiques et d'experts des organismes internationaux⁵⁶. Supposée pouvoir s'appliquer à l'ensemble des mouvements migratoires concernant les pays du Sud, cette théorie, dont l'angle d'approche privilégié reste celui des contraintes macro-économiques et des compétences propres des individus, ne tient pas compte des facteurs sociaux et culturels⁵⁷, ni des facteurs individuels qui peuvent ne pas être « économiquement rationnels », et qui pourtant déterminent la décision individuelle de migrer ou non (Fischer, Martin, Straubhaar, 1997).

La critique de ce modèle du *push and pull* s'est développée contre le fait qu'il postule une stabilité des espaces de départ et d'arrivée, ainsi qu'une conscience de cette stabilité chez les candidats potentiels à la migration qui, pleinement informés des atouts et des contraintes de leurs zones d'origine et de destination potentielle, effectuent un choix rationnel au point de vue économique, celui de migrer. Pourtant, « *le discours sur le choix migratoire rationnel ne doit pas être absolutisé tant il arrive que les décisions de migrer et l'option pour une*

⁵⁵ Titre en une du journal Le Monde daté du 8 octobre 2005.

⁵⁶ Aderanti Adepoju, économiste et démographe Nigérian, grand spécialiste des migrations africaines qui a successivement travaillé en tant qu'expert à l'OIT, à l'ONU et au FNUAP, écrivait il y a quelques années : « *Les changements observés dans les configurations des migrations, et en particulier l'intensification des migrations irrégulières et clandestines ainsi que le trafic de migrant, peuvent être attribués à la pauvreté et à la misère humaine, à la dégradation des conditions de vie et à la situation de l'emploi. [...] À l'heure actuelle, le facteur de répulsion que constitue l'extrême pauvreté est aussi puissant pour de nombreux Africains que l'attraction exercée par la perspective de conditions de vie meilleures dans les pays du Nord.* » (Adepoju, 2000 : 346).

⁵⁷ Lorsqu'au milieu des années 1990 Christer Krokfors tente de lier les facteurs économiques et écologiques de la migration africaine à une dimension plus culturelle (« *Migration represents one important demographic response to conditions of poverty and environmental stress in Africa. [...] However, recent investigation have shown that cultural factors have to be taken much more into consideration than has been done earlier. This is even more important when looking for explanations and understandings of migrations/circulations within households has a response to local environmental, political and economic conditions* » (Krokfors, 1995 : 54)), son approche est encore considérée comme novatrice. Jonathan Baker et Tade Akin Aina, éditeurs de l'ouvrage collectif « *The Migration Experience in Africa* » au sein duquel Krokfors publie son texte, le présentent en introduction en ces termes : « *What Krokfors has done is to point at directions that tend to be overlooked by to strong an emphasis on structural factors. Without succumbing to the weakness of the modernization perspective as it concerns cultural factors, he invites us to recognize the links between cultural factors, ecology and the structure of political economy. [...] In short, Krokfors opens up the possibilities for an innovative approach which may enhance our understanding of the phenomenon of migration.* » (Baker, Aina, 1995 : 13).

destination et non une autre soient dictées par des contraintes de situations » rappelle Luc Sindjoun dès l'introduction de l'ouvrage collectif "*État, individus et réseaux dans les migrations africaines*", avant de poursuivre en insistant sur le fait que la mise en œuvre de la migration ne résulte pas toujours « *de la possession de toutes les informations* » (Sindjoun, 2005 : 11). Nous serions tentés d'ajouter aux « *contraintes de situation* » ici mises en avant les désirs de chaque migrant ainsi que les opportunités qui s'offrent à eux de manière différenciée et jouent également un rôle important.

Cette explication « mécanique » des flux migratoires se heurte également aux différents travaux qui ont montré que les populations les plus pauvres ne sont pas celles qui émigrent (au contraire, puisque la grande pauvreté assigne à la sédentarité, sauf dans les cas de migrations forcées), et qu'il n'y a donc pas de correspondance « réelle et stable » entre la demande du Sud et l'offre du Nord (Malmberg, 1997; Wihtol De Wenden, 2001). Catherine Wihtol de Wenden critique ainsi la théorie du *push and pull*, sans réellement s'en détacher, en considérant que « *le facteur d'attraction (pull) est aujourd'hui beaucoup plus fort que celui de répulsion (push)* », précisant que « *c'est moins la pression démographique [...] ajoutée à la pauvreté, qui crée la pression migratoire, mais plutôt l'imaginaire migratoire qui se nourrit de tous les bénéfices visibles, à la télévision ou sur les marchés locaux (électroménager, produits électroniques) de l'eldorado occidental ou de l'État providence* » (Wihtol De Wenden, 2001 : 9). Il convient de souligner cette prépondérance de l'attraction sur la répulsion, de la recherche sur la fuite, mais il semble nécessaire de ne pas placer l'imaginaire migratoire uniquement sur un plan économique. En effet, il est apparu au cours de nos enquêtes que nombre de migrants avaient conscience à la fois de la difficulté et des risques du parcours migratoire dans lequel ils s'étaient engagés, et des difficultés de vie quotidienne des migrants noirs africains au Maghreb et en Europe. Si la recherche du confort matériel existe comme facteur d'attraction, elle est trop inégalement partagée pour être considérée comme le principal facteur explicatif. On se rend compte que les facteurs d'attraction comme ceux de répulsion (migrer pour quitter ou remédier à une situation de pauvreté, d'insécurité) ne permettent pas de distinguer ceux qui partent de ceux qui restent. Ils ne permettent donc par conséquent pas à eux seuls de comprendre les migrations transsahariennes contemporaines.

Les différentes critiques du modèle *push/pull* proposent une vision plus fine de la complexité des phénomènes migratoires à différentes échelles sociales et moments de leur

réalisation (Faist, 1997), en portant l'attention sur le rôle déterminant des groupes sociaux dans les départs en migration de certains de leurs membres (Krokkfors, 1995; Malmberg, 1997), sur les effets « *d'entraînement* » des flux migratoires et sur l'importance des réseaux, véritables « *institutions* » qui influencent les migrants dans leurs choix (Guilmoto, Sandron, 2000). Cependant, ces théories proposent également des explications « statiques » et collectives des phénomènes migratoires, portant sur des déterminants fixes à des moments fixes (Fischer, Martin et al., 1997). Peut-on aborder différemment la question des déterminants migratoires ? L'approche par les déterminants permet-elle de comprendre le sens des migrations pour les individus ?

2. Des déterminants migratoires introuvables ?

Tenter d'expliquer les mouvements migratoires par l'existence de déterminants structurels, communs à tout ou partie des migrants, est une démarche ancienne qui a souvent eu tendance à simplifier les faits pour mieux les catégoriser, et qui ne permet pas réellement de sortir de la dualité quête/fuite dans laquelle on enferme trop facilement les faits migratoires.

Parallèlement aux facteurs purement économiques, certaines études des migrations africaines mirent un temps l'accent sur l'accroissement démographique comme facteur de départ en migration (Husson, 1989; Sala-Diakanda, 1988; Tabutin, 1988). Puis il est apparu que les zones d'émigration n'étaient pas les régions les plus densément peuplées, ni celles dont l'accroissement de la population était le plus important. Certains experts ont également avancé la désertification comme facteur de migration, poussant les Sahéliens sur les routes du Maghreb et de l'Europe : « *selon les Nations Unies, ce sont près de 60 millions de personnes qui quitteront les zones arides subsahariennes sujettes aux processus de désertification pour tenter d'accoster en Europe d'ici à 2020* » (Le Monde, 24.01.2006). Si les crises climatiques des années 1970 et 1980 ont bien engendré des mouvements de population, principalement à destination des grandes villes des pays concernés (Bernus, Salifou, 1987; Lassailly-Jacob, Marchal, Quesnel, 1999), ceux-ci n'avaient que peu à voir avec les migrations transsahariennes contemporaines, dont les acteurs ne sont que rarement en lien direct avec des activités agricoles ou pastorales. En outre, face à de tels propos alarmistes, et sachant que la population totale du Burkina Faso, du Mali, du Niger, du Sénégal, et du Tchad réunis est actuellement d'environ 60 millions de personnes, on est en droit de se demander quelles

« *marges arides subsahariennes* » pourraient être en mesure de fournir de tels contingents de migrants dans les années à venir.

Ces approches des faits migratoires s'inscrivent à petites voire très petites échelles et ne peuvent en aucun cas aborder toutes les nuances et la complexité des migrations qui se jouent au niveau des individus, des familles ou des groupes sociaux restreints (Boyer, 2005a; Faist, 1997). En changeant d'échelle, la question se pose de nouveau en termes de motivation au départ : lorsque rien ne menace directement les individus, leur famille restreinte, leur parentèle, leurs proches, ni conflit armé ni crise alimentaire, comment en viennent-ils à faire le choix de partir ? Une approche par les déterminants individuels est-elle plus éclairante ? De là l'intérêt de travailler dans le Nord du Niger, zone qui constitue une sorte de « goulet d'étranglement » des itinéraires transsahariens de migration. Elle permet d'être confronté à une plus grande diversité de migrants que dans les espaces de départ et d'arrivée, très diffus. Quelles que soient leurs origines géographiques et leurs destinations, les migrants peuvent passer par ces espaces sahariens de transit, ce qui minimise le risque de focalisation excessive sur des groupes particuliers et permet d'avoir une vision plus complète des phénomènes migratoires étudiés⁵⁸.

Agadez. Je demande à une jeune migrante Camerounaise qui se rend au Maroc puis en Europe les raisons de son départ de Douala, sa ville natale. Après quelques instants de réflexion, elle me répond qu'elle a décidé de quitter le Cameroun *sans raison particulière*. C'est la première réponse qui lui vient à l'esprit face à une telle question. Lui demandant alors ce qu'elle faisait à Douala avant de partir, elle est un petit peu plus bavarde et m'explique que depuis « *longtemps* » elle avait essayé d'obtenir un visa pour l'Angleterre, et qu'une grande partie de l'argent qu'elle avait gagné grâce à divers emplois avait servi à payer plusieurs personnes pour obtenir ce visa, sans succès. Puis elle avait trouvé un emploi dans une entreprise de fabrication de mèches qui appartenait à un Libanais, mais, poursuit-elle, « *Ils m'ont renvoyée à un moment donné parce que j'accusais trop de retard* ». Elle aurait alors pu une nouvelle fois changer de travail ou tenter d'obtenir un visa, mais au lieu de cela, elle dit avoir « *embrassé* » ce licenciement comme étant le signe du départ. Elle a alors rassemblé ses économies personnelles. « *Y'a personne qui m'a aidé, même de 5 francs. [...] Je n'ai pas prévu toute ma*

⁵⁸ Claire Escoffier, qui a enquêté au Maroc, note à ce propos « *que même les transmigrants originaires d'Afrique de l'Ouest (Liberia, Sierra Leone, Sénégal ou Mali) avaient rejoint l'axe transsaharien central en rejoignant le Niger au niveau d'Agadez puis qu'ils étaient remontés par l'Algérie et le Maroc. Seul un petit nombre était venu du Mali par Gao puis Reggane [...]. Tous avaient préféré emprunter - même au prix d'un long détour - la transsaharienne à partir d'Agadès* » (Escoffier, 2006 : 79).

famille parce qu'en prévenant toute la famille ce n'est pas tout le monde qui va te souhaiter bonne chance... et le fait que quelqu'un va te dire : "oh la la tu vas mourir", toi même ça va te frustrer... autant le dire à la personne qui va t'encourager, pour que tu t'engages la tête haute, parce que l'aventure c'est parfois sans lendemain. On dit toujours l'aventure sans lendemain, jusqu'à ce que tu reviennes... c'est comme ça que je suis partie. On m'avait dit d'attendre pour aller avec un groupe, mais j'étais trop pressée, la vie m'énervait déjà... » Une de ses amies de Douala profite de l'occasion pour partir en même temps qu'elle tenter sa chance en Europe. Elles voyageront ensemble jusqu'à Agadez. (Entretien réalisé à Agadez, le 24 novembre 2004).

Au regard des nombreuses discussions que nous avons eues avec des migrants de différentes origines sur cette question, les propos de cette jeune camerounaise semblent particulièrement intéressants. Tout d'abord le fait qu'aucune raison ne soit directement mise en avant pour expliquer son départ laisse supposer que les facteurs qui ont motivé son choix sont multiples et complexes, ou tout au moins pas clairement identifiés/identifiables. Ensuite, le récit de sa vie, avant son départ, fait émerger des éléments de compréhension (le licenciement) qu'elle érige elle-même comme tels, comme pour justifier le moment choisi pour quitter le Cameroun. Pourtant son envie de partir est antérieure à son licenciement (plusieurs demandes de visa à l'ambassade du Royaume-Uni sont déjà effectuées) et il ne s'agit pas alors de sa première période de chômage. L'explication n'est donc pas simple, la relation entre le licenciement et le départ est loin d'être directe et évidente.

Dans bien des cas il apparaît que la prise de décision des départs en migration en direction de l'Afrique du Nord ou de l'Europe résulte non pas d'un ou plusieurs facteurs clairement identifiables mais davantage de l'interprétation par les individus d'une multitude de facteurs, concrets, symboliques ou relevant de l'imaginaire individuel, qui ne sont pas toujours formulés consciemment. En somme, plus que des simples faits contextuels objectifs, les éléments qui déclenchent la prise de décision de quitter son pays d'origine semblent relever tout à la fois de l'intériorisation par les migrants potentiels d'un contexte socio-économique – en somme de « contraintes » externes – favorisant l'émigration, d'une « médiatisation » du monde qui décuple les champs des envies et des vies possibles (Appadurai, 2005)⁵⁹, et de l'événement biographique, c'est-à-dire de faits ou ensemble de

⁵⁹ La circulation des images, via les médias et le cinéma, participe de la création lente du désir de l'ailleurs chez certains individus, cet ailleurs étant généralement l'Occident.

faits vécus et perçus qui, à un moment donné, affectent directement l'existence de l'individu⁶⁰.

Cette diversité des cas met en relief un aspect caractéristique d'une partie des migrations transsahariennes contemporaines : la dimension individuelle des choix, qui s'accompagne d'une volonté d'autonomisation par rapport au groupe social d'origine (la migration s'envisage alors comme stratégie subversive qui permet d'échapper à la « dette communautaire » (Marie, 1997)) et dans le même temps d'une importance accrue du rôle de l'imaginaire migratoire. Prendre la décision de migrer fait appel à l'imaginaire individuel autant qu'à la rationalité économique ou aux contraintes sociales, sans que cet imaginaire ne soit idéalisé. Au-delà, à côté ou à la place des espoirs économiques, des contraintes sociales ou de la volonté de promotion et de prestige social⁶¹, se retrouve chez les migrants une envie d'émancipation personnelle, suivant l'idée que la découverte du monde, via le voyage, est bénéfique (Bardem, 1993). Nombre d'entre eux sont portés par un immense désir d'être et de vivre autre chose que ce qu'ils sont et vivent, quel qu'en soit le prix à payer, quels que soient les risques à prendre.

Les différentes théories des migrations internationales montrent à travers leurs divergences qu'une approche par les déterminants migratoires, qui peuvent être de natures très diverses, se heurte nécessairement à la diversité et à la complexité des faits observés, et, surtout, ne peuvent expliquer pourquoi si peu de personnes migrent (Faist, 2000; Fischer, Martin et al., 1997). Comme le rappelle Joaquin Arango, « *il n'est pas évident que rechercher les causes de la migration constitue de nos jours la ligne de conduite la plus utile ni la plus intéressante* » (Arango, 2000 : 339). Les migrants potentiels comme les migrants effectifs ne peuvent être considérés comme des êtres uniquement et totalement rationnels, disposant en permanence de toutes les informations nécessaires à la prise de décision relative au départ en migration (ce qui sera déterminant pour l'un ne le sera pas pour l'autre). Comment alors articuler les différentes échelles spatiales, sociales et temporelles qui entrent en jeu dans la migration ?

⁶⁰ Voir l'approche cumulative des migrations, développée notamment par Douglas Massey, et ses limites dans le cadre des migrations d'individus originaires de grandes métropoles (Fusselland, Massey, 2004), ainsi que les travaux de Barak Kalir sur l'influence du contexte socio-économique qui, intériorisé par les migrants, crée une « *disposition à émigrer* » (Kalir, 2005).

⁶¹ L'État et l'école des pays d'origines des migrants n'étant souvent plus considérés comme les garants d'une possible promotion sociale, la migration est perçue et utilisée par certains comme un moyen de la gérer de manière autonome.

II. Articuler la complexité du fait migratoire : la migration comme projet

Pourquoi la mobilité ? « *La réponse est toujours : le projet. Et ce projet structure l'imaginaire, estime Jean-Didier Urbain, comme le rêve a une forme narrative. C'est un scénario, un roman, une image : dans tous les cas, c'est un programme d'action, déterminé par une représentation, qui s'est choisi un lieu de réalisation. Tout part de là* » (Urbain, 2001).

Tout le monde se projette dans l'avenir et pense aux possibles de son existence future. Certains ont le projet de l'ailleurs, d'autres le projet de l'ici. Et ce sont ceux qui ont le projet de l'ailleurs qui nous intéressent ici. Comment se construit un projet migratoire ? Comment le projet joue-t-il sur les pratiques migratoires et inversement ? Sur quels types d'informations, vraies ou fausses, concernant le voyage et ses risques se base-t-il ? Quelle est la place de l'imaginaire migratoire ? Autant de questions qui permettent d'entrer dans la complexité de chaque pratique migratoire, et de donner sens à des attitudes et comportements qui varient d'un individu à l'autre, d'un groupe à l'autre.

La notion de projet migratoire permet de contourner la question des facteurs décisifs qui déterminent les migrations, pour se mettre à l'échelle des individus et de leur singularité, pour rendre compte des divers facteurs qui, conjugués à un moment donné dans un contexte donné, participent du choix du départ en migration⁶². Le projet migratoire qui porte la migration n'est donc pas fixe mais se recompose en permanence, au fur et à mesure des parcours, selon les informations qui parviennent aux migrants, selon les opportunités qui se présentent à eux. Les migrants ont conscience de cette variabilité de leur projet ; l'important n'est pas de parvenir à réaliser le projet initial, mais de tenter de réaliser le projet du moment, qu'il soit similaire ou différent du projet de départ. Les projets migratoires, constructions mentales qui influent sur les manières dont les migrants préparent et réalisent leur voyage, peuvent être facilement modifiés en cours de route car dans le cadre des migrations transsahariennes observées, le risque migratoire est un risque individuel et non familial : les familles, les groupes sociaux, ne comptent pas sur le retour des migrants, ou plutôt n'attendent pas ce retour à un moment

⁶² Cette notion, définie par Paul-André Rosental dans son remarquable ouvrage de démographie historique intitulé « *Les sentiers invisibles* » (1999), a notamment été développée par Florence Boyer (2005a) dans le cadre de sa thèse sur les migrations circulaires de descendants d'esclaves touaregs entre Bankilaré (Niger) et Abidjan (Côte d'Ivoire).

donné. La survie des groupes d'origine ne dépend pas de la réussite des migrants. Seule la « survie » des migrants est en jeu.

1. Migrer vers le Maghreb et l'Europe : curiosité, fuite ou rêve ?

La migration irrégulière vers le Maghreb et l'Europe est-elle mue par une envie de découvrir le monde, une volonté de fuir une situation, ou un rêve de richesse ou de changement ? Qu'est-ce qui fonde les projets migratoires, de façon plus ou moins consciente ? L'attrance des salaires importants et des produits manufacturés, raisons mises en avant dès les premières migrations de Sahéliens au Maghreb dans les années 1960 (Adamou, 1979) et souvent encore aujourd'hui, ou l'idéalisation d'une vie facile, sont-elles les seules motivations des migrants ? « *Quelle souffrance, sans doute aussi forte que la faim, anime donc ces jeunes qui prennent la voie de l'exil au prix parfois de leur vie avec comme credo : réussir ou y rester ?* » interroge Mahamet Timera, *car on est loin souvent des situations de misère extrême* » (Timera, 2001 : 37). Fuite et quête ne peuvent-elles pas être liées dans un désir plus général de vivre « une autre vie » « ailleurs », loin des coutumes de chez soi et des regards familiers ?

Les désirs d'émancipation, d'individuation, d'individualisation, d'autonomisation ou de réalisation de soi ont longtemps été négligés dans les recherches sur les migrations internationales (Bardem, 1993; Gourcy, 2005), et ce n'est pas du seul fait des biais idéologiques ou méthodologiques des chercheurs, mais aussi parce que bien souvent les migrants « légitiment » leurs migrations en intégrant dans leurs perspectives la solidarité avec le groupe et non pas la rupture (Timera, 2001). Si, au sein des groupes sociaux d'origine de certains migrants, une tradition de la migration transsaharienne existe ou est en construction (cas de quelques groupes sahéliens et sahariens), pour la plupart d'entre eux la démarche de migration, la construction du projet migratoire est individuelle. La migration transsaharienne peut aussi revêtir une dimension initiatique forte (Latour, 2001). Alors que « traditionnellement » l'initiation est assumée par la société d'appartenance et vise à « entrer » dans cette société, elle est ici individuelle et vise soit également à entrer dans la société d'appartenance, soit, tout aussi fréquemment, à s'en extraire et à s'affranchir de ses règles. C'est pourquoi le phénomène observé par Timera chez les Soninkés de la vallée du fleuve Sénégal ne se retrouve que rarement chez les migrants en transit au Niger qui, au contraire, assument voire affirment leur rupture avec leur groupe d'origine.

Il ne s'agit pas de minimiser l'existence de motivations d'ordre économique, souvent présentes, mais d'en relativiser l'importance au regard des autres motivations des migrants transsahariens⁶³. En effet, l'accumulation d'un petit capital dans le but d'ouvrir un commerce, de réaliser un projet immobilier ou de se marier une fois de retour peut être un objectif des migrants, mais leur engagement dans un projet de réalisation personnelle, leur volonté d'autonomisation par rapport à leur groupe social d'origine, peut également être prédominant⁶⁴. « *Émigrer est généralement la seule façon d'échapper à un destin prédéterminé, et le seul moyen d'accéder à une autre vie sans devoir accomplir la tâche douloureuse et ardue de démolir ce qui existe. Émigrer permet de renaître en tant qu'autre dans l'altérité lointaine située au-delà de la frontière* » (Ainsa, 1997 : 95). Au regard de quelques cas observés, donc sans généraliser ce propos, il est possible de dire que le désir d'émancipation (se dégager d'une autorité quelle qu'elle soit) se retrouve davantage chez les migrants d'origine rurale, et celui de réalisation de soi (s'accomplir, « *prendre enfin totalement son destin en main* » (Latour, 2001 : 171), s'épanouir) chez ceux d'origine urbaine. La dimension sociale et culturelle de la migration semble donc précéder sa dimension économique (bien que ce soit souvent cette dernière, socialement plus acceptable, que l'on retrouve mise en avant par les migrants eux-mêmes), les deux étant souvent liées, comme le laissent sous-entendre ces propos d'un ingénieur mécanicien originaire de Benin City au Nigeria : « *Dans mon pays il n'y a pas de travail pour moi, il n'y a pas de travail pour les gens qualifiés, c'est pour ça que je veux aller en Libye puis en Europe, pour travailler et gagner de l'argent* » (Bilma, le 05 mai 2003).

⁶³ « *Il y a des jeunes de mon âge qui roulent en grosses caisses, ils arrivent en boîte ils prennent deux ou trois bouteilles, c'est quelque chose de plus de 100 000 FCFA... ils ont toujours des supers filles... moi combien de temps je vais attendre pour avoir ça ? [...] Maintenant même si tu es fils de ministre tu n'auras pas le visa. C'est trop compliqué d'avoir le visa pour l'Europe, même pour l'Amérique. [...] C'est pour ça que je suis parti.* » (Dirkou, le 20 décembre 2004) explique un migrant béninois de 27 ans originaire d'une famille aisée de Cotonou.

⁶⁴ Rappelons que ces propos ne peuvent concerner de la même manière l'ensemble des migrants. On se doit notamment de distinguer une partie des migrants sahéliens pour qui la migration transsaharienne reste avant tout une ressource économique. Plus que d'autres, les migrants sahéliens peuvent appartenir à des groupes sociaux qui pratiquent la migration vers le Maghreb depuis plusieurs décennies. La parentèle et le groupe peuvent alors avoir un rôle dans les prises de décisions voire dans le choix des destinations. La connaissance et l'expérience des aînés, la présence de contacts dans des villes d'Afrique du Nord ou parfois la proximité culturelle avec la zone de destination (par exemple pour les populations touarègues qui se rendent dans le Sud algérien), participent des choix des migrants. La migration vers l'Afrique du Nord peut parfois même devenir une ressource pour des groupes familiaux restreints (sans jamais qu'il y ait rente migratoire, c'est-à-dire sans que les transferts matériels et immatériels issus de la migration ne permettent à un groupe social de subsister, reléguant les autres types de ressources au second plan).

2. Les projets migratoires à l'épreuve des parcours

L'aspiration au changement qui porte les mouvements migratoires peut être satisfaite à la fois pendant le parcours migratoire et dans le lieu d'installation, par le changement d'environnement, mais également par la suite dans le lieu d'origine des migrants du fait des apports culturels et matériels de la migration. Motivations économiques et désirs d'émancipation et de réalisation de soi coexistent et interfèrent avec une grande variabilité. *« J'ai quitté le Nigeria parce que c'est bon de voir d'autres villes, d'autres gens... c'est une découverte... là je veux aller en Libye pour six mois un an, puis revenir au Nigeria. Après, je voudrais aller en Europe... peut-être que je vais y aller depuis la Libye, si j'ai l'occasion »* (Dirkou, le 4 décembre 2004). Il n'est pas toujours aisé pour les migrants d'exprimer les facteurs qui ont participé de leur envie de partir, voire déclenché leur départ (sans entrer dans une reconstruction ou une affabulation, ni omettre volontairement ou non certains éléments, ce qui renvoie aux limites des enquêtes biographiques et des récits de vie). Pourtant, *« rapportés à cette problématique de la réalisation ou de la non réalisation individuelle et sociale, les projets migratoires des jeunes prennent tout leur sens »* (Timera, 2001 : 38). L'entrée sur cet aspect de la mobilité ne peut se faire qu'au travers des discussions sur les hésitations des uns et des autres, sur les sens que conservent les entreprises migratoires malgré les incertitudes quant à la suite des voyages.

Les rumeurs qui circulent en Afrique occidentale et centrale et informent des possibilités de se rendre en Afrique du Nord par voie terrestre, propagent des informations plus ou moins véridiques sur les difficultés de ces passages, sur les risques encourus, sur les possibilités d'être longuement bloqué en cours de route ou d'être refoulé aux frontières de l'Algérie ou de la Libye. En somme, les rumeurs colportent la dimension aléatoire, incertaine des traversées sahariennes jusque dans les espaces de départs. Les informations perçues, interprétées et échangées par les migrants tout au long de leur migration varient d'un lieu à l'autre et, au sein d'un même lieu, ne sont pas accessibles de la même manière à tous les individus, ce qui participe de la reformulation individuelle ou par petit groupe des projets.

« J'ai une connaissance au Maroc, il a déjà fait trois ans au Maroc. C'est un Camerounais. Si je parvenais au Maroc, auprès de lui, de là je devais essayer d'appeler ma copine qui est en Angleterre, puisqu'elle sait que je vais l'appeler dès que je suis un peu proche. Elle doit m'envoyer de l'argent pour que j'essaie de faire légalement... moi je ne veux pas traverser la mer Méditerranée. Je ne veux pas le faire par bateau parce que là-bas le risque est vraiment trop grand. Je préfère limiter mon risque au désert, entre l'Afrique noire et l'Afrique blanche... mais déjà j'ai peur. [...] Si j'arrive en Algérie et que je trouve un frère qui veut bien m'héberger, parce que les Camerounais sont solidaires, je vais m'arrêter en Algérie... l'Algérie est proche de Marseille, ce qui fait que le billet d'avion ne doit pas coûter trop cher » (Migrante camerounaise, Agadez, le 24 novembre 2004).

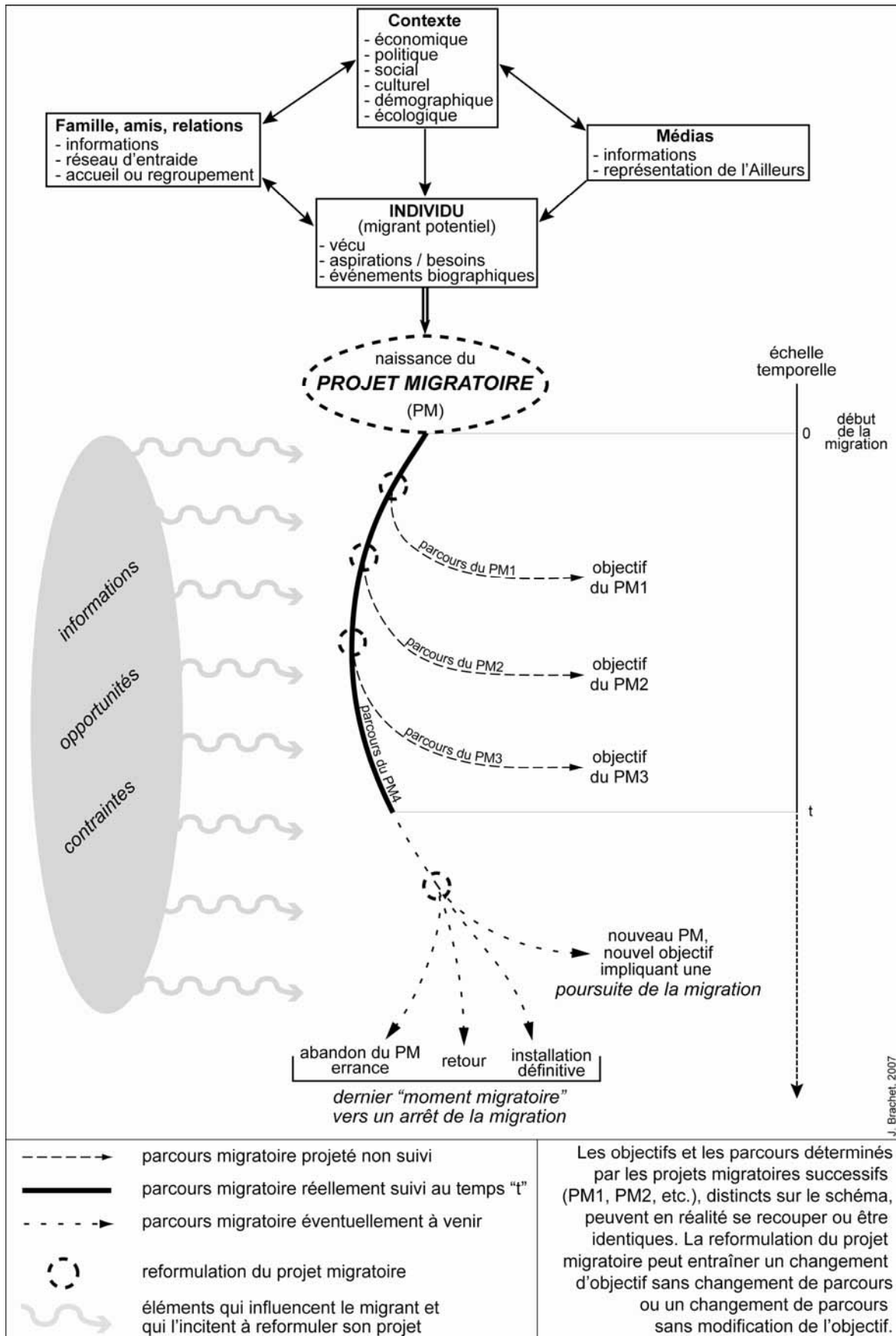
Les migrants ont tout à la fois conscience de l'impossibilité de prévoir avec précision le déroulement de leur migration dans sa totalité, et du fait que les personnes qu'ils quittent comme celles qu'éventuellement ils vont rejoindre ne sont pas dans l'attente de leur retour ou de leur arrivée. Ils en sont d'autant plus ouverts à l'imprévu, d'autant plus opportunistes durant leur voyage. Dès la *conception* de leur projet migratoire, ils savent que celui-ci ne sera valide qu'un temps. L'écart entre leur projet initial et ce qu'ils sont amenés à vivre concrètement est géré par une reconstruction et une reformulation quasi permanente des projets migratoires au gré des voyages⁶⁵. Le projet migratoire n'est donc pas à considérer comme un tout fini, qui aurait un début, un déroulement et une fin, mais davantage à envisager comme un moyen de progresser dans l'aventure migratoire⁶⁶, une progression qui se réalise fréquemment par étapes successives.

« En Libye on va travailler quelques temps pour gagner assez d'argent pour continuer vers l'Europe. Depuis la Libye il y a beaucoup de bateaux vers l'Europe, et puis de là-bas c'est facile d'avoir les visas de l'Europe » (Migrant nigérian, puits d'Achegour, Ténéré, le 2 décembre 2004).

⁶⁵ L'importance des aléas de la migration est à relativiser pour les migrants qui ont déjà effectué un séjour en Afrique du Nord, des Sahéliens pour la plupart, et dont les pratiques migratoires peuvent être très proches de leurs projets initiaux.

⁶⁶ Nous éviterons pour le moment d'employer le terme « aventurier » pour désigner les migrants transsahariens. Bien que ce terme soit utilisé par nombre de migrants, légitimant par là même son utilisation, et qu'il soit présent dans la littérature consacrée à ces migrations, il n'est que rarement défini et son contenu reste flou. Nous y reviendrons plus avant, lorsque notre travail nous permettra d'en préciser le sens en définissant les contours de la figure de l'*aventurier*.

Figure 1. Le projet migratoire, entre détermination et reformulation



Si l'*à-venir* est imaginé, préparé et éventuellement précisé dans les discours, les migrants ont conscience de son caractère incertain. Cette aventure se pense comme étant un moment de vie ; la vie n'est pas la migration, ce moment aura une fin. Ce n'est pas le projet migratoire initial qui détermine cette fin, mais celui qui, de fait, en sera la dernière reformulation. Ce n'est en effet qu'*a posteriori* qu'il est possible de qualifier un projet migratoire de « dernier », lorsque celui-ci, en projetant et en permettant le retour ou l'installation définitive quelque part, aura effectivement mis fin au « moment migratoire ». En de rares cas, le projet migratoire peut être « abandonné » en cours de parcours, ce qui entraîne un arrêt de la migration et éventuellement une poursuite de la mobilité sous forme « d'errance ».

III. Formes et cadres de réalisation des migrations transsahariennes

Une approche par la notion de projet migratoire permet de saisir les variations de sens de la migration transsaharienne selon les individus. Ce qui renvoie inévitablement à la question des formes migratoires, des manières concrètes de réalisation des migrations, en lien avec les sens que leurs confèrent les migrants. Mais les formes migratoires ne sont pas des signifiants qui reflèteraient parfaitement et uniquement les projets des migrants. De nombreux paramètres interfèrent entre les deux. Le projet migratoire, à l'interface du sens et de la forme, ne peut à lui seul permettre de comprendre toutes les variations des formes que peuvent prendre les migrations transsahariennes, selon les moyens financiers des migrants, leurs relations, les informations dont ils disposent, leurs objectifs, mais également selon leurs spatialités, leurs temporalités, leurs sociabilités. Ces paramètres, qui varient eux-mêmes au fur et à mesure que les migrants progressent dans leur migration, et sur lesquels influent les contextes de réalisation de la migration, rendent complexe l'analyse de ces mobilités à différentes échelles.

1. Des notions pour comprendre et nommer la migration : filière, réseau, transit

Afin d'expliquer l'organisation sociale et spatiale des mouvements migratoires transsahariens, nous serons amené à utiliser certaines notions classiques des recherches sur les migrations internationales, telles celles de filière, de réseau, ou encore de champ et de système

migratoire⁶⁷. Ces notions, forgées pour désigner des organisations de migrations autres que celles que nous étudions, méritent d'être brièvement présentées afin de préciser dans quelle mesure il sera possible de les utiliser pour comprendre et rendre compte des migrations transsahariennes contemporaines. Enfin, il nous faudra revenir sur la notion de transit, déjà largement employée dans ce texte, dont le sens mérite d'être précisé bien qu'il semble évident de prime abord.

« Je pars tout seul, comme un touriste. Quand un touriste part quelque part, est-ce qu'il cherche à dire qu'il connaît quelqu'un, non, alors ? »

(Migrant camerounais, Agadez, le 18 avril 2005).

La notion de filière migratoire est utilisée par certains auteurs pour désigner l'organisation de personnes qui permettent à des Subsahariens de se rendre au Maghreb ou en Europe. Ces « *filiales migratoires subsahariennes* » vers et à travers le Maghreb (Lahlou, 2004) recouvrent-elles l'idée de « *solidarité agissante qui unit les membres d'un même groupe fondé sur les liens de sang et de la parenté, du voisinage, de l'ethnie et de la religion* » (Simon, 1995 : 176), sur laquelle repose cette notion ? De manière générale, au regard de la nature des projets migratoires des migrants et de la manière dont se déroule leur migration, il semble que cette notion soit peu opératoire dans l'étude des migrations de transit au Sahara central, ou tout au moins qu'elle ne le soit pas de manière systématique. Dans le cas des migrants sahéliens issus de communautés ayant une pratique déjà ancienne des migrations transsahariennes et disposant de contacts dans les villes du Maghreb où ils se rendent, la notion de filière migratoire peut être appropriée s'ils bénéficient de solidarités dans leurs espaces d'accueil, ce qui oriente leurs choix migratoires. Ce n'est toutefois que rarement le cas : « *Très rarement quelqu'un va quitter le Niger et rentrer en Libye et connaître quelqu'un... même s'il le connaît, il ne sait pas exactement dans quelle ville il est, à moins qu'il rencontre quelqu'un qui revient de la Libye et qui connaît le gars, qui a son adresse... mais normalement on entre comme ça, sans adresse, sans connaissance* » explique un jeune nigérien ayant vécu plusieurs années en Libye (Agadez, le 18 novembre 2004).

⁶⁷ Les notions de *noria* (Peraldi, 2002) et de *va-et-vient* (Faret, 2003) désignent des formes migratoires trop éloignées des migrations transsahariennes pour pouvoir nous être utiles. De même, la notion de *territoire circulatoire* telle qu'elle fut développée par Alain Tarrius (1993; 2000), implique que les migrants effectuent des va-et-vient entre une zone de départ et une d'arrivée, et qu'ils se sentent à la fois « *d'ici et de là-bas* », ce qui n'est pas le cas au Sahara.

En revanche, lorsque des groupes de migrants disposent de contacts – parfois issus de leur communauté nationale – dans plusieurs étapes intermédiaires de leurs itinéraires de migration et dans certaines villes de destination, mais que ces contacts ne sont pas connus de manière directe, et que leurs relations avec eux se limitent à des échanges marchands concernant les transports ou les hébergements, peut-on parler d'actes de « solidarité » et de l'existence de ces contacts comme d'un facteur attractif déterminant ? Autre cas : plusieurs migrants originaires de différentes grandes villes du Cameroun étaient en possession d'une même « feuille de route »⁶⁸ indiquant l'itinéraire à suivre pour aller du Cameroun à Las Palmas via le Nigeria, le Niger, l'Algérie et le Maroc, et mentionnant pour chaque étape une personne ressource à contacter. De prime abord, cela semblait être une filière migratoire bien organisée. Mais plusieurs de ces migrants, tout en conservant précieusement ce papier, ont avoué s'être aperçu dès la frontière entre le Cameroun et le Nigeria que les informations dont ils disposaient n'étaient pas actualisées. « *Puisque l'itinéraire est fait par des gens qui sont partis depuis très longtemps, nous sommes arrivés [à Ekok] et on a trouvé que les choses avaient changé* » (Migrant camerounais, Agadez, le 24 novembre 2004). Puis au fur et à mesure de leur voyage, de manière quasi systématique les coûts des transports n'étaient plus les mêmes, les personnes ressources avaient déménagé, etc. Il semblerait donc que ces « feuilles de route » circulent de personne en personne sans être remises à jour, sans qu'aucun groupe organisé n'en soit à l'origine. La simple existence de ces feuilles de route « périmées » oriente tout de même nombre de migrants camerounais dans leur choix initial d'itinéraire, et entraîne de fait leur « encadrement », à un moment ou un autre de leur parcours, par d'autres personnes que celles qu'ils étaient censés rencontrer. Là encore, doit-on parler de filière ou de réseau ? Cette distinction importe car, loin de n'avoir qu'une valeur théorique, elle participe de la compréhension du sens de la migration chez les individus. Avoir recours à des filières migratoires dont on connaît l'existence et le mode de fonctionnement, comme le font certains Sénégalais qui se rendent au Maroc, n'entraîne pas la même prise de risque (au moins dans les représentations) que le simple recours momentané à des réseaux, et influe en cela sur les choix des migrants (Herman, 2006).

« *Les réseaux ou les filières migratoires constituent le support le plus solide pour le maintien des flux migratoires. Nous considérons ainsi le réseau comme infrastructure soutenant les échanges* » (Guilmoto, Sandron, 2000 : 120). Plus englobant que la filière, le

⁶⁸ Sous forme de photocopies en noir et blanc.

réseau migratoire intègre davantage d'acteurs, mis en contact non par leurs origines mais par leurs activités, et permet une compréhension de la dimension collective de l'organisation des faits migratoires, sans s'opposer à la dimension individuelle des projets des migrants.

Les migrations transsahariennes, aventureuses et peu structurées dans les premiers temps, ont impulsé le développement progressif de réseaux migratoires au Sahara, c'est-à-dire l'organisation des relations entre les individus au sein des espaces où la circulation autonome des migrants n'est que difficilement possible (désert, frontières surveillées). Puis ces réseaux se sont étendus, parfois jusqu'aux espaces de départ et d'arrivée des migrants. Le nombre de migrants encadrés par des réseaux dès leur lieu de départ et jusqu'à leur destination finale est encore limité, en revanche il semble que plus aucun migrant ne traverse aujourd'hui le Sahara sans avoir recours à un moment ou à un autre aux moyens de transport ou aux lieux d'hébergement qui leur sont spécifiquement destinés, qui, en tant que structures, préexistent à leur passage.

Bien que les réseaux migratoires n'influent pas de manière uniforme sur les pratiques des migrants, ils jouent un rôle déterminant dans l'organisation des transports, les passages des frontières (du Maghreb) et les relations avec les agents des États, et participent en cela de manière décisive à l'agencement des itinéraires de migrations (Arango, 2000; Faist, 2000; Herman, 2006). Finalement, l'ensemble des réseaux et des filières migratoires permet à des flux quasi constants de migrants de circuler au Sahara central et structurent ainsi cet espace en véritables champs migratoires (Béteille, 1981; Ma Mung, 1998; Simon, 2006a). L'ensemble de ces champs migratoires, auxquels s'ajoutent des flux de marchandises et d'informations qui leurs sont liés, constitue le système migratoire du Sahara central.

Enfin, la notion de transit, qui, comme nous le verrons, permet de singulariser le Sahara nigérien par rapport à de nombreuses autres régions de ce désert également traversées par des flux migratoires, est fréquemment utilisée dans l'étude des migrations internationales⁶⁹ mais n'a pas fait l'objet d'une réflexion aussi approfondie que celles qui ont porté sur les notions précédemment exposées.

Du latin *transitus* signifiant « l'action de franchir », le « passage », le transit renvoie à une dynamique de mouvement. Si à l'origine l'aspect temporel est au cœur de la notion, qu'il

⁶⁹ En ce qui concerne les migrations entre l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord, et l'Europe, voir notamment (Boubakri, Mazzella, 2005; Hamood, 2006; Howaida, 2006; Nyberg-Sorensen, 2006a; Pian, 2007; Pliez, 2004a; Robin, 1999).

s'agisse des zones de transit des aéroports internationaux ou du transit marchand à travers un territoire national où transiter signifie une quasi absence d'arrêt du mouvement, la question de la durée perd de son sens dans le cadre des migrations transsahariennes actuelles. Dans ce cadre, nous considérons que c'est l'intention qui fait le transit, qui donne du sens à la notion de migration de transit, au sens où le fait de transiter, par exemple par une ville, nécessite inévitablement un certain temps, de quelques heures à quelques mois, et un arrêt physique du déplacement ; ce qui différencie alors la ville de transit de celle de « destination par défaut » est le changement d'intention des acteurs, le changement conscient de projet des migrants, et non pas spécifiquement la durée de leur séjour, la « matérialité » de leur installation ou leurs activités. C'est en ce sens que nous souscrivons aux propos de Ninna Nyberg Sorensen sur les migrations de transit « en Méditerranée » : « *Transit migration introduces a continuum in the migration experience, namely one between emigration and settlement. As such, transit migration is not a specific type of migration, nor is it a status: it is rather a process and a contingency* » (Nyberg-Sorensen, 2006b : 5).

Néanmoins, il semble qu'en Afrique du Nord et en Mauritanie les espaces de transit soient tous également des espaces de destination, parfois choisis, parfois par défaut en raison de l'impossibilité pour certains migrants de poursuivre leur route. La dénomination des migrations en provenance du sud du Sahara comme étant uniquement des migrations de transit revêtant alors une connotation politique forte puisqu'elle « permet » aux États – d'Afrique du Nord en l'occurrence – de ne pas se reconnaître ni se penser en tant que terre d'immigration. Anaïk Pian, dans son étude des migrations sénégalaises au Maroc, dit ainsi utiliser « *l'expression migration de transit [comme] un raccourci d'écriture pour désigner des migrations s'effectuant « initialement » dans une logique de transit* » (Pian, 2007 : 152), révélant par là l'importance accordée à la logique des acteurs.

Dans une même optique, nous entendons par « espace de transit » tout espace où les migrants arrivent en ayant l'intention de poursuivre *dès que possible* leur route vers une destination plus lointaine, et conservent cette intention au cours de leur « séjour » dans cet espace, quelle qu'en soit la durée ; la fonction de transit d'un lieu ou d'un territoire s'affirme lorsque plusieurs flux migratoires s'y rejoignent et que la mobilité des migrants y occupe une place notable au sein de l'ensemble des mobilités. C'est pourquoi tous les espaces traversés par des migrants ne sont pas, de manière signifiante, des espaces de transit. La spécificité du Sahara nigérien est justement de n'être qu'un espace de transit mais jamais de destination, où le transit constitue la principale forme de mobilité. Même lorsque les séjours des migrants s'y prolongent, à de très rares exceptions près, ils ne projettent jamais de s'y installer

volontairement et finissent toujours par poursuivre leur voyage. Enfin, si les migrations de transit sont parfois assimilées à des migrations irrégulières, et qu'au Sahara les migrants en transit sont effectivement fréquemment dans l'irrégularité (voire la clandestinité), cet aspect de la situation des migrants n'est pas « théoriquement » lié à la situation de transit.

La notion de transit ainsi précisée servira à la caractérisation de moments migratoires et d'espaces de la migration, mais également, au-delà, à la compréhension des relations sociales qui se tissent tout au long des parcours migratoires. L'idée d'« intentionnalité » des acteurs, contenue dans la notion de transit, éclaire en effet ce que les migrants sont prêts à « investir » dans la relation à l'autre – que celui-ci soit immobile ou mobile – lorsqu'ils sont dans une logique de transit.

Encadré n°2. Des stocks aux flux : remettre le mouvement au cœur des études migratoires

Parler de « stocks » ou de « flux » ne désigne pas seulement deux types de données quantitatives concernant les migrations, mais deux manières de les envisager, l'une statique, l'autre dynamique.

De manière générale, les études migratoires reposent sur l'analyse des stocks de migrants, c'est-à-dire sur le nombre d'individus vivant en dehors de leur pays de naissance à un moment donné. Cette approche des migrations internationales pose de nombreux problèmes car la migration est avant tout mouvement, mobilité, et devrait prioritairement être étudiée à partir de données concernant les flux de migrants. Les stocks de migrants, seule source qui autorise la comparaison des pays entre eux à l'échelle du continent, ne permettent pas de distinguer ni de mettre en rapport l'émigration et l'immigration pour un pays donné, ni de différencier les flux actuels des flux anciens (populations expatriées, diasporas, etc.). En revanche, des données sur les flux, c'est-à-dire sur les entrées et les sorties des territoires nationaux pendant un temps donné (le mois, l'année), permettraient de mieux rendre compte des dynamiques de circulation des individus, là où les stocks ne reflètent que la différence nette entre les entrées et les sorties, sans tenir compte de la durée d'installation des migrants, et sans tenir compte de tous les mouvements qui se réalisent entre deux périodes de recensement. Travailler sur les stocks ne rend pas compte de l'essence même de la migration, sa dynamique dans l'espace, le mouvement.

2. Le chevauchement des cadres institutionnels : un droit des migrants abscons et inopérant

L'examen des politiques migratoires et des législations relatives à la migration internationale fait ressortir deux approches de la question, différentes mais complémentaires. D'une part, les principes et les normes qui relèvent de la souveraineté des États (droit de protéger ses frontières, d'admettre et d'expulser des ressortissants étrangers, de lutter contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants, etc.) et qui peuvent s'appliquer à l'échelle de regroupements interétatiques, et d'autre part ce que l'on pourrait appeler les droits humains des personnes engagées dans le processus migratoire, reconnus au niveau international à travers différentes conventions, sans que les migrants internationaux y soient nécessairement explicitement mentionnés (comme les Droits de l'homme, le droit humanitaire, le droit des réfugiés, le droit du travail, etc.). De cette diversité des textes (véritables lois ou conventions non contraignantes) et de leurs échelles d'application (nationale, bilatérale ou internationale), résulte de manière générale une grande complexité de la question du droit des migrants⁷⁰.

Tel est le cas au niveau du système migratoire du Sahara central, où différents cadres institutionnels protégeant les migrants et/ou régissant les migrations internationales se chevauchent et se jouxtent. Il ne s'agit pas ici de dresser un tableau exhaustif de cet enchevêtrement des cadres juridiques censés déterminer les droits des migrants et leur statut au cours de leurs traversées sahariennes, mais simplement d'en exposer les grands traits afin de mettre en évidence leurs éventuelles contradictions, et de pouvoir plus avant différencier les pratiques *de jure* de celles *de facto*⁷¹.

Au niveau supranational, si l'on excepte les conventions onusiennes, le Sahara central est sous le coup de deux principaux cadres institutionnels concernant la migration internationale, émanant de deux organisations interétatiques africaines, la CEDEAO⁷² et la CEN-SAD⁷³. Ces deux organisations, qui regroupent chacune d'elle de nombreux États dont le Niger, se sont prononcées en faveur de la libre circulation des individus en leur sein (cartes 5 et 6).

⁷⁰ Un département du droit international de la migration a été créé en 2004 au sein de l'OIM (Organisation Internationale pour les Migrations) afin de regrouper et de clarifier les instruments juridiques liés à la question migratoire aux niveaux international, régional et national.

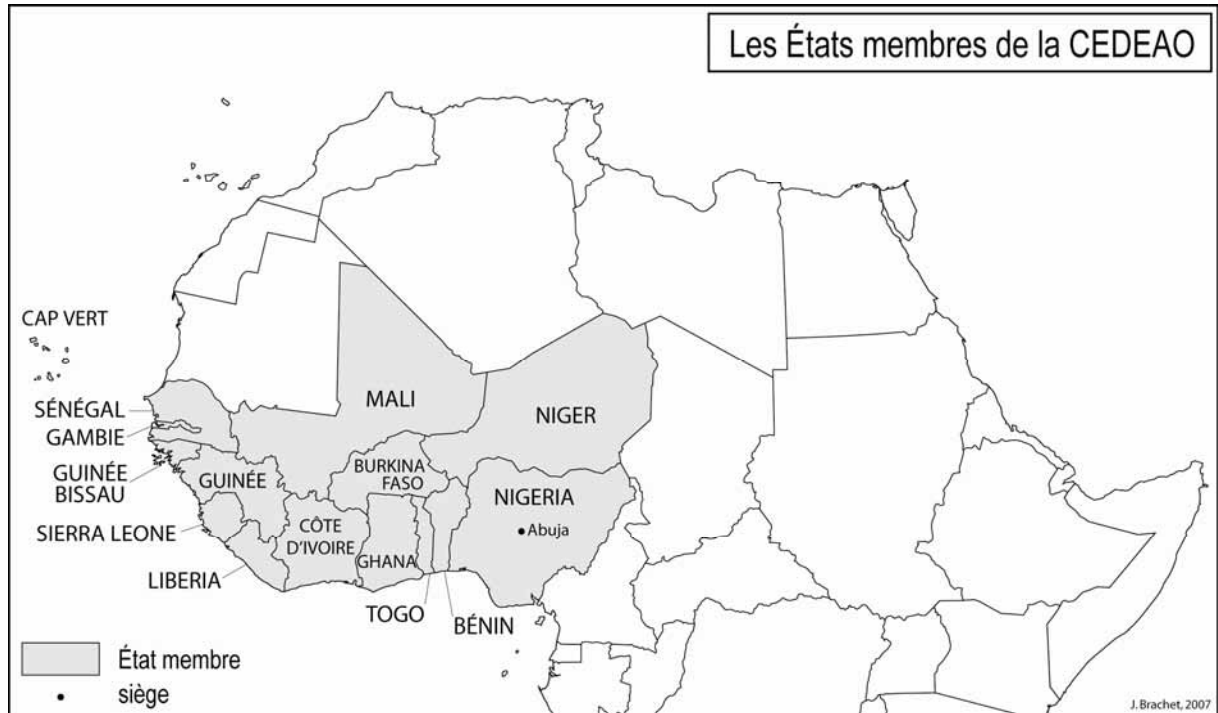
⁷¹ Lorsque cela s'avèrera utile et nécessaire à la compréhension de certaines situations ou de certaines logiques d'acteurs, nous reviendrons ponctuellement de manière plus précise sur ces points d'ordre juridique ayant trait à la circulation des individus dans ces zones.

⁷² Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest, créée en 1975.

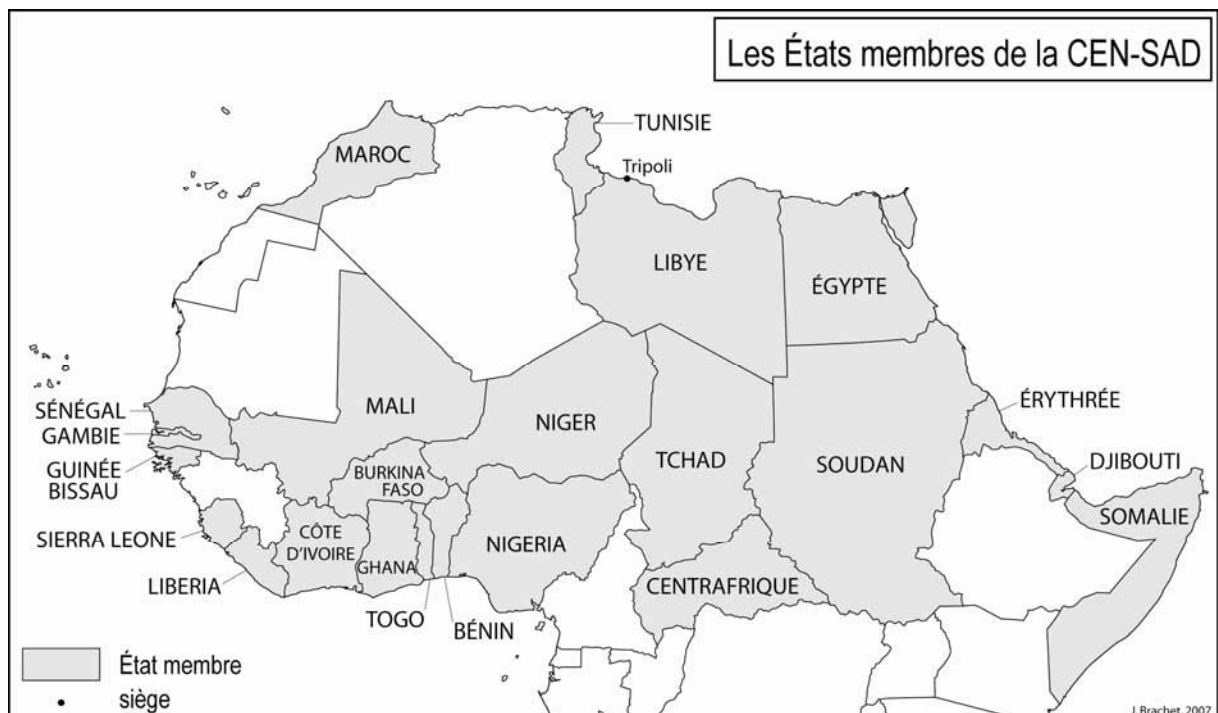
⁷³ La COMESSA (Communautés des États Sahélo-Sahariens) créée en 1998 est devenue CEN-SAD en 2000.

« Nous on n'a pas besoin de visa en Afrique, ici c'est chez nous, on peut voyager comme ça, comme vous en Europe, vous pouvez passer d'un pays à l'autre avec le visa Schengen »
(Migrant congolais de Kinshasa, Agadez, le 15 avril 2003).

Carte 5. La CEDEAO : un espace de libre circulation officielle des personnes



Carte 6. La CEN-SAD : officiellement favorable à la libre circulation des personnes



Un protocole de libre circulation des individus au sein de l'espace CEDEAO⁷⁴ existe depuis 1979 (protocole de Dakar), et devrait permettre à nombre de migrants de se rendre au Niger, et donc jusqu'aux frontières méridionales du Maghreb, sans soucis d'ordre administratif. Pourtant, que les migrants soient ressortissants ou non d'un État membre de la CEDEAO, en possession ou non d'un carnet de voyage CEDEAO et d'un certificat de vaccination, ils sont tous en mesure de circuler au Niger, mais ils sont également tous taxés illégalement à chaque contrôle par les agents de l'État nigérien. D'où sans doute la récurrence dans les discours de migrants des affirmations sur le fait qu'ils n'ont « *pas besoin de visa* », que « *c'est facile de voyager sans visa* », ou encore « *qu'entre africains, [le passeport] ne sert à rien, il suffit d'une carte d'identité* » pour voyager d'un pays à l'autre. Pas besoin de papiers pour franchir les frontières, mais obligation de s'acquitter de pots-de-vin, telle semble être la réalité des faits qu'aimerait voir changer la CEDEAO (Adepoju, 2002), comme en atteste la publicité faite pour le carnet de voyage qu'elle a mis en place (figure 2)⁷⁵.

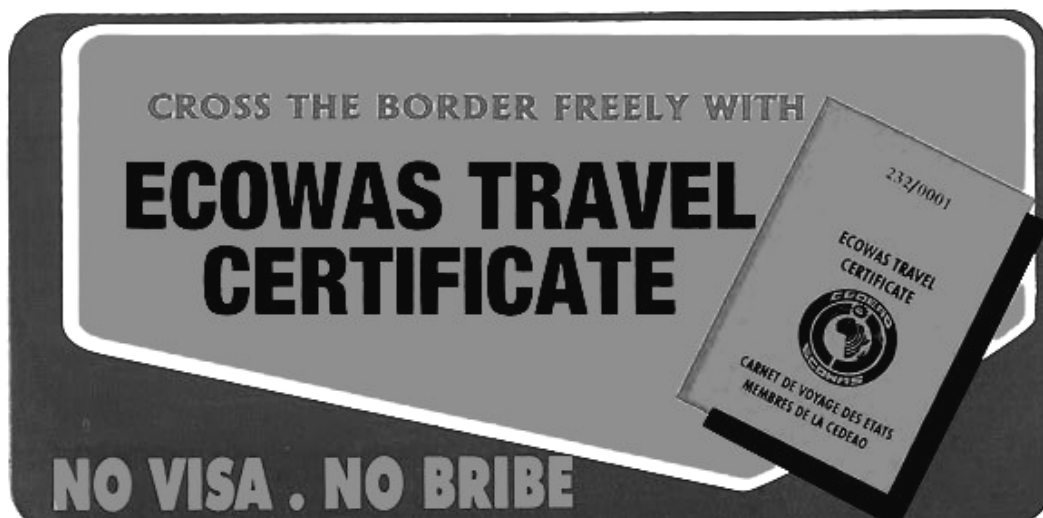


Figure 2. Publicité pour le carnet de voyage de la CEDEAO (« *Passez les frontières librement avec le carnet de voyage CEDEAO. Sans visa. Sans corrompre* »).

⁷⁴ La CEDEAO regroupe 15 États (Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo). L'accord sur la libre circulation des personnes stipule que « *tout citoyen de la Communauté, [...] désirant séjourner dans un État-membre pour une durée maximum de quatre vingt dix (90) jours, pourra entrer sur le territoire de cet État membre sans avoir à présenter un visa. Il suffit au citoyen de la CEDEAO de posséder un document de voyage et de certificats internationaux de vaccination en cours de validité* » (extrait du protocole de Dakar, Dakar, 29.05.1979).

⁷⁵ « *Les ambassadeurs de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), sous l'égide du Conseil régional de médiation et de sécurité, ont appelé mercredi 21 mars les États membres à respecter le Protocole de la CEDEAO relatif à la liberté de circulation des personnes, des biens et des services. L'intégration de la sous-région ne peut être une réalité que lorsque les citoyens pourront circuler librement et s'établir dans le pays de leur choix sans être victimes de harcèlements, particulièrement aux postes frontières* » (Agence de presse PANA, 23.03.2007).

Le second cadre institutionnel interétatique concernant les migrations internationales est celui de la CEN-SAD, qui prépare l'instauration d'un espace de libre circulation des personnes entre ses États membres⁷⁶, et notamment, comme son nom l'indique, de part et d'autre du Sahara⁷⁷. Mais à la différence du précédent protocole, signé et ratifié par l'ensemble des États membres de la CEDEAO, il ne s'agit là que d'une recommandation de cet organisme de coopération, qui n'est donc pas contraignante pour les États. Aussi, si « *la CEN-SAD prévoit la création d'une union économique globale, avec l'élimination de tous les obstacles entravant l'unité des États membres au moyen de mesures visant à garantir, entre États membres, la liberté de circulation des personnes et des capitaux, la liberté de résider, de travailler, d'acquérir des biens ou de mener une activité économique et la liberté de circulation des biens et des services d'origine nationale* »⁷⁸, aucun des États n'a réellement mis en application ces principes (si ce n'est à travers quelques accords bilatéraux ponctuels, notamment entre la Libye et le Soudan).

L'échelon de mise en application de l'ensemble des textes relatifs à la circulation des personnes, et donc de leur mise en concordance pratique, demeure l'échelon national. Au niveau des États du Sahara central qui nous intéressent ici, à savoir le Niger, l'Algérie et la Libye, les politiques migratoires nationales sont contrastées.

Au niveau uniquement juridique, les migrations internationales ne sont pas considérées au Niger comme un problème à résoudre et ne font donc pas l'objet d'une politique spécifique réellement définie. Les textes internationaux ratifiés par le gouvernement nigérien (dont le protocole de Dakar) sont simplement mis en application, avec plus ou moins de réussite.

L'Algérie, qui ne fait pas partie des regroupements interétatiques précédemment mentionnés, s'est longtemps perçue comme un pays uniquement d'émigration. Bien que dans la pratique la lutte contre l'immigration clandestine soit mise en place dès le milieu des

⁷⁶ Les 23 États membres de la CEN-SAD sont le Burkina Faso, la Libye, le Mali, le Niger, le Soudan et le Tchad (membres fondateurs) ; la Centrafrique et l'Érythrée (depuis avril 1999) ; Djibouti, la Gambie et le Sénégal (depuis février 2000) ; l'Égypte, le Maroc, la Somalie, la Tunisie et le Nigeria (depuis février 2001), le Bénin et le Togo (depuis mars 2002), la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau et le Liberia (depuis mai 2004), le Ghana et la Sierra Leone (depuis juin 2005).

⁷⁷ Originellement la CEN-SAD était dénommée SIN-SAD, [*sin*] étant la racine arabe de Sahel et [*sad*] celle de Sahara.

⁷⁸ Extrait d'une lettre datée du 24 juillet 2001, adressée au Secrétaire général de l'ONU par le Représentant permanent du Soudan auprès de l'Organisation des Nations Unies, et demandant l'octroi à la CEN-SAD d'un siège d'observateur à l'Assemblée générale (source : <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2001/AGJ353.doc.htm>).

années 1980, l'Algérie ne s'est dotée d'une politique migratoire basée sur des textes juridiques intégrant les questions relatives à l'immigration et au transit qu'au début des années 2000 (Labdelaoui, 2005b). Actuellement, « *la circulation des étrangers sur le territoire algérien n'est conditionnée que par l'accomplissement des formalités de visa consulaire* » (Kerdoun, 2005b : 2), pour lesquels l'Algérie applique le principe de réciprocité⁷⁹.

En ce qui concerne la Libye, pays fondateur et leader de la CEN-SAD, la circulation et le séjour des étrangers de toutes les nationalités africaines sont également soumis à l'obtention d'un visa⁸⁰. L'une des caractéristiques importantes de la Libye en matière de migration est de se faire le chantre de la libre circulation et du panafricanisme, tout en ne régularisant pas les nombreux immigrés africains présents sur son sol et en pratiquant régulièrement des expulsions collectives.

Enfin, pour terminer cette brève présentation de la dimension institutionnelle des migrations au Sahara central, il est nécessaire de mentionner l'influence croissante de l'Union Européenne et plus particulièrement de certains de ses États membres (Espagne, France, Italie). Dans le cadre du dialogue « 5+5 » entre dix pays riverains de la Méditerranée occidentale et de l'Atlantique⁸¹, ou d'accords bilatéraux (par exemple entre l'Espagne et le Maroc, et entre l'Italie et la Libye), les États européens encouragent de plus en plus les États d'Afrique du Nord, et depuis peu également ceux d'Afrique subsaharienne, à renforcer le contrôle de leurs frontières afin d'endiguer les flux migratoires transsahariens qui, depuis l'Europe, sont assimilés aux flux transméditerranéens (Perrin, 2005). Ce qui n'empêche pas l'Union Européenne de se déclarer favorable au principe de la libre circulation libérale des biens et des personnes et d'en faire la promotion dans les capitales africaines (photo 1).

⁷⁹ La plupart des ressortissants d'Afrique subsaharienne, dont les Nigériens, ont ainsi besoin de visa. En 2005, seuls le Mali et la Guinée avaient passé des accords de libre circulation avec l'Algérie.

⁸⁰ Les visas de travail, un temps supprimés dans le cadre d'accords bilatéraux, furent tous rétablis à partir du 1^{er} mars 2007.

⁸¹ L'Algérie, l'Espagne, la France, l'Italie, la Libye, Malte, le Maroc, la Mauritanie, le Portugal et la Tunisie.

Photo 1. Panneau de l'Union Européenne installé en période préélectorale à Niamey (octobre 2004).



© J. Brachet, 2004.

Conclusion

Les migrants transsahariens, tout au moins ceux qui transitent par le Niger sans en être originaires, sont caractérisés par l'hétérogénéité de leurs origines socio-économiques et géographiques, et par leur situation d'autonomie vis-à-vis de leur groupe social d'origine. En cela, dans ce contexte particulier des migrations transsahariennes passant par le Niger, nous pouvons considérer qu'ils valident les propos de Bertrand Badie – bien que la notion « d'indépendance » qu'il emploie reste à questionner – : « *les flux migratoires contredisent, [...] à quelques nuances près, la logique des choix collectifs et contribuent donc fortement à ériger l'individu et les réseaux qui l'enserrent en acteurs indépendants de la scène internationale. La plupart d'entre ces flux s'imposent comme composition ou agrégation de décisions individuelles où, généralement, seules l'influence ou la délibération micro-communautaires semblent occuper une place quelque peu déterminante* » (Badie, 1994 : 33).

La grande diversité des cas constitutifs des flux migratoires transsahariens restreint la portée explicative des principales théories des migrations internationales, et limite notre capacité à comprendre de manière globale les logiques des migrants, les raisons qui sont à l'origine de

leur décision de partir en migration vers l'Afrique du Nord. Aussi, plutôt que de chercher à analyser ces migrations en termes de déterminants migratoires, et considérant que la compréhension des migrations ne peut reposer uniquement sur l'analyse de ce qui est concrètement vécu mais doit s'intéresser à ce qui est pensé, projeté, il est préférable de développer une approche à travers la notion de projet migratoire, qui permet d'articuler la dimension très individuelle des migrations transsahariennes avec leurs dimensions plus collectives et contextuelles (sociale, culturelle, politique, économique), tout en tenant compte de leurs différentes échelles spatiale et temporelle de réalisation.

- CHAPITRE III -

PARCOURIR UN ESPACE PARCOURU : À LA RENCONTRE DU « TERRAIN »

*« 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.*

La méthode et sa mise en application sur le « terrain », éléments qui sont au cœur de la production de données empiriques, ne peuvent être considérés comme de simples traductions opérationnelle et opérante des orientations théoriques. Si la linéarité du texte impose de les exposer successivement, comme s'il s'agissait d'une déclinaison logique et à sens unique, en réalité ces trois « moments » de la réflexion et de l'action se succèdent sans cesse, ils se mêlent, s'alimentent et s'influencent tout au long du processus de recherche, fait d'allers-retours physiques et réflexifs entre terrain, méthode et théorie.

Après avoir exposé le cadre théorique au sein duquel s'inscrit ce travail, je souhaite maintenant rendre compte, de manière rétrospective, des principaux éléments de méthodologie qui l'ont orienté. Plusieurs interrogations ont présidé à la constitution du corpus méthodologique retenu, concernant le choix de la localisation *a priori* des enquêtes et la manière de les mener afin d'être en mesure de saisir toute la diversité des phénomènes migratoires au Sahara central, et notamment leurs aspects les moins prévisibles ; concernant les outils méthodologiques auxquels il est possible de recourir pour qu'une approche géographique centrée sur les individus dans leur singularité accède à une certaine représentativité ; ou sur la manière de traduire au niveau méthodologique le postulat de la

centralité du mouvement dans la migration. Puis se sont posées des questions plus concrètes concernant la production des données empiriques, les dessous du « terrain », ses biais et ses hasards ; questions longtemps entourées de mystères, de non-dits dans les travaux de sciences humaines et sociales.

À partir des années 1980, de nombreux chercheurs se sont emparés de la question du « terrain » afin de lui accorder toute l'importance qu'elle mérite, engageant progressivement une vaste réflexion sur les « pratiques de terrain » qui reste d'actualité⁸², au cœur du débat entre empirie et théorie, visant à en saisir le sens et l'incidence sur la rigueur de production des données. Il est devenu habituel d'évoquer sa propre subjectivité de chercheur que le terrain met face à lui-même et face aux autres, ou encore de rendre compte de la dimension initiatique ou traumatique – ou contée comme telle – de l'expérience de terrain, et d'analyser la manière dont tout cela influe sur les régimes de scientificité des connaissances produites. L'intérêt d'objectiver et de rendre accessible cet aspect du terrain est indéniable. Ce « retour réflexif », véritable archéologie du savoir empirique, a permis de déconstruire toute une mise en scène théorique qui masquait parfois la réalité des pratiques. Cependant, ces tentatives d'objectivation traitent-elles des mécanismes de production et d'interprétations des données les plus importants ou seulement les plus visibles ? Comment réussir à évoquer les mécanismes qui « structurent » notre pensée, notre façon de penser notre terrain et les événements qui s'y déroulent dont nous sommes observateurs et/ou co-auteurs, et non les seules situations où les risques de domination et de manipulation sont suffisamment évidents pour que l'on s'accorde autour de leur nécessaire objectivation, telles que les situations d'entretien et la relation entre enquêteur et enquêtés ? Également, lorsque la déconstruction est trop « systématisée », lorsqu'elle ne sert plus à objectiver et expliciter des pratiques mais qu'elle devient pratique et objet de recherche en elle-même, lorsque la sur-reflexivité ne laisse plus de place à l'objet premier de la recherche, ne risque-t-on pas de sombrer dans un relativisme critique finalement peu fertile ?

Malgré et avec ces interrogations, il importe de se livrer à l'exercice de la réflexivité, de l'explicitation des choix méthodologiques et de l'objectivation de la pratique du terrain qui sous-tend la production des données sur lesquelles repose le présent travail.

⁸² En juin 2008 va se tenir à l'université d'Artois un colloque international intitulé « À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie ».

I. Géographie du mouvement, géographie en mouvement. Questions de méthode

1. De l'intérêt de mener des recherches dans les espaces de transit

La migration est un mouvement, un déplacement de personnes. La position de l'observateur sur le parcours des migrants d'une part, et les catégories d'individus enquêtés de manière privilégiée d'autre part, sont deux éléments déterminants de la vision que l'on peut obtenir du phénomène migratoire étudié. Or, la plupart des travaux de recherche sur les migrations internationales se réalisent en deux points spécifiques des parcours migratoires : les espaces « de départ » et ceux « d'arrivée »⁸³, que ce statut des espaces soit définitif ou de plus en plus fréquemment temporaire dans le cas des migrations par étapes. L'un des intérêts majeurs de ce type de localisation des enquêtes, en dehors de l'étude même des incidences de la migration sur ces espaces et sur les sociétés qui y vivent, est de pouvoir travailler longuement auprès des migrants. D'ailleurs, afin d'approfondir réellement la relation avec les migrants enquêtés, de travailler dans leur langue, de pouvoir reconstituer les filières, ou encore de traiter en profondeur des relations interethniques entre communautés de migrants et entre migrants étrangers et autochtones, certains chercheurs font le choix de focaliser leurs travaux sur une communauté particulière de migrants prise dans le processus migratoire. Par exemple, pour ce qui est des migrations transsahariennes, des travaux très intéressants ont porté sur les migrants congolais (Goldschmidt, 2002) et sénégalais (Pian, 2007) au Maroc, ou sur les migrants burkinabés à Tripoli (Bredeloup, Zongo, 2005). Ce type d'approche répond aux besoins de certains questionnements. Mais lorsque l'on souhaite saisir l'organisation d'un système migratoire dans sa globalité, et que celui-ci est animé par des migrants dont les origines géographiques et les destinations sont multiples, comment faire pour ne pas fonder son analyse sur une partie restreinte et spécifique des migrants – selon leurs origines ou leur destination –, pour ne pas avoir une vue trop fragmentée et partielle des migrations étudiées ? En écartant l'option d'une équipe de recherche qui aurait les moyens humains et matériels

⁸³ « Dans l'étude de la circulation migratoire, les anglo-saxons mènent l'analyse du point de vue du pays d'origine alors que la plupart des chercheurs français l'abordent à partir des migrants installés définitivement dans leur pays d'accueil, et qui circulent entre leur pays d'accueil et d'origine » (Ma Mung, 1998 : 2). Depuis que cette synthèse sur les circulations migratoires a été écrite, il y a une dizaine d'années, la situation a certes évoluée mais le constat général demeure.

d'enquêter sur toutes les communautés de migrants dans leurs régions d'origines et de destination, se positionner dans les espaces de transit où se concentrent les flux semble être le meilleur moyen d'obtenir la vue la plus complète possible des mouvements migratoires transsahariens. Dans le même temps, travailler dans ces espaces afin de prendre en compte « toutes » les catégories de migrants transsahariens risque d'induire un biais important, celui de gommer ou tout au moins d'amenuiser les spécificités des différentes catégories de migrants en employant le terme « subsaharien » comme s'il s'agissait d'une catégorie d'analyse efficiente. Or il n'y a pas d'unité sociologique *a priori* des « migrants subsahariens ». La seule caractéristique homogène de ces individus est celle, temporaire, de l'orientation de leurs parcours dans les espaces de transit. Tout en ayant conscience des limites et des biais de cette terminologie, il s'agira de voir dans quelle mesure elle peut prendre un sens sociologique, d'une part à travers les perceptions des populations autochtones dans ces espaces de transit, et d'autre part à travers l'éventuelle émergence d'un sentiment d'appartenance commune de ces ressortissants du sud du Sahara.

Si le Sahara est dans sa globalité un espace de transit, on s'aperçoit que les lieux où la fonction de transit est affirmée sans pour autant se conjuguer avec celle de destination y sont actuellement relativement peu nombreux. Le Nord du Niger est celui qui concentre la plus grande partie des flux migratoires par voie terrestre, tout d'abord dans une ville, Agadez, puis sur deux principaux axes en direction de l'Algérie et de la Libye. Il s'agit donc d'un espace d'observation privilégié du système migratoire étudié. La plupart des « catégories » de migrants transsahariens sont susceptibles de passer par là, quelles que soient leurs origines et leurs destinations. Ceux qui reviennent d'Afrique du Nord y transitent également et s'autorisent à y parler de leur expérience migratoire plus aisément semble-t-il qu'en Algérie ou en Libye. Ainsi les espaces de transit, en l'occurrence le Nord du Niger, rendent accessible un matériau empirique plus complet qu'ailleurs, tout en posant des contraintes méthodologiques particulières ; ces espaces offrent la possibilité de mener une réflexion complémentaire de celles conduites dans les espaces de départ et d'arrivée des migrants, voire de tendre vers une réflexion plus globale concernant les mouvements migratoires étudiés⁸⁴.

⁸⁴ Pour aller plus loin dans ce sens, voir les travaux d'Hervé Domenach, qui plaide en faveur d'une approche globale non pas simplement des phénomènes migratoires en eux-mêmes, mais de la migration comme élément des sociétés modernes, et donc à traiter pleinement en lien avec tous les domaines qui lui sont liés de près ou de loin. Il propose pour cela la notion de « *migratologie* » (Domenach, 1996).

2. Pour un « pluralisme méthodologique » de principe

« Le monde que nous voulons explorer est largement inconnu. Nous devons donc rester ouvert à toutes les options sans nous limiter à l'avance. Certaines prescriptions épistémologiques peuvent bien paraître admirables comparées à d'autres, ou à des principes généraux, mais qui peut garantir que ce sont elles qui permettent le mieux de découvrir, non pas quelques "faits" isolés, mais aussi des secrets de la nature profondément cachés ? » (Feyerabend, 1988 : 16).

Quelle méthodologie adopter pour étudier les migrations transsahariennes ? Au regard de mon questionnement, il m'est rapidement apparu nécessaire de « jongler » tant que possible avec les différentes méthodes que je présumais pertinentes et que je pensais être en mesure de mettre en œuvre sur le terrain. Car la méthodologie me semble être tout autant une question pratique, une affaire de mise en œuvre dans un contexte donné, qu'une question théorique *a priori*. C'est pourquoi il me semble important de prôner un « pluralisme méthodologique » de principe, c'est-à-dire possible, permis et recherché, par opposition aux « *fétichismes méthodologiques* » qui continuent d'orienter un certain nombre de travaux, bien qu'ils soient de plus en plus remis en cause (Bourdieu, Wacquant, 1992). Ces formes de « fétichismes » ou de « dogmatismes » qui entravent la réflexion critique concernant les pratiques méthodologiques sont de deux ordres, l'un concerne la séparation académique des disciplines, l'autre celle des approches qualitatives et quantitatives. Je souhaite ici mettre en évidence d'une part l'inanité de ces oppositions méthodologiques (qui s'avèrent souvent plus théoriques que pratiques, et auxquelles il ne faut donc pas accorder plus d'importance qu'elles n'en ont), et d'autre part les intérêts du « pluralisme méthodologique » de principe, qui potentiellement permet d'étudier un même objet sous différents angles, d'élargir le contenu et la nature des données empiriques recueillies, de comparer les conceptions et les idées en introduisant de nouvelles.

La séparation disciplinaire (universitaire) des méthodes des sciences humaines et sociales a pour origine l'époque où certains objets étaient propres à certaines disciplines. Les méthodes pouvaient alors apparaître attachées aux disciplines, or elles étaient fonction non pas de ces disciplines mais de leurs objets et de la nature des questionnements produits. Depuis quelques temps déjà, la plupart des objets scientifiques sont étudiés dans plusieurs disciplines, « *ni la ville et l'urbanisation, ni les questions agricoles, ni les mouvements de population ne sont plus le domaine réservé d'une ou deux "spécialités"*. Ces "objets" eux-mêmes ne font désormais figures que de segments dans la continuité du réel » (Sautter, 1993 :

703). La séparation méthodologique par discipline n'a d'ailleurs plus cours en tant que tel dans la réalité des pratiques de recherche. « *Tout se passe comme si [les méthodes] constituaient aujourd'hui une sorte de fond commun où puisent les chercheurs de toute paroi*se », note Gilles Sautter, avant de poursuivre : « *cette "transgression méthodologique" ne fait elle même que refléter, ou prolonger la mise en commun des champs scientifiques* » (Sautter, 1993 : 703). La vieille conception académique des sciences humaines et sociales qui continue de border hermétiquement les champs des disciplines apparaît désuète et en décalage avec la plupart des pratiques de recherche. Selon une conception de partage possible et souhaitable des méthodes entre sciences humaines et sociales, tout en reconnaissant que les questionnements et la façon d'envisager les objets continuent – heureusement – de différer selon les spécialités, j'ai tendance à considérer que les méthodes qui se développent de manière privilégiée au sein de telle ou telle discipline n'ont par la suite pas à être considérées comme des « emprunts » lorsqu'elles sont utilisées et de fait ré-appropriées dans d'autres disciplines.

Se pose néanmoins la question de la formation universitaire. S'il me semble qu'en principe les méthodologies doivent être déterminées avant tout en fonction des objets de recherche et de la nature des questionnements, en revanche, admettons-le, l'éclectisme théorique et méthodologique a des limites. Nous ne sommes pas formés de la même manière à l'utilisation de toutes les méthodes qui, au niveau universitaire, sont encore assez fortement séparées selon les disciplines⁸⁵. Face à l'objet de ma recherche, j'ai ainsi essayé de maîtriser tant bien que mal une culture théorique et des outils méthodologiques dépassant le cadre de ce que ma formation universitaire m'a appris, tout en ayant conscience des limites de cette entreprise. En effet, derrière l'aspect séduisant de l'approche pluridisciplinaire, je me suis bien souvent retrouvé à utiliser dans différentes disciplines les auteurs les plus accessibles ou déjà utilisés par d'autres en géographie, les auteurs traduits pour ceux qui écrivent en langues étrangères, et pas nécessairement ceux qui auraient pu être les plus pertinents.

Le second débat méthodologique qui apparaît particulièrement important dans la recherche sur les migrations internationales et sur lequel je souhaite brièvement revenir est celui qui oppose les méthodes dites quantitatives aux méthodes dites qualitatives, alors que

⁸⁵ Il existe tout de même des initiatives de décloisonnement disciplinaire. Par exemple, il m'a été donné de suivre en parallèle de mon DEA de géographie les cours du DEA « études africaines » de l'université Paris 1, qui propose une formation pluridisciplinaire (anthropologie, anthropologie juridique, économie, géographie, histoire, sciences politiques).

l'intérêt de l'alliance de ces deux approches, de la quantification tant que possible des données qualitatives et de la contextualisation des données quantitatives, a été montré par divers auteurs (Peneff, 1995; Peretz, 1998; Weber, 1995). Le débat porte sur la rigueur de ces méthodes, sur la pertinence des données qu'elles permettent d'obtenir. Chacun de ces deux courants méthodologiques a sa propre forme de rigueur qui lui permet de valider de manière spécifique les données produites. Les méthodes quantitatives ont une validité statistique prévue par avance, mesurable et qui peut être vérifiée selon divers critères après coup. En revanche la rigueur des méthodes qualitatives est plus difficilement quantifiable car elle repose davantage sur la mise en œuvre plus ou moins intuitive de savoir-faire, de connaissances et de compétences qui ne prennent sens et ne s'enrichissent que dans la pratique (Olivier de Sardan, 2004). Là encore, il me semble non seulement que l'intérêt du choix privilégié de l'un ou l'autre de ces courants méthodologiques ne peut être discuté en faisant abstraction de l'objet étudié et de la nature des questions posées, mais également que leur croisement, leur combinaison est souhaitable dans la mesure du possible (Groulx, 1997)⁸⁶.

Pour effectuer le présent travail, et sans que cela ne s'oppose au propos précédent, j'ai opté pour une approche à dominante « qualitative ». Ce fut tout à la fois un choix, en raison de ma manière d'aborder ma thématique de recherche et des questions suscitées, et une nécessité car en travaillant seul dans le Nord du Niger et en l'absence de données précises concernant les phénomènes étudiés, je n'étais ni en mesure de déterminer un échantillon d'individus à enquêter doté de critères de représentativité statistique, ni d'appliquer un ou plusieurs protocoles d'enquêtes par questionnaires qui m'auraient permis d'obtenir des informations circonscrites et quantitativement représentatives sur les flux migratoires, les échanges marchands ou quelque autre aspect des phénomènes étudiés. L'approche dite « qualitative » fut donc privilégiée, me permettant d'être au plus près des situations vécues par les personnes auprès desquelles et avec lesquelles j'ai travaillé. Au sein de cette approche, j'ai accordé une large place à la *serendipity* en tant que méthode et processus de découverte par hasard, par chance, notamment théorisé par Robert King Merton et Elinor G. Barber dès les années 1960 dans « *The Travels and Adventures of Serendipity* », ouvrage qui ne fut publié que plusieurs décennies plus tard (2004). La *serendipity* est une ouverture à

⁸⁶ La limite de l'articulation des méthodes qualitatives et quantitatives peut résider dans les difficultés qu'il y a à maîtriser les outils opérationnels qui leurs sont spécifiques, et à disposer des moyens humains et financiers qu'elles requièrent (surtout dans le cas des enquêtes par questionnaires).

l'inattendu, une disposition visant à prêter une attention particulière aux moments qui accroissent les opportunités de faire des découvertes par hasard. Elle favorise la prise en compte des observations imprévues ainsi effectuées, notamment lorsque celles-ci vont à l'encontre des théories jusque-là acceptées, donnant l'occasion de développer de nouvelles hypothèses et éventuellement de nouvelles théories.

Immersion dans les vies quotidiennes, observation participante, discussions, entretiens libres ou semi directifs, circulation sur le terrain, sont autant de facettes d'une situation d'interaction prolongée avec les individus enquêtés et donc autant de moyens de production de connaissances transversales et contextualisées. Mon approche vise autant à rendre compte des points de vue intimes, des discours publics et des pratiques officielles des acteurs avec le plus de justesse possible, que des pratiques cachées, illégales ou clandestines et des représentations ordinaires qui ne font pas l'objet de discours. En multipliant les points de vue et les échelles d'analyse, le « pluralisme méthodologique » vise à limiter les biais inhérents à chacun des points de vue plus particuliers ; c'est pourquoi les représentations de la réalité ainsi produites ont été croisées tant que possible avec des informations statistiquement plus représentatives, mais nécessairement d'un autre ordre, provenant d'enquêtes quantitatives telles que les recensements de population ou les statistiques de différents services d'État.

3. Favoriser l'ouverture et le changement de regard : pragmatisme et mise en mouvement.

Les migrations transsahariennes sont, dans leurs formes actuelles, des mouvements migratoires relativement récents. Afin de pouvoir les aborder sous tous les aspects qui nous intéressent, d'être en mesure d'en saisir les spécificités et de déconstruire si besoin les discours dominants (qui se basent généralement sur une vision lointaine des faits), il m'a semblé important de ne pas trop utiliser les catégories classiques des études migratoires qui leurs sont préexistantes et qui orientent le regard (migrants économiques, réfugiés ; migrations temporaires, définitives, circulaires ; installation, retour ; etc.). Abdelmalek Sayad (1999) a montré comment les biais des catégories avec lesquelles nous pens(i)ons l'immigration nous empêch(ai)ent de comprendre le phénomène de l'émigration-immigration

entre le Maghreb et la France dans toute sa complexité⁸⁷. N'en est-il pas de même, à divers degrés, pour l'ensemble des phénomènes migratoires ? Notre manière d'envisager les migrations transsahariennes ne relève peut-être pas de ce que le sociologue appelait la « *pensée d'État* », mais nous avons dans tous les cas en tête une grille de lecture des phénomènes migratoires structurée, en tant qu'elle est culturellement, socialement et historiquement marquée, et structurante, en ce qu'elle détermine notre façon de percevoir et de penser le réel (Glick Schiller, Basch, Blanc-Szanton, 1992; Wimmer, Glick Schiller, 2003). Dans une perspective de géographie post-coloniale, l'enjeu est de mettre ces catégories préétablies (catégories d'analyse scientifiques, mais également catégories des médias et des politiques qui inévitablement nous influencent) à l'épreuve de l'empirisme, à l'épreuve des faits observés lors de nos séjours sur le terrain, et de rester ouvert à l'inattendu, à l'improbable, au contradictoire. Suivant cette logique, il faudrait être en mesure d'analyser tout notre système de pensée, notre façon habituelle de formuler nos questionnements, nos hypothèses, nos observations les plus courantes et les plus évidentes.

Afin de favoriser la possibilité d'émergence de points de vue différents sur les phénomènes migratoires étudiés, j'ai naturellement fait varier les types d'interlocuteurs et les contextes d'énonciations et adopté dans un premier temps une démarche pragmatique, accordant une grande importance à la *serendipity* comme facteur heuristique dans ma recherche. L'élément sur lequel je souhaite insister ici, relativement peu pris en compte dans les études migratoires, a trait aux deux formes de production de données que sont l'observation – participante – et l'entretien. Il s'agit de la mobilité de l'observateur, considérée, d'un point de vue méthodologique, selon deux aspects : la mobilité *sur* le terrain et la « mobilité » *comme* terrain.

La mobilité sur le terrain, c'est-à-dire la circulation entre différents sites appréhendés chacun comme un « micro-terrain », fut longtemps considérée comme étant une marque de « superficialité » (Spittler, 1996), s'opposant à l'ancrage « en profondeur » dans un terrain

⁸⁷ « Ces catégories à travers lesquelles nous pensons l'immigration (et plus largement tout notre monde social et politique), catégories sociales, économiques, culturelles, éthiques - on ne dira jamais assez la place que la morale occupe dans la perception qu'on a du phénomène de l'immigration - et, pour tout dire, politiques, sont assurément et objectivement (c'est-à-dire à notre insu et, par suite, indépendamment de notre volonté) des catégories nationales voire nationalistes. Les structures de notre entendement politique le plus ordinaire, celui qui se retraduit spontanément dans notre vision du monde, qui en est constitutif pour une large part et qui en est en même temps le produit, sont au fond des structures "nationales" et agissent aussi comme telles » (Sayad, 1999 : 5).

unique, caractérisé par son unité de lieu, et impliquant la sédentarité⁸⁸. Pourtant, circuler sur le terrain, y être mobile, permet de vraiment « contextualiser » chaque lieu d'enquête, chaque phénomène observé, et de les aborder d'une manière légèrement différente chaque fois que l'on revient ou repasse par un site où l'on a déjà travaillé, chaque fois que l'on recroise une personne connue après un temps d'absence. Cette manière d'envisager la mobilité sur le terrain, entre les différents sites qui ensemble constituent le terrain, renvoie à la théorie de l'ethnographie multi-située développée par George E. Marcus (1995; 1998). Quelle que soit son échelle d'application, même lorsque celle-ci est relativement grande, cette méthode permet de mieux contrôler la production de l'objet de recherche.

La « mobilité » comme terrain, second aspect de la mobilité qui nous intéresse, consiste à envisager la circulation (éventuellement, mais pas uniquement, entre les différents sites qui constituent le terrain) comme étant une situation de recherche particulière. Il s'agit en somme de faire de la mobilité un terrain, de considérer le voyage-déplacement comme situation privilégiée d'enquête et d'observation, d'étudier le mouvement dans le mouvement. « *Les "phénomènes dynamiques" tiennent leur unité de moi qui les vis, qui les parcourt, et qui en fais la synthèse, observe Merleau-Ponty. Ainsi nous passons d'une pensée du mouvement qui le détruit à une expérience du mouvement qui cherche à le fonder, mais aussi de cette expérience à une pensée sans laquelle, à la rigueur, elle ne signifie rien. [...] il y a dans tout mouvement sinon un mobile, du moins un mouvant, à condition qu'on ne confonde ce mouvant avec aucune des figures statiques que l'on peut obtenir en arrêtant le mouvement en un point quelconque du trajet.* » (Merleau-Ponty, 1999 : 314-316). Afin de comprendre le mouvement migratoire, il nous faut donc être immobile et observer ceux qui passent ; être mobile et observer ceux qui, immobiles, semblent passer ; être mobile et observer ceux qui, avec soi dans le mouvement, semblent immobiles.

En partant de l'hypothèse selon laquelle le mouvement modifie la perception des individus, que la migration modifie la perception qu'ont les migrants des personnes et des espaces qu'ils approchent, qu'ils côtoient, qu'ils rencontrent, et modifie également les discours produits (Clifford, 1997b; Lussault, 2005), il devient intéressant, nécessaire de se mettre soi-même en mouvement et d'étudier les flux migratoires en se plaçant dans les flux. La mobilité est une situation d'observation particulière et privilégiée dont j'ai usé afin de

⁸⁸ « *As can be seen from the titles of most publications, the field work was usually conducted under the aegis of "travels" or "expeditions". While fieldwork has been stationary and concentrated on one "tribe" or locale since Malinowski's time, nineteenth century explorers were mobile; this later led to them being charged with superficiality* » (Spittler, 1996 : 231-232).

diversifier les contextes d'observation et d'énonciation des discours, de modifier ma propre perception des phénomènes observés, et d'avoir accès aux sociabilités naissantes dans l'immédiateté des rencontres qu'offre et qu'implique le mouvement.

Encadré n°3. Les femmes dans la migration : une spécificité de genre ?

Les *gender studies* ne sont-elles pas vouées à disparaître ? La question revêt un caractère volontairement provocateur à l'heure où, en France, l'approche dite « genre » commence seulement à sortir des cercles féministes et à acquérir sa légitimité au sein de l'ensemble de la communauté scientifique. Les femmes ont été longtemps les oubliées des recherches en sciences humaines et sociales, notamment au Sud, et le sont encore parfois. Il était nécessaire de les remettre au cœur de bon nombre de travaux, et c'est chose faite dans le monde anglo-saxon depuis quelques temps déjà, en partie grâce à la *French Theory* des années 1970 (notamment Deleuze, Foucault et Derrida) qui permit le véritable essor des *cultural studies*, des *radical studies* et des *gender studies* outre-Atlantique. Alors que ces approches ont montré toute leur pertinence, que l'on a conscience de la plus-value de sens que les études « genre » peuvent apporter, notamment dans le domaine des études migratoires (Catarino, Morokvasic, 2005; Green, 2002), ne devrait-on pas franchir une étape supplémentaire dans cette voie et considérer que toute recherche rigoureuse doit tenir compte des spécificités de genre, au même titre qu'il est nécessaire de tenir compte des statuts sociaux, des origines ethniques, des appartenances politiques ou religieuses lorsque cela fait sens. Ou bien, dans le cadre d'une domination masculine que l'on a du mal à remettre en question, le sexe serait-il *a priori* plus déterminant que les autres « attributs » des individus ? Peut-être. Peut-être également est-il encore trop tôt pour se permettre de ne plus en tenir compte de manière explicite et militante, tant cette domination masculine semble encore être une réalité bien actuelle dans nos sociétés, perceptible à travers les pratiques de recherche (Bourdieu, 1998). Il ne faudrait l'oublier au risque de voir une nouvelle fois reléguer ce champ d'investigation à la marge des champs scientifiques, faisant oublier du même coup toute la prégnance, à tous les niveaux, des tensions entre les sexes, toute l'importance, au-delà des différences biologiques, des différences de statut entre hommes et femmes et des rapports socialement construits qui en découlent. C'est pourquoi, sans inscrire mon travail dans les études féministes ou les *gender studies*, j'ai essayé d'intégrer pleinement les spécificités de genre à mon analyse, de rendre compte de la vulnérabilité, des pratiques et des ressources spécifiques des femmes en migration lorsque cela induisait une différenciation notable avec les hommes.

II. Le « terrain » comme espace d'application, d'adaptation et de réinvention de la méthode

« I suggest that fieldwork was strongly influenced by the conditions of travel and that the types described above created different research conditions. What one observes, whom one meets, under what conditions contact is established, and how this relationship is interpreted, are dependent not only on the personality and prejudices of the researcher, but also on the conditions of travel » (Spittler, 1996 : 234).

Pour les raisons précédemment évoquées, il me semble maintenant opportun d'évoquer la manière dont j'ai pratiqué mes recherches de « terrain », de rendre lisible l'inscription spatiale de ma démarche et la mise en pratique des choix méthodologiques qui ont déterminé les modalités de la production des données empiriques de ce travail⁸⁹.

1. Du terrain choisi aux terrains pratiqués : choix, hasards et contraintes

Les terrains de recherche au Sud des chercheurs du Nord se déterminent en partie à partir des institutions de recherche et universités des pays du Nord (j'entends ici par terrain le pays, la région ou la ville où l'on souhaite se rendre). Ce fut mon cas (même si j'avais déjà séjourné au Niger lorsque j'ai commencé ma thèse). Mon projet de départ était de travailler dans la région d'Agadez (668 000 km²), c'est-à-dire dans une région administrativement plus vaste que la France. Je savais qu'une grande partie de cette région saharienne était inhabitée et qu'il me faudrait spécifier davantage ce « terrain » une fois sur place. Cette seconde détermination du « terrain », à plus grande échelle, permet de délimiter ce que l'on pourrait appeler les « micro-terrains » où l'on va réellement se rendre pour enquêter, observer (Gupta, Ferguson, 1997). Il s'agit donc de déterminer les endroits – villes, villages, quartiers, rues, habitations – qui nous semblent les plus pertinents pour mener nos travaux, et cela avec les informations dont on dispose avant puis pendant la recherche. Des premières discussions à l'ombre des *afagag* de l'Aïr (*acacia raddiana*), aux entretiens réalisés au poste militaire de Séguédine, j'ai pris conscience du fait que ces « micro-terrains » de mes recherches se sont déterminés et délimités de trois manières.

⁸⁹ Concernant l'histoire de la notion de terrain et sa place dans le champ de la géographie et de l'ethnologie, voir notamment (Vieillard-Baron, 2005).

Aller là où l'on se laisse aller. Dans un premier temps, j'ai choisi de circuler et de travailler « un peu partout » c'est-à-dire au hasard des endroits où les opportunités de déplacement me menaient, où j'avais « envie » d'aller, ce qui m'a permis de prendre contact avec ma zone d'étude de manière assez complète, plus exhaustive que si je m'étais concentré dès les premiers temps sur les endroits les plus « évidents ».

Aller là où il faut aller. Au gré de ces circulations dans la région et des discussions avec différents acteurs, j'ai pu déterminer un certain nombre de « micro-terrains » plus importants que d'autres voire incontournables : les villes sahariennes et les relais oasiens où tous les acteurs se croisent, les lieux de transport où tout se négocie, mais aussi les *ghettos* qui servent à l'hébergement des migrants étrangers et leurs lieux de travail, ou encore les « lieux de l'illégalité » qui révèlent le rapport des individus à l'État et la tension entre le légitime et le légal, tels que les postes frontières, les barrières d'entrée et de sortie de villes, les lieux de chargements des véhicules clandestins.

Aller là où l'on peut aller. Le troisième élément qui a participé de la détermination de mes « micro-terrains » de recherche a été la contrainte. Certains endroits potentiellement très intéressants n'étaient pas accessibles, ou ne m'étaient pas accessibles. Je m'en suis rendu compte au coup par coup, avec plus ou moins d'évidence, lorsque je cherchais à me rendre en vain à Dao Timmi et Madama au Niger, en Algérie et en Libye. Et bien sûr, aucun motif officiel n'a jamais justifié l'inaccessibilité de ces terrains⁹⁰.

Encadré n°4. Les visages de l'inconfort comme limites à la recherche

L'envers du terrain ne se résume pas uniquement à des questions de méthodologie, et les situations inconfortables à leurs aspects matériels auxquels on s'habitue rapidement (dormir par terre sur des nattes, se nourrir systématiquement des mêmes aliments – du mil ou du riz – pendant des semaines, être « actif » pendant la saison chaude, faire le jeun du ramadan comme tout un chacun, attendre des jours durant à l'ombre d'un camion en panne, etc.). On se retrouve parfois acteur ou spectateur de situations humainement inconfortables, embarrassantes, tragiques ou inquiétantes, voire dangereuses (Bouillon, Fresia, Tallio, 2005). Quelle attitude adopter face à la souffrance des uns, au désespoir des autres, à la corruption et à

⁹⁰ Dans l'introduction du numéro de la revue Maghreb-Machrek intitulé « Marges et mondialisation : les migrations transsahariennes », Ali Bensaad relève que « la recherche, débutant sur ce thème, est en plus desservie par la difficile accessibilité d'un terrain qui décourage sa fréquentation par les chercheurs » (Bensaad, 2005a : 9).

l'autoritarisme, au risque moral et physique, ou à l'extrême pauvreté d'un pays en proie à des famines récurrentes, comme ce fut le cas en 2004-2005 ? Ces situations « humainement » inconfortables limitent ou influencent notre regard, notre travail. Se demander « comment mener des recherches dans ce contexte » nous met dans une posture simultanément intuitive et réflexive, qui nécessite plus qu'à d'autres moments d'articuler notre éthique « personnelle » et une éthique plus « scientifique » réfléchie au préalable et adaptée aux situations particulières que crée l'activité de recherche.

Exemple probant parmi d'autres. Une partie de cette recherche m'a confronté au monde du secret des activités illégales et clandestines, à « l'*antimonde* » saharien dirait Brunet⁹¹. L'accès à l'information concernant certains trafics était particulièrement difficile, l'information se dérobaît devant moi, je n'arrivais à en saisir que des bribes jusqu'à ce que je comprenne qu'il s'agissait de « terrains minés »⁹² dont il était préférable de me détourner. En 2003, alors que je travaillais à Dirkou sur les relations entre les réseaux migratoires et les trafiquants de cigarettes, certains de mes informateurs sont venus me voir quelques jours après nos entretiens, pour me demander si j'avais noté leurs noms dans mes carnets, et si tel était le cas, de les effacer. Puis lors du passage d'un convoi de trafiquants, des individus qui n'habitaient pas Dirkou m'ont fait comprendre qu'il était grandement préférable que je ne me mêle pas de leurs affaires ; peu après, le chef d'état major de l'armée m'a fait appeler pour me « proposer » de ne plus habiter dans le village avec les migrants et de venir m'installer au sein du camp militaire, pour plus de sécurité. Je décidai de quitter l'oasis deux jours plus tard. Menacé à Dirkou, expulsé d'Arlit, incarcéré à Agadez, interdit d'accès à Madama, refoulé à In Guezzam ; témoin de violences, d'arrestations et d'incarcérations arbitraires, d'extorsions de fonds, de prostitution contrainte, de trafics de personnes. Combien de fois ai-je senti le « terrain » m'échapper, glisser entre mes doigts, se fermer, disparaître, parfois insidieusement, parfois avec violence. Ces « inconforts » font partie de l'envers peu visible du terrain. Ils participent pourtant grandement de sa délimitation *de fait* et des représentations que nous en avons.

2. « Faire du terrain ». De l'importance de la durée

« Faire du terrain » est l'expression consacrée pour désigner les travaux empiriques dans les sciences humaines et sociales, et implique en premier lieu un déplacement physique

⁹¹ Citant Roger Brunet, Myriam Houssay-Holzschuch rappelle que l'*antimonde* est une « *partie du monde mal connue et qui tient à le rester, qui se présente à la fois comme le négatif du monde et comme son double indispensable* », puis elle poursuit en notant que *l'antimonde permet d'attirer l'attention sur une série de phénomènes sociaux, plus ou moins troubles, parallèles ou ignorés, qui sont cependant essentiels au fonctionnement de nos sociétés* » (Houssay-Holzschuch, 2006 : 3).

⁹² Titre d'un numéro d'*Ethnologie Française* de 2001, tristement adapté à la situation actuelle du Nord du Niger où plusieurs pistes ont été minées, dans l'Air, depuis la reprise des affrontements entre les rebelles touaregs du Mouvement des Nigériens pour la Justice et les forces armées nigériennes au début de l'année 2007.

sur le terrain d'étude⁹³. Comme je l'ai évoqué précédemment, il me semble que la rigueur de ces recherches empiriques est, entre autres, fortement liée à leur durée, et cela pour deux raisons principales. D'une part la compréhension du « terrain » s'améliore nécessairement dans la durée (la quantité et la qualité des données augmentent en parallèle), d'autre part le « métier » de chercheur ne s'apprend réellement que par la pratique, ou tout au moins bien plus efficacement que par la théorie (notre efficacité et notre perspicacité vont croissantes au fur et à mesure que l'on pratique un « terrain »).

Il m'aura fallu disposer de temps, de beaucoup de temps pour pouvoir ne rien faire en apparence, pour pouvoir me perdre dans le rythme lent des attentes interminables, des obligations sociales permanentes, de la marche à pied, des transports lents et des pannes régulières (au total, j'ai consacré plus de 50 jours complets à voyager entre mes différents lieux d'enquêtes, les transports collectifs – principalement les bennes des camions – devenant eux-mêmes des lieux d'enquête privilégiés). Grâce à cela, la distance qui me séparait de mes interlocuteurs a pu s'amenuiser. Ce n'est que par une présence quotidienne et des agissements et des occupations qui n'avaient la plupart du temps rien de très « extraordinaire » que les conversations et les activités de tous pouvaient avoir lieu de manière habituelle, normale malgré la présence d'un « Blanc ». Prendre les rythmes, butiner, marcher, attendre, être réceptif et disponible, proche des personnes tout en changeant régulièrement de lieux et de « type » de logeur afin d'éviter ce qu'Olivier de Sardan appelle « *l'enclichage* », *i.e.* l'adoption par le chercheur du point de vue « unique » des personnes/familles avec qui il vit. Voilà comment s'est déroulée une grande partie des 22 mois que j'ai pu passer au Niger dans le cadre de mes recherches doctorales. La présence de longue durée permet ce que certains ont appelé l'imprégnation, cet ensemble de processus inconscients, non formalisés, qui, dans la répétition du quotidien, permettent de s'accoutumer aux pratiques et aux logiques des personnes avec qui l'on vit, de comprendre les codes sociaux, les comportements, tout ce qui sous-tend les activités formelles (Clifford, 1997a; Glaser, Strauss, 1967). Et tout cela se ressent « *inconsciemment mais efficacement* » tant dans la manière de mener des entretiens que dans la façon d'interpréter les données recueillies, sans forcément que cela soit visible de l'extérieur (Olivier de Sardan, 1995).

⁹³ Lorsque l'on travaille dans un pays étranger, cela signifie que l'on devient soi-même étranger, et si l'on y reste suffisamment de temps que l'on devient officiellement un migrant. Il est intéressant de remarquer que mes séjours de recherche au Niger m'ont mis dans une situation de migrant étranger confronté à un ailleurs inconnu (ou mal connu), proche en un sens de la situation des migrants avec qui j'ai eu à travailler.

Parmi ces choses essentielles que permet un terrain suffisamment long se trouve l'apprentissage de la langue locale, dont la maîtrise transforme l'appréhension quotidienne que l'on peut avoir du terrain. Néanmoins, comme le remarque Gilles Sautter, « *les difficultés de l'enquête en langue vernaculaire pour le chercheur sont multiples : lorsqu'il renonce à l'apprendre, il trébuche sur l'infidélité de l'interprète. S'il s'applique à connaître la langue, pour mieux maîtriser l'analyse et contrôler l'information, il se heurte très vite à des limites lorsqu'il enquête dans plusieurs ethnies* » (Sautter, 1992 : 212). Je me suis trouvé dans cette dernière situation. Les six mois que j'avais passé au Niger dans le cadre de ma maîtrise m'avaient permis d'apprendre *in situ* les bases de la langue *tamasheq*, puis j'avais poursuivi cet apprentissage à l'Institut National des Langues et Civilisations Orientales à Paris. Pouvoir échanger avec un pasteur nomade est particulièrement stimulant, mais concrètement, l'investissement dans l'apprentissage de la langue touarègue m'est vite apparu en décalage avec mes travaux de recherche doctorale. Non seulement j'étais confronté en permanence à une grande diversité de langues parlées par mes interlocuteurs (les principales langues vernaculaires de ma zone d'étude sont la *tamasheq*, le haoussa et l'arabe – avec ses variantes dialectales algérienne, libyenne, tchadienne et nigérienne –, et dans une moindre mesure le toubou et le kanouri ; à cela s'ajoute les langues parlées par les migrants), mais toute une partie de ces interlocuteurs en majorité polyglottes maîtrisaient soit le français soit l'anglais. Quelques mots de *tamasheq* ou de haoussa ont souvent constitué une bonne entrée en matière, cependant mes échanges se sont principalement déroulés dans les langues véhiculaires que sont le français et l'anglais, et en langues vernaculaires avec traduction immédiate par une personne participant à la discussion.

J'ai choisi de ne pas travailler avec un interprète particulier pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ce n'est pas un mais plusieurs interprètes dont j'aurais eu besoin, car aucun n'aurait pu connaître l'ensemble des langues auxquelles je pouvais être confronté chaque jour. Ensuite, et c'est là ma principale raison, sa présence aurait inévitablement modifié la nature même de mes séjours, de ma relation aux personnes avec qui je vivais, et n'aurait pas permis l'imprégnation que j'évoquais précédemment. Enfin, je n'avais pas les moyens de financer honorablement un tel travail d'interprétariat. Finalement, tout un chacun pouvait jouer le rôle d'interprète sur la base du volontariat sans que cela ne soit dit ou formalisé. Au gré des situations et à chaque fois que le besoin s'est fait sentir, un jeune, un vieux, un cousin, un ami migrant ou un collègue chauffeur se faisait naturellement traducteur. Cela n'a jamais posé de problème, bien au contraire, et je crois que ce que tous mes traducteurs « perdaient » en

connaissance de mon projet, qui demeurait à leurs yeux souvent assez flou, ils le « gagnaient » en connaissance de la personne dont ils traduisaient les propos. L'un dans l'autre, il faut « s'arranger » comme on peut, tout en reconnaissant qu'à l'évidence la maîtrise des principales langues vernaculaires du Nord du Niger m'aurait été d'une grande utilité.

D'autres manières d'aborder le « terrain » sont envisageables, plus « productives », sans perte de temps. Pour cela, il faut transformer chaque rencontre en entretien, poser dès la première rencontre les questions que l'on se pose, enregistrer plusieurs entretiens chaque jour, embaucher un traducteur et des enquêteurs si besoin, avoir son propre moyen de transport. Ce type d'approche du « terrain » s'impose souvent lorsqu'on ne dispose que de peu de temps, et n'empêche heureusement pas de produire de très bons travaux notamment lorsqu'on a déjà une expérience du « terrain ». Pour ma part, je disposais d'un temps conséquent et de peu d'expérience. J'ai tout de même essayé à quelques reprises de travailler ainsi, vers la fin de mon second séjour, mais cela ne correspondait ni au « terrain », ni à mon questionnement, ni à mes attentes propres. Certes, la récolte de données était plus rapide : je pouvais obtenir en quelques jours un volume d'information égal à ce que je recueillais auparavant en un mois. Mais je ne savais quelle valeur accorder à ces données, à ces entretiens directifs sollicités sans rencontres préalables. Je n'ai donc pas poursuivi dans cette voie. Bien évidemment il faudrait une vie, avec « un pied dedans et un pied dehors », pour comprendre au mieux les groupes et les faits sociaux que l'on étudie, mais de là à effectuer – volontairement ou plus souvent malgré soi – des « missions » qui n'offrent plus le temps de voir nos idées et nos hypothèses lentement s'effondrer, de voir les faits se contredire, de partir sur d'autres pistes que toutes celles envisagées, il y a sans doute des justes milieux préférables. À chacun de naviguer au mieux dans cet entre-deux des pratiques de terrain, d'essayer de n'être ni « intérieur » ni « extérieur » de façon radicale, un peu à la manière de l'étranger de Simmel, proche et distant, objectif et impliqué. C'est ainsi que j'ai essayé de « faire du terrain », mais pour ne pas que mon approche inductive, proche de la « *grounded theory* » (Glaser, Strauss, 1967), ne devienne de « l'impressionnisme scientifique » – même si sur une durée suffisamment longue ce type d'approche gagne de fait en rigueur par la plus grande exhaustivité des données récoltées – et tout en intégrant tant que possible à mon analyse des données objectives (démographiques, économiques), j'ai eu recours à d'autres modes de production de données.

3. User de quelques « outils de production » de données

Parallèlement à ce qui s'apparente à une immersion, à une « imprégnation inactive » et cependant orientée, j'ai eu recours aux techniques classiques de production de données que sont l'observation participante, les différents types d'entretiens, les recensions et l'utilisation de sources écrites issues de la littérature grise. Ces deux versants de la production des données, plus ou moins dirigés, ne sont à mon avis pas à séparer, pas aussi nettement séparable que ne pourrait le laisser penser leur présentation écrite. Les façons de produire des données sur le terrain sont innombrables et liées les unes aux autres, et l'on ne peut réduire le travail empirique à une production active ou passive de données, ni à l'observation participante ou aux entretiens et recensions. Ces catégories englobantes recouvrent une grande diversité de variantes dans la pratique car tout le travail de production de données se réalise dans un espace que l'on ne contrôle pas, que l'on ne maîtrise pas, et il faut donc en permanence inventer des « *tactiques* » afin de pouvoir à la moindre occasion, au moindre signe, se lancer sur des pistes opportunes, suivre des traces, tout en mettant en œuvre des techniques préétablies (Certeau, 1990; Ginzburg, 1980).

La durée et la proximité, sans perdre la distance critique, permettent de travailler sur tout ce qui n'est que difficilement visible, ce qui ne marque pas le paysage, ce qui n'est pas dit. Pouvoir observer l'éphémère, le mobile, le discret, le conflictuel, le marginal, fut essentiel dans la réalisation de ce travail. Concrètement, cela signifie que j'ai travaillé au plus près de mes interlocuteurs, de toutes ces personnes avec qui j'ai passé du temps dans les gares routières, dans les rues, dans les *ghettos*, à l'ombre des hangars de palmes et au soleil dans les bennes de camions. Si je n'avais pas toujours un carnet de note à la main, celui-ci n'était jamais très loin⁹⁴, mais dans bien des situations je ne savais pas où se trouvait la limite entre la simple vie quotidienne et l'observation participante. Ne faire que passer et être là en même temps était mon quotidien à Agadez, Arlit ou Dirkou, et lorsque les paroles ne venaient pas d'elles-mêmes, après un certain temps j'essayais de les attirer et de les accueillir de différentes manières selon les contextes, selon la relation qui s'instaurait, en étant attentif, compréhensif mais pas trop complaisant. La « directivité » de la conversation pouvait alors varier, même si globalement tous mes entretiens ressemblaient fortement à des conversations

⁹⁴ La littérature est déjà importante et ancienne sur les carnets de terrain des ethnologues (Sanjek, 1996; Spradley, 1979, 1980). Il me semble que ceux des géographes, sociologues ou historiens traitants de thèmes proches dans des milieux proches, sont de même nature ; je n'y reviendrais donc pas.

normales, car les sujets qui m'intéressaient étaient abordés naturellement à un moment ou à un autre. Ce qui n'empêche pas, bien sûr de relancer une conversation en l'orientant ou de poser des questions plus ou moins directes. Dans certains cas seulement les thèmes qui m'intéressaient n'étaient abordés qu'en filigrane et je ne n'osais pas toujours les faire ressurgir davantage par peur de mettre un terme à l'échange (cela n'a concerné que quelques interlocuteurs sur des sujets tels que la violence, la prostitution, certaines formes de corruption ou certains trafics marchands). Ma prise de notes se réalisait pendant ou après l'entretien selon les cas, et je n'enregistrais les conversations que si je pouvais espérer que cela ne modifie pas trop le propos tenu (l'enregistrement d'entretiens sur microcassettes était généralement précédé de plusieurs rencontres informelles avec les acteurs concernés). Tous les extraits d'entretiens cités entre guillemets et en italique dans le texte ont été ainsi enregistrés, sauf éventuellement lorsqu'il s'agit d'une expression ou d'une courte phrase que j'ai pu prendre en note par écrit (voir la liste des entretiens enregistrés en annexe 1)⁹⁵.

Je dois également évoquer le rôle des quelques personnes qui sont progressivement devenues des informateurs privilégiés, à force de rencontre et de temps partagés, de sympathie mutuelle. Ce fut le cas d'un douanier, d'un passeur, d'un grand commerçant et de la femme d'un trafiquant, avec lesquels j'ai pu avoir de nombreuses discussions formelles et informelles entre 2003 et 2005.

Enfin, j'ai effectué un certain nombre de relevés de données, de manière plus ou moins systématique. Il s'agissait de cartographier des oasis, des concessions, des gares routières, ou d'évaluer les flux migratoires en notant le nombre de passagers par véhicule et le nombre de véhicules par jour sur différents itinéraires, ou encore, pour les échanges marchands, d'estimer les cargaisons des camions et de faire des relevés de prix sur les marchés afin d'évaluer la valeur des échanges. Je comparais ensuite ces données avec celles des organismes publics ou des ONG selon les cas, selon mes possibilités d'accès aux différentes formes de littérature grise (à ce propos, mon autorisation de recherche du Ministère nigérien de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur m'a ouvert un certain nombre de porte, mais n'a pas empêché certains fonctionnaires de me refuser l'accès à leurs statistiques pourtant

⁹⁵ Les entretiens qui se sont déroulés en anglais sont ici retranscrits en français (traduits par nos soins). Les propos tenus en français sont restitués sans modification : outre la volonté de ne pas détourner la pensée de l'interviewé, l'objectif est de montrer le niveau de français, de pratique de la langue française, de la personne qui parle (sachant que tous les extraits sont aisément compréhensibles), car les limites du langage en une langue donnée sont également les limites de la capacité des individus à exprimer leurs projets et leurs représentation du monde. Dans certains cas, les noms des individus ont été modifiés.

officiellement « publiques »). Les frontières sont en général des lieux privilégiés pour effectuer ce type de recensions lorsque les appareils statistiques officiels sont défectueux ou inexistant (Bennafla, 2002b; Gu Konu, 1992). Toutefois, lorsque la frontière est saharienne et qu'elle est davantage surfacique que linéaire, et que l'informel devient clandestin, les modalités de recension ne peuvent être les mêmes.

Encadré n°5. Photographier a minima

Mon propos gagnerait sans doute à être illustré de davantage de photographies qu'il ne l'est, mais je ne dispose que de très peu de photos. En effet, malgré ma présence relativement longue et quotidienne dans les endroits où j'ai travaillé, je n'ai que rarement souhaité prendre des photographies. Non que cela était impossible, mais je crois que cela aurait changé ma relation à l'ensemble des personnes que je fréquentais. Par exemple, lorsqu'il m'était devenu possible de photographier sans gêner les différentes parties de la gare routière d'Agadez, mon statut d'étudiant, d'étranger curieux ou de « questionneur suspect » selon les cas, était fortement atténué par l'habitude de ma présence, ce qui me permettait d'assister à toutes les transactions, toutes les discussions, tous les conflits. Je ne souhaitais donc pas faire revenir avec force ce statut en m'y rendant avec un appareil photo, d'autant qu'une polémique était née autour du travail d'une journaliste française qui avait payé un directeur d'agence de transport afin de pouvoir le filmer et de pouvoir suivre un de ses véhicules transportant des migrants jusqu'en Algérie. Le reportage, diffusé sur la chaîne internationale TV5 et vu à Agadez, avait entraîné de grandes discussions, certains considérant qu'il ne fallait pas parler ainsi « *aux Blancs* » et se laisser filmer, parce que les Européens « *ne veulent pas qu'on envoie nos gens là-bas* ». Et je ne souhaitais surtout pas être assimilé à un journaliste. Le choix de ne pas photographier ce lieu, ces gens, alors qu'il aurait été possible de le faire, m'a permis d'être et de me sentir libre de circuler, de discuter, d'observer au sein de la gare routière tout au long de mes séjours. Ce choix, je l'ai renouvelé à plusieurs reprises en différents endroits, voire de manière quasi systématique lors de mon second séjour au Niger au cours duquel je n'ai pris qu'une vingtaine de photos. D'où, de manière générale, une certaine rareté des illustrations photographiques de ce travail.

Conclusion

Les migrations internationales ne constituent pas un champ d'étude nouveau des sciences humaines et sociales. Depuis près d'un siècle, elles ont fait l'objet de nombreux travaux, principalement en sociologie, démographie, géographie et économie, sans pour autant qu'un paradigme ou qu'une théorie ne s'impose réellement et ne soit unanimement reconnu. Les approches varient selon les phénomènes observés, mais également pour un même phénomène migratoire selon les auteurs et les disciplines. La pluralité des approches théoriques et des interprétations est riche d'enseignements, mais elle révèle dans le même temps les limites et les incertitudes des études migratoires, de nos capacités à comprendre ces phénomènes dans toute leur complexité. Au niveau méthodologique, les incertitudes sont du même ordre et il apparaît nécessaire de réinventer sans cesse les outils et les manières de les utiliser pour saisir et comprendre les phénomènes migratoires observés, selon les contextes et les objectifs fixés.

Rendre compte des choix méthodologiques et des « manières de faire » du terrain permet de donner à voir la rigueur recherchée dans la production des données, sachant que la validité de notre discours scientifique sur le réel ne repose pas sur la falsifiabilité de la démonstration, mais sur sa plausibilité, à savoir en grande partie sur cette quête de rigueur (Olivier de Sardan, 2004). L'objectivation de la pratique du terrain, des circonstances et des conditions de cette pratique, a fait apparaître celui-ci comme un « rapport » entre le chercheur, un espace-milieu de recherche et des individus en sociétés, comme une situation construite et non en tant qu'objet qui préexisterait à l'activité de recherche⁹⁶. Cette mise à jour de l'inévitable part de subjectivité de ce travail et de son incidence sur le processus de production des données empiriques constitue un éclairage indispensable des propos qui vont suivre.

⁹⁶ Les anglophones parlent de *fieldwork* ou *field working* – « champ du faire/faisant » – ce qui renvoie à l'idée que le terrain n'existe qu'à travers l'action de recherche et la présence du chercheur.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

Les réseaux migratoires transsahariens, peu développés jusqu'à la fin des années 1980 en raison du faible nombre de migrants et de l'efficacité des transporteurs marchands qui se chargeaient de leur convoyage, étaient cependant déjà en mesure d'organiser des transports clandestins lorsque les pratiques corruptives ne permettaient pas de franchir les frontières par les voies légales. À la faveur d'un contexte politique favorable au Niger et en Libye, dans une moindre mesure en Algérie, différents acteurs privés ont su profiter de l'accroissement du volume des flux au début de la décennie suivante pour organiser des activités de transport lucratives. Un système de transport spécifiquement destiné aux migrants s'est progressivement mis en place, offrant la possibilité aux réseaux migratoires de fonctionner, si nécessaire, indépendamment des réseaux de transports marchands. Son champ d'action s'est alors rapidement étendu, tant au niveau spatial en proposant de nouvelles destinations, qu'au niveau social en intégrant davantage d'agents des États en poste dans les régions sahariennes. Ainsi, avant que la question des migrations transsahariennes ne devienne une question problématique et que l'on assiste au durcissement des politiques migratoires des États nord-africains, le convoyage des migrants entre le Niger, l'Algérie et la Libye était déjà soumis aux taxation illégales des agents des différents corps de contrôle et de sécurité des États.

Il s'agit maintenant de comprendre comment ces migrations se réalisent concrètement au Niger, quels sont leurs effets sur les sociétés et les espaces de transit, et en retour comment les régions traversées et les populations rencontrées peuvent influencer sur leur réalisation. À travers une observation fine des pratiques et des relations qu'entretiennent entre eux les différents acteurs du système migratoire transsaharien, il conviendra de saisir toute la diversité de ces phénomènes migratoires contemporains qui sont le fait de migrants aux motivations variées. La notion de projet migratoire permettra d'articuler les différentes échelles de réalisation de la migration transsaharienne tout en intégrant sa dimension aléatoire et opportuniste, et cela tant pour les migrants qui partent pour des raisons principalement

économiques, que pour ceux qui placent au cœur de leur voyage des enjeux individuels non économiques, de réalisation de soi ou d'individualisation.

Le passage à l'échelle du local et de l'individu s'impose donc, mais également le passage au mouvement. La migration est avant tout mouvement, changement, déplacement. Son étude doit en ce sens postuler l'instabilité des formes sociales qui en résultent, et se centrer sur la (re)négociation permanente des relations, l'adaptation des comportements, la redéfinition des projets. Au risque de se perdre dans la multitude des cas particuliers, il est nécessaire d'entrer dans la complexité de chaque pratique migratoire, de chaque pratique d'acteur du système migratoire, afin de pouvoir comprendre l'organisation de ces migrations à l'échelle des individus, et éventuellement de saisir ce qui en fait l'unité, au-delà de la diversité apparente. Ce détour par une forme « d'individualisme méthodologique » (Berthelot, 2001) nous permettra de revenir ensuite à des échelles d'analyse plus petites et de tendre vers une compréhension plus générale de ces mobilités humaines, qui s'inscrira davantage dans une approche phénoménologique telle que développée par les géographes anglophones (Pickles, 1985).

- DEUXIÈME PARTIE -

AGADECZ VILLE OUVERTE (AUX CIRCULATIONS)

« *J'ai décidé d'explorer, d'aller ailleurs, peut-être que la chance m'y attend, on ne sait jamais...* » (Migrant ivoirien, Agadez, le 23 novembre 2004).

L'information selon laquelle il est possible de traverser le Sahara en passant par le Niger, et plus exactement en passant par la ville d'Agadez, a circulé à travers toute une partie du continent. Des migrants d'horizons nouveaux parviennent ainsi, dès le début des années 1990, jusqu'à cette marge saharo-sahélienne, avec pour projet de traverser le désert pour se rendre au Maghreb voire en Europe. Les Sahéliens du Niger, du Mali, et du Tchad qui empruntent ces voies sahariennes depuis plusieurs décennies continuent de constituer le gros des contingents de migrants. Ils se voient rejoints par des individus provenant de toute l'Afrique de l'Ouest, d'Afrique centrale (Cameroun, Centrafrique, Gabon et les deux Congo), et de manière épisodique d'autres pays plus éloignés⁹⁷. Pour l'ensemble de ces migrants, Agadez est un nom de ville qui sonne comme un repère, un point de passage obligé qui sera leur point de sortie de l'Afrique subsaharienne en raison de sa localisation et des systèmes de transports qui s'y sont développés. Les infrastructures contemporaines de transport confèrent en effet à Agadez la position de dernière ville nigérienne sur l'axe Niger-Libye reliée au réseau routier bitumé⁹⁸, ce qui en fait un point de rupture de charge et de changement de mode de transport pour qui circule entre ces deux États (carte 7). Étape presque inévitable pour les migrants qui se rendent en Libye, elle l'est également devenue, par effet d'entraînement et du fait de l'organisation des réseaux de transport, pour ceux qui se rendent en Algérie. Longtemps connue en Europe comme étape mythique du Paris-Dakar⁹⁹ ou en tant que « capitale » des très photogéniques Touaregs, attirant environ 3 000 touristes chaque année¹⁰⁰, Agadez l'est aujourd'hui tout autant pour son rôle de ville de transit des migrations transsahariennes.

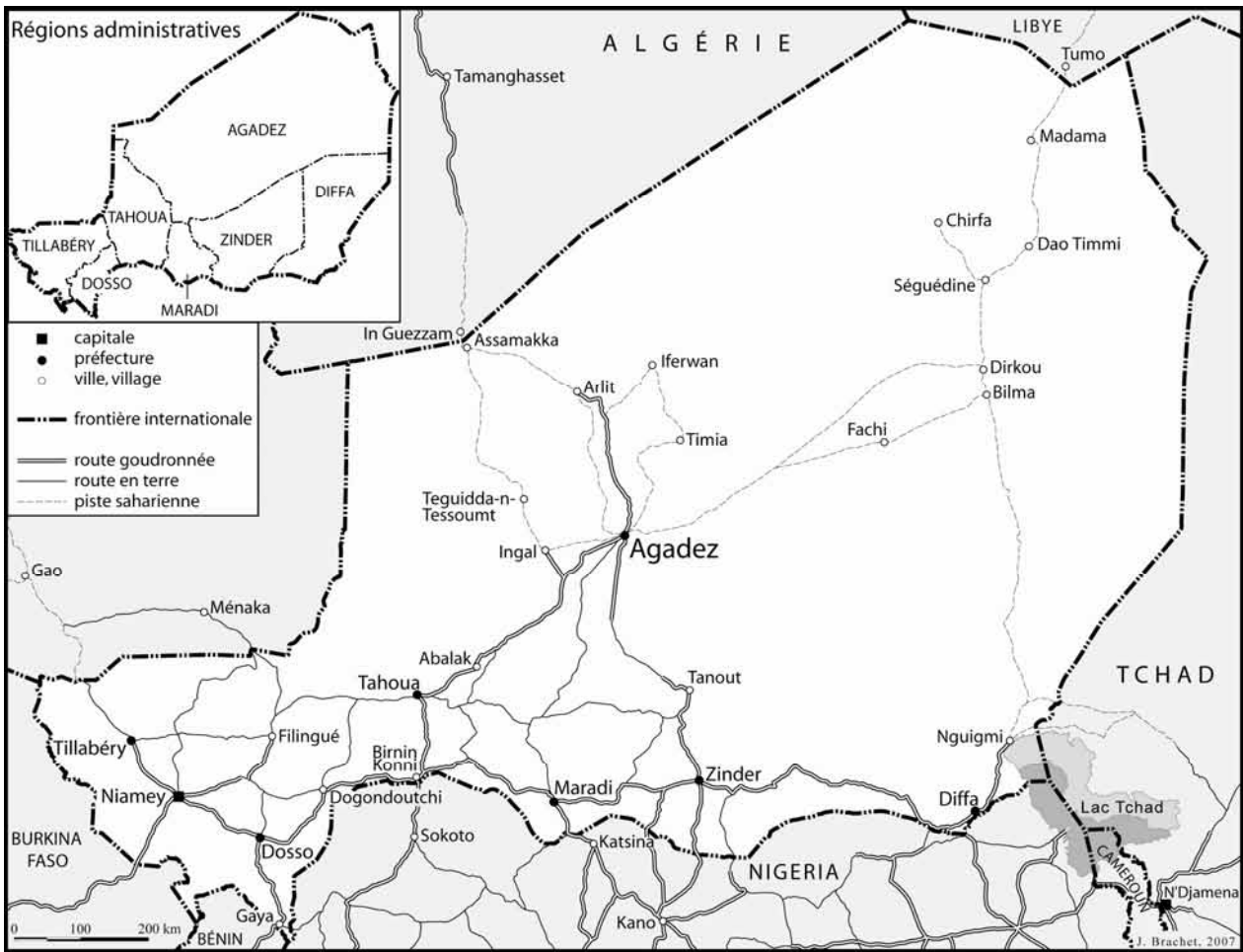
⁹⁷ Érythrée, Soudan, et de façon exceptionnelle mais symbolique du Bangladesh, d'Inde, de Chine et du Pakistan. Citant le journal *Arabic news* du 12 juin 2001, Olivier Pliez (2002a : 17) évoque « *l'arrestation en juin 2001 de Pakistanais au poste frontière d'Aïn Guezzam [...] : ils avaient emprunté une filière entre le Cachemire et l'État sahélien [du Niger], censée les acheminer jusqu'en Europe.* »

⁹⁸ La route Tahoua-Agadez-Arlit fut construite entre 1978 et 1980, cofinancée par l'État nigérien et les entreprises minières d'Arlit (Cominak et Somair).

⁹⁹ La caravane du rallye du Paris-Dakar n'a plus fait étape à Agadez depuis 2001.

¹⁰⁰ Excepté durant la décennie 1990, au cours de laquelle de nombreuses représentations diplomatiques déconseillèrent formellement à leurs ressortissants de se rendre dans la partie Nord du pays, en raison des troubles qui agitaient alors cette région. Les touristes arrivent, en général, à l'aéroport international Mano Dayak d'Agadez, depuis Paris, et ne séjournent que peu de temps en ville, préférant se rendre dans l'Air, le Ténéré ou le Djado.

Carte 7. Réseau des principales voies de circulation du Niger



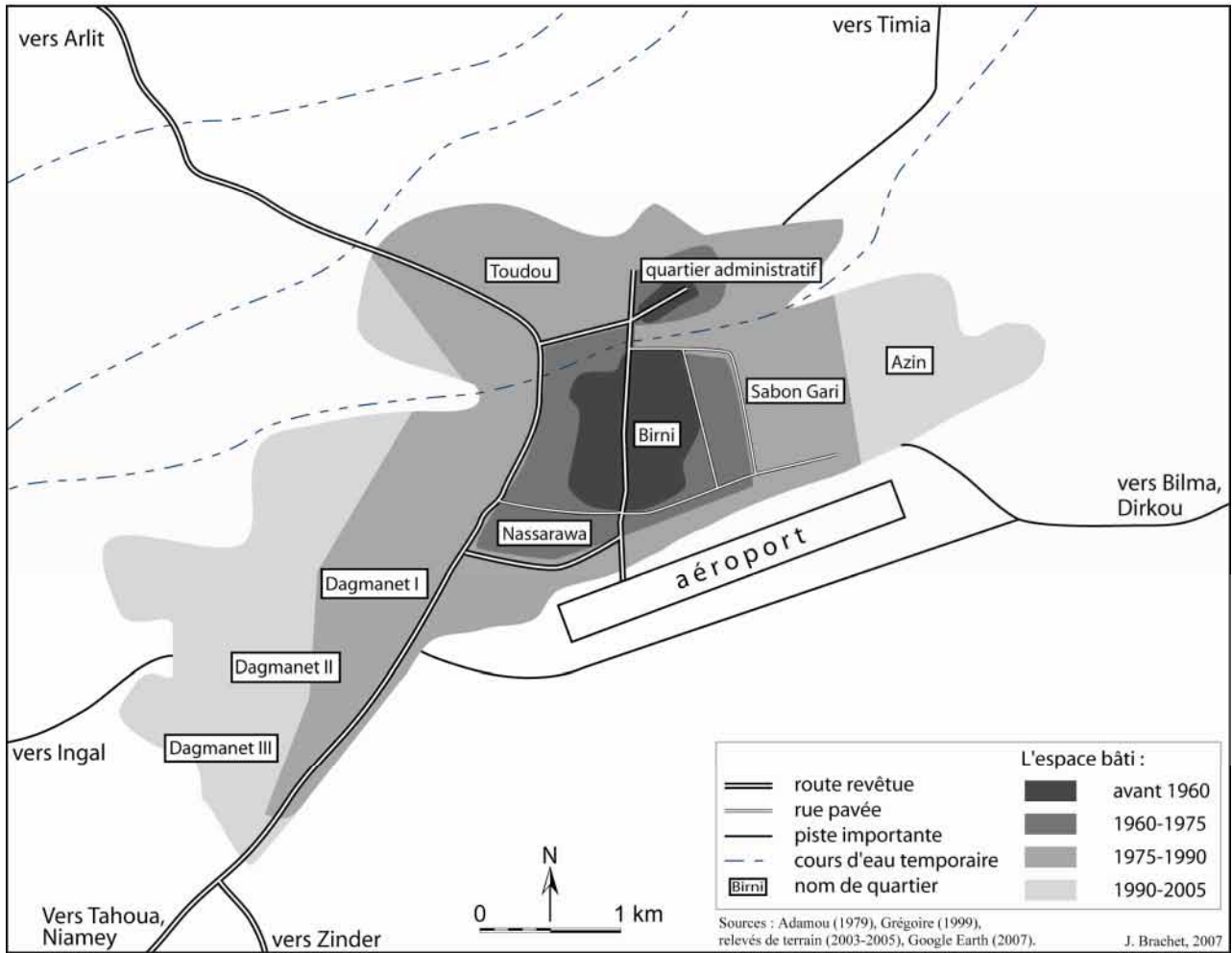
La population étrangère résidant dans l'ensemble du département d'Agadez – depuis devenu région – était évaluée à 2 037 personnes en 2001, dont seulement 357 étaient arrivées depuis moins d'un an¹⁰¹ (Ministère de l'Économie et des Finances, 2004). Cela laisse supposer que les migrants en transit n'avaient alors pas été recensés. Dans tous les cas, des données concernant les stocks de migrants, qui sont les seules données officielles concernant la migration que publient les pouvoirs publics nigériens, ne peuvent fournir que bien peu d'information concernant la réalité de la présence étrangère dans la ville d'Agadez. Dans une ville de transit, peut être encore plus qu'ailleurs, travailler sur des stocks ne peut pas permettre de saisir la réalité des phénomènes à l'œuvre, la réalité de la circulation des migrants : pour quelques centaines ou milliers de migrants présents au même moment dans la ville, ce sont plusieurs dizaines de milliers qui y transitent chaque année. Or cette dynamique

¹⁰¹ 537 depuis 1 à 5 ans et 747 depuis plus de 5 ans, la durée d'installation des 396 restants étant indéterminée.

migratoire, qui singularise Agadez par rapport à d'autres villes du maillage urbain qui soutient les circulations transsahariennes, est un élément essentiel de compréhension de la relation entre la ville, ses habitants permanents et les migrants de passage. Au-delà des images produites et diffusées par les médias, quelle peut être l'importance et l'influence *sur* la ville de ce rôle de « porte du Maghreb », sachant que sa population totale qui était de moins de 50 000 habitants en 1988 et d'environ 80 000 en 2001 (Ministère de l'Économie et des Finances, 2004), peut être estimée aujourd'hui à 100 000 habitants (carte 8).

La vieille cité d'Agadez joue un rôle de premier ordre dans l'organisation des migrations au Sahara central, dans l'organisation des réseaux qui s'y connectent. La ville offre des possibilités et des opportunités nombreuses aux migrants, notamment en matière de transport, qui font que ceux-ci y reformulent fréquemment leurs projets migratoires. Aussi, le statut de carrefour migratoire qui est parfois attribué à Agadez (Bensaad, 2003) tient-il davantage à sa position géographique ou à une organisation des acteurs ? S'ajoute-t-il à celui de place marchande ou bien le remplace-t-il ? Si les flux migratoires de transit confèrent certaines fonctions aux villes qu'ils traversent, ils participent également de leur transformation. De quelle manière influent-ils sur l'organisation spatiale d'Agadez, sur son développement urbain, sur ses activités économiques ? Quelles relations les populations migrantes entretiennent-elles avec les populations autochtones, et parmi elles spécialement avec les agents des pouvoirs publics chargés de gérer ces mouvements de populations nationales et étrangères ? Notre questionnement porte donc à la fois sur le rôle d'Agadez dans l'espace saharien et sur les formes d'inscription des flux de transit dans la ville.

Carte 8. La croissance urbaine d'Agadez (1960-2005)



- CHAPITRE IV -

AGADEZ, VILLE DU TRANSPORT.

CROISEMENT DES ITINÉRAIRES ET CONNEXION DES RÉSEAUX

« Dès qu'on délivre l'immatriculation, on ne revoit plus les gens et on ne peut pas contrôler. Beaucoup font du transport sans qu'on le sache, de façon informelle. C'est même la majorité dans la zone » (Laouali Manirou, Directeur Général de la Direction Régionale des Transports d'Agadez, Agadez, le 25 avril 2003).

La circulation des hommes et des marchandises implique le transport, qui lui-même induit l'existence de lieux de transport. *« Là où est accueilli le passager, réceptionnée la marchandise, reçue et diffusée l'information, où tout ce qui circule est pris en charge par tous les processus et toutes les actions qui en conditionnent la meilleure fluidité, là est le lieu de transport. [...] Il vit de la préparation, de la mise en mouvement, de la réception de tout ce qui circule »* (Lombard, Steck, 2004a : 4). La mise en contact des acteurs publics et privés, des populations autochtones et des « gens de passage » y est quasi permanente, des jeux de pouvoir et des intérêts économiques qui les unissent ou les opposent s'y expriment. Dans le même temps, la circulation intra et interurbaine des hommes et des marchandises met en relation ces lieux de transport avec d'autres lieux, proches ou lointains, articulant plusieurs échelles d'organisation spatiale.

Les nombreux liens sociaux, économiques et spatiaux qui se tissent au sein des lieux de transport, entre ces lieux et le reste de la ville, et entre ces lieux et des *ailleurs* extérieurs à la ville, les érigent en *interfaces* de l'espace de la sédentarité, celui des villes, et de l'espace du mouvement, celui des individus mobiles. Leur étude permet donc d'aborder la question de

l'organisation du mouvement, en l'occurrence de la migration, et celle de la place du mouvement dans la ville, particulièrement de la place que l'on donne aux migrants, de celle qu'ils prennent. Entrons dans le pays et dans la ville comme le font les migrants, par la route.

I. Être migrant et le devenir socialement. La portée d'un statut peu enviable

1. La migration transsaharienne commence-t-elle au Sahel ? Traverser le Niger

En raison de l'organisation des infrastructures de transport, les migrants qui transitent par le Niger pénètrent presque systématiquement dans ce pays par le Sud, à l'image des Maliens et des Tchadiens qui passent respectivement par le Burkina Faso et le Nigeria (carte 7). Tous doivent ensuite parcourir plusieurs centaines de kilomètres avant d'atteindre les « ports sahariens » d'où ils pourront se lancer dans la traversée du désert à proprement parler.

De leur localité d'origine à leur entrée sur le territoire nigérien, et même lorsqu'ils sont amenés à traverser plusieurs pays, les migrants ne font généralement pas l'objet de stigmatisation de la part des forces de l'ordre et des agents de transport qu'ils rencontrent¹⁰². Voyageurs parmi les autres voyageurs, leur identité de migrant en partance pour l'Afrique du Nord n'est pas encore révélée ni reconnue, ou tout au moins ne semble pas avoir d'importance, comme l'illustrent les récits suivants. Ces migrants évoquent les différentes étapes de leur voyage du Sénégal au Niger, en en précisant le coût. Il est intéressant de voir que seuls les tarifs des transports sont mentionnés, ainsi qu'une taxe prélevée à l'entrée du

¹⁰² La mise en place d'un protocole de libre circulation des individus au sein de l'espace CEDEAO (abolition des visas et des permis d'entrée) devrait faciliter la mobilité des migrants ressortissants des États membres de cette communauté, jusqu'à leur sortie du Niger. Pourtant, leurs conditions de circulation au sein de l'espace CEDEAO ne sont en réalité pas différentes de celles des autres migrants, comme on peut le lire sur le site même de la CEDEAO : « *Tous les États membres de la CEDEAO ont aboli les visas et permis d'entrée. Toutefois, dans presque tous les pays, il existe de nombreux postes de contrôle et les citoyens de la Communauté sont victimes de tracasseries administratives qui se manifestent le plus souvent par des extorsions de fonds* » (<http://www.sec.ecowas.int/sitecedeo/francais/achievements-1.htm> - 02.08.2007). Finalement, quelle que soit leur nationalité, les candidats à l'émigration vers l'Algérie et la Libye expliquent qu'ils n'ont pas eu de difficultés particulières jusqu'à leur arrivée au Niger, dans le sens où ils n'ont pas été stigmatisés en tant que « migrant », c'est-à-dire qu'ils ont pu circuler d'un pays à l'autre éventuellement sans passeport ni visa, puisque avec ou sans papiers le franchissement des frontières est possible mais nécessite généralement de « *payer un peu* » (c'est-à-dire de corrompre).

Burkina Faso, peu onéreuse, et qui ne semble ni spécifique aux migrants ni systématique. En revanche, l'arrivée au Niger est marquée par les tracasseries des forces de l'ordre.

« Ma famille est en Casamance à Bounkiling. On était au travail de triage du riz, au village de Rossbethio. Depuis que je travaille là-bas, je vais et viens dans mon village. J'ai fait une autre campagne encore. On a fait six mois de campagne. On a gagné plus de 200 000 FCFA chacun. J'ai décidé de venir après la saison, après l'hivernage. J'ai dit à ma famille je vais voyager. C'était le 21 mai 2003. Mon grand frère l'a fait. J'ai décidé de prendre le train, comme lui, le 21 mai, de Dakar jusqu'à Bamako, 25 000 FCFA. En rentrant dans Bamako vers dix heures du matin comme ça, je suis parti au quartier Medina Kora, pour me reposer, pour faire un jour là-bas. Je suis parti après à l'autogare pour prendre le bus pour aller à Ouaga. C'est 19 000. On a fait toute la journée à Ouaga jusqu'à six heures du soir pour attendre l'autre voiture. C'est 9 200 pour Niamey. Le tarif c'est 9200, oui. On a quitté à six heures du soir. La nuit la voiture est tombée en panne. » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

« Entre Dakar et Bamako, on me demande pas d'argent. À la frontière Mali-Burkina on est mis en rang, les Burkinabés ils demandent la carte d'identité, le carnet de vaccination, le passeport. Y'a la douane et la police. On donne 1 000 francs 1 000 francs¹⁰³. Si tu ne donnes pas bon, discussion. Mais en rentrant au Niger, ah c'est pas bon, ah non. Ils ont dit il faut payer sinon vous pouvez pas rentrer. C'est les policiers, policiers douanes » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Du moment où les migrants cherchent ouvertement un transport pour se rendre dans le Nord du Niger, ce qui est généralement le cas à Niamey, Dosso, Maradi ou Zinder, et parfois dès les frontières méridionales du pays¹⁰⁴, un changement de statut social va s'opérer. Dans ces régions, ne pas être Nigérien et chercher à se rendre à Agadez ou à Arlit équivaut à dire que l'on part tenter sa chance de l'autre côté du Sahara. Ainsi, de simples voyageurs, ils seront dorénavant perçus comme des migrants en partance pour le Maghreb ou l'Europe. Or la migration transsaharienne est connue pour être une migration coûteuse. Les agents de l'État, les acteurs du transport et même les commerçants savent que ces migrants ont en leur possession des sommes d'argent relativement conséquentes, ce qui les incite à utiliser leurs positions respectives pour abuser d'eux et tirer profit de leur passage. Les propos suivants

¹⁰³ 1 000 FCFA par personne.

¹⁰⁴ Beaucoup plus rarement, dans le cadre de certains réseaux migratoires, il arrive que des migrants prennent des transports directs pour Agadez à partir des grandes villes côtières du Golfe de Guinée, de Ouagadougou au Burkina Faso ou de Kano au Nigeria.

montrent comment les commerçants de la gare routière de Niamey n'hésitent pas à délivrer de fausses informations aux migrants afin de leur faire acheter certains produits. De la même manière, les tarifs de transport qui leur sont appliqués sont légèrement supérieurs à ceux communément pratiqués.

« On est rentré à cinq heures du soir à l'autogare à Niamey. Ici à Niamey on a demandé les gens les tarifs c'est combien. On a vu le tarif ici [de Niamey] jusqu'à Agadez. J'ai payé le gari¹⁰⁵, deux tasses de Lahda [lait en poudre], les bidons de vingt litres et le petit de cinq litres. Les gens ils disaient à l'autogare que Agadez c'est le désert, que y'a pas d'eau là-bas... t'es obligé de payer le bidon. On n'a pas fait cinquante minutes à Niamey, on a payé le billet, 11 250 [francs CFA] le tarif pour Agadez » (Badio Fati, migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Depuis les zones méridionales du Niger, la plupart des migrants poursuivent leur voyage jusqu'à Agadez en utilisant des moyens de transport en commun classiques, taxis interurbains et autocars. Les taxis interurbains, appelés « taxis-brousse » ou « Hiace » (du nom du modèle de certains des véhicules Toyota), sont des minibus de 19 ou 22 places¹⁰⁶. Moins coûteux mais moins rapides que les grands autocars, ils peuvent desservir toutes les localités situées sur leurs parcours, tant sur les routes goudronnées que sur les pistes de latérite. Un trajet Niamey-Agadez en taxi-brousse coûte entre 7 000 et 10 000 FCFA selon les cas et dure deux jours (la circulation interurbaine des véhicules de transport en commun de passagers est interdite de nuit¹⁰⁷). En outre, après la libéralisation du secteur des transports

¹⁰⁵ Farine de manioc.

¹⁰⁶ Contrairement aux autres pays de la région, les taxis interurbains de 5 ou 7 places (c'est-à-dire 6 ou 9 passagers) sont très rares au Niger et ne circulent que sur certains tronçons (par exemple Gaya-Niamey).

¹⁰⁷ D'après la Direction des Transports Terrestres du Niger, 300 à 400 personnes décèdent annuellement au Niger dans un accident de la route et 850 à 1050 sont gravement blessées - pour la période 1999-2003 - (Chekaraou, 2004). Afin de limiter le nombre d'accidents sur les routes du Niger le gouvernement nigérien a décidé d'interdire la circulation nocturne interurbaine des véhicules de transport de passagers : « Suite à une concertation et au regard de la problématique de la circulation, le Gouvernement a décidé d'interdire la circulation des véhicules de transport des passagers de 21 heures et 7 heures sur toute l'étendue du territoire national. Vous voudrez bien en informer les syndicats des transporteurs de voyageur, instruire dès réception du présent message les agents de sécurité de vos ressorts administratifs respectifs pour stricte application de cette directive » (Message n°1073/MI/D/SG du Ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation aux Préfets, Sous-préfets et Administrateur Délégués, 12 octobre 2002). Dans le courant de l'année 2004 la durée de cette interdiction quotidienne de circuler a été ramenée de 0h00 à 6h00, mais les problèmes liés à une telle mesure demeurent. Les véhicules ne peuvent en effet entrer ou sortir d'une ville entre ces heures, or différentes causes dont les pannes mécaniques entraînent fréquemment des retards. Les passagers sont ainsi régulièrement retenus par la gendarmerie ou la police soit dans une ville qui n'est pas celle de leur destination, soit au péage d'entrée d'une ville (qui peut être celle de leur destination) ; notons que certains agents n'hésitent pas à monnayer leur complaisance. Le désagrément est tel qu'il n'est pas rare de voir des véhicules de transport de passagers rouler à vive allure, avec l'assentiment de leurs passagers, afin d'atteindre leur destination avant l'heure fatidique.

imposée au gouvernement nigérien par le FMI à la fin des années 1990, des compagnies de transports équipées d'autocars se sont créées. Quatre sont aujourd'hui en activité. Il s'agit de la Société Nationale des Transports de Voyageurs (S.N.T.V.), anciennement compagnie d'État sous le nom de Société Nationale des Transports Nigériens, de Rimbo Transport Voyageurs (R.T.V.), d'El Hadj Garba Messenger (E.H.G.M.) et d'Air Transport (A.T.). Ces compagnies (dont les sièges sont localisés sur la carte 9) ne desservent que les principales localités situées sur les axes goudronnés. Un trajet Niamey-Agadez en car coûte 12 000 à 19 000 FCFA selon les compagnies et dure une douzaine d'heures (tableau 2). Contrairement aux tarifs pratiqués par les chauffeurs de minibus, qui varient selon les clients malgré la réglementation du Syndicat des transporteurs, les tarifs des compagnies de cars sont fixes, comme les horaires de départ. Les migrants utilisent dans des proportions comparables ces deux modes de transport afin de traverser le Sahel nigérien.

Tableau 2. Tarifs des transports entre Niamey et Agadez (en FCFA)

	Minibus 19 places	Autocar 60 places
Départ hors de la gare routière de Niamey	7 000	-
Départ de la gare routière de Niamey	10 000*	-
Compagnie E.H.G.M.	-	12 000
Compagnies R.T.V. et A.T.	-	14 000
Compagnie S.N.T.V.	-	16 500 19 000**
Durée du trajet	30 à 40 heures	12 à 14 heures

* parfois davantage pour les migrants étrangers.

** en autocar climatisé.

Sources : enquêtes 2003, 2004 et 2005.

Au coût du transport s'ajoutent pour les migrants étrangers des taxes prélevées aux frontières et aux entrées et sorties de villes par les gendarmes et les policiers nigériens. Le montant de ces taxes oscille entre 500 et 2 000 FCFA, et parfois bien davantage notamment lors du passage à Tahoua où des agents des douanes effectuent des contrôles quasi systématiques des véhicules. Il suffit que les migrants étrangers aient en leur possession quelques objets en provenance de leurs pays d'origine pour que les douaniers leur demandent de payer d'importantes « taxes d'importation ». Ces taxes, non officielles, donnent lieu à des négociations et se soldent fréquemment par un « *dernier prix* » des douaniers qui, au-delà de

son montant, interpelle les migrants du fait même de l'expression employée, et du fait que les autres passagers n'aient pas besoin de s'acquitter de ces taxes pour circuler.

« Tu te retrouves avec des gens, tu ne connais personne, personne ne te connaît, tu parles français on ne te comprend pas, tu parles l'anglais on ne te comprend pas, tu es là tu es comme un sourd muet. [...] C'est à partir de la frontière Nigeria-Niger que je n'ai plus causé avec les gens... tu es dans la voiture, les gens te regardent, ils savent que c'est un voyageur là, tout le monde, les gens ils font leurs commentaires, je suis là, je les regarde, quand je vais parler le français ils ne comprennent pas, l'anglais ils ne comprennent pas... on va causer quoi ? Le chauffeur sait qu'il a un passager de Kano pour Zinder, quand il me dépose j'ai déjà payé son argent... » (Migrant camerounais, Agadez, 18 avril 2005).

Ainsi, avant même d'arriver aux portes du Sahara, les futurs migrants transsahariens sont déjà perçus comme tels. Les individus qu'ils croisent leur renvoient cette image d'eux, avec tout ce que cela implique comme présomptions concernant l'argent qu'ils possèdent, les risques qu'ils vont prendre, ou encore les mœurs des femmes seules. Les migrants intègrent ainsi ce statut social de migrant transsaharien avant même leur arrivée dans les régions sahariennes, du fait du regard des autres sans doute davantage que de leur propre représentation de leur migration. L'extrait d'un article du journal nigérien *Le Républicain*, intitulé « *L'axe Niamey-Tahoua. Des choses vues* », reflète bien cette situation des migrants traversant le Niger.

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

La plupart des migrants atteignent Agadez comme tout autre voyageur, en utilisant des moyens de transport en commun classiques. D'autres, moins nombreux, sont pris en charge par des réseaux migratoires à partir de Niamey et Kano, parfois même dès Lagos, Cotonou ou

Accra. Des véhicules sont alors affrétés pour les transporter jusqu'au Nord du Niger. Plus rarement, une personne du réseau voyage avec eux dans les transports en commun afin de les mettre en contact avec un membre du même réseau dès leur arrivée à Agadez.

Un cas semble-t-il assez particulier est celui de réseaux migratoires qui opèrent à partir de Kano dans le Nord du Nigeria. Plusieurs possibilités de transports sont offertes aux migrants, et notamment d'aller à Agadez ou, plus surprenant, d'aller directement par fraude jusqu'en Algérie ou en Libye, voire au Maroc. Le récit d'une migrante camerounaise encadrée par ces réseaux à partir de Kano en éclaire le fonctionnement. Les escroqueries organisées, fréquentes, montrent également la « crédulité » des migrants et leur manque de connaissance des pays qu'ils traversent.

Liliane, Camerounaise, a quitté son pays avec une amie pour se rendre en Europe. Elles traversent le Cameroun puis le Nigeria jusqu'à Kano. En route les deux amies rencontrent un compatriote Camerounais qui part également « à l'aventure ». Ils décident de voyager ensemble. À Kano, ils se rendent dans une agence de voyage qui propose des transports pour Maradi au Niger. Cette agence est tenue par des Nigériens et des Nigérians qui leur proposent également de changer leurs nairas (monnaie du Nigeria) contre des francs CFA, et d'obtenir rapidement un visa d'entrée au Niger (avec l'aide complaisante du personnel du consulat du Niger à Kano). Ils acceptent, font le change, « achètent » leurs visas, puis montent dans un véhicule qui doit les emmener au Niger. Le passage de la frontière se fait en fraude : « *On n'a pas fait le contrôle. [...] Le véhicule qui nous amenait, arrivé à l'entrée de la frontière il nous a descendu, il nous a mis sur des motos, derrière, et ces motos ont contourné par la brousse pour entrer dans le Niger... et nous déposer dans les bras de ce monsieur qui nous attendait... Il nous a pris alors qu'on avait pratiquement plus d'argent.* » Un homme du réseau les attend donc près de la frontière, du côté nigérien (ils apprendront plus tard que cet homme, prévenu de leur arrivée par ses compères de Kano, savait également combien ils avaient d'argent en leur possession, ses correspondants de Kano ayant effectué le change des nairas en francs CFA). Cet homme les emmène chez lui à Zinder, à une centaine de kilomètres, et les mets en confiance en leur présentant sa femme et ses enfants. Lorsqu'il leur explique que s'ils n'ont plus beaucoup d'argent il leur faut contacter leurs familles pour se faire envoyer de quoi poursuivre leur route jusqu'au Maghreb, car après il n'y aura plus de moyen d' « *appeler au pays* », ils le croient et s'exécutent. Ils reçoivent leur argent après quelques jours, grâce au service interbancaire de transfert de mandat Western Union. L'homme leur demande ensuite 80 000 FCFA chacun pour les emmener directement de Zinder à Tamanghasset. Ils quittent Zinder de nuit en véhicule tout terrain à plateau, avec d'autres migrants. Le véhicule emprunte surtout des pistes en mauvais état, et très peu la route goudronnée. Ils arrivent à Agadez peu avant l'aube. Le véhicule pénètre dans la ville discrètement, par un quartier périphérique, sans passer par l'un des points de contrôle situé sur les voies d'entrée légales de la ville. « *Sans*

passer aucune barrière on a faufile jusqu'ici [à Agadez]. » Ils sont alors emmenés chez une femme. Leur chauffeur leur dit de l'attendre là, dans la concession, le temps qu'il aille chercher un autre véhicule, spécialement pour le désert. Après quatre jours d'attente ils comprennent l'escroquerie : le chauffeur est parti avec leur argent et ne reviendra pas. (Entretien réalisé à Agadez, le 24 novembre 2004).

Que les migrants soient encadrés par des réseaux ou non, la traversée du Niger jusqu'à Agadez se traduit fréquemment par un changement de leur statut social. De simple voyageur, ils deviennent migrants en partance pour « le Maghreb ou l'Europe », ce qui entraîne des coûts financiers supplémentaires importants. À ce titre, la traversée du Sahel nigérien est considérée par de nombreux migrants comme une première véritable étape de la migration. Cependant, ce qui caractérise encore bien davantage à leurs yeux la migration dans laquelle ils se sont engagés est bien évidemment l'étape désertique, la traversée du Sahara.

2. Tous les chemins mènent à Agadez, où tous les migrants sont attendus avec avidité

« En rentrant à Agadez c'est mauvais, ils sont très méchants, ils prennent 10 000 FCFA. [...] Avant de rentrer à Agadez, il y a un grand panneau « visa », c'est un camp de police. C'est des petits policiers qui viennent. Le jour là on est deux Sénégalais dans la voiture [un minibus de 19 places], moi et l'autre, plus trois Ghanéens, plus les Nigériens. Les policiers ils nous ont arrêtés [uniquement les étrangers], ils ont fouillé nos chaussures, en cas de pistolet, en cas de couteau. Ils ont dit on va payer chacun 10 000 CFA. On a payé et le chauffeur a dit de rentrer. Au début on a refusé mais ils ont dit par force vous allez payer. Alors on a payé et on est rentré dans la ville » (Badio F., migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Les itinéraires de migration qui passent par le Sahara central convergent dans leur quasi-totalité vers Agadez. Mis à part ceux qui sont encadrés par des réseaux clandestins, les migrants arrivent dans cette ville en transport en commun (autocars et minibus) par la route nationale officielle. Dès leur arrivée à la barrière d'entrée de la ville, les étrangers sont repérés *de visu* par les policiers qui les font descendre des véhicules et leur confisquent leurs papiers d'identité. Pour recouvrer leurs documents et entrer en ville, ils devront payer une somme dont le montant, négociable indépendamment de la régularité de la situation, va de quelques

milliers à plus de 20 000 francs CFA¹⁰⁸. Lorsque des migrants dont les papiers sont en règle refusent de payer cette « taxe d'entrée », aussi incontournable qu'informelle, ils se voient retenus à l'entrée de la ville ou au commissariat central, et sont parfois même mis en cellule jusqu'à ce qu'ils « acceptent » de déboursier. Ces taxes, systématiques, plongent certains migrants dans un dénuement tel qu'il leur est difficile de poursuivre leur voyage. Cette diminution de leurs moyens financiers à leur arrivée est perçue comme un manque à gagner par certains acteurs des transports qui se voient régulièrement contraints de baisser leurs tarifs pour faire partir certains migrants démunis. Malgré le mécontentement qu'engendre cette situation chez les acteurs du transport d'Agadez, les policiers continuent de se livrer à l'entrée de la ville à ce qui est un véritable racket.

« On demande [aux douaniers et policiers qui officient aux barrières de la ville] de suspendre les pratiques de fouilles et de taxes des étrangers en transit. Mais bon... » L. M., Directeur Général de la Direction Régionale des Transports d'Agadez, Agadez, le 25 avril 2003.

« Tout étranger qui passe à Agadez il faut qu'il paie l'argent... 5 000, 10 000, 15 000, jusqu'à 20 000 même. [...] Parfois les étrangers ils viennent, ils n'ont pas assez d'argent... bon, ils nous expliquent que c'est en cours de route que la police a pris leur argent, parce qu'il y a beaucoup de barrières. Donc quand ils viennent ici à Agadez, leur argent c'est insuffisant pour continuer devant. Donc ça c'est un problème. Y'a d'autres qui ne peuvent pas retourner chez eux parce qu'ils ont abandonné leur travail, ils ont vendu ce qu'ils avaient... Y'en a qui restent à Agadez jusqu'à ce qu'ils mangent ce qu'ils ont dans leur main... Ils ne savent plus ce qu'ils font, c'est trop de souffrance... donc à un moment on s'est réunis, ceux qui ont des agences, et on est parti voir la police... Le commissaire de police a dit que maintenant il ne faut plus que la police prenne l'argent des étrangers, il a dit qu'il ne faut même plus faire descendre les étrangers à la barrière... mais jusqu'à présent la police prend l'argent des étrangers à partir de la barrière... » (A., «secrétaire“ d'une agence de courtage, Agadez, le 29 novembre 2004).

Les policiers sont les premières personnes informées de l'arrivée de migrants dans la ville, lorsque ces derniers passent par la voie officielle. Ce renseignement, précieux au regard de la concurrence à laquelle se livrent les différentes agences de transport, est convoité par les directeurs de ces agences. Aussi, afin d'être rapidement informés, ces derniers ont mis en place une pratique originale qui consiste à offrir des cartes téléphoniques pour appareils

¹⁰⁸ Parmi les facteurs de variation du montant de cette taxe se trouve parfois la nationalité. Selon que les agents nigériens considèrent que les ressortissants de cette nationalité doivent être plus ou moins aisés, ils augmentent ou diminuent le montant de ce qu'ils leur demandent de payer.

mobiles¹⁰⁹ aux policiers en poste à la barrière, en échange de quoi ceux-ci s'engagent à les prévenir aussitôt de l'arrivée de migrants. Les directeurs d'agence de transport peuvent alors venir et leur proposer leurs services, ou envoyer leurs *coxeurs*¹¹⁰. Une des limites de cette pratique tient au fait que les policiers acceptent fréquemment les dons simultanés de plusieurs directeurs d'agence, ce qui les oblige à appeler plusieurs personnes lorsque des migrants arrivent ou bien à n'en appeler qu'une au détriment des autres. Dans les deux cas, les tensions créées amènent généralement de nouvelles négociations. Par ailleurs, depuis 2004 et en réaction à cette pratique qui biaisait la concurrence entre les *coxeurs* et diminuait fortement leur activité, certains d'entre eux se sont installés de façon permanente à la barrière d'entrée de la ville, reprenant leur rôle de rabatteur dès cet endroit stratégique.

Ainsi, les arrivées de migrants, bien que quotidiennes depuis plusieurs années, rythment la vie des lieux de transport qui les réceptionnent et continuent de provoquer une certaine agitation au sein des groupes d'acteurs qui y travaillent, notamment du fait de la concurrence entre *coxeurs* et entre agences.

II. Les transports dans la ville : lieux et structures du transport de migrants

Les migrants étrangers sont encadrés par des *coxeurs* dès l'entrée de la ville. Dans les rares cas où ils ne sont pas remarqués par les policiers à leur passage de la barrière, d'autres *coxeurs* les attendent dans l'enceinte de la gare routière ou dans les garages des compagnies d'autocars. Dans cette cité qui leur est inconnue, ils se laissent généralement diriger vers les « agences de courtage »¹¹¹, structures centrales du système de transport permettant le passage des migrants de la rive sahélienne à la rive maghrébine du Sahara.

¹⁰⁹ Trois compagnies de téléphonie mobile se sont récemment implantées à Agadez (Celtel en 2002, puis Sahel-Com et Télécel). Les cartes de recharge sont vendues de 1 000, 2 500, 5 000 et 10 000 FCFA.

¹¹⁰ Terme qui désigne les rabatteurs chargés de trouver des passagers et de les emmener aux agences de transport. A l'origine, terme du jargon militaire et policier qui signifie « attraper », « arrêter ». Pour plus de détails concernant l'origine du terme dans le secteur des transport en Afrique, voir (Hazemann, 1992).

¹¹¹ Nom officiel désignant ce type d'agence de transport au Niger.

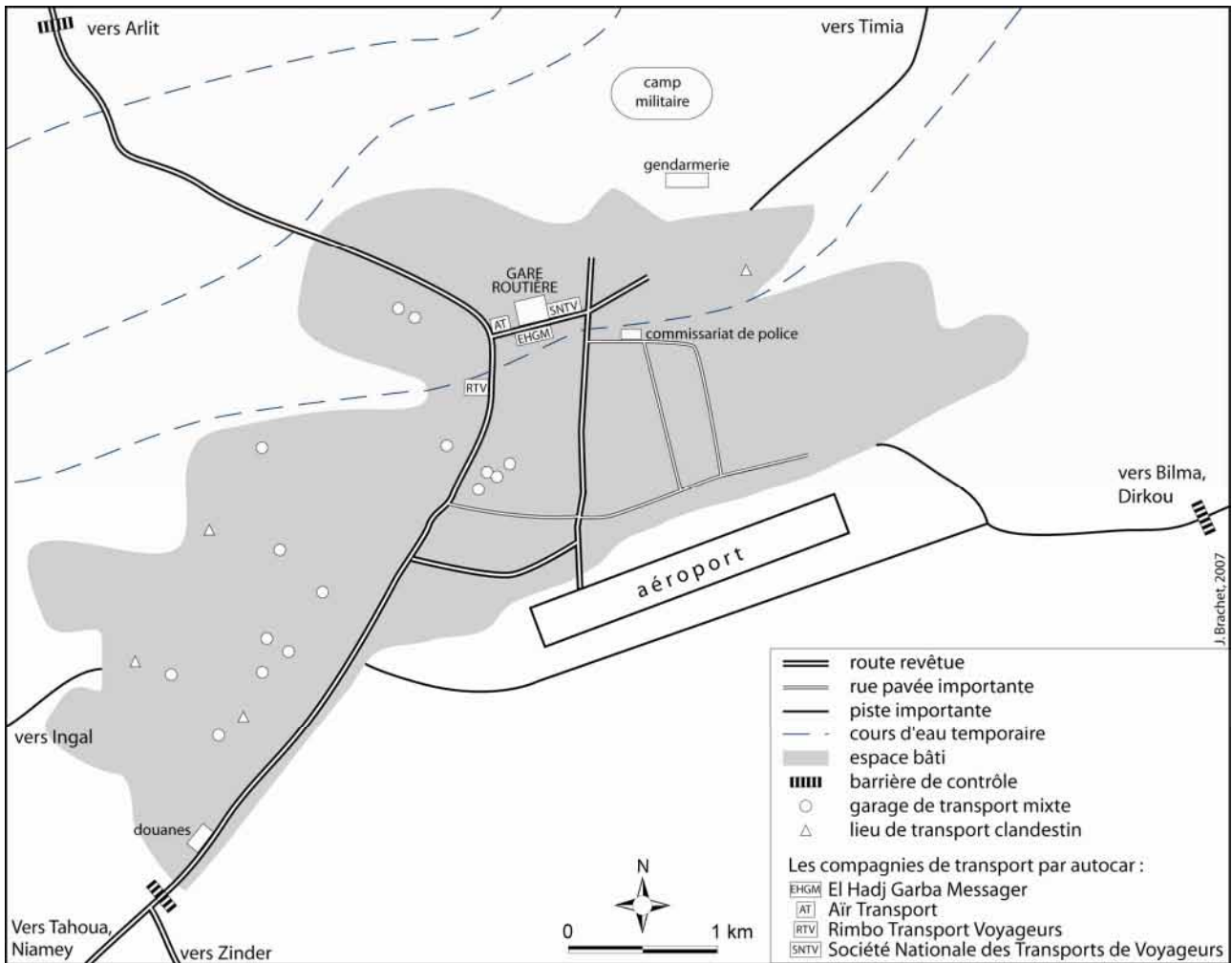
Encadré n°6. Les coxeurs, figures de la débrouille et acteurs « fluidifiants » du secteur des transports

Les *coxeurs*, que l'on retrouve à travers toute l'Afrique, constituent une catégorie d'acteurs informels du secteur des transports dont le rôle consiste à mettre en contact l'usager avec le professionnel. Au Niger, il s'agit généralement de jeunes urbains sans emploi qui ne viennent pas du milieu des transports, mais qui réussissent à s'y imposer (à la différence d'autres pays où l'on retrouve également des chauffeurs sans véhicules ou trop âgés pour conduire). Du fait d'une présence répétée et longue dans les lieux de transport et notamment les gares routières, ils apprennent à en connaître tous les acteurs et le fonctionnement, et s'instituent comme intermédiaire incontournable en orientant et accompagnant tous les usagers vers les professionnels avec qui ils devront traiter selon leurs destinations. Chaque client ainsi guidé leur vaut une petite rétribution. Cette activité, qui fluidifie réellement les activités de transport, est devenue dans biens des grandes agglomérations africaines indispensable au fonctionnement des lieux de transport.

À Agadez, le rôle des coxeurs est particulier car la plupart d'entre eux se sont « spécialisés » dans l'intermédiation entre les migrants et les responsables d'agence de courtage, activité qui leur rapporte bien davantage que celle qui consiste à orienter les clients vers les lignes interurbaines régulières des taxis brousses de la gare routière. Nombreux et souvent désœuvrés, ils se livrent une concurrence acharnée d'autant que toute les agences de courtage peuvent potentiellement transporter tous les migrants. Les coxeurs travaillent donc généralement de manière privilégiée avec un directeur d'agence à qui ils amènent tous les clients qu'ils réussissent à guider. Ils n'hésitent pas à user du mensonge tant pour s'accaparer un migrant et jouer les traducteurs si besoin, que pour se faire rétribuer pour un travail qu'ils n'ont pas accompli, ce qui entraîne nombre d'altercations.

Le métier de coxeur est un métier de l'entre-deux, complètement informel mais devenu indispensable, à la charnière de la mobilité et de l'immobilité (les coxeurs, totalement immobiles puisque attachés à une ville dont ils connaissent les gens et les lieux, vivent de la mobilité des autres).

Carte 9. Les lieux du transport de personnes à Agadez



1. Les « agences de courtage », structures centrales des transports sahariens

Une nouvelle agence de courtage est apparue à Agadez en 2005, portant à treize le nombre d'agences officiellement enregistrées en mairie en tant qu'entreprises de transport organisant le convoyage de personnes entre le Niger et les pays limitrophes d'Afrique du Nord (Algérie et Libye)¹¹². Malgré le caractère équivoque de cette activité au regard de la loi (les migrants ne possédant que rarement les papiers leur permettant de circuler

¹¹² Onze sont réellement en activité. Deux agences ont cessé de fonctionner au début des années 2000 pour des raisons que nous n'avons pu identifier avec précision (manque de clients, problèmes avec les autorités publiques ?). Une partie des membres de ces deux structures travaillent depuis lors avec d'autres agences.

légalement au Niger et au Maghreb, et les passages de frontière étant le plus souvent effectués de manière irrégulière et clandestine), la création officielle d'une telle agence ne pose pas de difficulté. « *N'importe qui peut ouvrir une agence, il suffit d'aller à la Chambre de Commerce et à la Mairie et c'est fini. C'est la Mairie qui donne l'autorisation même, affirme-t-on à la gare routière, on peut faire ça en une ou deux journées* »¹¹³. Si l'on s'accorde à considérer que les démarches officielles sont simples, chacun sait que l'exercice d'une telle activité au sein de la ville et dans le Nord du pays nécessite de posséder d'importants réseaux sociaux, intégrant à la fois des acteurs privés (rabatteurs – *coxeurs* –, propriétaires de véhicules, chauffeurs, passeurs-guides¹¹⁴) et publics (policiers, gendarmes, militaires)¹¹⁵. C'est pourquoi peu de personnes tentent leur chance dans cette profession, bien qu'elle soit très rémunératrice. Parmi les onze directeurs d'agence en activité, six sont originaires d'Agadez, trois de zones situées sur les routes migratoires (Zinder, Niamey et Bilma), et deux sont des Nigériens nés et ayant vécu dans un pays d'émigration (Ghana et Nigeria). Les réseaux sociaux des uns sont donc centrés sur la ville même d'Agadez, ceux des autres intégrant davantage des acteurs du système migratoire basés dans leur région d'origine. Ainsi, le directeur d'agence originaire de Bilma possède d'importants réseaux arabes et toubous, étant lui-même Toubou et arabophone, ce qui lui permet d'envoyer des véhicules en Libye plus aisément que ses confrères. Celui qui a vécu à Accra est devenu le contact privilégié à Agadez des migrants originaires du Ghana, non seulement grâce à ses contacts qui lui « envoient » des passagers depuis la capitale ghanéenne, mais aussi parce qu'il parle ashanti et anglais en plus du haoussa, sa langue maternelle.

Les bureaux des agences, situés dans l'enceinte de la gare routière, sont constitués d'une simple petite pièce en béton de 5 ou 6 m², sur lesquelles sont accrochées des enseignes peintes indiquant le nom de l'agence (« *Agence de courtage de l'Air* », « *Ténéré voyage* », « *Sahara Tour* », etc.) accompagné parfois d'une maxime telle « *In God we trust* ». À l'intérieur sont accrochés des panneaux indiquant les tarifs des transports suivant les destinations proposées, et très fréquemment des posters à l'effigie du *guide* libyen Muammar Kadhafi, du président nigérien Mamadou Tandja, ou de propagande anti-américaine (sur la guerre en Afghanistan ou en Irak, où se retrouvent pêle-mêle des montages photographiques de George W. Bush, Saddam Hussein et Ben Laden, apposés là, semble-t-il, davantage en décoration que par

¹¹³ Une patente doit tout de même être réglée ainsi que deux ou trois mois de loyer d'avance pour le bureau qui est octroyé dans l'enceinte de la gare routière (le loyer mensuel de ces bureaux de 5 m² est de 5 000 FCFA).

¹¹⁴ Les passeurs-guides sont également désignés par le terme haoussa « *yan tchaga* ».

¹¹⁵ Le réseau social est entendu ici comme étant un ensemble de personnes ou de groupe entretenant des relations directes bilatérales permettant la circulation.

prosélytisme). Les agences affichent également des cartes du continent africain, centre d'intérêt des migrants qui y projettent leurs parcours et les utilisent parfois pour décider de la suite de leur itinéraire. Enfin, des photos du Sahara sont également exposées, notamment des photos de migrants allègres en plein désert de sable ou dans les montagnes du Sud algérien, censées montrer le sérieux de l'agence et la qualité du « service » qu'elle propose, et rassurer ainsi les futurs passagers. Le mobilier des agences est sommaire. Un bureau ou une table avec une chaise et un ou deux bancs qui accueillent à longueur de journée des migrants et de nombreux autres individus dont les rôles ne sont pas aisément identifiables. Autour des directeurs officiels des agences de courtage, riches et enviés, gravitent en effet une multitude de personnes. Outre les chauffeurs et les *coxeurs* « officiels », nombreux sont ceux qui essaient de gagner un peu d'argent en se faisant occasionnellement *coxeurs*, ou en rendant des services réguliers en matière de secrétariat (tenue de registres avec les noms des passagers, leur nationalité, leur destination et l'argent qu'ils ont versés à l'agence), en jouant les intermédiaires auprès de certaines institutions publiques, ou plus simplement en attendant l'opportunité de petites tâches à réaliser (payer des factures, apporter le repas, de l'eau fraîche, etc.). Ces individus, sans-emploi fixe et débrouillards, tentent de profiter de la manne que constituent les flux migratoires sans réellement y parvenir tant leur rétribution par les directeurs d'agence est aléatoire et minime.

« Ça nous fait honte de rester à la maison sans rien faire, alors tous les matins on part à heure fixe au travail, même si on ne gagne rien. [...] Est-ce que seulement on est payé... vraiment... On fait ça parce que... ça nous fait pitié de rester à la maison sans rien faire. Mais obéir comme ça... mais comme ça on va sortir de la maison, on va aller au service, au travail, bon, on fait semblant comme si on est heureux... heureux... mais au fond c'est pas ça... seulement nous avons des relations avec les gens et... mais nous n'avons pas de salaire. » (I., membre d'une agence de courtage, Agadez, 28 novembre 2004).

Une fois guidés jusqu'au bureau d'une agence, c'est entourés de plusieurs de ces personnes, de *coxeurs* et parfois du directeur de l'agence que les migrants devront expliquer où ils souhaitent se rendre, choisir le type de véhicule (camion ou *pick-up*) qu'ils prendront et négocier le tarif de leur transport. Le départ d'un véhicule qui est toujours promis très prochainement, voire « *demain ou après demain incha Allah* », la fatigue des passagers étrangers suite à leur déjà long périple, l'animation des discussions où l'on parle en même temps des papiers qu'il faut pour voyager, des dangers du désert, de ce qu'il faudra prévoir pour sa traversée et d'un lieu pour rester en ville en attendant le départ, sont autant de

facteurs qui poussent les migrants à payer rapidement leur place. Ce qui permet aux membres des agences de ne pas risquer de perdre leurs clients au profit de leurs concurrents, car, une fois l'argent donné, à quelques exceptions près, les migrants ne peuvent plus le récupérer. Les migrants qui en ont les moyens paient donc tout de suite leur transport, relativement cher. Ceux dont les moyens financiers sont insuffisants cherchent à se faire employer à Agadez (dans quelque domaine que ce soit, en valorisant leur seule force de travail ou des compétences particulières) ou contactent leur famille pour demander une aide. Certains ne paient que pour se rendre au Kowar, soit à mi-chemin entre Agadez et la Libye, poussés par une volonté d'avancer autant que possible, systématiquement, en considérant qu'une étape, aussi courte soit-elle, est toujours un pas de plus effectué vers la destination finale¹¹⁶.

Les tarifs des transports proposés par les agences varient selon divers facteurs tels que les tensions entre les États qui se traduisent par une hausse des contrôles dans les zones frontalières, les périodes « d'ouverture » et de « fermeture » de la frontière libyenne, la disponibilité et le coût du carburant. Le tableau ci-dessous expose les moyennes hautes et basses de ces tarifs en 2003-2004 et en 2005, sachant que sur cette base, les prix réellement payés par les migrants varient selon le nombre de passagers par véhicule, selon leur capacité financière et leur capacité à négocier leur place individuellement ou en groupe.

¹¹⁶ À la différence des lignes de transport à destination des pays du golfe de Guinée (Boyer, 2005a), les paiements à l'arrivée, dits « *arrivée-payé* », ne sont ici jamais acceptés, pour la simple raison que les migrants sont déposés clandestinement dans les pays de destination où ils ne sont attendus par personnes.

Tableau 3. Tarifs des agences de transport d'Agadez et de Dirkou (en francs CFA, 2003-2004 et 2005).

Trajet	Type de véhicule	Tarifs (en FCFA, 2003-2004)	Tarifs (en FCFA, 2005)
Agadez-Tamanghasset	<i>pick-up</i>	40 000 à 50 000	50 000 à 60 000
Agadez-Djanet	<i>pick-up</i>	50 000	60 000
Agadez-Ghat	<i>pick-up</i>	80 000*	70 000*
Agadez-Dirkou	camion	10 000 à 20 000	10 000 à 20 000
	<i>pick-up</i>	20 000 à 30 000	20 000 à 30 000
Agadez-Al Katrun	<i>pick-up</i>	-	70 000*
Agadez-Murzuq	<i>pick-up</i>	-	60 000*
Agadez-Oubaghi	<i>pick-up</i>	-	70 000*
Agadez-Sebha	camion	40 000 à 60 000*	-
	<i>pick-up</i>	50 000 à 80 000*	90 000*

* Durant certaines périodes, lorsque la Libye « ferme » sa frontière avec le Niger, ce qui arrive de plus en plus fréquemment, les itinéraires en direction des villes libyennes sont indiqués « *no road* » dans la plupart des agences. Les migrants qui se rendent en Libye sont alors envoyés soit à Djanet soit au Kawar, où ils sont mis en contact avec d'autres réseaux de passeurs qui leur permettent de franchir la frontière.

Sources : enquêtes 2003, 2004 et 2005.

Encadré n°7. Exemple de répartition des recettes d'une agence de courtage

L'organisation d'un voyage d'Agadez à Tamanghasset, payé en moyenne 50 000 FCFA par les migrants, à raison de 32 passagers par *pick-up*, rapporte 1 600 000 FCFA par véhicule au directeur d'agence. Celui-ci doit alors rémunérer les différentes personnes qui participent à l'organisation et à la réalisation du transport. Sur les 50 000 FCFA réglés par un passager, jusqu'à 5 000 FCFA peuvent être reversés au *coxeur* qui a amené le passager, 35 000 sont pour le chauffeur-guide qui emmènera les migrants (et qui a la charge de l'entretien du véhicule, du carburant pour l'aller et le retour, etc.), et 10 000 sont gardés par le chef d'agence¹¹⁷.

Sur 1 600 000 FCFA perçus, le gain du directeur de l'agence est de 320 000 FCFA. Sachant que les agences font partir plusieurs véhicules par semaine, les sommes importantes que gagnent les directeurs des agences de courtage leur permettent d'entretenir aisément leurs réseaux sociaux, au sein desquels se retrouvent en premier lieu des agents de l'État¹¹⁸.

¹¹⁷ Il s'agit d'une répartition moyenne car le prix payé par les passagers et leur nombre par véhicule varient, tout comme le montant des rémunérations des *coxeurs* et des chauffeurs. Dans certains cas les chefs d'agence peuvent faire partir quelques migrants pour 35 000 ou 40 000 FCFA (après négociations) au lieu des 50 000 fixés au départ. Le chef d'agence gagne alors un peu moins mais peut faire partir davantage de véhicules. De même, il arrive que des véhicules circulent avec moins d'une trentaine de passagers.

¹¹⁸ Par comparaison, les salaires moyens des fonctionnaires nigériens vont de 30 000 à 80 000 FCFA par mois selon le poste et l'avancement de la carrière.

2. La gare routière, lieu de transport, de contact, de négociation

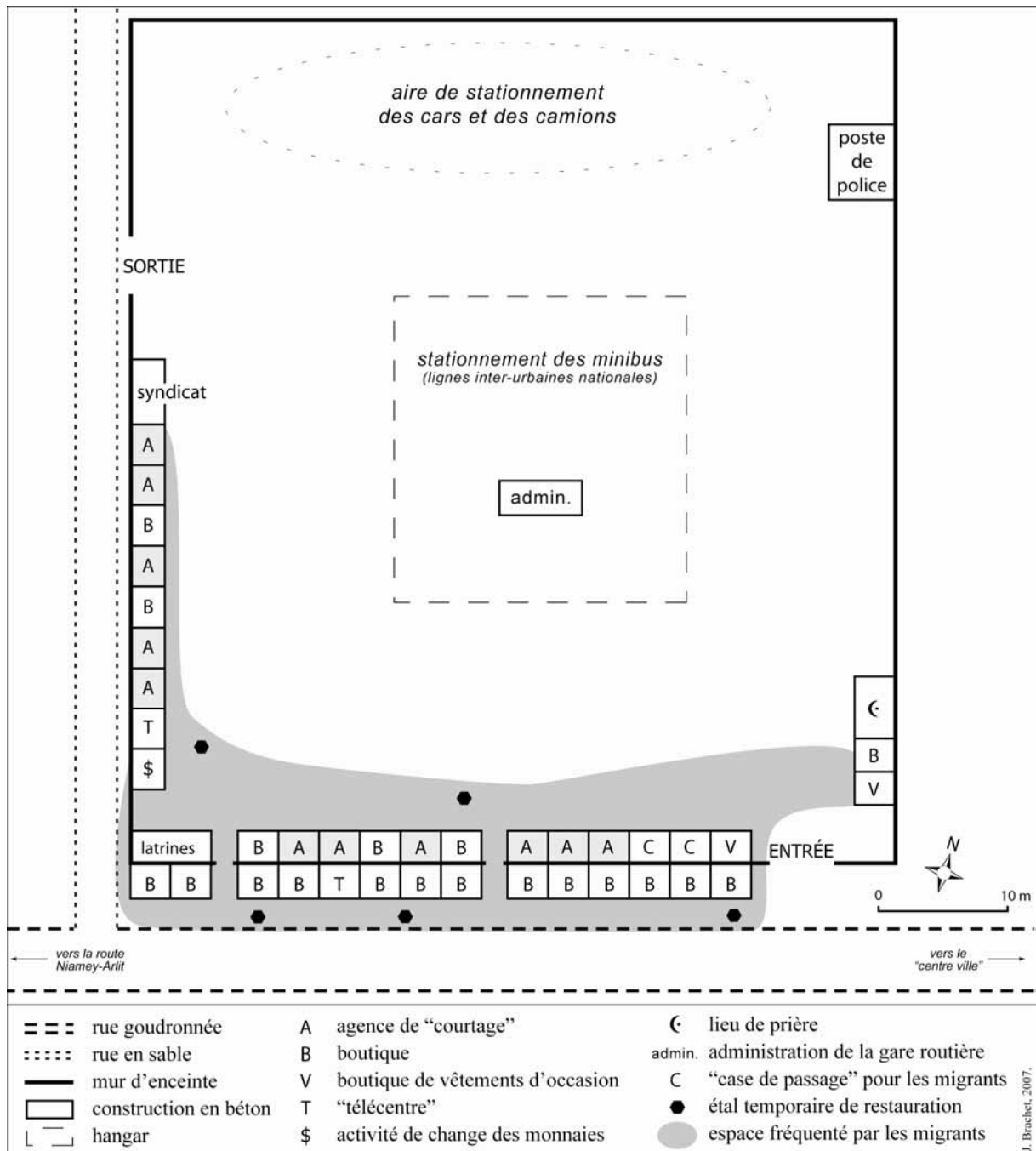
Dans un pays où le transport ferroviaire est inexistant et où le taux de motorisation privée est extrêmement faible, le transport routier collectif demeure prépondérant dans les liaisons interurbaines. Les gares routières, appelées localement « *autogares* », sont de ce fait des lieux d'animation privilégiés des villes nigériennes, tant du fait des activités mêmes de transport que des multiples autres activités commerciales qui s'y déroulent. Structures publiques d'organisation et de contrôle des transports interurbains de personnes, les gares routières sont également des lieux de mise en relation des pouvoirs publics et des acteurs privés du transport.

La particularité de la gare routière d'Agadez, est d'accueillir en son sein les locaux des agences de courtages (figure 3). Cette gare constitue donc le lieu par excellence de la reconnaissance officielle de l'activité de ces agences par les pouvoirs publics nigériens.

La gare routière d'Agadez, rénovée en 1998 grâce à des fonds libyens¹¹⁹, n'est pas animée de la même manière que celles des grandes villes du Sud du pays où une foule de vendeurs ambulants se presse en permanence autour des véhicules pour vendre aux passagers une multitude de produits et de quoi agrémenter leur voyage. L'activité de transport y est moindre, notamment depuis la libéralisation du secteur et l'essor du transport par autocar à partir des gares des quatre compagnies privées qui desservent la ville. La gare routière d'Agadez est sous certains aspects une gare calme où l'on circule sans mal, et qui peut même paraître inactive aux heures chaudes de la journée lorsqu'il n'y a aucun mouvement de véhicule pendant de longs moments, lorsque même les petits vendeurs de sachets d'eau fraîche restent assis à l'ombre et ne se déplacent que lorsqu'ils se font héler d'un « *ksitt* » caractéristique de l'appel à distance au Niger.

¹¹⁹ Le dirigeant libyen Mouammar Kadhafi est particulièrement apprécié à Agadez où de nombreux grands projets ont été financés par la Libye, notamment depuis le début des années 2000 la rénovation de la gare routière et de la piste de l'aéroport, la construction de la plus grande mosquée de la ville et d'un complexe hôtelier de luxe (l'hôtel de la Paix), ainsi que le goudronnage d'une partie de la route Agadez-Zinder. Chacune de ses venues est l'occasion de festivités organisées par les autorités locales.

Figure 3. Schéma de la gare routière d'Agadez



La principale animation de la gare routière ne vient en effet ni du centre de la gare, où se trouvent les minibus (taxis-brousse) qui desservent les lignes nationales, ni du fond, où se trouvent quelques vieux cars qui desservent Arlit et Tahoua, mais davantage des petits locaux en ciment qui constituent plus de la moitié de l'enceinte, dont font partie les bureaux des

agences de courtage (figure 3). Avec l'implantation des agences de courtage, la gare routière d'Agadez s'est petit à petit transformée et accueille aujourd'hui de nombreuses échoppes directement liées au transit des migrants (vente des ustensiles nécessaires à la traversée du Sahara, revente d'objets ayant appartenu à des migrants, change de monnaies) mais également des locaux vides loués par des agences qui y logent certains de leurs passagers. Le stationnement de *pick-up* devant les agences de courtage, ou encore la présence permanente de migrants de nombreuses nationalités qui passent là une partie de leur temps, renforce l'impression d'une gare animée davantage par ses activités de transport transsaharien que par celles de transport à destination des autres villes du pays.

a. Négocier les taxes officielles

La gare routière est un lieu d'organisation des activités de transport. Cependant les transports transsahariens et les transports interurbains ne relèvent pas systématiquement de la même réglementation ni surtout des mêmes habitudes. Les taxes relatives au fonctionnement de la gare routière et à l'entretien de la voirie que sont censés reverser les professionnels du transport au prorata du nombre de passagers qu'ils font voyager sont payées de manière beaucoup plus aléatoire par les directeurs des agences de courtage que par les autres opérateurs de transport. En effet, chaque voyageur nigérien ou étranger qui prend un moyen de transport à partir de la gare routière doit se voir délivrer un billet de transport sur lequel est collé un timbre fiscal de 100 FCFA. La recette issue de la vente de ces timbres contribue au budget de fonctionnement de la gare routière, mais malgré les efforts du responsable de la structure pour imposer le respect de cette règle, les directeurs d'agence passent fréquemment outre. Ils achètent épisodiquement un carnet d'une cinquantaine de timbres qu'ils déposent dans leur bureau et dont ils ne délivrent que de temps à autre le contenu. Lorsque le responsable de la gare routière chargé de récolter la recette de la vente des timbres passe, il ne lui est reversé que l'équivalent des quelques timbres retirés du carnet, plus quelques centaines de francs CFA de bakchich pour le remercier de sa tolérance. Il en va de même pour la taxe municipale dite « de voirie », d'un montant de 1 000 FCFA par passager se rendant à l'étranger au départ d'Agadez. En l'absence de moyen de contrôle du nombre de passagers par agence et de sanction des contrevenants, la négociation est là encore de mise lorsque le percepteur de la mairie vient réclamer son dû.

b. Négocier les habitudes

Enfin, une autre particularité des agences de courtage qui opèrent au sein de la gare routière est de ne pas ou peu être soumises à l'influence du Syndicat national des transporteurs – dont le bureau se situe dans l'enceinte de la gare –, comme l'illustrent par exemple les pratiques différenciées du « tour de rôle » (cf. encadré ci-dessous).

Encadré n°8. Le tour de rôle dans les transports interurbains

Est appelé « tour de rôle » la pratique qui consiste à charger les véhicules selon leur ordre d'arrivée au point d'embarquement. Principalement répandu dans le secteur des transports de passagers, « l'avantage du tour de rôle pour le transporteur est de le décharger des fonctions commerciales et d'obtenir une part de la demande, à exacte proportion de la capacité qu'il propose. De plus, pendant le remplissage du véhicule, le conducteur peut se reposer » (Conseil Nigérien Des Utilisateurs Des Transports Publics, 2002 : 95). Pour les usagers, l'avantage se trouve dans la diminution des temps d'attente dans les gares routières car les véhicules se remplissent successivement donc plus rapidement (puisque les départs n'ont pas lieu à heure fixe mais lorsque les véhicules sont pleins). Mais il existe également un certain nombre d'inconvénients à cette pratique, la principale pour les usagers étant la restriction dans le choix des véhicules qu'ils empruntent, sachant que tous les véhicules peuvent circuler, quel que soit leur état. La qualité du transport proposé n'est donc pas un critère de prospérité, tous les véhicules étant soumis au même système de rotation par tour de rôle, et la réglementation n'accordant pas d'importance à la durée de vie du véhicule. D'où la réticence de nombreux transporteurs à investir dans de nouveaux véhicules.

Si « cette pratique n'a aucun fondement législatif ou réglementaire au niveau de l'État » (Conseil Nigérien Des Utilisateurs Des Transports Publics, 2002 : 95), elle n'en est pas moins systématiquement pratiquée dans les gares routières du Niger, sous contrôle du syndicat national des transporteurs.

Le tour de rôle dans les transports transsahariens

Ce principe du tour de rôle a également été mis en place pour ce qui concerne les transports transsahariens à partir de la gare routière d'Agadez, mais la rigueur de son application est bien moindre que dans le cas des liaisons interurbaines nationales.

Les chauffeurs des véhicules *pick-up* qui servent à traverser le Sahara sont censés garer leurs véhicules au fond de la gare routière et s'inscrire sur une liste par ordre d'arrivée au syndicat des transporteurs. Lorsqu'une agence de courtage a suffisamment de passagers pour faire partir un véhicule, elle doit faire appel au premier chauffeur de la liste. Dans la pratique, ce n'est finalement jamais le cas. Les chauffeurs qui effectuent le convoi transsaharien des migrants sont indépendants, ne sont jamais confrontés au syndicat des transporteurs hormis au sein même de la gare routière, et passent généralement des accords avec quelques directeurs d'agence qui font appel à eux de manière privilégiée.

c. *Négocier l'irrégularité*

« *Le problème de fond en ce qui concerne le cadre juridique et réglementaire dans lequel s'effectuent les activités liées au transport routier, que ce soit de personnes ou de marchandises, que ce soit une activité publique ou privée, est l'extraordinaire distance qu'il y a entre les textes et les pratiques* » (Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire, 2002 : 34). Les pouvoirs publics nigériens ont conscience que sur l'ensemble du territoire national l'efficacité des règles édictées par l'État et divers autres organismes est limitée. Les transports transsahariens n'échappent pas à la « règle », c'est-à-dire à la négociation du non respect de la législation avec ceux qui sont chargés du contrôle de son application, au premier rang desquels se trouvent les policiers.

Au sein de la gare routière est implanté un poste de police chargé spécifiquement du respect de la législation des transports, de la gestion des conflits qui animent régulièrement le lieu, et du contrôle des activités liées aux transports transsahariens. Ce dernier point consiste notamment en l'enregistrement officiel des départs qui se font à la vue de tous et sous contrôle policier. Chaque agence doit en effet remettre une « feuille de route » aux services de police spécifiant, pour chaque départ, l'immatriculation du véhicule, le nom du chauffeur, le numéro du permis de conduire du chauffeur, la destination, et les noms et nationalités des passagers. Officiellement, cette feuille de route doit permettre aux services de police de lancer des recherches lorsqu'un véhicule n'arrive pas à destination, ou au poste frontière, dans des temps raisonnables, et de s'assurer de la présence de tous les passagers aux différents *check-points* afin de dissuader les chauffeurs qui seraient tentés de les abandonner en cours de route. Dans la pratique, les arrêts en cours de route, les pannes fréquentes et le fait que nombre de chauffeurs ne passent pas par les postes de police frontaliers de sortie du Niger lorsqu'ils se rendent en Algérie et en Libye, ne facilitent pas l'utilisation de ces données pour le contrôle et la sécurité des transports transsahariens de personnes. Peu utilisées et même de moins en moins rendues aux services de police par les agences de courtage, il semble que les feuilles de route servent désormais de registres aux directeurs d'agences qui y tiennent leurs comptes, et de moyen de taxation des migrants aux policiers. Peu avant chaque départ, lorsque les véhicules sont chargés des bagages des passagers et des bidons d'eau nécessaires au voyage, les policiers procèdent, grâce aux listes de passagers, à une vérification exhaustive des papiers de ceux qui sont prêts à partir, puis leur font payer une taxe de quelques milliers de francs CFA.

En dehors de la gare routière et des agences de courtage qui y sont implantées, deux autres structures de transport permettent à certains migrants de traverser tout ou partie du Sahara, à partir d'Agadez. Il s'agit des transports par camions, lorsque les transporteurs marchands pratiquent le transport mixte (marchandises et personnes), parfois en lien avec des agences de courtage, et des transports par car sur l'axe Agadez-Dirkou-Sebha.

3. Garages privés et transport par camions : la complémentarité des activités

Les camions-bennes de transport de marchandises sont restés jusqu'aux années 1990 les principaux moyens de transport des migrants à travers le Sahara (chapitre I). L'apparition d'agences de courtages spécialisées dans le transport des personnes et disposant de petits véhicules tout-terrain, et le durcissement successif des politiques migratoires algériennes et libyennes, ont mis fin à cette prééminence du transport mixte dans le sens sud-nord. Les camions, lents et facilement repérables, ne permettant pas de déjouer les systèmes de contrôles mis peu à peu en place aux frontières.

Il y a quelques années, les camions de marchandises pénétraient encore dans l'enceinte de la gare routière afin de charger des passagers qui se rendaient en Libye. Les directeurs des agences de courtage, qui s'occupaient du regroupement des migrants, reversaient alors aux transporteurs une partie de l'argent perçu. Depuis que le transport mixte n'est plus pratiqué dans le sens sud-nord qu'entre Agadez et Dirkou (et parfois jusqu'à Madama) les passagers sont embarqués sur les camions à partir des garages privés des transporteurs, situés pour la plupart à proximité de l'axe principal de circulation que constitue la route revêtue Niamey-Arlit (carte 9).

« Avant, quand il y avait beaucoup de passagers qui venaient, les grands camions faisaient leur chargement à partir de l'autogare... mais maintenant ils font leur chargement en ville, depuis un an... Donc les Arabes qui ont des véhicules, ils ont leurs garages, donc quand ils trouvent des marchandises, ils remplissent leurs camions... quand ils sont prêts, ils demandent à ceux qui ont des agences, ils disent qu'ils ont un camion qui est prêt à partir dans deux ou trois jours. Ceux qui ont les agences, s'ils ont gagné des passagers qui vont sur Dirkou, ils les amènent au garage... à partir du garage le véhicule sort... » (A., secrétaire d'une agence de courtage, Agadez, le 29 novembre 2004).

Si la diminution du nombre de passagers qu'ils sont amenés à transporter rend inutile leur venue au sein de la gare routière, certains transporteurs marchands continuent tout de même à informer les directeurs d'agence de courtage lorsqu'ils sont prêts à partir vers le Kawar. Même s'il n'est plus pratiqué que sur une partie des trajets, le transport mixte demeure rentable tant pour les directeurs d'agences (dont les bénéfices par passager sont aussi importants que lorsqu'ils travaillent avec des chauffeurs de *pick-up*), que pour les transporteurs (pour qui cela représente un bénéfice net, puisque les voyages seraient effectués de la même manière s'il n'avaient pas de passagers), et pour les migrants pour qui le coût du transport est généralement moindre que s'il voyageaient en *pick-up*.

Les garages privés des transporteurs marchands sont ainsi devenus de nouveaux lieux de transport du système migratoire saharien, symbolisant la continuité de la relation entre les différents acteurs privés du secteur des transports, les transporteurs marchands et les directeurs des agences de courtage.

4. Le car, une figure originale du transport saharien

Un riche transporteur libyen proche du pouvoir politique nigérien mit en place au milieu des années 1990 une ligne de transport par car entre Sebha et Agadez, via Dirkou (photo n°5). Ce moyen de transport est, depuis lors, tout autant utilisé par des populations de la zone, Nigériens et Libyens circulant entre les deux pays, que par les migrants étrangers. À raison d'environ un aller-retour par mois (les rotations, irrégulières, dépendent du temps d'arrêt dans chaque ville), cet autocar à six roues motrices permet à chaque voyage à une cinquantaine de personnes de traverser le Sahara assis à l'abri du vent et du soleil pour un tarif équivalent à celui pratiqué par les agences de courtage (environ 40 000 FCFA le trajet d'Agadez à Sebha)¹²⁰.

En octobre 2004, une autre ligne saharienne de car a été mise en service au départ d'Agadez et à destination de Dirkou, sur ordre du gouvernement. Dans le cadre de son « programme spécial », le Président de la République Mamadou Tandja qui était alors également candidat à sa propre succession (et qui fut réélu aux élections de décembre 2004) avait décidé de « désenclaver » le Kawar. Pour cela, il imposa à la Société Nationale des

¹²⁰ Pour une somme légèrement moins importante, quelques passagers voyagent sur le toit du bus, par-dessus les bagages qui y sont entreposés.

Transports de Voyageurs, compagnie de transport d'économie mixte, la mise en circulation d'un véhicule entre Agadez et Dirkou. Un « camion-car » géré par la SNTV a ainsi assuré des liaisons transténégréennes irrégulières durant près d'un an et demi (photo n°6). Utilisé tant par les populations du Kowar, les commerçants et les représentants de l'État que par les migrants étrangers, ce véhicule mettait une trentaine d'heures pour emmener ses 47 passagers d'Agadez à Dirkou (environ 650 km)¹²¹. Malgré un taux de remplissage élevé selon le chef de ligne de la compagnie et des billets vendus 20 000 francs CFA¹²², il semble que cette ligne n'ait pu être rentable. Le directeur de la SNTV a ainsi décidé courant 2006 de mettre un terme à cette ligne de transport¹²³.

5. Les lieux du transport clandestin, éparses et éphémères

Il existe à Agadez des structures clandestines de transports transsahariens (carte 9). Certains individus encadrent en effet des migrants avant qu'ils n'arrivent à Agadez ou les prennent en charge une fois dans cette ville par le biais de certains *coxeurs*. Ils organisent ensuite leur convoi jusqu'en Afrique du Nord à partir de concessions privées, en toute discrétion. L'intérêt de la clandestinité à Agadez, c'est-à-dire de ne pas être officiellement enregistré comme ayant une activité de transport, et de pratiquer cette activité en dehors de tout contrôle des agents de l'État, est double. Elle permet à ceux qui travaillent ainsi de ne pas payer de frais officiels, et surtout de ne pas devoir s'affranchir des nombreuses taxes que prélèvent abusivement les agents de l'État auprès de tous ceux qui dirigent des agences de courtage. La clandestinité permet également de diminuer les frais des migrants. Lorsque ces derniers sont encadrés par un réseau clandestin avant d'arriver à Agadez (comme ce fut le cas pour Liliane, migrante camerounaise dont les propos ont été relatés précédemment, entretien du 24 novembre 2004), ils n'ont pas à s'affranchir auprès des forces de l'ordre nigériennes des taxes que celles-ci prélèvent habituellement sur ceux qui passent par la voie officielle, et qui les rendent parfois insolubles. Et il en va de même pour la suite des parcours. Certains chauffeurs quittent Agadez discrètement de nuit et se rendent en Algérie ou en Libye sans

¹²¹ Le « camion-car » était systématiquement accompagné d'une escorte militaire (un *pick-up* équipé d'une mitrailleuse et deux militaires en arme dans le bus, avec les passagers).

¹²² Le tarif pratiqué le premier mois était de 15 000 francs CFA. Lorsqu'un *coxeur* accompagnait un passager étranger à la SNTV pour le faire voyager, le guichetier de la compagnie lui reversait 1 000 FCFA.

¹²³ Prenant cette décision sans s'en référer au Président Tandja, ce dernier le prit comme un affront et fit limoger sur le champ le directeur de la compagnie (Le Républicain, 18.08.2006).

passer par les étapes habituelles de ces itinéraires ni tout autre point de contrôle officiel, évitant ainsi d'avoir à payer quelque taxe que ce soit auprès des agents de l'État.

Ces pratiques, tout en étant clandestines, sont connues des membres des agences officielles de transport d'Agadez, ce qui ne manque pas de créer quelques tensions en raison du climat de concurrence qui règne actuellement dans ce secteur. « *Y'a pas d'organisation, ceux qui ont des agences ne sont pas organisés... la Mairie elle même n'est pas bien organisée... plusieurs fois ceux qui ont des agences ils sont partis porter plainte à la Mairie, à la police, parce que ceux qui ne sont pas autorisés ils travaillent... et d'autres agences n'ont pas beaucoup de client à cause de ça* » raconte Addou, membre d'une agence de courtage officielle (Agadez, 29 novembre 2004).

De par la nature clandestine de cette activité, il est difficile d'en évaluer l'importance notamment par rapport à l'activité officielle de transport des migrants¹²⁴. D'après les membres des agences officielles, les « *fraudeurs* », terme par lequel sont désignés ceux qui travaillent clandestinement, ne sont pas très nombreux. Ils sont pourtant systématiquement désignés comme responsables lorsque des corps de migrants sont retrouvés dans le désert sans véhicule à proximité, ce qui signifie qu'ils ont été abandonnés par leur chauffeur. Cela permet, au moins socialement, de ne pas questionner les responsabilités des uns et des autres lors de ces épisodes tragiques et relativement fréquents.

Ces formes de transports clandestins répondent à des logiques de fonctionnement qui les placent en quelque sorte à la marge du système migratoire saharien. Il importera de les intégrer à notre analyse dans la mesure des informations dont nous disposons, celles-ci étant inévitablement limitées.

¹²⁴ Rappelons qu'en matière d'activités clandestines, il n'est pas toujours possible de travailler directement sur l'objet étudié. S'il est envisageable d'aborder la partie la moins formelle de ce qui est déjà sous contrôle social, de ce qui est à la marge des secteurs d'activités connus, en tant que scientifiques nous ne pouvons prétendre à l'analyse exhaustive de ce qui est clandestin, tant il est certain que nous n'avons pas connaissance de toute une partie de ces activités, que nous ne pouvons pas en avoir connaissance, et qu'il ne nous est pas possible de connaître la part de ce qui nous échappe.

Planche n° 1. Agadez, au cœur des réseaux de transport de migrants

Photo 2. Vue du centre d'Agadez



© J. Dos Reis Nunes, 2005.

Constructions en banco dans le centre d'Agadez.

Photo 3. Porteurs d'eau au marché (Agadez)



© C. Costis, 2005

Le réseau d'adduction d'eau potable n'alimente encore qu'une partie de la ville. Les commerçants du marché « tôle » (ici en photo), comme la plupart des habitants des quartiers centraux, s'approvisionnent grâce aux porteurs d'eau.

Photo 4. Départ de migrants depuis la gare routière (Agadez)



© A., passeur, 2003.

Gare routière d'Agadez. Plus d'une vingtaine de migrants sont installés à l'arrière d'un *pick-up*, prêts à partir en direction de l'Algérie. Debout au premier plan : des membres de l'agence de courtage.

Photo 6. Le camion-car de la SNTV



© J. Brachet, 2004.

Le camion-car de la SNTV, baptisé « *Le défi du désert* », n'aura relié Agadez à Dirkou de que pendant deux années (2004-2006). Ici stationné au puits d'Achegour, dans le Ténéré.

Photo 5. Le bus libyen



© J. Brachet, 2003.

Bus libyen qui effectue le trajet entre Sebha et Agadez (ici à Dirkou). Les places assises à l'intérieur du bus sont les plus appréciées mais également les plus onéreuses. Certains passagers préfèrent donc voyager sur le toit, pour un prix plus modéré.

III. Escroqueries, conflits et négociations autour du transport

Les escroqueries qui nécessitent des accords préalables, et plus encore les situations de conflit entre catégories d'acteurs voire entre individus permettent une observation particulièrement intéressante car elles donnent à voir les relations entre acteurs au-delà de ce qui est perceptible dans le quotidien de la relation consensuelle ou distante. La recherche et l'étude de ces situations sont prises ici comme moyen d'accéder aux stratégies, aux contradictions et aux rapports de pouvoirs qui régissent les relations entre acteurs, qu'elles font émerger notamment à travers les procédures de négociations qu'elles engendrent – consensus, *statu quo*, violence –.

1. Escroquer les migrants... dans la limite du raisonnable

« Il y a trop de mauvais ici mais c'est comme ça, quand c'est l'aventure tu ne sais pas »
(Migrant camerounais, Agadez, 24 novembre 2004).

« En partant j'avais l'argent sur moi, mais les gens m'ont escroqué jusqu'à ce que l'argent soit fini » (Migrant camerounais, Agadez, 18 avril 2005).

Le transport et l'accueil des migrants représentent à Agadez une importante source de revenus et attirent de ce fait les convoitises de divers acteurs locaux, notamment des agents de l'État. Ces derniers entrent en relation avec les acteurs privés du transport davantage dans le but de percevoir une part des gains tirés du passage des migrants que dans celui d'effectuer les contrôles relatifs à leur qualité d'agents de police ou de gendarmerie. Ainsi, hormis des agents de l'État qui travaillent aux barrières d'entrée ou de sortie de la ville, ou au sein de la gare routière, d'autres appartenant aux mêmes corps de la fonction publique s'organisent également et passent des accords avec des opérateurs de transport, afin de soutirer de l'argent aux migrants.

L'une des escroqueries les plus pratiquées consiste à expliquer aux migrants détenteurs d'un carnet de voyage CEDEAO ou d'un passeport qu'ils doivent le faire viser par les services de police pour ensuite ne plus avoir de problème jusqu'à la frontière. Le coût de cette formalité

est annoncé à 1 000 FCFA. Ceux qui le souhaitent remettent alors leurs documents de voyage à un membre de l'agence qui se rend au commissariat pour y faire apposer un tampon officiel. Ce tampon, superflu, sera négocié par la personne de l'agence avec un agent complaisant en échange d'une partie seulement de la somme récoltée.

Si les arrangements entre acteurs privés et publics se font généralement au détriment des migrants, il arrive tout de même que ces derniers soient soutenus par les autorités locales lorsqu'ils sont victimes de pratiques abusives de la part des professionnels du transport. Les exemples qui suivent exposent des situations à même de pousser les agents de l'État à soutenir les migrants lorsqu'ils sont en conflit ouvert avec les personnes chargées de les faire voyager.

Un *pick-up* part d'Agadez en direction de Djanet avec trente deux passagers et tombe en panne entre Arlit et la frontière algérienne. Les passagers restent deux jours aux abords de leur véhicule avant d'être repris par un autre *pick-up* de fraude revenant à vide d'Algérie. Les passagers paient alors 20 000 FCFA chacun pour être ramenés à Agadez. Dès leur arrivée ils réclament au directeur de l'agence avec qui ils ont voyagé le remboursement de leurs frais (50 000 FCFA de départ plus 20 000 de retour, soit 70 000 FCFA par personne). Celui-ci refuse catégoriquement de les dédommager. Les migrants, dont la majorité n'a alors plus les moyens de payer de nouveau le transport pour se rendre à Djanet, font appel à la police de la gare routière. Refusant dans un premier temps d'intervenir, le responsable de ce poste de police accepte après de longues discussions d'imposer au chef d'agence le remboursement de 20 000 FCFA à chaque passager. (Carnet de terrain, extrait, Agadez, mai 2003).

Un mois après avoir payé leur transport auprès d'une agence de courtage pour se rendre à Tamanghasset (40 000 FCFA chacun), trois migrants camerounais sont toujours en attente à la gare routière d'Agadez. Le coût financier de cette attente les a plongé dans une situation de grande précarité : leur transport est payé mais ils n'ont presque plus rien pour vivre au quotidien. Le directeur de l'agence qui doit les faire voyager refuse de leur rendre leur argent alors que des véhicules circulant pour le compte d'autres agences partent régulièrement pour cette destination. Les trois migrants décident de porter plainte contre lui. Ils se rendent alors au commissariat central afin d'expliquer la situation aux policiers, mais s'y font emprisonner sous prétexte qu'ils n'ont pas de papier en règles. Après quelques jours d'incarcération, ils paient 1 000 FCFA pour être libérés. « *On a compris que c'est un jeu où tout le monde gagne ici, les policiers, tout le monde... c'est un sale pays* » résume Dieudonné, l'un des trois Camerounais (Agadez, le 31 décembre 2004). Plusieurs jours après, le directeur de l'agence n'acceptant toujours pas de leur rendre leur argent ni de les faire voyager, les trois migrants se rendent au

palais de justice d'Agadez pour y rencontrer le procureur et de nouveau porter plainte, mais cette fois-ci directement devant la justice. Comprenant que ces voyageurs n'ont aucune alternative, ne disposant plus des moyens financiers nécessaires pour quitter la ville, le procureur accepte de saisir le commissaire de police afin qu'il règle ce contentieux. Sur la demande du commissaire, le directeur de l'agence fait rapidement convoyer les trois migrants jusqu'à Tamanghasset. (Carnet de terrain, extraits, Agadez, décembre 2004 - janvier 2005).

Ces situations conflictuelles entre migrants et opérateurs de transport, réglées par l'intervention de représentants de l'État en faveur des migrants¹²⁵ sans que cela ne pénalise réellement les directeurs des agences de courtage, montrent tout à la fois que les relations entre ces groupes d'acteurs peuvent être renégociées en fonction de chaque situation, sans pour autant changer totalement de nature (les agents de l'État ne sanctionnent jamais vraiment les professionnels du transport, quelles que soient leurs pratiques). Les deux situations relatées ci-dessus illustrent également le rapport qu'entretiennent les acteurs du système migratoire à la loi et à son application. Les migrants, fréquemment en situation irrégulière sur le territoire nigérien mais considérant être victime d'injustices, n'hésitent pas à faire appel aux autorités nigériennes pour demander une aide. De même, les autorités nigériennes rendent tout d'abord justice en maintenant leur relation d'intérêt avec les professionnels du transport transsaharien (non-intervention dans un cas et enfermement et racket des migrants dans l'autre), avant d'intervenir en faveur des migrants, en raison de la légitimité évidente de leurs requêtes. Dans tous les cas, le cadre de la légalité ne semble pas particulièrement influencer les actions des uns et des autres.

2. Les conflits entre acteurs du transport, révélateurs de situations précaires

Une autre forme de conflit peut naître de rivalités et de désaccords entre acteurs privés du transport. Nous avons évoqué précédemment le travail des *coxeurs* qui consiste à conduire les migrants jusqu'aux agences de courtage. Chaque migrant peut rapporter au *coxeur* qui l'accompagne entre 1 000 et 5 000 FCFA selon les agences et les périodes. La concurrence entre *coxeurs* est rude et les désaccords fréquents lorsqu'il s'agit de savoir qui a repéré en

¹²⁵ Certains responsables de la police reconnaissent qu'il est parfois nécessaire de favoriser les départs de migrants démunis afin d'éviter un accroissement trop important de ces étrangers pauvres dans la ville.

premier tel ou tel migrant, ou, lorsque les migrants sont conduits en groupe jusqu'aux agences, pour savoir qui a emmené tel ou tel migrant. En l'absence de moyen de contrôle, seule la parole compte et certains n'hésitent pas à mentir pour obtenir une rémunération du directeur de l'agence, ce qui ne manque pas d'entraîner des altercations, parfois violentes (oralement et physiquement). Les conflits entre *coxeurs*, nombreux, sont révélateurs de l'individualisme qui règne dans cette « profession », mais plus encore de la situation de précarité dans laquelle vivent ces individus. Si tous les *coxeurs* se connaissent et s'apprécient, ils n'en demeurent pas moins prêts à se battre entre eux pour obtenir, au détriment d'un autre, l'argent qui leur permet de subvenir quotidiennement à leur besoin et à ceux de leur famille.

À l'inverse des *coxeurs*, les directeurs d'agences de courtage pratiquent une libre concurrence selon un accord tacite de respect des activités des uns et des autres, et de non ingérence. Cependant, certaines situations mettant en jeu des sommes importantes peuvent les opposer de manière directe et donner lieu à des conflits ouverts qui se soldent parfois par l'intervention de représentants de l'État. Ce fut, par exemple, le cas lors de l'arrivée d'un groupe d'une dizaine de Ghanéens qui avaient donné leurs passeports au directeur de l'agence de courtage où ils ont été conduits, sans payer leur transport. Puis apprenant qu'une autre agence était dirigée par un « Haoussa-Ghanéen » parlant ashanti et anglais, ils ont souhaité récupérer leurs papiers afin de voyager avec cette autre agence. Le directeur de la première agence, considérant que les passeports servaient de gages et qu'il s'agissait donc d'un « vol de clients », a refusé de les rendre à leurs propriétaires. De son côté, l'autre directeur prétextait que le transport n'ayant pas été payé, les passagers étaient encore libres de choisir avec qui voyager, d'autant plus qu'il s'agissait là de « compatriotes » ghanéens. Se sentant légitime dans sa requête au-delà même de ses intérêts financiers, il fit appel à la police de la gare routière pour régler ce différend. Celle-ci trancha en sa faveur, considérant qu'on ne pouvait détenir les papiers d'identité d'un individu contre son gré.

Il n'est pas possible d'évoquer de manière exhaustive l'ensemble des nombreux types de conflits et d'escroqueries en vigueur dans le secteur du transport des migrants. Néanmoins, les quelques situations exposées ci-dessus renseignent sur la nature des relations qui unissent ou opposent les individus ou les groupes concernés, à savoir les migrants, les professionnels du transport et les agents de l'État. Ces situations révèlent en effet, outre la solidarité, la « neutralité », voire l'individualisme mis en avant par ces différents acteurs, des relations complexes et fluctuantes. On se rend ainsi compte que si les migrants sont presque toujours

victimes des abus d'autorité des agents de l'État en arrivant à Agadez, cela ne les empêche pas de faire parfois appel aux pouvoirs publics de la ville afin d'obtenir un soutien face aux excès des acteurs du transport, et ce malgré l'irrégularité de leur situation. De même, si globalement les professionnels du transport passent des accords avec les agents de l'État, il arrive tout de même que ces derniers prennent le parti des migrants. Auxquels cas ils les soutiendront dans la limite du maintien de leurs bonnes relations avec les acteurs du transport, c'est-à-dire en essayant de ne les pénaliser qu'un minimum.

Au-delà des quelques cas illustratifs proposés, les situations d'escroquerie et de conflit reflètent deux traits importants des logiques d'action des acteurs concernés. Tout d'abord, ceux-ci ne semblent pas particulièrement inscrire leurs actions dans les cadres définis par la législation et les règlements officiels. Les impacts relationnels et économiques des pratiques semblent importer plus que leur légalité. Ensuite, les logiques des acteurs s'inscrivent dans des temporalités différentes selon qu'ils sont autochtones ou étrangers, fixes ou de passage, ce qui explique également certaines relations, certains faits. Les uns s'organisent pour tirer un maximum de profit du transit migratoire sur du moyen ou long terme, d'où les arrangements entre agents de l'État et opérateurs de transport, tout en ayant conscience du fait que les autres, les migrants, inscrivent leur passage dans une temporalité de l'immédiateté ou de la courte durée, et sont de ce fait à la fois vulnérables et prêts à prendre des risques.

Conclusion

Les activités de transports sont les supports de la mobilité et donc de la migration internationale. En mettant en relation différentes catégories d'acteurs, elles révèlent en partie les modalités de fonctionnement des systèmes migratoires qu'elles sous-tendent. Leur organisation, entendue au sens large, ainsi que les conflits et les négociations qui en découlent, dévoilent en effet les stratégies des acteurs, leurs alliances, telles qu'elles ne sont que difficilement observables en dehors de ces lieux. Les tolérances de l'État et l'implication de ses agents dans des activités illégales y apparaissent incontournables, et les pratiques corruptives nécessaires à leur bon déroulement.

Les activités de transport sont centrales dans l'organisation des migrations, tout comme les lieux de transport le sont dans l'organisation de la ville d'Agadez, ville de transit, ville qui vit du transit. Ces lieux y sont particulièrement animés, lieux de la rencontre et de l'échange, de tension et d'information, mais aussi, selon les individus, les moments et les situations, des lieux d'évitement, de co-présence sans interaction. Loin d'être des « non-lieux » au sens de Marc Augé (Augé, 1992), les lieux de transport sont ici des lieux cosmopolites par excellence, où le cosmopolitisme se donne à voir selon des visages sans cesse changeants, au gré des arrivées et des départs.

Parallèlement à ces activités spécifiquement destinées aux migrants, d'autres transports, d'autres lieux, d'autres acteurs, participent également de l'animation de la ville et de l'organisation des migrations transsahariennes. Il s'agit du secteur des transports marchands, historiquement et actuellement de toute première importance dans cette ville, sans qu'il n'y ait de réelle continuité historique entre le passé précolonial et le présent des échanges transsahariens. La place qu'occupe aujourd'hui Agadez au sein des réseaux marchands transsahariens, au carrefour des principaux axes d'échanges internationaux du Sahara central, ne doit pas être dissociée de celle qui est la sienne au sein des réseaux migratoires. Tantôt indépendants l'un de l'autre, tantôt complémentaires, les secteurs des transports de marchandises et de personnes ne peuvent se comprendre l'un sans l'autre. Leurs relations aux institutions, les logiques des acteurs qui les animent, leurs évolutions récentes s'éclairent mutuellement et mettent en relief les imbrications permanentes des mobilités humaines et marchandes dans les régions sahariennes.

- CHAPITRE V -

AGADECZ, PLACE MARCHANDE INTERNATIONALE

« Si la route de Tripoli avait jadis sa raison d'être, alors que l'Europe n'était pas établie au Soudan, il semble à première vue que le nouvel état des choses doive entraîner des modifications dans le sens du courant commercial. Les Anglais, installés aux bouches du Niger, et ayant, tant par le fleuve lui-même que par son affluent, la Bénoué, des voies naturelles pour pénétrer au cœur du Sokoto et de l'Adamaoua ; les Allemands avec leurs colonies du Cameroun ; les Français qui, par la Sangha et le Logone, s'avancent chaque jour davantage vers le bassin de la Chari, chemin qui conduit au Tchad : tous travaillent à détourner vers le sud le trafic soudanais. Théoriquement, on doit considérer ce résultat comme des plus aisé à atteindre. À la simple inspection d'une carte, il paraît, en réalité, infiniment plus logique de faire aboutir aux rivages de l'océan les articles d'échanges destinés au Sokoto, au Bornou, au Baguirmi, ou au Wadaï, et de faire sortir, par ce même rivage, les produits du pays, que d'exposer les uns et les autres aux risques d'un parcours long et périlleux dans le désert, en adoptant comme point d'atterrissage les ports de la Méditerranée. »

J.-Bernard D'Attanoux, 1896, "Tripoli et les voies commerciales du Soudan", *Les Annales de géographie*, 5 (20) : 196 .

L'animation des routes migratoires transsahariennes dont on parle tant depuis quelques années ne doit pas faire oublier que ces routes sont aussi, et pour certaines avant tout, des routes commerciales. Certes, ce que présageait J.-Bernard d'Attanoux à la fin du XIX^e siècle s'est largement réalisé. La plupart des flux de marchandises entre l'Europe et le Sahel transitent depuis des décennies par les ports du Golfe de Guinée. Mais si le Sahara est actuellement perçu comme un espace prioritairement traversé et « travaillé » par des circulations migratoires importantes, les flux d'échanges marchands de proximité et au long

cours n'y ont pas disparus pour autant. Les échanges économiques, dynamisés par ces circulations migratoires, continuent de structurer l'ensemble de l'espace saharien, et permettent à Agadez de conserver son statut de place marchande parallèlement à celui de carrefour migratoire (Bensaad, 2002a; Brachet, 2004b; Grégoire, 1998a, 1999).

Les réseaux commerciaux qui se croisent à Agadez mettent en relation des espaces plus ou moins lointains selon que leurs activités portent sur des échanges locaux, régionaux, transfrontaliers ou intercontinentaux. Des caravaniers touaregs aux grands commerçants haoussas et arabes, en passant par les membres des différentes coopératives agricoles du Nord du Niger, nombreux sont ceux qui passent à Agadez pour acheter, vendre ou plus rarement troquer des marchandises, érigeant cette ville en véritable centre de ravitaillement et de commercialisation. Situées à l'extrémité du réseau routier bitumé sur l'axe Niger-Libye, Agadez est également un point de rupture de charge pour tout ceux qui n'y font que transiter leurs marchandises.

Ces différents aspects du commerce ainsi que l'organisation des réseaux marchands au sein desquels est insérée cette ville ont déjà été étudiés (Adamou, 1979; Grégoire, 1998a, 1999, 2000; Guitart, 1989, 1992), mettant en évidence le statut de place marchande d'Agadez. Aussi, après avoir évoqué les effets du transit migratoire dans le secteur des transports de personnes, et dans l'optique de mieux comprendre les liens et les logiques communes de fonctionnement des échanges marchands et du système migratoire au Sahara, nous aborderons ici les diverses activités de négoce transsaharien à partir de leurs ancrages à Agadez, de la polyvalence des acteurs et de leurs relations aux pouvoirs publics.

Dans un premier temps, au cours des années 1960-1970, les circulations migratoires transsahariennes se sont littéralement « greffées » sur les circulations marchandes, avant que ne se développent des structures spécialisées dans le transport des personnes au cours des années 1990. Ce qui n'a pas empêché la plupart des transporteurs d'allier, jusqu'au début des années 2000, le transport de personnes à leurs activités commerciales, soit en pratiquant du transport mixte (personnes et marchandises simultanément) soit en transportant des personnes dans un sens et des marchandises dans l'autre. Dans quel cadre législatif et pratique le négoce transsaharien évolue-t-il aujourd'hui ? Quelle complémentarité y a-t-il entre les échanges régionaux et internationaux, et quelles sont leurs importances économiques respectives ? Qu'en est-il du rôle des transporteurs marchands dans l'organisation des transports transsahariens de migrants ?

I. À la recherche du lien perdu : législation et pratiques dans les transports marchands

Dans le secteur des transports terrestres au Niger, de manière générale les règles édictées par l'État et divers autres organismes publics nationaux ou internationaux ont une influence limitée et fragmentaire sur les pratiques des acteurs. Que ce soit au niveau des chargements (lieux de chargement, type et quantité des marchandises transportées, nombre de passagers), de l'état des véhicules ou des pratiques de conduites (horaires, activité des véhicules étrangers), l'écart entre les textes règlementaires et les pratiques est souvent important.

À l'échelle nationale, les pouvoirs politiques et les organismes publics spécialisés ne se sont jamais réellement préoccupés des spécificités des échanges sahariens et transsahariens. Considérées comme marginales depuis la capitale située au Sud-Ouest du pays, les activités de transport qui se réalisent dans le Nord ne sont généralement pas intégrées aux projets sectoriels sur les transports terrestres¹²⁶. Ces derniers ne portent leur attention presque qu'exclusivement sur les corridors d'accès à la mer, dirigés vers les grands ports du Golfe de Guinée (Cotonou, Lomé, Tema, Abidjan), dont le volume des trafics est bien supérieur. De cela résulte non seulement un manque de données officielles sur les transports terrestres dans le Sahara nigérien, mais également une inadéquation entre les réglementations des transports et leurs possibilités d'application plus importante dans ces zones que dans le reste du pays.

Encadré n°9. Une réglementation des transports terrestres difficilement applicable et peu appliquée.

- Officiellement le poids total en charge des véhicules de transport marchand est limité selon leur catégorie, sur le modèle français (Ministère de l'Équipement et des Transport, 2000). Or, en l'absence de moyen d'évaluation et de contrôle des cargaisons, et afin de rentabiliser davantage les trajets, les chargements se font uniquement en fonction des capacités physiques des véhicules (volume et poids).

¹²⁶ Cf. le deuxième projet sectoriel des transports issu de la table ronde des bailleurs tenue en 1991 ; la lettre du gouvernement sur la politique sectorielle des transports de 1997 ; le bulletin annuel des statistiques de l'Observatoire national des transports de 2001 ; le rapport du Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire sur la stratégie nationale des transports dans le sous-secteur routier de décembre 2002, où il n'est jamais fait mention des spécificités des transports dans le Nord du pays.

- La législation relative aux activités des transporteurs étrangers sur le territoire nigérien n'est pas non plus respectée, comme en atteste cette circulaire envoyée par la Préfecture d'Agadez aux différents acteurs des transports (police, syndicats de transporteurs, etc.) : « *J'ai l'honneur de vous faire part qu'en dépit des instructions contenues dans le Message N°1047/MI/AT/DGAPJ/DAJR du 13-08-01 ; il m'est revenu de constater le non respect de cette réglementation dont la teneur est la suivante : "en infractions aux accords et conventions sur les transports routiers conclus entre le Niger et les pays étrangers, certains véhicules immatriculés dans des pays voisins effectuent le transport d'un point de notre territoire à un autre." C'est pourquoi je vous rappelle qu'à compter de cette date il est strictement interdit aux véhicules étrangers de charger des marchandises ou des passagers d'une localité à une autre sur notre territoire.* » (Lettre Circulaire N°50 PAZ, Agadez, le 26.03.2003). Mais malgré les volontés de contrôle des activités des transporteurs étrangers, les fraudes possibles sont nombreuses, ainsi s'il y a des véhicules en infraction qui ne sont pas immatriculés au Niger, « *il y a [aussi] des transporteurs libyens qui ont deux plaques pour leurs camions. Quand ils arrivent au Niger, ils mettent les plaques nigériennes, pour ne pas avoir de problème avec le syndicat des transports nigériens* » reconnaît l'adjudant de gendarmerie de Bilma (Bilma, le 8 décembre 2004).

- Le transport mixte de personnes et de marchandises, interdit sur l'ensemble du territoire nigérien depuis 1973, est officiellement toléré sur les lignes Agadez-Zinder et Agadez-Bilma « *compte tenu de la spécificité de la zone* » (décret 73-19 / MTP / MU), et à condition que la législation antérieure à ce décret d'interdiction soit respectée¹²⁷. Les contrevenants s'exposent à des sanctions, notamment le retrait de leur autorisation de transport. Les passagers surpris dans un véhicule de transport de marchandises, juchés sur les bagages, peuvent également être sanctionnés en étant débarqués sur le champ sans qu'il leur soit possible de prétendre à une indemnisation. Cette législation, difficilement applicable dans ces zones où la mobilité des personnes est fortement liée à celle des marchandises, constitue un moyen de pression des policiers et des gendarmes lors des contrôles.

Les pratiques illégales et pour partie tolérées des acteurs du transport montrent qu'une partie du « *cadre juridique et réglementaire a vieilli, [et que] certains textes ne sont pas*

¹²⁷ Journal officiel de la République du Niger (1^{er} septembre 1965, chapitre IV, page 14), décret n°65-118/MTP/T/MU du 18-08-65 à propos du transport mixte de marchandises et de personnes : « *Art. 33 : [...] Quel que soit le nombre de passagers transportés sous réserve des dispositions de l'article 35 ci-dessous, le volume des marchandises transportées avec les passagers ne devra pas excéder les deux tiers du cubage du véhicule, ce cubage étant donné par la surface du plateau multiplié par la hauteur des ridelles, celles-ci ne pouvant jamais être supérieures à deux mètres. La marge de sécurité des voyageurs entre le niveau des marchandises et le haut des ridelles ne devra jamais être inférieur à un mètre ; cette marge de sécurité devra être tracé à la peinture indélébile sur tout le pourtour extérieur de la caisse et être d'une couleur tranchante.* »

applicables, pas adaptés au nouveau contexte » (Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports Publics, 2002 : 121). Mais certains textes récents ne sont pas non plus adaptés aux réalités contemporaines des activités de transport. La légitimité des cadres produits par les institutions est ainsi remise en cause, ce qui favorise le développement des pratiques corruptives. Les acteurs privés et publics du secteur des transports agissent ainsi fréquemment hors du cadre de la légalité, au su et au vu de tous. Comme le rappellent Jean-Pierre Chauveau, Marc Le Pape et Jean-Pierre Olivier de Sardan, « *l'importance des normes "non-officielles" va de pair avec la faible capacité de l'État à produire des règles du jeu acceptées par tous et à les faire respecter* » (2001 : 150).

En outre, s'il n'est pas simple pour les opérateurs de transport d'être dans la légalité, ils savent que cela ne les empêcherait pas de devoir corrompre les agents de l'État qui les contrôlent en différents lieux et moments de leurs activités. De même, le Syndicat national des transporteurs de marchandises (créé en 1991) ne parvient pas à faire respecter les règles qu'il édicte. Les tarifs de transport fixés par ce syndicat (tableau 4) ne sont pas toujours respectés et les taxes qu'il doit percevoir ne lui sont pas toujours reversées¹²⁸.

Tableau 4. Tarifs minimums fixés par le syndicat des transporteurs (pour le transport d'une tonne de marchandise au départ d'Agadez, en FCFA)

Destination	Tarif		Destination	Tarif		Destination	Tarif
Dirkou	45 000		Tabelot	23 000		Tahoua	12 000
N'Guigmi	50 000		Assamakka	20 000		Arlit	10 000
Bilma	45 000		Maradi	20 000		In Gall	7 000
Iferwan	30 000		Koni	15 000		Abalak	6 000
Timia	30 000		Tessaoua	13 000		Tchirozerine	6 000
Niamey	25 000		Zinder	12 000			

Source : Syndicat national des transporteurs, Agadez, 2003.

¹²⁸ Pour chaque départ d'Agadez le transporteur doit payer 1 000 FCFA d'enregistrement (au syndicat), 10 000 FCFA de feuille de route (au syndicat), et 2 500 FCFA de droit de sortie (à la mairie).

De ce caractère informel évident d'une partie de ces activités de transport dans le Nord du Niger¹²⁹, il ne faut pas conclure à un état d'anomie de ce secteur, mais bien à une grande fluidité et variabilité dans l'application des règles informelles et formelles. Ce qui concourt à créer une sorte de nouvel « *espace normatif* » (Blundo, Olivier de Sardan, 2001a) où la limite entre le licite et l'illicite est brouillée (Botte, 2004). Dans ce contexte, et au vu des relations qui existent entre acteurs publics et acteurs privés du transport, l'approche institutionnelle ne peut permettre une compréhension fine des activités de transport et des stratégies d'acteurs qui les sous-tendent.

II. Le transport mixte ou les échanges marchands comme support des migrations

La plupart des circulations marchandes qui se réalisent dans le Sahara nigérien participent de la mobilité des personnes. Le transport mixte est en effet une pratique très répandue dans ces zones désertiques où l'offre de transport est globalement bien inférieure aux besoins des populations qui y vivent ou y séjournent. Mais si les transporteurs qui ne prennent aucun passager sont peu nombreux, tous les transports de marchandises sur les axes Agadez-Algérie et Agadez-Libye ne concourent pas pour autant au déplacement des migrants, et rares sont ceux qui passent encore aujourd'hui les frontières méridionales de ces États nord-africains avec des passagers en situation irrégulière.

À partir d'Agadez, les deux principaux axes commerciaux en direction du nord sont les axes Agadez-Arlit-Tamanghasset et Agadez-Dirkou-Sebha. Il serait vain de vouloir

¹²⁹ À propos de la notion de « secteur informel », Lourdes Diaz Olvera et Didier Plat notent que « depuis l'apparition du concept au début des années 70 dans les travaux du BIT, son usage n'a cessé de se généraliser, tant analytiquement en débordant le champ géographique dans lequel il avait pris naissance, l'urbain, que comme commodité de langage en permettant de rassembler sous un terme générique unique ces multiples activités envahissant les rues ou les cours des pays en développement, mais absentes, au moins en apparence, des pays développés. [...] Né d'un manque, l'incapacité à qualifier et à appréhender les activités permettant à la majorité de la population urbaine d'assurer sa subsistance, le concept de secteur informel est, paradoxalement, en train de mourir d'un trop-plein » (Diaz Olvera, Plat, 1993 : 12-14). Pour notre part, en nous inspirant des travaux de Chauveau, Le Pape et Olivier de Sardan (2001), nous emploierons ce terme afin de désigner des activités qui ne sont pas régies par des institutions, quelles qu'elles soient, mais par des normes « non-officielles » et variables qui témoignent de la faible capacité des institutions à produire, faire accepter et faire respecter leurs propres règles.

dénombrer et inventorier l'ensemble des échanges se réalisant sur ces axes tant ceux-ci relèvent pour une grande part de l'informel et de l'illégal (fréquemment désignés par le terme haoussa *sumogale*, qui signifie « contrebande »), et tant ils sont soumis au changement qualitatif et quantitatif selon les aléas des contextes politiques et économiques¹³⁰. Aussi, dans l'optique de saisir la place du transport mixte marchandises-passagers dans les circulations transsahariennes, nous ne traiterons ici que de l'organisation des transports marchands participant de manière notable au déplacement des migrants¹³¹.

1. Les échanges avec l'Algérie : l'officiel vs. l'informel

Les trois principales pistes officielles qui rejoignent le poste frontière d'Assamakka partent de Tchín-Tabaraden, d'Ingal et d'Arlit. Peu ensablées, elles permettent à des semi-remorques articulés (d'une capacité de charge de 20 à 30 tonnes) de circuler aisément, ce qui évite les ruptures de charge entre les pistes non recouvertes et les tronçons goudronnés des parcours.

a. Des échanges officiels économiquement peu importants

Au départ d'Agadez, via Arlit, les marchandises officiellement exportées vers l'Algérie sont relativement peu nombreuses. Il s'agit principalement de bétail et de productions agricoles (ail, oignons, arachides) dont la valeur totale annuelle n'excède pas 250 millions de francs CFA (la valeur des exportations de l'année 2004 est exceptionnellement élevée - 4,7 milliards de FCFA - car 150 tonnes de minerais d'uranium, d'une valeur de plus de 4 milliards de FCFA, ont été envoyées en Algérie, alors qu'habituellement les exportations d'uranium depuis les mines d'Arlit se font par le port de Cotonou)¹³². Ces exportations ne représentent qu'une petite partie du trafic dans ce sens, l'essentiel des mouvements étant

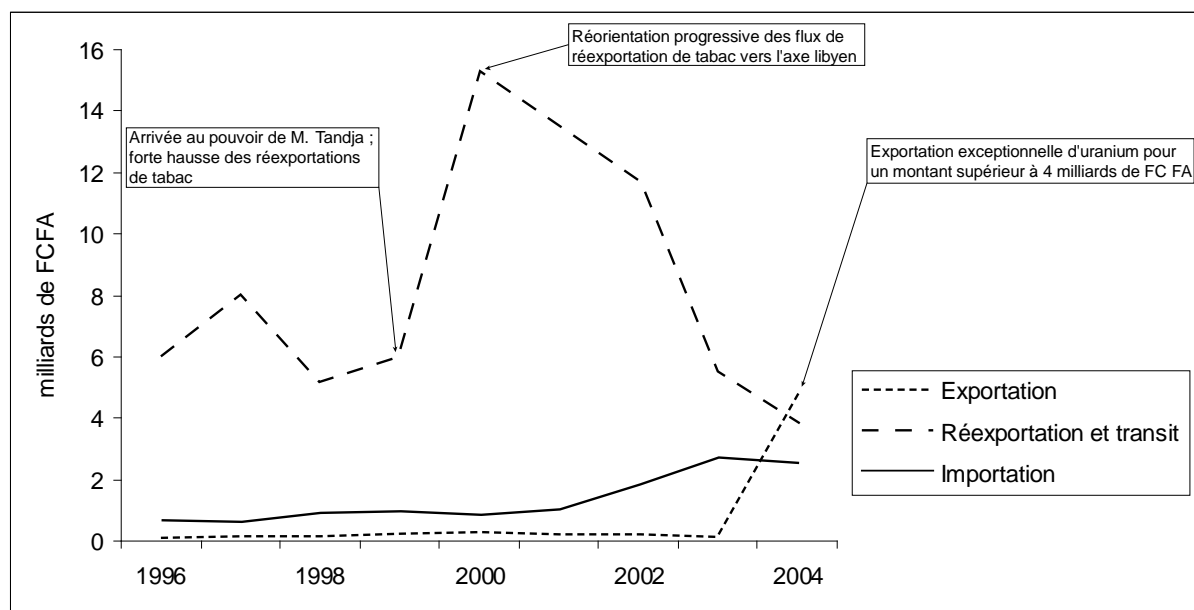
¹³⁰ Sur la constitution des réseaux marchands au Sahara central, voir notamment (Blin, 1990; Grégoire, 1999, 2003; Pliez, 2000a).

¹³¹ Les données proposées concernant le volume de ces échanges proviennent de la Direction Générale des Douanes du Niger. Aussi, du fait de l'importance des échanges informels et des faits de corruption sur les axes transsahariens, ces données officielles ne peuvent rendre compte de la totalité des échanges marchands internationaux dans ces zones.

¹³² Source : Direction Générale des Douanes, Niamey, 2004.

constitué de marchandises réexportées : tissus, thé vert, pièces automobiles, et à près de 90% de tabac (figure 4). La réorientation des flux de réexportation de tabac vers l'axe libyen est à l'origine de la chute de la valeur des réexportations à destination de l'Algérie à partir de 2000. Pour ce qui est des importations, les dattes et le sel destiné aux mines d'Arlit constituent l'essentiel des flux, auxquels s'ajoutent en petites quantités divers produits alimentaires et manufacturés algériens.

Figure 4. Valeur des échanges marchands du Niger avec l'Algérie par voie terrestre (1996-2004)



Sources : relevés statistiques annuels des importations, exportations, réexportations et transit, de 1996 à 2004, Direction Générale des Douanes, Niamey, 2005.

L'ensemble de ces échanges marchands officiels, relativement importants, ne donnent que rarement lieu à du transport mixte du Niger vers l'Algérie. Les transporteurs refusent en effet de franchir la frontière avec des migrants en situation irrégulière car ils savent que les policiers ne les laisseront pas passer et qu'ils seront amendés. Le transport mixte n'est donc pratiqué dans ce sens qu'entre Arlit et Assamakka, et ne concerne que peu de transporteurs et peu de migrants. En revanche, pour revenir d'Algérie au Niger, à partir de Tamanghasset, certains transporteurs ayant des connaissances parmi les agents de l'État en poste à la frontière, transportent des migrants. Le risque d'interpellation, sans être nul, est alors

nettement moins important¹³³. Notons cependant que le nombre de migrants qui reviennent ainsi d'Algérie est sensiblement plus faible que le nombre total de ceux qui s'y rendent. Cette différence s'explique par le fait qu'une partie d'entre eux poursuit sa route vers le Maroc, une partie se rend en Libye, et certains sont expulsés par les forces de l'ordre algériennes.

b. Des échanges informels « socialement » indispensables

Parallèlement aux échanges officiels, enregistrés et imposables, existent entre le Niger et l'Algérie d'importantes circulations marchandes qui font partie de l'économie que l'on peut qualifier de « seconde », « parallèle », « souterraine » ou encore « informelle » (Ellis, Mac Gaffey, 1997). Ces échanges, qui ne sont pas directement ou pas officiellement signalés aux autorités publiques, et échappent par conséquent aux statistiques officielles, ont une telle importance entre les deux pays qu'on ne peut les considérer simplement comme une partie annexe des échanges officiels. Plusieurs types d'échanges transsahariens non-officiels sont à distinguer sur cet axe, selon qu'ils portent sur des produits licites ou illicites, et dans un second temps, au sein des échanges informels de produits licites, selon que leur transport – et notamment les passages de frontière – donne lieu à des transactions corruptives avec les fonctionnaires chargés du contrôle des échanges marchands, ou qu'elle se réalise clandestinement, en dehors du contrôle mais également du regard des agents des États.

Les marchandises illicites qui circulent entre les deux pays sont principalement des armes et de la drogue ; mais ces flux systématiquement clandestins sont suffisamment « discrets » pour ne pas influencer de manière visible sur les activités économiques de la ville. En revanche, toute une partie des produits qui circulent officiellement font également l'objet d'un commerce non-officiel. Les commerçants considèrent fréquemment que le montant des taxes légales est trop élevé et évitent aisément ce coût du dédouanement de leurs marchandises en contournant les postes frontières, ou en corrompant les agents qui y travaillent.

¹³³ Dans tous les cas, il semble plus simple de pénétrer au Niger depuis l'Algérie que l'inverse, comme le rappelle non sans mécontentement le directeur régional des transports terrestres d'Agadez : « *Quand un véhicule nigérien veut aller en Algérie, il a tout les problèmes du monde... l'accès n'est pas facile. Au contraire eux quand ils viennent ils ont le champ libre. Quand on va en Algérie on a vraiment des tracasseries administratives et policières intenses.* » (Agadez, le 29 novembre 2004).

« Les camions qui font le commerce avec l'Algérie, qui passent la frontière par le désert, y'en a beaucoup... normalement ils doivent venir dédouaner ici ou à Agadez... mais y'a plus de 50% de fraude, on peut constater ça... tous ceux qui transportent des niamas-niamas, des pâtes alimentaires... » (Responsable de la société de transit NITRA, Arlit, avril 2003).

Du bétail nigérien est ainsi exporté frauduleusement vers l'Algérie. Les camelins et les ovins peuvent être emmenés en caravane, guidés par des bergers Touaregs de la région, ou chargés dans des véhicules. En retour les produits alimentaires « subventionnés » par le régime algérien ainsi que certains produits manufacturés sont amenés illégalement au Niger en grande quantité (depuis la levée de la politique de subvention officielle à la fin des années 1990, il s'agit d'un subventionnement indirect via des entreprises publiques). Les marchés des villes et villages du Nord du Niger sont en partie approvisionnés par ces produits issus de la contrebande avec l'Algérie. En raison de leur moindre coût à la vente, ces marchandises sont considérées par beaucoup (responsables locaux d'ONG et de partis politiques notamment) comme étant indispensable à la « survie » des habitants de la région d'Agadez, ou tout au moins au maintien de leurs conditions de vie.

Les carburants et les voitures d'occasion en provenance d'Europe sont également importés frauduleusement au Niger depuis l'Algérie, mais ne passent pas nécessairement par Agadez avant d'y être revendus. Pour ces produits spécifiquement, Ingal peut être considéré comme une place marchande aussi importante qu'Agadez, voire davantage pour les carburants. Les bidons de 20 litres d'essence sont en effet achetés à Ingal 7 000 FCFA aux fraudeurs, et peuvent être revendus sur place 8 000 FCFA ou à Agadez 9 750 FCFA. *« Mais tout ça ça vient de l'Algérie par la fraude, c'est le marché noir alors les prix ne sont pas fixes, parfois c'est plus cher, parfois ça diminue »* explique un membre du syndicat des transporteurs, avant de rappeler qu'à Ingal, *« chaque matin il y a deux ou trois Toyota qui arrivent de l'Algérie »* avec du carburant et des produits alimentaires (Ingal, le 2 avril 2005).

2. Les échanges avec la Libye : grandes filières et petits trafics

À l'exception du bétail, les marchandises exportées ou re-exportées depuis le Niger vers la Libye passent toutes par Agadez où elles sont chargées sur des camions tout-terrain

spécialement équipés pour les traversées sahariennes¹³⁴. De là, ces marchandises sont amenées par des transporteurs nigériens jusqu'à Dirkou ou parfois Madama où elles sont déchargées et rechargées sur des camions libyens, ceux-ci ayant plus de facilités à circuler en Libye que les véhicules étrangers. Au moment de cette transmission des chargements, s'il n'y a pas de marchandises provenant de Libye à emporter, les camionneurs nigériens peuvent se rendre à Bilma pour y charger des productions locales (sel ou dattes selon la saison), et ainsi ne pas revenir à vide vers Agadez. Cependant, il arrive que des transporteurs libyens se rendent jusqu'à la ville d'Agadez avec leurs propres véhicules afin de vendre directement leurs marchandises ou de les apporter à un de leurs correspondants. Ils repartent alors vers leur pays avec une cargaison de produits dont une partie pourra être déchargée dans les oasis traversées sur la route du retour¹³⁵. De même, dans certains cas les transporteurs nigériens sont autorisés à pénétrer en Libye avec leurs véhicules, notamment lorsqu'il s'agit d'exportation de bétail.

Jusqu'au début des années 2000 les transporteurs marchands pouvaient transporter des migrants en situation irrégulière et pénétrer avec eux en Libye sans que cela ne leur pose de problème. Les agents libyens les laissaient passer, taxant uniquement les migrants. Le transport mixte sur cet axe était alors très pratiqué et permettait aux transporteurs d'augmenter substantiellement leurs revenus. Mais le durcissement de la politique migratoire libyenne a entraîné la fin de cette pratique basée sur la complémentarité entre le transport marchand et le transport de personnes sur cet axe. Depuis quelques années, il n'est plus permis aux migrants de pénétrer irrégulièrement en Libye par le poste frontière que de manière exceptionnelle. Aussi, pour ne pas prendre le risque d'être taxés voire emprisonnés, la plupart des transporteurs marchands ne pratiquent plus de transport mixte dans le sens sud-nord qu'entre Agadez et le Kawar ou la frontière. Seules les exportations de bétail peuvent encore donner lieu à des pratiques de transport mixte du Niger jusqu'au Fezzan libyen (cf. encadré n°10).

¹³⁴ Si sur l'axe algérien les semi-remorques peuvent circuler, en revanche seuls les camions-bennes tout-terrain empruntent la piste de la Libye. Il s'agit de camions Mercedes ou Renault, appelés « 10 roues » de manière générale, et « 24-26 » ou « 24-32 » si l'on souhaite en spécifier la puissance. Ces camions possèdent tous trois ponts et peuvent transporter 20 à 35 tonnes. Les camions « 24-26 » sont assez lents, 10 à 15 km/h en moyenne dans le Sahara, mais en cas de problème leurs chauffeurs se dépannent entre eux aisément car les pièces mécaniques de ces véhicules sont disponibles au Niger. Par contre, les pièces des camions « 26-32 », qui sont plus rapides (20-25 km/h), ne sont disponibles qu'en Libye ce qui fait que les chauffeurs de ces véhicules évitent de se séparer de leurs pièces de rechange même lorsqu'ils croisent des collègues en pannes. Les arrêts des « 26-32 » dus aux pannes durent ainsi fréquemment plus d'une semaine.

¹³⁵ Comme nous l'avons signalé précédemment, cette pratique est illégale (Lettre Circulaire n°50 PAZ, envoyée par la Préfecture d'Agadez aux différents acteurs des transports, Agadez, le 26 mars 2003).

Dans le sens inverse, de Libye vers le Niger, le transport mixte est très fréquent car autorisé par les autorités libyennes. De nombreux transporteurs pratiquent une forme particulière de transport mixte puisque la totalité des marchandises qu'ils convoient appartiennent aux migrants qu'ils font voyager.

Il est donc possible de diviser les transports marchands entre le Niger et la Libye en deux catégories, selon que le parcours entre Agadez et les villes du Fezzan libyen est effectué avec ou sans rupture de charge. Cet axe est ainsi essentiellement animé par des flux marchands internationaux (exportation de bétail, réexportation de tabac, importation de produits alimentaires) qui, en raison des législations en vigueur, donnent lieu à des flux régionaux de contrepartie (sel et dattes notamment).

L'exportation de bétail à partir des zones pastorales du Niger constitue systématiquement plus de 90 % des exportations officielles à destination de la Libye, le reste portant principalement sur des alcools. De la même manière que pour l'Algérie, les flux de réexportation sont également nettement plus importants que ceux d'exportation directe (figure 5). Ainsi, en 2004, pour environ 220 millions de FCFA¹³⁶ d'exportation (dont 211 millions de bétail), le Niger a réexporté près de 24 milliards de FCFA¹³⁷ de marchandises (dont 23,5 milliards de tabac). La forte hausse des flux de réexportation à partir de 1999 provient de la réorientation d'une partie des flux de réexportation de tabac qui passaient en Algérie vers l'axe libyen, qui devient en quelques années l'axe très largement prédominant, et surtout de l'augmentation générale du volume de tabac passant officiellement par le Niger à destination de l'Afrique du Nord (figure 6).

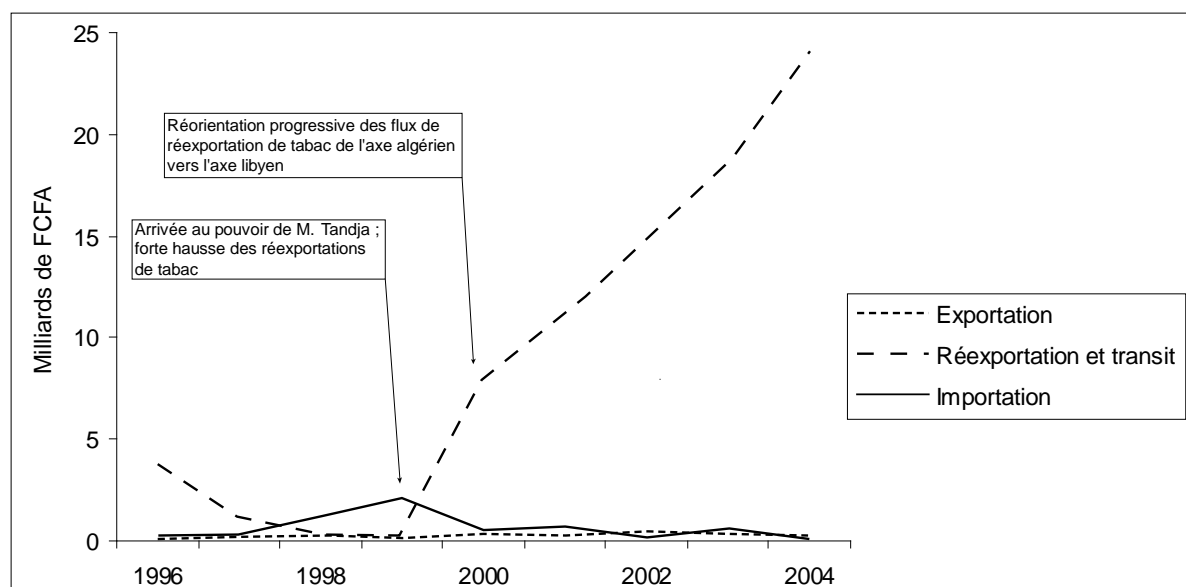
Quant aux importations officielles, elles portent essentiellement sur des produits alimentaires (huile, farine, riz, pâtes, concentrés de tomates, etc.) et des hydrocarbures (gasoil et pétrole lampant). Ces produits sont en grande partie subventionnés en Libye et interdits à l'exportation. Pourtant, par l'intermédiaire des *souq libya* (marchés d'État) chargés de la redistribution de ces marchandises sur l'ensemble du territoire libyen, des filières d'exportation illégales en direction des États voisins se sont mises en place (Pliez, 2000a). Ces exportations frauduleuses de Libye, qui deviennent au Niger des importations légales, portent en moyenne sur quelques centaines de millions de francs CFA chaque année, avec des

¹³⁶ Soit environ 335 000 euros.

¹³⁷ Soit environ 36 532 000 euros.

variations notables (leur montant atteignit plus de 2 milliards de FCFA en 1999 en raison d'une importante importation de gasoil, mais n'était plus que de 80 millions en 2004). En arrivant au Niger, avant d'être revendues à Dirkou ou à Agadez à des grands commerçants nigériens, ces marchandises sont soumises à une importante taxe sur leur valeur de base¹³⁸. Lors du transport de ces marchandises entre Sebha et Agadez, un camion libyen peut payer jusqu'à un million de francs CFA de taxes dont la majorité n'est pas officielle et se paie au Niger, au profit de membres de l'armée, de la gendarmerie, de la police ou des douanes selon les cas.

Figure 5. Valeur des échanges marchands du Niger avec la Libye par voie terrestre (1996-2004).



Sources : relevés statistiques annuels des importations, exportations, réexportations et transit, de 1996 à 2004, Direction Générale des Douanes, Niamey, 2005.

¹³⁸ En 2003 cette taxation était de 30% pour la farine de blé, 34% pour les dattes, 40,1% pour la semoule, 47,7% pour l'huile de cuisine et pour le lait en poudre, 52,5% pour les produits de luxe (concentré de tomates, vidéo, vélo, etc.).

Encadré n°10. L'exportation du bétail nigérien vers la Libye

Les exportations officielles de bétail nigérien en direction de la Libye varient sensiblement d'une année sur l'autre, avec près de 3 000 camélidés par an en moyenne entre 1998 et 2002¹³⁹. La valeur de ces exportations contrôlées de bétail en 2002 fut de 360 millions de francs CFA¹⁴⁰ (pour 4 000 camélidés et 1 000 ovins et caprins), ce qui représentait plus de 98 % de la valeur totale des exportations de marchandises nigériennes vers la Libye (à l'échelle de l'ensemble du Niger, l'élevage constitue la deuxième filière d'exportation, après l'uranium).

Ces animaux, élevés dans la zone pastorale du Niger, appartiennent généralement à des Arabes nigériens. Ils sont emmenés en Libye soit sous forme de caravanes, soit en véhicules. Lorsqu'il s'agit d'une caravane, celle-ci est constituée de plusieurs centaines de bêtes qui traversent le Sahara en marchant, accompagnées d'un ou deux camions transportant le fourrage qui leur est nécessaire pendant la durée du trajet (photo 7). Ces camions, conduits par des guides sahariens accompagnés de bergers touaregs ou toubous, appartiennent au même propriétaire que le bétail. Cette marche jusqu'aux centres urbains du Sud libyen où ils seront vendus peut durer jusqu'à un mois. En revanche, lorsque le bétail est chargé dans des remorques de camions tout terrain, auxquelles un « étage » en bois et en paille est ajouté à mi-hauteur de la remorque afin de convoier plus d'animaux par voyage, le trajet saharien Agadez-Sebha peut être effectué en une semaine. Les camions effectuant ce type de transport partent généralement en petits convois d'une dizaine de véhicules. Ils sont conduits par des chauffeurs, accompagnés d'un ou deux guides et de personnes chargées de s'occuper des bêtes.

Des migrants nigériens participent parfois à ces convois car « *quand tu es avec le bétail, avec les chameaux, les moutons, tu n'as pas de problème avec la police en Libye, parce qu'ils ont besoin des bergers* » (B., Nigérien, Agadez, le 17 novembre 2004). En accord avec les chauffeurs ou les guides, ils profitent de ces nombreux voyages pour se rendre en Libye à moindre coût (certains sont payés pour cela) et sans risque. Au passage de la frontière, ils se font passer pour des bergers qui accompagnent les bêtes. Les Libyens, qui encouragent les importations de bétail nigérien, ne sont alors pas trop regardants sur la régularité de leurs papiers.

D'après la législation nigérienne, chaque animal en partance pour la Libye doit subir un contrôle sanitaire du Service Départemental des Ressources Animales de Bilma (poste de sortie) afin d'obtenir un certificat d'autorisation d'exportation, exigé à la frontière par les douanes nigériennes et libyennes (ce contrôle coûte 500 FCFA par animal). Mais les propriétaires des troupeaux exportés effectuent fréquemment ces formalités d'exportation au niveau des postes des Services des Ressources Animales d'où ils sont originaires, et où leurs relations sociales leur facilitent l'obtention desdits papiers. Le poste de douane de Dirkou ne

¹³⁹ Service Départemental des Ressources Animales de Bilma, Arrondissement de Bilma, *Rapports annuels d'activité, 1998-2002*, dactylographiés et manuscrits.

¹⁴⁰ Direction Générale des Douanes, Niamey, 2003.

peut alors réclamer une seconde fois la taxe, et se contente d'apposer un tampon « vu au passage » sur le certificat d'autorisation d'exportation. D'autres partent en direction de la Libye sans même effectuer ce contrôle, mais le risque qu'ils prennent reste limité comme l'explique l'agent du Service des Ressources Animales de Bilma : « *Parfois on prend un véhicule [généralement de l'armée] et on fait 70 kilomètres pour voir s'il n'y a pas de caravanes qui fraudulent. [...] Nous ce qui nous intéresse c'est notre taxe, donc si on trouve des fraudeurs, on fait un contrôle sanitaire des animaux et on fait payer la taxe [500 FCFA par animal], c'est tout, et on les laisse repartir.* » (Bilma, le 9 mai 2003). Sans disposer de véhicule et avec un budget annuel de fonctionnement de 50 000 FCFA (en 2002), cet agent ne peut contrôler l'ensemble du transport de bétail qui se fait en direction de la Libye à travers les 278 000 km² de l'arrondissement de Bilma. Les propriétaires de bétail le savent, tout comme ils savent qu'en cas de contrôle, ils n'auront qu'à payer la taxe normale, plus, s'il y a des militaires dans la patrouille, une amende qui sera négociée à l'amiable. Mais dans pareil cas d'infraction la procédure légale de saisie des troupeaux et de revente pour le compte de l'État n'est jamais utilisée. Ainsi, il devient tentant d'éviter ce contrôle sanitaire dont le montant s'élève rapidement lorsqu'il s'agit de grands troupeaux. Et, par effet, cette première fraude en appelle une autre : sans certificat d'autorisation d'exportation, mieux vaut éviter les postes de douanes où ces papiers sont demandés, et où les montants prélevés pour une irrégularité de ce type peuvent être très importants. Notons tout de même que pour un troupeau ayant effectué le contrôle sanitaire, l'exportateur doit payer 20 000 FCFA de taxe de douane par animal (valeur au 1^{er} janvier 2003), c'est-à-dire 8% de la valeur estimée par les douanes d'un camelin au Niger (250 000 FCFA). Ainsi, malgré les forts bénéfices que dégage ce commerce de camélidés (les Nigériens vendent leurs dromadaires jusqu'à l'équivalent de 500 000 FCFA en Libye), certains exportent clandestinement leur bétail afin de ne pas payer de taxes. Ces réseaux d'exportation de bétail fonctionnent si bien que des dromadaires du Soudan et du Tchad à destination de la Libye transitent de temps à autre par le Niger.

Photo 7. Camions transportant de la paille pour alimenter une caravane de plusieurs centaines de dromadaires (puits d'Achegour).



© J. Brachet, 2003.

À l'instar de ce qui se passe sur l'axe algérien, les échanges officiels entre le Niger et la Libye ne représentent qu'une partie des circulations marchandes réelles. Les contraintes que représentent les législations sur les autorisations d'importation ou d'exportation, et les montants des taxes officielles de dédouanement des marchandises, sont en effet fréquemment contournées par de nombreux commerçants. Ceux-ci circulent entre ces deux pays soit clandestinement, soit par la voie légale mais en corrompant les agents des États, ce qui fait que les marchandises qu'ils transportent n'apparaissent pas dans les statistiques officielles.

Outre l'absence de sources officielles, l'étude de ces échanges marchands « informels » se heurte à de nombreuses difficultés. L'observation directe des pratiques de petits groupes de commerçants ou d'individus seuls est particulièrement ardue dans ces zones, mais apparaît nécessaire afin de comprendre comment ces échanges s'organisent, car les commerçants eux-mêmes n'acceptent de parler des activités informelles auxquelles ils se livrent que de manière très générale et partielle (bien que cela varie selon le « degré » d'illégalité de leurs pratiques)¹⁴¹. De plus, une partie de ces échanges « informels » s'opère dans une sorte de « commerce à la valise » réalisé par les migrants qui rapportent de Libye de nombreux bagages destinés à la vente. L'ensemble de ces échanges non-officiels, bien que difficilement quantifiables, participent indéniablement de l'activité commerciale d'Agadez qui en est la ville d'origine et de destination privilégiée.

Du Niger vers la Libye, les exportations non-officielles les plus significatives portent sur le bétail, tel qu'évoqué ci-dessus, et sur différentes drogues. Agadez semble être devenue depuis quelques années une ville de transit importante pour les drogues produites au sud du Sahara (surtout au Nigeria) et destinées aux marchés nord-africain et européen¹⁴². D'autres trafics de plus grande ampleur passent également par la « plaque tournante » agadézienne, notamment de la cocaïne en provenance d'Amérique Latine et de l'héroïne fabriquée en Asie (Labrousse, 2003). « *Compte tenu de l'importance et de la recrudescence du trafic des drogues* », les directeurs généraux des douanes libyennes et nigériennes, qui se sont rencontrés en avril 2003 à Tripoli afin d'organiser la coopération entre les deux administrations, « *ont souligné la nécessité de conjuguer les efforts pour lutter contre le trafic des stupéfiants et autres substances psychotropes* » entre les deux pays (Revue des douanes

¹⁴¹ Concernant les problèmes liés à l'identification et à l'étude du commerce international non-officiel en Afrique, voir notamment (Ellis, Mac Gaffey, 1997).

¹⁴² Une partie du haschich qui transite par Agadez avant d'être acheminé en Libye provient également du Maroc.

nigériennes, juillet 2003). Ce trafic est pour partie lié aux migrations transsahariennes : certains migrants emportent avec eux une petite quantité de drogue qu'ils revendent au fur et à mesure de leur voyage lorsqu'ils ont besoin d'argent. D'autres sont employés par des réseaux de trafiquants à partir d'Agadez où ils se font payer pour transporter de la drogue jusqu'à différentes villes du Maghreb où les attendent des correspondants des trafiquants.

« Les anglophones ils ne veulent pas faire comme les Nigériens, quand ils vont en Libye, ils ne veulent pas travailler pendant des années et être payé un peu chaque mois. Non, eux ce qu'ils veulent c'est gagner beaucoup en quelques mois. Et pour ça il faut faire du trafic, c'est pour ça qu'ils emmènent souvent de la drogue et qu'ils font plein de choses illégales » (Chauffeur de camion, Dirkou, le 22 décembre 2004).

« Y'a un grand mouvement de la drogue qui passe du Niger vers la Libye, ça ne vient pas du Niger mais ça passe par ici à Agadez. La plupart ça vient du Nigeria... ces gens quand ils viennent, ils ont une complicité avec les apprentis chauffeurs, parce que les apprentis chauffeurs, ils connaissent mieux le camion que les chauffeurs, donc c'est eux qui dissimulent la drogue dans le camion. C'est le haschich... même la cocaïne elle passe par là... J'ai vu trop de nos frères en Libye qui se font des injections avec la cocaïne » (S., Agadez, le 17 novembre 2004).

Dans l'autre sens, de Libye vers le Niger, les flux marchands « informels » sont plus variés. Les produits alimentaires subventionnés occupent une place prépondérante et alimentent en grande partie les marchés du Nord-Est du Niger¹⁴³. Sur l'ensemble du territoire nigérien, *« la fraude sur certains produits sensibles (produits pétroliers, cigarettes, pagnes imprimés, etc.) s'est considérablement développée »* déclarait le directeur général des Douanes du Niger en juin 2002 (Revue des douanes nigériennes, juin 2002 : 12), et le Nord du pays n'est bien sûr pas en reste. Les carburants constituent en effet un flux d'importation non-officiel en provenance de Libye assez important (en plus de ceux qui sont importés officiellement). L'essence et le gasoil libyens sont vendus tout au long de l'itinéraire qui va de la frontière libyenne à Agadez, à des prix croissants au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la Libye. En Libye, les carburants sont subventionnés et leur exportation est interdite. Un fût de 200 litres de gasoil vaut l'équivalent de 6 000 FCFA dans le Sud libyen, et peut être revendu

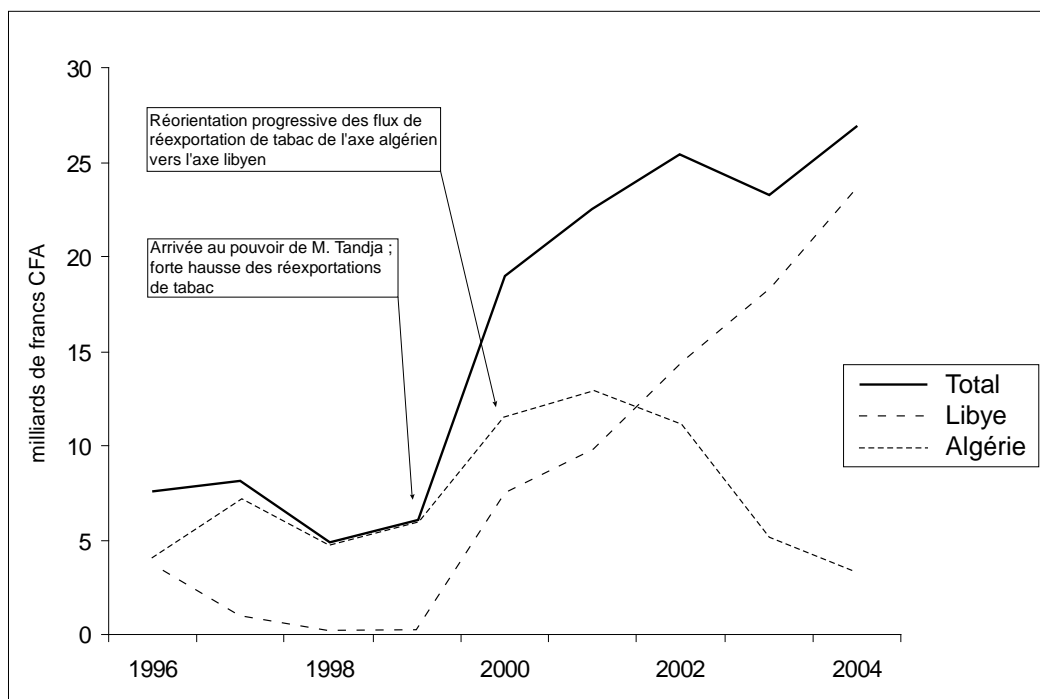
¹⁴³ Dans certains cas les douaniers et les militaires libyens participent directement à cette fraude en vendant à des commerçants des stocks d'aliments provenant de leurs magasins de réserve.

25 000 à 30 000 FCFA à Madama, 45 000 à 65 000 FCFA à Dirkou, et son prix peut atteindre 70 000 à 90 000 FCFA à Agadez. Ces prix sont extrêmement variables dans les régions du Kawar et du Djado qui sont les principales régions de vente des carburants libyens au Niger, car celles-ci ne sont pas approvisionnées par la SONIDEP (Société Nigérienne Des Produits pétroliers). Les pénuries qui s'accompagnent de fortes hausses des prix sont donc fréquentes.

III. Un commerce à part : le « trafic » de cigarettes

La réexportation de tabac vers l'Afrique du Nord occupe une place singulière au sein des échanges marchands transsahariens officiels au Niger, en représentant selon les années entre 76 et 88 % de la valeur de la totalité de ces échanges (importation, exportation, transit et réexportation réunis, entre 2000 et 2004). En forte augmentation ces dernières années, jusqu'à atteindre près de 27 milliards de FCFA de tabac officiellement réexportés vers l'Algérie et la Libye en 2004, ce commerce existe depuis plusieurs décennies.

Figure 6. Valeur des réexportations de tabac vers l'Algérie et la Libye (1996-2004)



Sources : relevés statistiques annuels des importations, exportations, réexportations et transit, de 1996 à 2004, Direction Générale des Douanes, Niamey, 2005.

1. Aux origines d'un trafic lucratif : la prohibition dans les États riverains

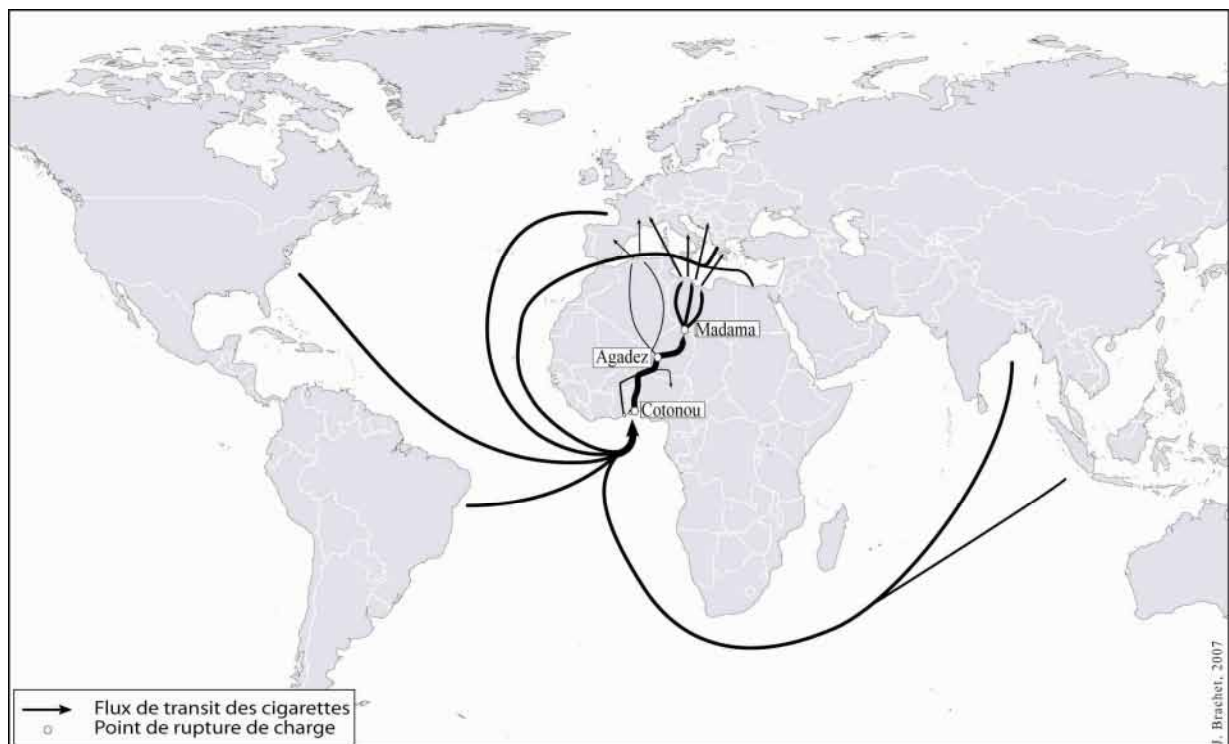
Dès les années 1970 se développe au Niger un trafic de réexportation de tabac à destination du Nigeria. L'État fédéral du Nigeria prohibait alors l'importation de cigarettes étrangères, afin de protéger son industrie nationale de tabac. Un commerce de contrebande s'est alors mis en place. Des réseaux d'importation illégale se sont développés, faisant venir des cigarettes par conteneurs depuis l'Europe et surtout depuis le continent américain. La marchandise arrivait soit directement dans les ports du littoral nigérian, soit à Cotonou d'où elle était emmenée en partie clandestinement à Lagos puis disséminée à l'intérieur du pays, et en partie au Niger. Plutôt que de traverser le territoire du Nigeria pour alimenter les marchés des États du Nord du pays (Sokoto, Katsina, Kano, Borno...) et de risquer de se faire arrêter à chaque contrôle, les trafiquants préféraient en effet contourner une partie du pays et y pénétrer par sa frontière septentrionale, au plus près de leurs points de vente. Les cigarettes qui arrivaient au port de Cotonou (ou éventuellement de Lomé) étaient en grande partie officiellement importées au Niger par une société qui avait alors le monopole des importations de tabac, la Copro-Niger (Grégoire, 1986). Les stocks étaient ensuite revendus à différents grossistes nigériens en toute légalité, puis ils étaient transférés frauduleusement au Nigeria par différents points de passage de la longue et poreuse frontière qui sépare les deux États (et qui divise le pays haoussa en deux).

Au cours des années 1980, ce trafic de cigarettes s'est prolongé vers l'Algérie et la Libye pour des raisons similaires : les importations de tabac y sont soit interdites soit très fortement taxées. Dans un premier temps, des commerçants algériens se fournissaient auprès de grossistes nigériens et ramenaient la marchandise dans leur pays en camions, tandis que « *des Libyens profitaient de la liaison aérienne Niamey-Sebha pour s'approvisionner dans la capitale nigérienne en alcool et en carton de cigarettes* » (Grégoire, 1998a : 100). Le trafic pris petit à petit de l'ampleur en Algérie, puis davantage encore en Libye suite à l'embargo aérien décrété par l'ONU à l'encontre de ce pays en 1992, et à l'interdiction faite aux entreprises américaines de commercer avec le régime du colonel Kadhafi. Les transitaires nigériens acheminaient la marchandise des ports du Golfe de Guinée jusqu'au Nord du Niger, et parfois même jusqu'en Algérie, où ils remettaient les cargaisons à leurs propriétaires arabes. Une société de droit nigérien à capitaux libanais, la Sobimex, contrôla une partie du trafic « *car la maison Marlboro lui accorda un monopole de distribution dans toute la sous-*

région » (Grégoire, 1998b : 260). À cette époque où la rébellion touarègue agitait une bonne partie du pays, Agadez était déjà une véritable plaque tournante du trafic de cigarettes, concentrant les flux en provenance des ports et les redistribuant sur les axes algériens et libyens. La valeur de ce trafic attirait les convoitises des rebelles qui réussirent à détourner des camions et à les revendre pour financer leur mouvement. Un avion de l'armée nigérienne (un « C130 ») fut même utilisé pour acheminer les cigarettes d'Agadez à Dirkou au moment où les risques d'attaques dans le Ténéré étaient des plus importants, témoignant de l'implication du régime nigérien dans ce trafic. Qu'en est-il aujourd'hui de ce trafic très lucratif qui, rappelons-le, est licite au Niger où il ne consiste qu'en une réexportation de marchandises¹⁴⁴, et quels sont les acteurs qui y prennent part ?

2. D'une côte à l'autre. L'organisation d'un trafic intercontinental

Carte 10. Agadez, plaque tournante d'un trafic mondial de cigarettes



¹⁴⁴ Couramment désigné comme « transit », le trafic de cigarette est juridiquement considéré comme « réexportation » car les stocks de tabac restent presque systématiquement sur le territoire nigérien plus d'une semaine (délai en dessous duquel il s'agit de transit marchand). Nous emploierons ici indifféremment les deux termes.

a. De la côte du Golfe de Guinée à Agadez : routes goudronnées et semi-remorques

Actuellement, les trois principaux ports d'arrivée des conteneurs de cigarettes qui transitent par le Niger sont Cotonou, Lomé et Tema (carte 10). Les agences de transit nigériennes y réceptionnent directement leurs marchandises qu'elles acheminent ensuite jusqu'à Agadez en semi-remorques, parfois via Niamey où la plupart ont leur siège (la Nitra ou Rimbo par exemple). La majorité des véhicules qui transportent les cargaisons de tabac pénètrent au Niger par le bureau de douane de Gaya, à la frontière du Bénin (depuis Cotonou, principal port d'approvisionnement, et Lomé), tandis que ceux qui arrivent de Tema au Ghana, nettement moins nombreux, passent par le bureau de Torodi, à la frontière du Burkina Faso. Les chargements sont enregistrés « sous Carnet de Transit Routier », c'est-à-dire qu'ils ne sont pas dédouanés mais simplement autorisés à transiter par le pays. Les transitaires ne paient donc à ce moment qu'une « petite » taxe, en sachant qu'ils dépasseront le délai du transit sur le territoire nigérien et qu'ils seront amenés ultérieurement à payer une Taxe Spéciale de Réexportation¹⁴⁵. Leur objectif est de payer le moins possible à chaque contrôle puisque de toute manière, ils savent qu'à chaque contrôle ils seront de nouveau amenés à payer pour des taxes officielles ou non¹⁴⁶. Des représentants de chaque agence de transit accompagnent systématiquement les convois de véhicules. Spécialisés dans un tronçon du parcours (par exemple Cotonou-Niamey, Niamey-Agadez, ou Agadez-Madama), ils sont chargés de négocier le passage des cargaisons avec les autorités, mais également de surveiller les chargements et déchargements au niveau des différents points de rupture de charge.

b. Agadez, véritable plaque tournante

Les cargaisons de tabac destinées à l'Algérie sont emmenées à Agadez, Arlit ou Ingal où les transitaires paient de nouvelles taxes, aux douanes dans les deux premiers cas, à la gendarmerie dans le dernier. Ils effectuent ensuite assez rapidement les passations avec les trafiquants algériens qui chargent alors les cartons de cigarettes sur des *pick-up* et se rendent en Algérie clandestinement. Grâce aux téléphones satellites et aux GPS dont ils disposent, transitaires nigériens et trafiquants algériens se donnent semble-t-il de plus en plus

¹⁴⁵ La Taxe Spéciale de Réexportation (TSR) est de 15 % pour les produits du tabac à destination des pays hors de la zone franc et hors de la CEDEAO.

¹⁴⁶ Une partie de ces cigarettes, qui sont toutes supposées ne faire que transiter par le Niger, y sont en fait revendues pour la consommation locale.

fréquemment rendez-vous dans des lieux isolés proches de la zone frontalière. Ils effectuent alors leurs transactions en plein désert, en toute discrétion¹⁴⁷.

Mais le gros du trafic concerne l'axe libyen. Les cargaisons de cigarettes à destination de la Libye sont débarquées à Agadez dans des entrepôts sous douane, et plus rarement dans des entrepôts privés extrêmement bien gardés. Les cartons de cigarettes y sont stockés jusqu'à ce que l'ensemble des marchandises des différentes agences de transit puisse constituer un convoi d'une quarantaine à une centaine de camions tout-terrain. À ce moment là, un jour de départ est fixé, les camions sont alors chargés au niveau des entrepôts puis sortent un à un de la ville, généralement le soir ou la nuit, pour aller stationner à quelques kilomètres de la ville près d'un oued. Une fois tous réunis, c'est de là qu'ils partiront « discrètement » en convoi¹⁴⁸. Cette organisation des trajets a des raisons sécuritaires et économiques. Le convoi permet en effet aux chauffeurs des camions qui transportent les chargements de tabac d'être escortés par deux véhicules de la douane nigérienne entre Agadez et le poste militaire de Madama (à la frontière libyenne), et aux représentants des transitaires qui les accompagnent de diminuer le montant des taxes qu'ils ont à payer en les négociant collectivement¹⁴⁹. Les camions tout-terrain qui acheminent la marchandise à travers le Ténéré n'appartiennent pas toujours aux agences de transit. Ils peuvent être loués à des transporteurs indépendants, avec leurs chauffeurs, de jeunes arabes ou touaregs, juste pour effectuer l'aller-retour en convoi jusqu'à la frontière. Selon le Directeur Général de la Direction Régionale des Transports d'Agadez, « *il y a toutes les semaines un convois de 30 à 40 véhicules qui vont de la douane d'Agadez à Madama à la frontière libyenne en transportant des cigarettes, uniquement des cigarettes* » (Agadez, le 25 avril 2003). D'après nos observations, le rythme des convois semble moins soutenu, de l'ordre d'un convoi toutes les 3 ou 4 semaines. En revanche le nombre de véhicules par convoi est apparu plus élevé (de 70 à 116 camions pour ceux que nous avons pu dénombrer). Chaque camion transporte en moyenne 900 à 1 000 cartons de cartouches de

¹⁴⁷ Selon un journal algérien, les trafiquants de cigarettes auraient « *conclu un pacte de non-agression avec le GSPC [qui] sécurise ainsi le passage pour les contrebandiers [et] leur indique même les chemins qu'ils doivent emprunter moyennant des quotes-parts et du carburant* » (Le Quotidien d'Oran, 3.04.2005).

¹⁴⁸ D'après un douanier nigérien, la majeure partie des réexportations de tabac en direction de la Libye passe par le convoi, mais une partie est également envoyée clandestinement, et une autre est prise en charge, selon lui, directement par les militaires : « *pour les cigarettes qui vont en Libye, il y en a une part qui est en fraude fraude, mais il y en a aussi une part qui va en fraude par la voie légale, et d'autres sont mêmes emmenées par les camions militaires jusqu'à Madama, où des camions militaires libyens viennent les chercher* » (Douanier, Niamey, le 30 décembre 2003).

¹⁴⁹ Jusqu'au début des années 2000, l'escorte était organisée par les militaires. Mais les douanes, considérant qu'il était de leur devoir et de leur intérêt d'y participer, ont réussi à s'accaparer la tâche.

cigarettes. Sachant que selon les marques des cigarettes et selon le nombre de cartouches par carton, un carton vaut au Niger entre 125 000 et 250 000 FCFA, la valeur du chargement d'un seul camion peut atteindre 250 millions de francs CFA (380 000 euros). Celle d'un convoi se chiffre en dizaines de milliards (par comparaison, le budget annuel de l'État nigérien n'atteignait pas 500 milliards de FCFA en 2007¹⁵⁰).

Photo 8. Camions chargés de cartons de cigarettes (Dirkou)



© J. Brachet, 2003.

c. Dirkou, la ville étape

Lorsque le convoi arrive à Dirkou, au Kawar, il s'arrête un à trois jours pendant lesquels les représentants des transitaires vont négocier le montant des différentes taxes qu'ils vont payer à la douane, à l'armée et à la préfecture du département de Bilma. Le service des douanes de Dirkou, après de longues négociations auprès de la Direction Générale des Douanes, a obtenu officiellement le droit de taxer la moitié du volume de tabac réexporté en direction de la Libye. Jusqu'en 2004, les agents des bureaux de douanes d'entrée au Niger (Gaya et Torodi) et d'Agadez s'en chargeaient. Mais puisque chaque taxation officielle donne lieu à des transactions corruptives importantes, les douaniers de Dirkou se sentaient lésés, d'où leur revendication qui a trouvé écho favorable auprès de la direction des douanes. La

¹⁵⁰ Loi de finances n°2006-32 pour l'année budgétaire 2007, votée par l'Assemblée Nationale le 21 novembre 2006.

nature des chargements (marque des cigarettes, quantité exacte, etc.) n'étant pas contrôlée par les douaniers, la taxe que paie le représentant de chaque transitaire participant au convoi, pour l'ensemble des camions qu'il supervise, est systématiquement négociée et ne dépasse généralement pas quelques dizaines de milliers de FCFA par véhicule. L'armée, qui assurait il y a quelques années encore l'escorte du convoi, prend également sa part (125 000 FCFA par camion), tandis que la Préfecture de Bilma a « officiellement » instauré une « taxe sur les cigarettes » qui représente annuellement plusieurs dizaines de millions de FCFA, à raison de 50 000 FCFA par véhicule.

Le passage du convoi à Dirkou est également l'occasion pour les chauffeurs des camions de prendre quelques passagers, ce qu'ils ne font que rarement à partir d'Agadez où leur activité se veut assez discrète. Bien que le convoi n'aille pas jusqu'en Libye mais seulement jusqu'au poste frontière de Madama, il représente tout de même pour les migrants une opportunité de quitter Dirkou et de se rapprocher de leur objectif à moindre frais. Les migrants négocient leur transport directement auprès des chauffeurs (parfois au moment même du départ du convoi). Ceux-ci n'acceptent généralement de prendre qu'une dizaine de passagers chacun, ce qui fait qu'au total, un convoi peut facilement transporter plusieurs centaines de migrants.

Au cours des années 1990 et jusqu'au début des années 2000, les chauffeurs du convoi transportaient chacun davantage de migrants, et pouvaient donc en déposer plusieurs milliers d'un coup à Madama. Ces derniers étaient alors rapidement emmenés par des libyens jusqu'au Fezzan. Suite au durcissement effectif de la politique migratoire libyenne et au renforcement des contrôles à la frontière, les centaines ou milliers de migrants qui arrivaient ainsi à Madama s'y retrouvaient bloqués plus longtemps. Or Madama n'est qu'un camp militaire installé autour d'un puits dans le désert, sans village ni oasis. Les militaires étaient donc obligés de les prendre en charge en attendant de les voir progressivement partir, ce qui n'a pas manqué à plusieurs reprises d'entraîner des situations de pénurie d'eau et de nourriture. Pour éviter cela, le Commandant de la garnison militaire de Dirkou a interdit fin 2003 le transport de passagers par les véhicules du convoi à travers les zones militaires du Nord-Est du pays, c'est-à-dire entre Dirkou et Madama. Le respect de sa consigne n'a pas survécu à sa mutation dans le Sud du pays l'année suivante. Si le nombre de migrants transportés aujourd'hui par le « convoi de cigarettes » n'est plus aussi important que ce qu'il a pu être par le passé, plusieurs

centaines d'entre eux sont encore déposés chaque mois aux abords du camp militaire de Madama, et se retrouvent rapidement dans un grand dénuement.

d. Madama : les Libyens prennent le relais

Les trafiquants libyens sont prévenus avec une grande précision de la date d'arrivée du convoi aux abords de la frontière, les différents représentants des transitaires nigériens les appelant plusieurs fois au cours du trajet, jusqu'à les prévenir quelques heures avant leur arrivée à Madama. Les Libyens s'y rendent alors, de moins en moins souvent en camion, préférant les *pick-up* plus rapides et plus discrets, et y retrouvent leurs correspondants. La marchandise, remise en échange de très importantes sommes d'argent liquide, est immédiatement chargée sur les véhicules libyens qui partent aussitôt par petits groupes, par différents itinéraires, jusqu'aux villes du Fezzan. À l'inverse du Niger, le risque que prennent les transporteurs de cigarettes en Libye ne provient pas du banditisme mais des patrouilles des forces armées libyennes qui répriment durement ces importations illégales de tabac¹⁵¹.

« De Madama les camions rentrent directement soit à Gatrone [Al Katrun], soit à Murzuk, ou à Oubaghi, ou à Sebha... c'est les quatre grandes villes. À Murzuk et Gatrone, ce sont pour la plupart des Toubous qui ont ces camions là. À Oubaghi c'est les Touaregs. Maintenant Sebha, là tu trouves n'importe qui. Les Libyens qui ont les camions de transport de passagers, ceux qui emmènent le bétail, eux ils vont directement à Sebha. Pour ceux qui rentrent avec les cigarettes, ils passent pas par d'autres villes sur la route, normalement du Niger ils rentrent directement dans Sebha, sans passer par aucun poste, ils faufilent comme ça jusqu'à chez eux, dans Sebha... C'est des gens qui sont informés parce que ceux qui amènent les cigarettes c'est des barons, c'est des vrais patrons, ils ont l'argent et ils ont même le pouvoir... quand leurs camions vont entrer, avec les téléphones satellites ils savent. Les camions de cigarettes, après Madama, dès qu'ils franchissent la frontière ils vont plus s'arrêter, pour rien au monde, si c'est pas une panne grave ils vont pas s'arrêter jusqu'à rentrer dans la ville... À Sebha ils ne rentrent pas dans la ville directement, il y a les jardins aux alentours, des grandes fermes, et puis des sortent de silos, des grands magasins, c'est là bas qu'on dépose la cigarette. Et de ces

¹⁵¹ Notons qu'au Niger, les chauffeurs des véhicules du convoi sont tous Nigériens (Arabes et Touaregs), tandis qu'en Libye, si les véhicules appartiennent à des Arabes libyens, les chauffeurs qui prennent les risques d'effectuer les trajets sont fréquemment Tchadiens (Toubous), Soudanais (Arabes), voire également Nigériens (Touaregs et Toubous).

fermes là c'est des petits véhicules qui font rentrer la cigarette en ville. C'est comme ça que ça se passe. » (B., Agadez, le 18 novembre 2004).

Les cartouches de cigarettes sont ensuite en partie disséminées à travers le pays pour alimenter le marché national, et en partie acheminées jusqu'aux ports méditerranéens de Libye, d'où elles seront envoyées par bateau en Europe.

En revenant de Madama vers Agadez, les camions du convoi s'arrêtent depuis quelques années à Bilma pour y acheter du sel (et éventuellement des dattes), et à Dirkou pour y prendre des passagers, et rentabiliser ainsi leur trajet retour. Ils est également arrivé que les camions du convoi soient utilisés – sans défraiement – pour ramener des migrants qui avaient été expulsés par les autorités libyennes.

3. La cigarette, le politique et le mafieux

La réexportation de cigarettes, légale au Niger, est l'une des activités économiques privées les mieux « encadrées » par l'État nigérien. Et ce n'est sans doute pas seulement en raison des risques liés au banditisme encourus dans les régions sahariennes¹⁵² ou aux intérêts directs et officiels de l'État. Certes, le montant des droits de douanes provenant de la réexportation des produits du tabac vers l'Algérie et la Libye s'élevait en 2003 à 4,2 milliards de francs CFA, et à plus de 4,8 milliards l'année suivante, ce qui représente 90 % des recettes douanières tirées des échanges avec ces deux pays (soit environ 6 % de la totalité des recettes douanières du Niger).

Mais l'implication de l'État dans cette activité, à travers la mise à disposition de moyens (escorte) et « l'institutionnalisation » de passe-droits dont bénéficient les transitaires, s'explique également par l'existence d'intérêts privés particulièrement importants. D'une part, plusieurs dirigeants nigériens, dont des membres du gouvernement, sont manifestement intéressés par le bon déroulement du transit des cigarettes puisqu'ils investissent à titre privé

¹⁵² L'insécurité dans la zone est pourtant bien réelle, comme en témoigne l'attaque de quatre camions chargés de cigarettes en janvier 2007 entre Dirkou et Séguédine, repris aux bandits par les forces armées (Air-info, 1^{er}-31.01.2007).

dans cette activité particulièrement lucrative¹⁵³. D'autre part, les pratiques corruptives dans le domaine du commerce de tabac sont très répandues à différents niveaux de l'appareil d'État. Les transitaires corrompent de nombreux agents de l'État tout au long du parcours des cargaisons de cigarettes sur le territoire nigérien, afin de diminuer le montant des taxes légales qu'ils sont amenés à payer, et pour éviter que les marchandises qu'ils transportent ne soient réellement contrôlées. Parallèlement à cette « petite corruption » des fonctionnaires, assez courante dans le milieu du transport marchand, on retrouve une « grande corruption » qui touche directement les hautes sphères de l'État. Des directives émanant des administrations concernées (douane, armée) sont ainsi données aux agents de terrain afin que les chargements de cigarettes puissent circuler sans effectuer les formalités légales de contrôle, ou pour qu'ils soient encadrés par des hommes en arme dans les zones à risque. Par exemple, à leur entrée au Niger, les stocks de cigarettes devraient être contrôlés par un service spécialisé des douanes, comme tout chargement de véhicule de transport marchand. Mais cette formalité concernant la nature réelle des marchandises déclarées n'est jamais effectuée car de l'aveu d'un douanier, « "on" [leur] interdit d'ouvrir les cartons de cigarettes, [car] tout le monde sait qu'il y a de l'alcool et des drogues avec » (Niamey, 30 décembre 2003). Les rares personnes qui ont essayé de contrôler réellement cette activité de réexportation des cigarettes se sont vues durement sanctionner par leur hiérarchie, révélant les appuis hauts placés dont disposent les transitaires au sein du régime nigérien¹⁵⁴.

« Une année, en 2001, un douanier touareg de Dirkou a décidé de vraiment contrôler un camion du convoi. Il a fait ouvrir juste quelques cartons... quelques jours après il était emmené "sans bagage" jusqu'à Niamey. On l'a pris chez lui, on l'a mis dans un véhicule pour la capitale, sous escorte, sans sa famille ni ses affaires. Rien. Il a fait quelques mois à Niamey et puis on l'a affecté dans la brousse de Maradi. Juste parce qu'il avait essayé de faire son travail. On ne peut pas s'opposer aux gens du convoi, jamais » (E., douanier, Niamey, le 30 décembre 2003).

¹⁵³ « Aujourd'hui encore, sous cette 5^e République, certains barons du régime, sous couvert d'anonymat, se livrent à un trafic juteux de cigarettes » note un journaliste du pays, avant de rappeler que si cette activité est si opaque, c'est qu'elle bénéficie de « complicités [...] à plusieurs niveaux » (L'Enquêteur, 12.01.2004). Voir également « Hama Amadou : homme politique ou homme d'affaires ? » (La Roue de l'Histoire, 30.08.2006).

¹⁵⁴ Il est à ce titre intéressant de noter que la très forte augmentation du volume des réexportations officielles de tabac à destination de la Libye, qui passent de moins de 200 millions en 1999 à près de 7,5 milliards de francs CFA l'année suivante, correspond à la période d'arrivée au pouvoir de l'actuel président Mamadou Tandja (en novembre 1999) et de son premier ministre Hama Amadou, nommé quelques mois plus tard (janvier 2000). L'augmentation s'est ensuite poursuivie, notamment à partir de 2001 en raison de la réorientation des flux à destination de l'Algérie sur l'axe libyen.

Finalement, la réexportation des cigarettes à travers le Niger est une activité qui rapporte beaucoup à différentes catégories de personnes, dont on ne connaît pas les commanditaires, et dont l'ensemble des rouages demeure relativement opaque. Les transitaires nigériens refusent en effet de dire pour qui ils travaillent, à qui appartient cette marchandise qu'ils acheminent chaque mois de la côte au cœur du Sahara, et les pouvoirs publics nigériens disent ne pas savoir. « *Sur tous les papiers officiels c'est des noms de Nigériens qui sont notés* », reconnaît un douanier de Niamey qui suppose cependant qu'en réalité « *les propriétaires des cigarettes c'est des Libyens* » (E., douanier, Niamey, le 30 décembre 2003). Un autre douanier ayant participé à plusieurs reprises à l'encadrement du convoi jusqu'à Madama émet d'autres hypothèses : « *Ces cigarettes appartiennent à des princes arabes ou même aux entreprises qui les fabriquent. C'est les fabricants eux-mêmes qui organisent ce trafic pour vendre encore plus, ou je ne sais pas...* » (H., Douanier de l'escorte, Dirkou, 17 mai 2003). Le directeur des douanes et le chef d'état major interarmées de Dirkou disent eux-mêmes ne pas savoir.

En parallèle de ces zones d'ombre qui entourent les acteurs étrangers du trafic de cigarettes, des interrogations demeurent quant à la nature réelle des marchandises transportées sous couvert de la dénomination officielle de « cigarettes contenant du tabac ».

« Les convois de cigarettes, personne ne sait ce qui voyage là dedans... mais il n'y a pas que des cigarettes... y'a aussi la drogue, quelques cartons par camions, bien numérotés, et seul celui qui les réceptionne connaît les numéros des cartons avec la drogue, et il les retire discrètement. Personne ne dit rien, le convoi est même escorté par la douane, parce qu'il y a des implications à très haut niveau, jusqu'en Europe. Il paraît que ça finance le terrorisme international... » (M., homme politique, Agadez, le 29 novembre 2004).

Ce trafic alimente à n'en pas douter le marché noir européen (qui a fortement augmenté ces dix dernières années du fait de l'augmentation des taxes sur le tabac en Europe), et place Agadez au cœur d'un trafic d'ampleur mondiale si l'on en croit l'origine de certaines cigarettes qui y transitent¹⁵⁵. Ce trafic de cigarettes, en associant des intérêts économiques

¹⁵⁵ Nous avons en effet pu noter des références de quelques paquets de cigarettes particulièrement intéressantes, telles que les *Cooper* et les *Karelia*, fabriquées en Grèce et qui portent l'étiquette « *For export only* », les *Riya* dont les inscriptions sont en anglais et en arabe, ou encore des *Rothmans* fabriquées au Canada et en Pologne. Ce qui laisse supposer que le trajet entre la côte du Golfe de Guinée et la Libye ne constitue qu'une petite partie des très longs voyages que doivent effectuer ces cigarettes entre leur lieu de production et leur lieu de consommation.

d'État, des intérêts privés légaux, et des intérêts mafieux, constitue un exemple typique d'*antimonde*, difficilement accessible à la recherche scientifique. « *Les antimondes restent des objets délicats à étudier* » note Myriam Houssay-Holzschuch en introduction au numéro spécial de la revue *Géographie et cultures* qui leur est consacré. *Cela est en partie dû à des problèmes d'ordre méthodologique car ils résistent aux modes officiels d'établissement de la connaissance géographique. [Leur analyse soulève une] série de problèmes méthodologiques sur l'administration de la preuve, la critique des sources, l'effort de généralisation, critères traditionnels de scientificité. Le risque de se voir accuser d'être "journalistique" et non géographe et scientifique, est donc grand mais peu évitable.* » (Houssay-Holzschuch, 2006 : 6). Si l'information est difficile d'accès et d'élaboration, il importe pourtant de s'intéresser à ce trafic de cigarettes non seulement dans sa dimension de « support » des flux migratoire, mais également en tant qu'*antimonde* mettant en jeu des espaces et des acteurs selon des modalités particulières, et permettant d'éclairer de manière spécifique l'évolution des sociétés dont il est le « *double indispensable* », pour reprendre les mots de Roger Brunet (1992) ; en l'occurrence tout spécifiquement l'évolution de l'État au Niger (chapitre IX).

Conclusion

À la différence des frontières coloniales qui avaient durablement perturbé les échanges transsahariens, celles issues de la création des États-nations suite aux indépendances en sont rapidement devenues un moteur (Guitart, 1992). De grands commerçants, majoritairement arabes, ont su développer des réseaux de relations dans les administrations et dans différents corps de contrôles des pouvoirs publics, entretenir des réseaux de solidarités religieuses ou familiales de part et d'autres du Sahara, et élaborer des stratégies commerciales basées sur des pratiques corruptives ou d'autres formes de fraude qui leur permettent de ne pas payer de droits de douanes et de contourner les interdictions d'importation et d'exportation. Tout en évitant ainsi les principales contraintes engendrées par l'existence des frontières (taxes, contrôles, interdictions, inconvertibilité des monnaies), ou pour le moins en les restreignant, ils ont su mettre à profit les multiples opportunités économiques qu'elles génèrent. Les différences de disponibilité et de prix des produits entre les deux rives du Sahara, notamment liées aux politiques de subvention de la Libye et, de manière indirecte, de l'Algérie,

permettent aujourd'hui l'exercice d'un négoce transsaharien dynamique et lucratif, et de plus en plus « informel », inséré dans des réseaux de commerce internationalisés voire mondialisés.

Plusieurs échelles de réalisation des échanges commerciaux sont en effet imbriquées les unes dans les autres. Les flux régionaux et transfrontaliers qui permettent une grande part de l'approvisionnement des populations du Nord du Niger en produits alimentaires, et dans une moindre mesure en produits manufacturés, s'avèrent dynamisés par les circulations migratoires transsahariennes et la demande de transport qu'elles engendrent. Nombre de transporteurs marchands complètent ainsi leur activité en convoyant des migrants sur tout ou partie de leurs trajets. Les échanges intercontinentaux qui se réalisent partiellement sur les mêmes axes de communication, et dont les bénéficiaires profitent davantage au secteur commercial maghrébin, ne sont pas influencés par les flux migratoires mais peuvent également en être les supports. Les opportunités de transport qu'ils génèrent dans les régions sahariennes, à l'image du « convoi de cigarettes », sont parfois très importantes et participent de manière non négligeable au déplacement des migrants à travers le désert. Les pratiques de transport mixte, bien que de moins en moins fréquentes sur certains tronçons des parcours, révèlent les imbrications des activités de transport marchand et de transport de personnes. Ces deux types d'activités, qui ne peuvent être systématiquement séparées et différenciées avec exactitude, participent sous différentes formes du dynamisme des régions et des villes sahariennes.

Ces échanges marchands, qui se réalisent principalement de ville à ville sur tout ou partie des quelques grands axes commerciaux qui vont des ports méditerranéens d'Afrique du Nord aux ports du Golfe de Guinée, et qui se ramifient via des voies plus petites dans les zones rurales, passent par Agadez, point de rupture de charge entre le Sahel et le Sahara. Située au croisement de plusieurs voies commerciales de nouveau très actives, la ville a su profiter des évolutions du négoce transsaharien pour renouer avec son statut de place marchande du Sahara central.

- CHAPITRE VI -

UN MIGRANT DANS LA VILLE.

ÊTRE ÉTRANGER ET VOYAGEUR À AGADEZ

« Les étrangers qui sont bloqués ici, il y en a beaucoup qui n'ont même pas de quoi manger, ils n'ont pas les moyens de retourner chez eux, ils ne savent pas comment faire. Agadez c'est un peu dur, y'a pas de travail, ils ne peuvent même pas travailler, ils sont là, ils quémangent seulement... Y'a des gens, ils sont là, ils deviennent fou même, y'a des fous maintenant vers l'autogare, y'a des gens qui souffrent qui deviennent fous, à Agadez, à Arlit, à Dirkou, y'en a plein qui sont devenus fous, c'est normal... tu as quitté chez toi, tu as payé ton transport et tu restes là bloqué... » (A., Agadez, 29 novembre 2004).

Comment *la ville* accueille-t-elle ses étrangers, au-delà des premiers instants ? Les migrants qui transitent par Agadez ne restent pas systématiquement cantonnés au sein des lieux de transport (chapitre IV). Qu'ils effectuent un séjour relativement long lorsqu'il leur est nécessaire de trouver de nouveaux moyens financiers pour payer la suite de leur voyage, ou qu'ils ne séjournent là que le temps de l'attente du départ effectif lorsqu'ils paient leur transport dès leur arrivée, ils sont généralement amenés à circuler et à vivre dans la ville, hors des garages et de la gare routière. Comme les lieux de transport, les lieux d'habitation des migrants constituent des « points de contact » privilégiés entre le *fait migratoire* et le *fait urbain*, en ce qu'ils constituent à la fois des lieux de relation et d'échange, et des points d'ancrage à partir desquels les migrants étrangers peuvent être amenés à découvrir la ville, à y travailler, à y circuler.

Aussi, il importe de s'interroger sur l'organisation générale des séjours des migrants étrangers à Agadez, sur les formes de leur présence dans la ville, et, finalement, sur les interactions entre la ville, ses habitants permanents et ses habitants de passage. Car si de nombreux auteurs se sont penchés sur la question de l'insertion des migrants étrangers dans les villes où ils s'installent, de manière volontaire ou contrainte, temporaire ou définitive¹⁵⁶, beaucoup plus rares sont les travaux qui portent sur la place et l'influence des migrants étrangers dans les villes où ils ne font que passer. Comment les migrants se logent-ils le temps de leur transit agadézien, qui peut durer de quelques jours pour les plus chanceux à plusieurs semaines voire plusieurs mois pour les plus démunis ? Durant cette période d'appauvrissement ou plus rarement d'enrichissement, au cours de laquelle ils nouent des relations entre voyageurs et avec les populations autochtones, comment vivent-ils leurs conditions, leurs statuts de migrants étrangers, comment évoluent, se repensent et se reconstruisent certains traits identitaires ?¹⁵⁷ Enfin, en introduisant des référents et des pratiques urbaines autres, dans quelle mesure les migrants en transit contribuent-ils à la reconfiguration de certains quartiers, voire à l'émergence d'une urbanité nouvelle ?

I. Se loger, être logé. Quelle place pour les étrangers de passage ?

Si la première préoccupation des migrants qui arrivent à Agadez est celle de la poursuite de leur voyage, la seconde est celle de leur logement. Où vivre dans cette ville en attendant de la quitter ?

¹⁵⁶ Voir notamment (Bocquier, Traoré, 2000; Boubakri, Mazzella, 2005; Coquery-Vidrovitch, Goerg, Mande, Rajaonah, 2003b; Gervais-Lambony, 2003a; Gregory, 1989; Pérouse De Montclos, 1998; Pliez, 2000a; Shack, Skinner, 1979).

¹⁵⁷ L'attention sera ici portée exclusivement sur les migrants étrangers et non sur les migrants nigériens, pour deux raisons principales. Tout d'abord, le séjour à Agadez des Nigériens qui se rendent en Afrique du Nord se déroule généralement comme s'ils étaient en simple visite dans cette ville (lorsqu'ils n'en sont pas originaires). Non seulement ils connaissent les us et coutumes du pays et parlent les langues nationales, mais en outre ils sont la plupart du temps hébergés par des amis ou de la famille, ce qui les maintient à l'écart des migrants étrangers. Ils ne sont donc pas socialement identifiés comme étant des migrants jusqu'au moment de leur départ. En conséquence de quoi, et c'est là le second point, il n'est pas aisé de les différencier du reste de la population de la ville ni de les localiser avant qu'ils ne prennent place à bord des véhicules qui effectuent les traversées sahariennes. De même, nous focaliserons notre attention sur les migrants en partance pour l'Afrique du Nord, et non sur ceux qui en reviennent, ces derniers n'y séjournant pas, préférant et ayant les moyens de poursuivre leur route vers le sud le plus promptement possible.

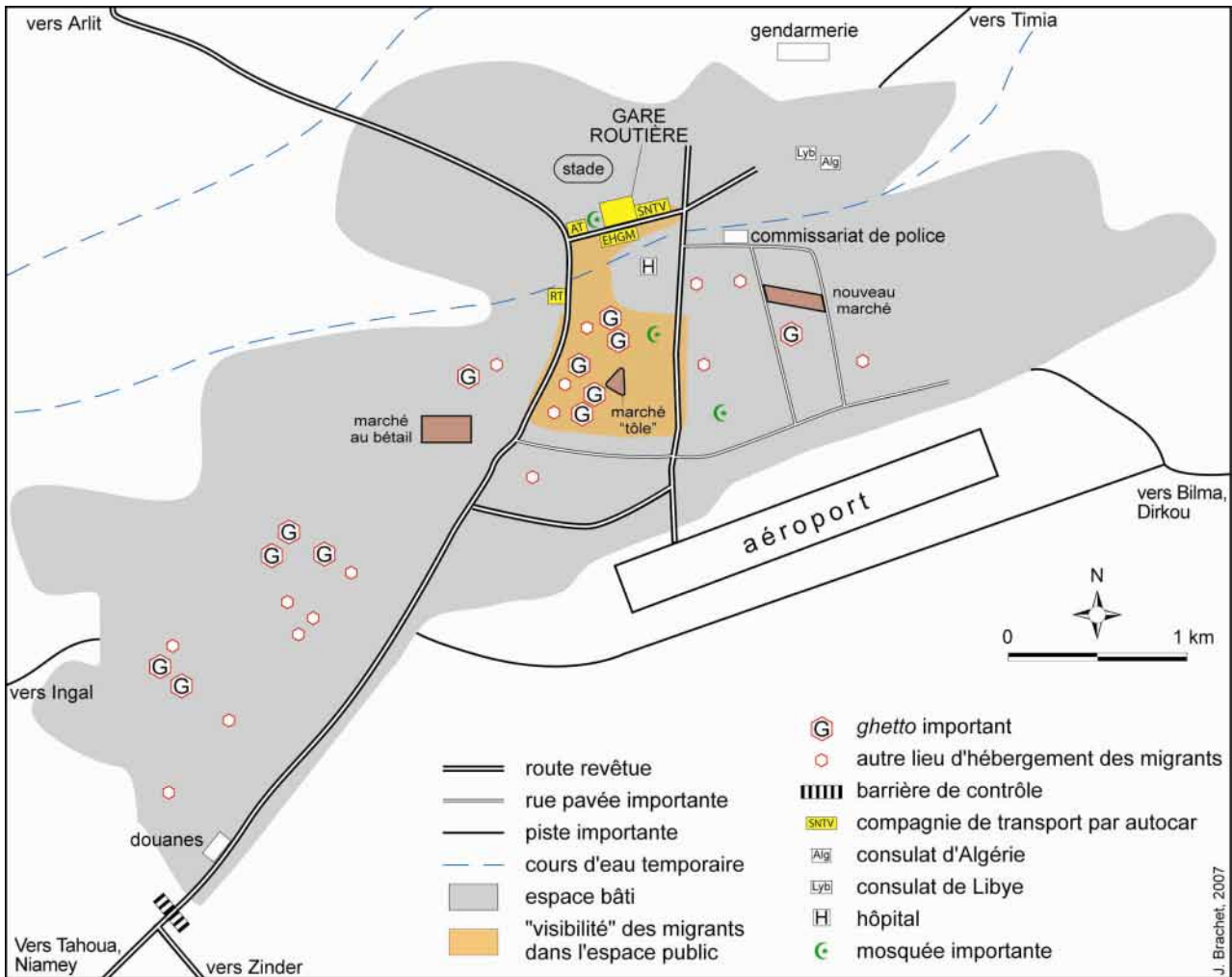
Les migrants ne disposent pas de moyens suffisants pour se loger dans les hôtels de la ville¹⁵⁸. Trop nombreux pour pouvoir tous séjourner dans les lieux de transport, ils sont hébergés dans des structures créées spécialement à cet effet, ou chez des individus plus ou moins directement liés aux réseaux de transport. Comme le transport, l'hébergement fait en effet partie de l'activité des réseaux migratoires et de « l'encadrement » des migrants qu'ils mettent en place. Activité rémunératrice en elle-même (sauf exception), l'hébergement permet également de garder les migrants ou de les insérer au sein de réseaux, le logeur devenant l'un des intermédiaires privilégiés de ceux qu'il loge. Quelles sont alors les relations entre les activités d'hébergement et celles de transport ? Pour le comprendre, il faut s'intéresser à la manière dont les migrants sont orientés vers les différents types de logements qui leurs sont destinés, aux individus qui gèrent ces logements et à leurs relations avec ceux qui organisent les activités de transport. Parallèlement à cela, le logement doit également être envisagé comme un lieu de sociabilité, un lieu de rencontre et d'échange, où circulent des informations contribuant à la redéfinition des projets des migrants, que ces informations proviennent d'autres migrants ou de leur logeur.

Il existe trois principales formes d'hébergement des migrants à Agadez. Une partie des migrants est hébergée directement dans les lieux de transport. D'autres sont hébergés chez des membres des agences de courtage avec lesquelles ils voyagent, dans des concessions privées en dehors des lieux de transport. Enfin, la plupart d'entre eux se retrouvent dans des structures spécialisées dans l'accueil et l'hébergement des migrants en transit¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Les hôtels d'Agadez ne proposent pas de chambre en dessous de 6 000 FCFA par personne et par nuit, ce qui, à de très rares exceptions près, est très largement au dessus des moyens dont disposent les migrants pour se loger.

¹⁵⁹ Au début des années 2000, la section locale de la Croix Rouge a organisé l'accueil de migrants démunis dans ses locaux d'Agadez, avant que la direction nationale de l'association ne s'y oppose.

Carte 11. Les principaux lieux d'hébergement des migrants à Agadez



1. Les « cases de passage » dans les lieux de transport

Dans les garages privés comme au sein de la gare routière, des « cases de passage » appartenant aux directeurs des agences de courtage et aux transporteurs servent à l'accueil des voyageurs en transit. Ces petites pièces de quelques mètres carrés leur permettent de proposer un hébergement gratuit aux migrants qui paient en totalité leur transport dès leur arrivée, et qui n'y restent donc que peu de temps. Plus rarement, elles peuvent être louées jusqu'à 1 000 FCFA la journée à des groupes de migrants, quel que soit leur nombre.

Ces « cases » sont caractérisées par la rotation très régulière de leurs occupants et par leur localisation qui favorise le confinement des migrants. Hébergés au sein de lieux de transport, trouvant parfois sur place de quoi se nourrir, rien ne les encourage à en sortir et ils y restent parfois toute la durée de leur séjour.

2. L'intérêt partagé de l'accueil « chez l'habitant »

Depuis quelques années, l'hébergement temporaire de migrants est devenu une source de revenu pour quelques Agadéziens ayant à faire de près ou de loin aux migrants, principalement dans le secteur du transport (membres des agences de courtage, *coxeurs*, etc.). Selon les opportunités des rencontres et les affinités, ces individus qui habitent Agadez proposent à certains migrants de les loger à moindre coût chez eux le temps de leur transit. Les migrants sont logés en groupes plus restreints que dans les cases de passage des lieux de transport. Rarement plus de deux ou trois par concession où une petite pièce leur est mise à disposition, leur relation à leur logeur et éventuellement à sa famille peut être assez importante, notamment lorsque les repas sont pris en commun. Lorsque des relations de sympathie s'installent, les logeurs peuvent devenir les informateurs privilégiés des migrants en leur indiquant les meilleurs itinéraires à suivre, des personnes sûres avec qui voyager, ou les tarifs minimums des transports.

Une forme particulière de cet accueil est pratiquée par certains directeurs d'agence de courtage qui hébergent eux-mêmes leurs clients. Plusieurs ont acheté des parcelles aux périphéries de la ville (notamment dans le quartier Dagmanet III, vers la sortie sud de la ville), sur lesquelles ils ont fait construire de simples pièces en *banco* dans des cours entourées de petits murs d'enceinte. Ces concessions qu'ils n'habitent pas sont laissées à la disposition des migrants qui se sont engagés à voyager avec leur agence, et qui ont souvent déjà payé une partie de leur transport.

À l'origine, l'accueil « chez l'habitant » s'est développé à partir d'une pratique toujours en vigueur, qui consiste pour des hommes seuls à proposer à des femmes migrantes de les loger « gratuitement » chez eux, en échange de nuits communes. Cette forme de prostitution repose sur l'initiative des hommes autochtones et non sur celle des femmes migrantes qui, de ce fait, demandent parfois à ce qu'un ou deux de leurs compagnons de voyage soient également hébergés gratuitement dans la même concession. Si la plupart des femmes refusent

ce genre de proposition, le fait que cela leur soit proposé relativement couramment montre que dans les représentations des acteurs autochtones du système migratoire, les migrantes sont fréquemment considérées comme des prostituées potentielles, ou tout au moins des filles de petite vertu. Il s'agit là d'une caractéristique des migrations féminines à travers le Sahara dont l'importance dans la relation des migrantes subsahariennes aux sociétés qu'elles traversent et l'influence sur les modalités de leur mobilité semblent s'accroître au fur et à mesure de leur progression vers le nord du continent¹⁶⁰.

3. Foyers et « ghettos », hauts lieux de la migration transsaharienne

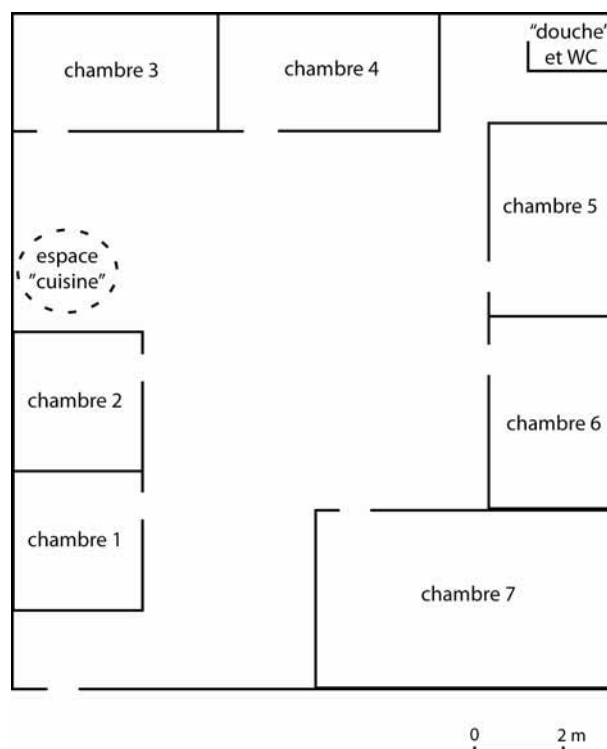
Le type de logement le plus caractéristique et le plus utilisé par les migrants est celui de la maison faisant office de dortoir collectif, appelée *foyer* par certains migrants francophones (Maliens, Sénégalais et Burkinabés) ou plus fréquemment *ghetto* par les Nigériens et les migrants des autres nationalités¹⁶¹. Ces maisons d'accueil des migrants se retrouvent tout au long des routes migratoires transsahariennes. Elles correspondent à un « besoin » temporaire d'individus en transit et sont en cela à différencier de celles qui se situent dans les pays de destination où l'installation est plus durable (Bredeloup, 2003; Bredeloup, Zongo, 2005). Sans qu'il n'y ait de réelle exclusivité, elles regroupent généralement les migrants par nationalité d'origine, du simple fait des réflexes ou envies « communautaristes » des migrants à l'étranger. Être hébergé avec des concitoyens, de culture et de langue communes, rassure et simplifie les échanges. L'existence de ce type de structure d'hébergement ne renvoie donc pas nécessairement à celle de filières migratoires organisées.

¹⁶⁰ Voir l'article de Lillian S. Robinson intitulé « "Sex and the City" : la prostitution à l'ère des migrations mondiales » qui aborde la question du genre dans les migrations et plus spécifiquement le fait qu'à travers le monde, il n'est pas rare que l'on « soupçonne n'importe quelle jeune femme, seule à la frontière, de vouloir travailler comme prostituée dans ce pays » (2002 : 58). Voir également l'ouvrage de Damien Baldin « *Approche historique du corps des femmes au XIX^e siècle* » (2005, éditions du Sandre), et le débat au sein des études féministes sur l'expression « trafic de femmes » et les différents sens idéologiques qu'elle peut recouvrir (Toupin, 2002).

¹⁶¹ Ce terme de *ghetto* désigne couramment au Niger les concessions qui accueillent les migrants étrangers regroupés par nationalité. Cette utilisation du terme, qui conserve son sens accepté par extension en français pour désigner un lieu où une minorité se retrouve regroupée et isolée du reste de la population, peut provenir des pays côtiers du Golfe de Guinée – d'où sont originaires de nombreux migrants – où le terme de *ghetto* est « attribué aux lieux de rassemblement des jeunes en rupture dans les villes ; ils peuvent se trouver n'importe où, dans un immeuble désaffecté, un cinéma populaire, un carrefour, au bout d'un marché, sous un pont, même dans des quartiers reconnus comme "chic". » (Latour, 2003 : 171). Voir également (Latour, 2001).

Le premier *ghetto* d'Agadez fût créé vers 1990 par le chef de ligne Agadez-Assamakka de la gare routière. Situé dans le quartier Dagmanet I, ce *ghetto* est spécialisé depuis sa création dans l'accueil des migrants nigériens. Du fait de la réussite de cette initiative, plus d'une dizaine d'autres *ghettos* se sont créés (carte 11), certains tenus par d'anciens migrants (cas du *ghetto* sénégalais), d'autres par des Nigériens liés aux réseaux de transport transsaharien (cas des *ghettos* malien et camerounais)¹⁶². Il s'agit généralement de « concessions » au sein desquelles plusieurs pièces contiguës sont construites, dont les entrées séparées donnent toutes sur la cour centrale (figure 7). Il n'est pas rare de trouver jusqu'à une quinzaine de migrants dans une pièce de 20 mètres carrés dont le sol en terre n'est recouvert que de nattes.

Figure 7. Schéma d'un *ghetto* à Agadez



¹⁶² Il n'y a pas de *ghetto* ghanéen à Agadez. Selon différents membres de réseaux migratoires, cela s'explique par le fait que les Ghanéens arrivent systématiquement dans cette ville avec suffisamment d'argent pour financer la suite de leur voyage, et n'y séjournent donc que très peu de temps.

L'hôtel Sahara, situé près du marché « tôle », constitue un cas assez particulier de transformation progressive d'un lieu en *ghetto*. Ce vieil hôtel de type colonial, vaste et délabré, ne voyait plus passer dans ses couloirs que bien peu de touristes ou autres voyageurs. En décidant au cours des années 1990 de ne plus limiter le nombre d'individus par chambre, les nouveaux gérants du lieu ont rendu possible l'accueil à très bas prix des migrants en transit. Les gérants étant originaires du Nigeria, leur hôtel, agrandi récemment par le rachat de concessions adjacentes, est peu à peu devenu un nouveau *ghetto* nigérian dont le bar et les proches abords sont occupés en permanence par de nombreux migrants de cette nationalité.

En arrivant à Agadez, certains migrants sont guidés vers ces lieux d'hébergement du fait des relations entre les gérants des *ghettos* et les acteurs du transport, tandis que d'autres se renseignent d'eux même sur la présence de compatriotes avec lesquels ils souhaitent être logés, comme ce migrant sénégalais qui relate son arrivée à Agadez et au « foyer sénégalais », situé à l'ouest de la grande mosquée de la ville :

« Le jour là je connais pas les Sénégalais qui sont à Agadez. Quand j'ai demandé il m'a dit oui y'a des Sénégalais. On a trouvé plus de quinze Sénégalais dans un foyer, près de l'autogare. Le gérant du foyer c'est un Sénégalais, il s'appelle Sow, il a des femmes, deux, et des filles. Pour rentrer dans le foyer, Sow il a dit que c'est 1000 francs 1000 francs, chacun, pour rentrer. Après il a dit il faut payer encore 1000 francs pour acheter du riz. Le Sow c'est un parent mais il n'est pas bon. C'est lui le chef. Il veut manger notre argent, c'est un menteur. Il y a des gens qui m'ont fait comme ça [signe d'arrêt de la main] pour que je ne donne pas. Moi je savais pas mais j'ai pas donné, je connaissais pas la ville, lui il a fait vingt ans là-bas. » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Le coût de l'hébergement varie d'un *ghetto* à l'autre, selon que le gérant demande à être payé à la journée ou à la semaine, selon qu'il demande une somme par personne ou par pièce mise à disposition. Les tarifs varient aussi selon les négociations individuelles et les périodes, mais on peut estimer que ce type d'hébergement collectif revient en moyenne à quelques centaines de francs CFA par jour et par personne (tableau 5). Or les principaux *ghettos* peuvent héberger de quelques dizaines à une centaine de personnes simultanément, d'où les importants profits de leurs propriétaires.

Tableau 5. Coût moyen de l'hébergement des migrants à Agadez, selon le type de structure (en FCFA par personnes et par jour)

	Tarifs moyens
« case de passage » des lieux de transport	Gratuit* à 300 FCFA
« chez l'habitant »	Gratuit* à 300 FCFA
foyer et « ghettos »	100 à 500 FCFA

* La « gratuité » est accordée en échange d'un engagement à voyager avec le propriétaire du logement ou de « faveurs » qui s'apparentent à de la prostitution.
Source : enquêtes (2003-2005).

II. La difficile invention du quotidien

Globalement, l'influence des migrations transsahariennes sur le marché foncier de la ville est quasi nul tant l'hébergement des migrants étrangers constitue une « niche » particulière du marché locatif. Aussi, plus qu'à la question foncière, c'est aux enjeux socioculturels et économiques de la présence des migrants subsahariens en transit qu'il importe de prêter attention. La dispersion relative des lieux d'hébergement des migrants ne permet pas de parler de ségrégation à l'échelle de la ville¹⁶³. Cependant, cette échelle d'analyse de la ségrégation est-elle la plus pertinente ? S'il n'existe pas de quartier dont la première caractéristique serait la présence de populations migrantes, mais seulement *des* quartiers où se trouvent *des* migrants, que dire, en changeant d'échelle, des « enclaves » que constituent les *ghettos* ? La mixité qui se donne à voir à travers la relative diversité des formes d'hébergement et leur localisation signifie-t-elle qu'il n'y a pas de volonté de séparation, de mise à l'écart, ni de la part des Agadéziens, ni de celle des migrants en transit ? Au-delà des types et de la localisation des logements des migrants, qui renseignent principalement sur l'organisation des réseaux migratoires et la manière dont ils encadrent leurs « clients » en dehors des temps spécifiques de transport, comment les migrants étrangers vivent-ils à Agadez et quelles sont leurs relations avec les populations autochtones ?

¹⁶³ Voir notamment la thèse de Laetitia Laumonier (2004) qui propose une épistémologie de la notion de ségrégation appliquée aux discours sur les villes en développement.

1. Ascètes malgré eux ou le dénuement de la vie quotidienne

« *Les gens ici sont encore dans l'Antiquité* » (Migrant camerounais, Agadez, le 18 avril 2005).

Agadez n'est pas une ville de destination mais uniquement de transit. Il faut donc différencier les cas des migrants qui, en y arrivant, n'ont pas ou plus les moyens de financer directement leur voyage jusqu'en Afrique du Nord et sont obligés d'y rester quelques temps pour renflouer leur capital, de ceux qui en ont les moyens et n'y restent que le temps de trouver un moyen de transport qui les emmènera de l'autre côté du Sahara. Cependant, malgré ces différences de capacités financière, la plupart des migrants restreignent « volontairement » leurs dépenses au strict minimum. Les économies se font notamment sur la nourriture considérée par beaucoup comme particulièrement chère, ce qu'exprime avec dépit un migrant camerounais constatant qu' « *un doigt de banane coûte 125 FCFA ici, au Cameroun pour 125 FCFA tu as un régime de bananes* » (Agadez, le 31 décembre 2004). Ces restrictions, lorsqu'elles sont « choisies » ont pour objectif de ne pas dilapider un budget limité, dans l'espoir d'être rapidement en possession d'une somme d'argent plus importante que celle dont ils disposent et de pouvoir poursuivre leur route, et/ou en simple prévoyance de la suite de leur voyage. À cela s'ajoute le fait qu'ils sont souvent logés dans des conditions déplorables (principalement dans les *ghettos*), dormant dans une grande promiscuité à même le sol, et ne disposant ni de l'eau courante ni de l'électricité (ce qui est le cas d'un grand nombre de logements à Agadez). Ceci accentue leur représentation négative d'Agadez, perçue comme une ville sale avec des habitants pauvres et « *méchants avec leurs étrangers* ». C'est pourquoi de manière générale les conditions de vie objectives et subjectives des migrants étrangers à Agadez peuvent être qualifiées de difficiles.

« *Le dernier souci d'un Camerounais c'est de savoir ce qu'il va manger, même si tu n'as rien tu vas manger, jamais tu n'auras faim. Mais ici les Nigériens ils ne pensent qu'à une chose : c'est de savoir ce qu'ils vont pouvoir se mettre dans le ventre. [...] Il n'y a rien ici, les gens sont trop pauvres, ils sont sales...* » (Migrant camerounais, Agadez, le 31 décembre 2004).

« *Ici il n'y a pas de travail, il n'y a rien... tu passes partout on te dit qu'il n'y a pas de travail. Y'a rien. Je sais pas là où l'argent est parti... peut-être qu'on a bloqué l'argent dans les banques. [...] Il n'y a même rien à manger, on mange les spaghettis, on mange le riz, on mange les macaronis, les ignames sont aussi rares, alors que chez nous au Cameroun y'a la patate,*

y'a les ignames, y'a les macabos, y'a les plantains, y'a les bananes, y'a trop de choses. »
(Migrant camerounais, Agadez, 17 avril 2005).

« Le problème c'est l'argent. [...] Si tu as l'argent ça va aller, tu vas pouvoir voyager, mais le problème c'est l'argent... on n'a plus d'argent... on mange mal, matin, midi et soir on mange le gari¹⁶⁴. Ça nous donne des problèmes de digestions... on est fatigué. [...] Quand tu as l'argent tu peux prendre le vol, mais même si tu prends la route ce sera plus facile... Nous on nous a tout pris et maintenant on est bloqué ici, on ne peut plus retourner au Nigeria et on ne peut pas continuer... vraiment on souffre trop ici. Ce pays est trop pauvre... il n'y a rien que du vent et de la poussière. » (Migrant nigérian, Agadez, le 29 novembre 2004).

Le manque d'argent constitue effectivement le principal problème des migrants tant pour voyager vite que pour mieux vivre pendant le voyage, pendant les étapes. L'attente du départ ou d'une aide à Agadez est d'autant plus problématique qu'elle constitue une période de paupérisation, du simple fait du coût de la vie. Cette attente n'étant généralement pas prévue dans le budget du voyage, certains la compensent par une baisse de leur niveau de vie, d'autres en cherchant de quoi gagner de l'argent sur place, d'autres encore en viennent à demander l'aide d'un tiers, un ami ou un membre de la famille. À ces difficultés de la vie matérielle s'ajoutent les premiers doutes concernant les possibilités et les conditions de réalisation de leur projet migratoire.

2. Des migrants en quête d'argent

Les migrants qui ont pour projet de se rendre en Europe sans faire étape au Maghreb quittent généralement leur région d'origine avec suffisamment d'argent pour ne pas être bloqués dans les régions septentrionales du Niger. En revanche, ceux qui se rendent – au moins dans un premier temps – en Algérie ou en Libye partent avec des budgets plus restreints, parfois d'une centaine de milliers de francs CFA seulement (pour des ressortissants de pays limitrophes du Niger). Les taxes illégales que prélèvent les agents de l'État nigérian mettent ainsi en difficulté de nombreux migrants qui se retrouvent dans l'obligation de « trouver » de l'argent dès Agadez pour pouvoir poursuivre leur route.

¹⁶⁴ Farine de manioc. Aliment très bon marché.

« Au Cameroun il y a beaucoup de Nigériens sans papier et ils font leurs affaires tranquillement, on les laisse. Mais ici si tu es étranger c'est autre chose, on te traite comme si tu étais n'importe quoi... » (Migrant camerounais, Agadez, le 31 décembre 2004).

« Les passagers qui partent à l'aventure ils me font pitié, ils souffrent trop. [...] C'est les policiers qui leur prennent leur argent, c'est pour ça qu'ils restent bloqués ici » (Membre d'une agence de courtage, Agadez, le 23 novembre 2004).

a. S'en sortir seul : vendre sa force de travail, ses affaires, son corps

Le marché de l'emploi d'Agadez n'offre que peu d'opportunités et de nombreux habitants de la ville sont inactifs malgré eux. Dans ce contexte de chômage et de pauvreté, les migrants ont du mal à se faire embaucher quelles que soient leurs qualifications, et les rares emplois qui leur sont proposés sont généralement sous-payés. Les employeurs potentiels savent que certains de ces étrangers sont prêts à travailler pour une rémunération très faible, n'ayant pas d'autres choix pour gagner de quoi poursuivre leur voyage. Si certains réussissent à valoriser des compétences professionnelles en travaillant dans des ateliers de réparation des appareils électriques ou des salons de coiffures, la plupart des hommes sont employés à la journée pour effectuer des travaux de manœuvre. Les « Côtiers », termes par lequel les Nigériens désignent les ressortissants des pays du Golfe de Guinée, dont l'utilisation englobe fréquemment ceux originaires d'Afrique centrale, sont considérés comme une main d'œuvre plus efficace que les Sahéliens dans la réalisation des travaux physiques. C'est ainsi que l'on retrouve un certain nombre de migrants dans les carrières de *banco* aux abords de la ville, payés 1 000 à 1 500 FCFA par jour pour fabriquer des briques d'argile, ou travaillant à la consolidation des rives des oueds proches de la ville, encadrés alors par des ONG locales. Ceux qui sont hébergés dans les cases de passage des garages privés peuvent aussi être employés pour charger et décharger les camions.

À la différence d'autres villes sahariennes (Sebha, Nouakchott), les migrants ne se regroupent pas en un lieu particulier de la ville pour signifier qu'ils sont à la recherche d'un emploi et attendre que l'on vienne les embaucher. Le faible nombre d'emplois proposés localement rend cette pratique inutile ; la circulation orale des informations suffit aisément à combler la demande de main d'œuvre.

Bien que les migrants voyagent avec peu d'affaires, la revente d'effets personnels (vêtements, chaussures, montres et bijoux en particulier) constitue pour eux un autre moyen de se procurer de l'argent. Au sein même de la gare routière et à ses proches abords, quelques commerçants se sont spécialisés dans ce commerce de seconde main. Connaissant les difficultés financières des migrants, ils n'hésitent pas à leur acheter à très bas prix des objets qui seront revendus trois ou quatre fois plus chers sur les marchés des autres quartiers, et parfois sur place, dans les échoppes de la gare routière.

La part des femmes dans les migrations transsahariennes est en augmentation depuis plusieurs années (Bensaad, 2003; Mimche, Yambene, Zoa Zoa, 2005), et la prostitution constitue pour certaines d'entre elles le seul moyen de gagner de l'argent pendant leur voyage¹⁶⁵. À Agadez, la prostitution semble être en augmentation, sous différentes formes. Certaines migrantes, comme nous l'avons évoqué précédemment, se prostituent pour être hébergées, sans qu'il y ait d'échange monétaire, tandis que d'autres sont encadrées par des individus – souvent liés aux *ghettos* – qui font office de proxénètes de soutien¹⁶⁶ et se prostituent de manière permanente dans certains lieux spécifiques de la ville (aux abords de la gare routière et du marché *tôle*). Des formes de prostitution occasionnelle existent également et sont peut-être les plus pratiquées, à l'image des quelques migrantes qui travaillent comme serveuses dans des bars qui font également office de maison de passe¹⁶⁷. Sans qu'il ne soit possible de connaître la part des migrantes qui se livrent à ces pratiques, il apparaît que les faits de prostitution ont un impact sur l'ensemble de la communauté féminine migrante. En effet, toute migrante est perçue comme une prostituée potentielle, et cette vision violente et dégradante de la femme migrante s'accroît encore lorsqu'il s'agit de femmes anglophones.

¹⁶⁵ Nous n'évoquons ici que les formes de prostitution volontaires et individuelles, non les formes contraintes d'exploitation sexuelle organisée par des groupes de type mafieux (notamment pour les migrantes anglophones) qui se placent dans un autre registre que celui du besoin de ressource financière des migrantes pour voyager.

¹⁶⁶ Par opposition au proxénétisme de contrainte, « *ce type de proxénétisme désigne l'attitude de celui qui se contente d'aider, de protéger ou de profiter de la prostitution d'autrui, sans exercer ni pression ni violence sur la personne prostituée et sans en organiser l'exploitation* » (Ouvrard, 2000 : 25).

¹⁶⁷ En général, ces serveuses travaillent sans salaire et ne sont rémunérées que par les pourboires et ce qu'elles gagnent en se prostituant auprès de clients. Le prix de la « passe » va de 2 000 à 5 000 FCFA. Par comparaison, dans d'autres lieux les serveuses de bar ont des salaires mensuels fixes compris entre 10 000 et 18 000 FCFA.

b. La « révolution » Western Union

Les possibilités de gagner de l'argent à Agadez lorsqu'on est migrant et étranger sont assez limitées, et leurs conditions difficiles¹⁶⁸. Les migrants s'en rendent vite compte, à l'image de ce Sénégalais qui, parti de Casamance avec 200 000 FCFA, ne dispose plus que de 10 000 FCFA en arrivant à Agadez. Informé des difficultés à trouver un emploi, il n'en cherchera pas, préférant demander à sa famille restée au Sénégal de lui envoyer un mandat.

« On est descendu du véhicule. Mais pour moi j'avais encore 10 000 CFA seulement. Les 10 000 là... je voulais téléphoner. Les gens d'Agadez à l'autogare ils disaient que si ton argent il est fini, vous [êtes] obligé de téléphoner à ton parent parce qu'ici il n'y a pas de travail, tu peux pas gagner une somme d'argent pour continuer en Libye. Tu peux pas. » (Migrant sénégalais, Niamey, 17 décembre 2003).

Depuis l'implantation en l'an 2000 du service d'envoi de mandat cash Western Union, et afin de rendre les migrants solvables le plus rapidement possible, les membres des agences de courtage les encouragent à appeler leurs familles ou des amis pour qu'ils se fassent envoyer de l'argent. En parallèle, ils les dissuadent parfois de chercher un emploi rémunéré, car plus les migrants demeurent en ville et y circulent, plus il y a de probabilités qu'ils prennent connaissance de moyens de transport où d'itinéraires moins onéreux que ceux qui leurs sont proposés à leur arrivée. Certains directeurs d'agence vont jusqu'à avancer les appels téléphoniques des migrants qui s'engagent à voyager avec eux (à condition qu'une partie du transport soit déjà réglée), acceptant de n'être remboursés qu'une fois que les migrants ont touché leur mandat.

« Donc ça a été très difficile pour arriver ici... bien sûr je vais continuer, mais je crois que devant c'est plus comme ça, parce qu'on m'a déjà trop rançonné. On m'a bouffé tout l'argent, c'est là que j'ai appelé au pays pour qu'on essaie de me donner un peu d'argent pour continuer. C'est ça que je suis en train d'attendre. » (Migrant camerounais, Agadez, 18 avril 2005).

¹⁶⁸ Il arrive que certains migrants se rendent dans les villes et villages alentour afin d'y effectuer des travaux agricoles. C'est notamment le cas à Tabelot et Iferwan, oasis du massif de l'Air, où il n'est pas rare depuis quelques années de trouver des étrangers en train d'irriguer ou de récolter l'oignon dans les jardins.

C'est ainsi qu'une partie des *télécentres*¹⁶⁹ de la ville sont occupés en permanence par de nombreux migrants. Après avoir joint leur contact et sollicité une aide, les migrants doivent en effet attendre qu'on les rappelle afin de leur donner le code qui leur permettra de récupérer leur argent. Et cette attente peut durer des jours entiers, car réunir l'argent demandé peut prendre du temps, mais en outre il faut impérativement être présent dans le *télécentre* au moment où le correspondant rappelle, sous peine de reculer le moment où l'argent sera enfin perçu. Depuis 2005 et l'ouverture d'un cybercafé disposant d'une connexion satellite, l'Internet est également devenu un moyen de communication prisé des migrants, et un moyen pratique et moins onéreux que le téléphone pour transmettre les précieux codes du service Western Union¹⁷⁰.

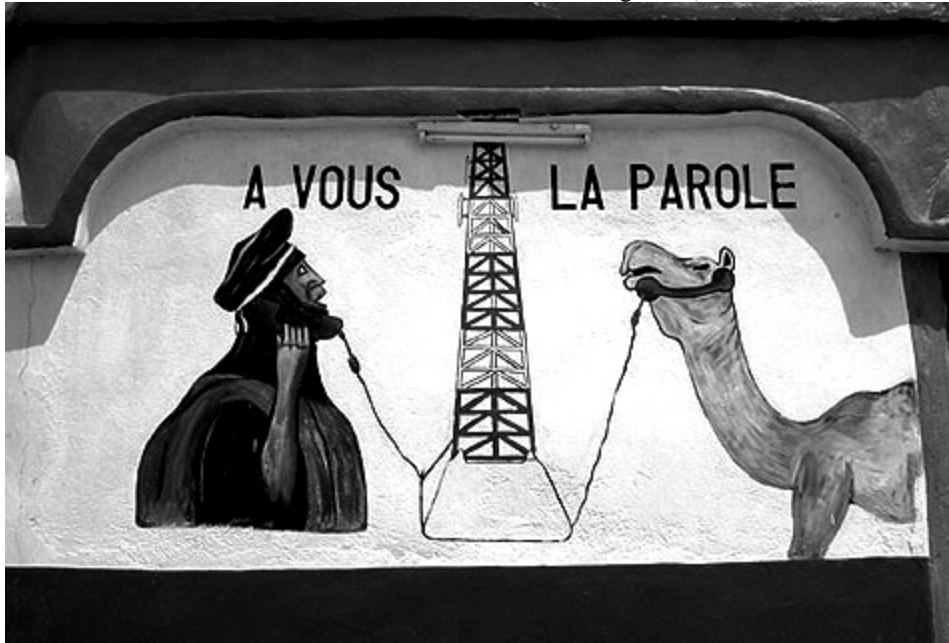
Si le coût de ce service est important, particulièrement pour les transactions à destination de l'Afrique¹⁷¹, il demeure utilisé par beaucoup de migrants au cours de leur migration, en cas de problème important et notamment d'arrêt forcé de la mobilité. Il s'agit là du moyen le plus rapide de recevoir de l'argent provenant des pays de départ mais également d'arrivée pour ceux qui y ont des connaissances. Cet argent peut provenir des économies propres du migrant, que celui-ci n'aura pas souhaité prendre avec lui pour ne pas risquer de les perdre ou de se les faire voler, ou être donné ou prêté par solidarité par des membres de leur entourage familial ou amical. Dans un cas comme dans l'autre, les migrants ne sont jamais sûrs de recevoir l'aide escomptée. « *En partant, je suis allée chez une cousine, raconte Liliane, migrante camerounaise, et je lui ai laissé la responsabilité de 90 000 francs, et en arrivant ici elle devait m'envoyer ça... j'arrive, je l'appelle, et elle a dépensé ça...* » (Agadez, le 24 novembre 2004). Les surprises sont parfois dures et le sentiment de déréliction grand. Pour d'autres, il n'est tout simplement pas envisageable de demander de l'aide à des proches restés au pays : « *Tu peux voir une personne qui est ici depuis deux mois ou trois mois [...], il se peut qu'en quittant le pays il avait même volé, ou il avait vendu quelque chose qui ne le concernait pas, il a mis les parents dans le problème... s'il appelle au pays qui va le regarder ? Personne* » (Migrant camerounais, Agadez, 18 avril 2005).

¹⁶⁹ Centres de téléphonie. Trois *télécentres* utilisant une technologie de téléphonie par satellite, dits *télécentres Thuraya* du nom de l'entreprise fournissant ces téléphones, se sont ouverts à Agadez en 2004. Une partie des communications internationales y est moins chère que dans les *télécentres* reliés au réseau national de téléphonie.

¹⁷⁰ Coût : 500 FCFA les 15 minutes de connexion haut débit.

¹⁷¹ Selon les montants transférés, une taxe de 5 à 20 % est prélevée.

Photo 9. Peinture sur le mur d'un « télécentre » d'Agadez (mars 2005)



© J. Brachet, 2005.

c. Entre voyageurs, solidarité et individualisme

Au sein de la « communauté » des migrants étrangers, le partage et l'entraide sont valorisés. Les repas sont souvent préparés et pris en commun, ce qui est l'affirmation d'une certaine solidarité tout en étant un moyen d'en réduire le coût par personne. Au-delà du partage des frais de vie, forme de solidarité pragmatique, certains prêtent ou donnent des sommes d'argent plus conséquentes afin d'aider un *frère* à payer son transport. Ces dons ne sont pas destinés à financer la totalité du voyage entre Agadez et la rive maghrébine du Sahara, mais servent à compléter le budget d'un membre du groupe avec qui l'on souhaite voyager, qui est bloqué là depuis longtemps ou à qui il ne manque que peu pour pouvoir reprendre la route, repartir. Ainsi, ceux qui en ont les moyens paient souvent pour les autres, du repas au transport, car on se doit d'aider celui que l'on considère subjectivement comme son *frère*. On se doit de l'aider car le frère de misère du moment sera peut-être demain un compagnon de route dont le soutien pourra être précieux, mais plus encore du fait de l'importance qui est accordée au regard des autres. Et à travers le regard des autres, c'est aussi de l'image de soi dont il est question, or la solidarité entre membres d'une même « communauté » est une valeur morale forte et valorisée.

Mais la question de la solidarité est complexe, car l'émergence d'un nouveau sentiment d'appartenance communautaire, qui repose sur l'expérience commune qui est vécue, et de groupes d'affinités n'enlève rien à la dimension très individuelle de la migration. L'important,

c'est avant tout de s'en sortir soi, et chacun en a conscience même si ce n'est pas affirmé comme cela. Alors jusqu'où être solidaire, jusqu'où partager ce que l'on possède sachant que le voyage est encore long et incertain ? Cette tension entre solidarité et individualisme s'incarne dans la scène suivante.

Ghetto camerounais, dit « *ghetto* d'Ajia ». Une quinzaine de migrants sont réunis dans la cour de la concession. Le débat est animé, la plupart des propos sont tenus en français, excepté quelques apartés qui se font en langues nationales camerounaises. La discussion porte sur un des jeunes du *ghetto*, gravement malade depuis plusieurs jours. Il ne se lève plus et a du mal à manger. Le peu d'argent dont il disposait a servi à acheter des médicaments de pharmacie et de la pharmacopée traditionnelle nigérienne mais rien n'y fait. Et depuis quelques jours, ce sont les autres migrants qui lui paient sa nourriture et des médicaments. Mais comme son état ne s'améliore pas, certains ont décidé de ne plus payer de médicaments, « *ça coûte trop cher* », alors que d'autres veulent envoyer le malade à l'hôpital de la ville même si le coût est élevé. Ce n'est pas simple de dire que l'on ne va plus aider un *frère* malade, mais c'est pourtant la décision qui est prise collectivement, car pour chacun des migrants qui ont aidé le malade, la vie quotidienne est déjà difficile et l'argent manque. (Carnet de terrain, extraits, novembre 2004).

Dans les moments de vie commune, au sein de ces groupes de migrants, la solidarité est mise à l'épreuve. Face à cela, et pour ne pas avoir à assumer publiquement son individualisme, qui pourtant est une posture partagée par tous, de nombreux migrants se font passer pour plus pauvres qu'ils ne le sont réellement. Ne pas dire de quelle somme d'argent on dispose ou la minimiser, ne pas consommer de nourriture autre que ce qu'il y a de moins cher ou se cacher pour le faire, sont autant de stratégies permettant de limiter le nombre de sollicitations d'aide financière auxquelles il faudra faire face.

Cependant, constater que les migrants essaient de contourner tant que possible leur *devoir* de solidarité ou de communautarisme ne nous fait pas pour autant rejoindre la position de Jean-François Bayart lorsque celui-ci affirme dans son ouvrage intitulé *L'illusion identitaire* que « *contrairement à une idée reçue, les sociétés africaines se caractérisent moins par leur communautarisme que par l'individualisme forcené de leurs membres* » (Bayart, 1996 : 160). Certes, et nous venons de le montrer dans ce cas particulier qu'est la migration internationale, le communautarisme parfois mis en avant, revendiqué collectivement par les individus doit être relativisé. Certes les actes de solidarité ne sont pas toujours accomplis avec enthousiasme. Mais dans un sens comme dans l'autre, pour tout acte d'individualisme ou de

communautarisme, il y a le pourquoi du geste et puis il y a le geste lui-même. Et lorsqu'un individu en aide un autre alors que rien ne l'y oblige vraiment, et qu'il sait que leurs routes se sépareront prochainement, quelle que soit sa motivation, le geste est là. Pour ces raisons, et afin de laisser aux migrants cette part de libre-arbitre et d'autonomie qu'ils sont justement nombreux à rechercher dans la migration, nous nous abstenons de toute généralisation concernant leur individualisme ou leur communautarisme, préférant aborder ces attitudes au cas par cas.

3. Sociabilités électives et reconstructions identitaires

*« Je suis d'un autre pays que le vôtre,
d'un autre quartier, d'une autre solitude.
Je m'invente aujourd'hui des chemins de traverse.
Je ne suis plus de chez vous. »
Léo Ferré, 1971, *La solitude*.*

a. *Migrants et autochtones : quelles relations sociales possibles et effectives ?*

Les relations entre migrants et autochtones ont, à notre connaissance, presque toujours été étudiées dans des cas d'installation des migrants, mais rarement dans des cas de simple passage. Pourtant, la durée de la présence commune en un lieu joue sur la possibilité effective de la rencontre, sur la place inconsciente que l'on fait à l'Autre, sur ce que chacun est prêt à *investir* dans cette rencontre, prêt à *offrir* et à *échanger*. Y aurait-il alors une spécificité de ces relations dans les villes de transit ? Derrière la co-présence temporaire et le cosmopolitisme apparent, assiste-t-on à des métissages, à des échanges interculturels, à une diversification des conduites sociales ? Le cas d'Agadez est-il comparable à celui de Nouadhibou, ville de transit et d'installation des migrants de taille similaire (110 000 habitants), où la présence des Subsahariens fait émerger de « *nouvelles configurations identitaires* » et entraîne des « *changements d'habitudes de consommation [...] particulièrement visibles*. » (Ba, Choplin, 2005 : 40) ?

À Agadez, du fait de la mobilité des uns et de la sédentarité des autres, les rares relations qu'ont les migrants avec des habitants permanents de la ville sont des relations marchandes motivées par un échange monétaire, que ce soit avec les acteurs du système migratoire qui interviennent dans les domaines du contrôle, du transport et de l'hébergement,

ou avec des commerçants ou des « employeurs ». En dehors de ces contacts intéressés par les deux parties, les migrants étrangers n'entrent pas ou très peu en relation avec les Agadéziens et les échanges interculturels sont quasi inexistant. À cela plusieurs raisons dont la temporalité inhérente au transit, les distances culturelles et religieuses, la barrière de la langue ou tout simplement le manque d'intérêt et de curiosité. Une donnée plus objective bien que très fluctuante joue également en ce sens : les étrangers sont relativement peu nombreux à vivre *simultanément* à Agadez (de quelques centaines à quelques milliers selon les périodes pour une population totale d'environ 100 000 habitants), et ils ne circulent que peu à l'intérieur de la ville. Ils ne s'aventurent pas au-delà des abords immédiats de leurs logements, de la gare routière et du marché central (« *marché tôle* »), et des itinéraires qui relient ces lieux entre eux (carte 11). En définitive, « *les gens d'Agadez ne savent même pas que ces gens passent, tranche un membre d'une agence de transport, ils ne connaissent même pas le business que les gens font à l'autogare. C'est seulement ceux qui sont à l'autogare qui connaissent la valeur de ce travail là, ceux qui ont des agences, ceux qui ont des véhicules, la police, la gendarmerie, ce sont eux qui profitent de ça...* » (Agadez, le 29 novembre 2004). Ce propos fait écho à celui d'un coopérant européen qui disait ne jamais s'être aperçu de la présence des migrants dans la ville avant que nous ne lui en parlions. Il travaillait pourtant là depuis plus d'un an lors de notre rencontre en 2003.

Il semble donc que la présence étrangère, pour partie circonscrite à des lieux d'important brassage de population (marché, gare routière) et dans des lieux privés (habitations), soit discrète pour qui n'y porte pas une attention particulière. Une partie des habitants d'Agadez vit du passage des migrants et les fréquente au quotidien, situation qui s'apparente d'une certaine manière à ce que Camille Schmoll (2004) qualifie de « *cosmopolitisme de circonstance* » en parlant de la complémentarité économique de différentes catégories d'acteurs à Naples. Cependant, de manière générale, la ville ne semble pas être « interrogée » ni influencée par cette altérité. En effet, hormis certains professionnels du transport et certains agents de l'État, les habitants d'Agadez offrent un accueil teinté d'indifférence, forme de tolérance « passive » de la proximité de l'Autre et de son étrangeté qui caractérise les places cosmopolites.

C'est pourquoi l'importance des effets que peut avoir la présence des migrants étrangers sur les sociabilités en oeuvre dans la ville, sur les habitudes de vie et les pratiques urbaines, qui ne sont éventuellement diffusés que par l'intermédiaire des membres des réseaux migratoires, doit être relativisée. Et si ces effets sont nettement plus importants et visibles

dans une ville comme Nouadhibou, c'est sans doute du fait que cette ville attire depuis plusieurs décennies des migrants qui viennent travailler dans le secteur de la pêche, et qu'elle constituait jusqu'à ces dernières années une destination (par défaut) de nombreux migrants qui se rendaient au Maroc et/ou en Europe.

Le cosmopolitisme, sans faire disparaître les communautarismes, les deux pouvant même être considérés comme les « *deux faces d'un même phénomène* » (Escallier, 2003), implique une proximité entre des groupes d'origines différentes, entre étrangers et avec les autochtones, qui entraîne une transformation des « frontières » entre ces groupes. Les relations qui se nouent à Agadez, moins intenses et d'un autre genre que les processus d'intégration ou de métissage (Gastaut, 2002; Vertovec, Cohen, 2003), participent de la redéfinition des sentiments d'appartenance des migrants.

b. Des identités en mouvement

« *On n'est pas soi-même dans l'absolu, mais dans un rapport en devenir à l'altérité, que ce soit celle d'autrui, des animaux, des plantes ou des pierres; et chacun de ces êtres nous rattachera toujours à l'étagement des identités communes qui font le lieu de notre propre identité* » (Berque, 2004 : 399). Toutes les situations, les activités et les relations, qui viennent d'être décrites renvoient à la question de la construction identitaire des migrants en migration, en mouvement ou en immobilité forcée, à ce qui les singularise en tant qu'individus tout en les rattachants à un nouveau groupe d'appartenance.

Dès leur entrée au Niger les migrants se sentent perçus comme étant des voyageurs très particuliers, des voyageurs qui partent au-delà du Sahara, au Maghreb ou en Europe. Puis dès les premiers instants passés à Agadez, les stigmatisations et les pressions morales et financières qu'ils subissent du fait de leur statut de migrants étrangers se renforcent. L'appartenance à la « communauté des migrants » prime progressivement sur toute autre forme d'appartenance (nationale, ethnique, religieuse, etc.). Il s'agit souvent là du début d'un changement identitaire qui se développera progressivement en réaction aux regards et aux comportements des populations non migrantes avec qui ils ont des contacts et à l'égard desquelles apparaît une certaine méfiance, mais également en raison des relations que les migrants nouent entre eux. L'identité de « migrant » ou d'« aventurier », partagée par nombre de ceux qui se retrouvent dans cette situation d'attente à l'orée du désert, est renforcée par leur vie communautaire. Le passage à Agadez constitue pour beaucoup le moment où cette

identité, « plaquée » dans un premier temps davantage par les regards extérieurs, va s'affirmer à travers une consolidation des discours qui réordonnent les histoires individuelles et les situations présentes. Il s'agit là des prémices du « *sentiment d'appartenir à une même communauté de destins des Noirs Africains dans le monde arabe* » (Bredeloup, Pliez, 2005a : 17), relaté par plusieurs observateurs au-delà des frontières de l'Afrique subsaharienne.

Bien qu'elles soient obligées de cohabiter ou du moins de se côtoyer en certains lieux, en certains moments, les populations autochtones et étrangères s'influencent peu dans leurs manières de vivre. Les pratiques urbaines des migrants ne participent que discrètement aux transformations de l'urbanité d'Agadez, ville habituée aux brassages de populations. Seuls les quartiers centraux du marché *tôle* et de la gare routière, en certains moments, semblent marqués par la présence des migrants qui y est suffisamment importante pour influencer sur les pratiques sociales et spatiales, pour faire varier la densité et la diversité des interactions rendues possibles par la ville (Lévy, 1994).

III. Le départ, moment attendu et redouté

1. L'impossible renoncement ?

Agadez, « porte d'entrée » du désert, mais également « porte de sortie » de l'Afrique subsaharienne. Les migrants savent que s'il leur est encore possible de faire demi-tour sans trop de difficulté, ce ne sera pas le cas une fois qu'ils se seront lancés dans la longue traversée du désert. Aussi, les difficultés financières du moment et celles à venir, qui n'étaient généralement pas prévues au départ, ainsi que les propos de certains migrants de retour d'Afrique du Nord, tels ceux de ce Guinéen revenant de Tunis via Tripoli qui affirme qu'« *il n'y a rien là-bas, rien, pas de travail et pas d'argent pour les Africains comme nous* » (Agadez, 16 avril 2003), font douter ceux qui s'y rendent sur leurs chances de réussir leur entreprise migratoire.

« J'ai mis deux semaines pour venir ici depuis Douala, mais maintenant je n'ai plus d'argent, j'abandonne, je veux rentrer chez moi... Je voudrais me coucher ici ce soir et me réveiller dans mon lit à Douala. [...] J'ai appelé ma famille pour qu'ils m'envoient de l'argent, mais c'est que des promesses. [...] S'il faut retourner au pays, je peux faire deux mois [ici] pour mieux connaître le Niger, et dans les deux mois je compte me rendre à Niamey pour découvrir le pays... Mais s'il faut continuer, dès que j'ai l'argent je continue. » (Migrante camerounaise, Agadez, le 20 novembre 2004).

Rares sont ceux qui renoncent à leur projet migratoire, à l'image de cette migrante camerounaise qui après bien des hésitations, après avoir voulu retourner « chez elle », a fini par réunir l'argent nécessaire pour payer son transport jusqu'à Tamanghasset. Alors qu'elle en avait les moyens, elle n'a jamais entrepris le demi-tour dont elle a pu parler. Une des raisons pour lesquelles les migrants n'abandonnent pas leur projet migratoire, en plus de la difficulté à assumer personnellement ce qui serait considéré comme un échec, est l'appréhension du regard social qui les attend s'ils reviennent ainsi chez eux, alors qu'ils en sont parfois partis sans le dire. Revenir en ayant échoué, s'est s'assurer dans bien des cas la raillerie et la honte parmi les siens (Latour, 2001).

Un autre cas de figure permet d'illustrer ce propos. Il s'agit des migrants qui ne réussissent pas à réunir de quoi poursuivre leur voyage. Totalement démunis, certains finissent par accepter temporairement leur échec, mais ne s'en retournent pas pour autant dans leur pays d'origine. Leur demi-tour les mène alors vers des étapes intermédiaires supplémentaires.

« À Agadez on a duré là-bas, un mois, en juin. J'ai téléphoné mais on m'a dit c'est pas possible. J'ai capté ma famille en France mais il m'a dit qu'il sait pas où je suis. J'avais pas dit que je partais, si tu dis ça que tu vas voyager en public, chez nous les Sénégalais c'est pas bon. Alors il a dit : « tu es où ? » J'ai dit je suis à Agadez. Il a dit : « pourquoi tu m'as pas dit que tu voyageais ? » J'ai dit tu as raison... [long silence] À Agadez, si tu travailles là-bas on te paie 7 000 ou 6 500 le mois. Là-bas j'ai fait l'économie puisque y'a pas l'argent. Je mangeais que le midi. Le jour pour repartir j'ai dû revendre mes chaussures, à 3 500, mais si tu vends ça à Niamey c'est au moins 10 000 FCFA. Je suis allé à l'autogare, j'ai rencontré un chauffeur de 19 places. Je suis partis chez lui, je lui ai dit mon argent c'est fini, j'ai 3 500, est-ce que tu peux m'emmener à Niamey oui ou non. Il m'a dit non, tu vas payer 5 000 francs. Je lui ai dit mon capital dans ma poche y'a 3 500 seulement, je lui ai dit excuse mais il faut que tu m'emmenes à

Niamey. Il a dit d'accord. Le soir vers quatre heures j'ai pris mon sac au foyer, vers quatre heures trente comme ça on a décollé. » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Bloqué à Agadez, faute de moyen suffisant pour financer sa traversée du Sahara, ce migrant sénégalais a choisi de se rendre à Niamey où il a travaillé pendant quelques mois. Puis considérant qu'il n'arriverait pas à amasser suffisamment d'argent pour financer son voyage, il a décidé de se rendre à Lomé où les salaires sont, d'après ses informations, plus importants. La stratégie mise en place par ce migrant est une stratégie classique de la migration par étape : il s'agit de faire un ou plusieurs détours par différentes villes, différents pays, pendant une durée indéterminée, afin de travailler et d'accumuler suffisamment d'argent pour que la prochaine tentative de traversée du désert soit fructueuse. Le fait qu'il ait rebroussé chemin à Agadez ne signifiait donc pas un abandon de son projet migratoire mais un report de sa réalisation. Dans certains cas, cette « itinérance migratoire » peut durer plusieurs années au cours desquelles le projet migratoire est souvent redéfini, et une migration initialement prévue à destination du Maghreb ou de l'Europe peut devenir une migration internationale entre pays du Sud¹⁷².

2. Une appréhension du désert teintée de curiosité

« Si tu quittes Agadez, tu vas prendre des bidons. Il faut trois ou quatre jours pour aller à Dirkou. [...] La voiture, si tu tombes en panne c'est fini, c'est le désert, y'a pas d'eau, y'a rien, c'est zéro. » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Les migrants qui passent par Agadez sont originaires de toute l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, et n'ont connaissance du Sahara qu'à travers les enseignements scolaires (qui reproduisent encore souvent la vision désuète d'un désert mal connu et mal contrôlé), les images d'étendues désertiques diffusées par les médias, les rumeurs de la souffrance des voyageurs qui le traversent, ou des épopées funestes des camions qui s'y égarent régulièrement et que l'on retrouve parfois longtemps après avec leurs nombreux passagers

¹⁷² Certains migrants abandonnent sans aucun doute totalement leur migration dès Agadez. Mais un échec de ce type est difficile à reconnaître, l'abandon étant dévalorisant pour soi et face aux autres, aussi préfèrent-ils sûrement s'en retourner chez eux sans le dire, sans que l'on puisse savoir qu'ils ont mis un terme à leur projet migratoire.

décédés. C'est pourquoi leurs représentations du désert sont celles d'un espace mystérieux du danger et de la mort, où l'on se prête à croire qu'il n'y a rien, ni eau ni vie. Ce à quoi, sans que cela ne soit perçu comme contradictoire, s'ajoute la crainte des rares individus qu'ils seront amenés à rencontrer, car le Sahara est également considéré comme un espace de non droit, où les bandits et les forces de l'ordre peuvent se livrer à des exactions impunément. Cependant, cette peur du désert est souvent mêlée à une envie de découverte, une envie de poursuivre l'aventure quels que soient les risques à encourir. Car les risques sont connus des migrants, les risques d'échecs (arrestation, refoulement) comme le risque de mort. Malgré cela, nombreux sont ceux qui ont le sentiment que leur aventure ne peut s'arrêter là. La traversée du désert fait partie du « voyage »¹⁷³, elle constitue presque une étape indispensable de l'aventure, qui, « avec l'aide de Dieu », se passera bien¹⁷⁴.

« Et la traversée du désert encore je veux bien découvrir ça... juste pour voir comment ça se passe. Je ne veux pas seulement entendre. On m'a toujours dit : le désert il fait trop froid, il fait parfois trop chaud, tu grelottes de froid, les gens meurent de froid... y'a des malfrats qui vous tapent, qui vous fouillent, on vous viole même chacun son tour... mais ça ne me fait pas peur. J'ai la foi en Dieu, j'ai vraiment foi en Dieu... il est vraiment avec moi puisque de mon parcours jusqu'ici personne ne m'a attaquée, j'ai pas été agressée, j'ai pas été brusquée, rien rien rien. Si on a pu prendre mon argent, je l'ai donné de mon propre gré, ça ça fait partie de l'aventure. On va essayer, y'en a qui sont arrivés... » (Liliane, Migrante camerounaise, Agadez, le 24 novembre 2004).

« Il faudra que je prenne des photos en traversant le désert, sinon, en rentrant au pays, personne ne va croire que j'ai vraiment été au désert. Il faudra que je sois moi sur les photos. » (Migrant congolais de RDC, Agadez, le 16 avril 2003).

¹⁷³ Nous renvoyons aux travaux d'Hélène Claudot-Hawad (2002) sur les formes et les motivations du voyage chez les nomades sahariens, qu'il serait intéressant de mettre en perspective avec l'idée de voyage-aventure des migrants.

¹⁷⁴ Voir à ce propos les travaux de Claire Escoffier qui assure que « le religieux [tient] une place importante dans la vie des transmigrants qui [présentent] leur parcours et leur projet migratoire protégé par le Dieu de leur foi » (Escoffier, 2006 : 112).

3. Les transactions monétaires se poursuivent : derniers préparatifs et nouveaux avatars

Avant que le moment du départ n'arrive, les migrants s'équipent contre les rigueurs du voyage qu'ils s'approprient à effectuer. Tous se sont pourvus d'un ou plusieurs bidons en plastique pour stocker de l'eau (ceux qui se rendent à Tamanghasset emportent en moyenne 25 litres d'eau, ceux qui partent pour Djanet ou la Libye en emmènent environ 40 litres) et de nourriture qui puisse se consommer sans préparation ou presque (farine de manioc, lait en poudre, biscuits secs, sardines en boîte). Lors de la saison froide, les migrants se prémunissent contre le froid en achetant de grands manteaux et des bonnets de laine dans les friperies de la ville. Ainsi parés, ils se rendent sur leur lieu de départ lorsque celui-ci leur est annoncé.

Les bagages sont chargés en premier, avec minutie, afin d'organiser des « places » un tant soit peu confortables, d'éviter qu'ils ne se décrochent pendant le voyage, et pour que les bidons d'eau soient aisément accessibles. Puis commence l'attente du départ réel qui peut durer plusieurs heures si ce n'est une journée après que le véhicule ait été chargé. Dans la gare routière, les commerçants profitent de ces derniers moments d'attente des passagers pour les inciter une nouvelle fois à se prémunir contre les risques de leur voyage en leur expliquant qu'après être sorti d'Agadez « *c'est fini* », « *il n'y a plus rien* », plus moyen de trouver de l'eau ou de la nourriture, et arrivent ainsi parfois à vendre un bidon ou un turban de plus.

Après avoir vérifié une dernière fois son véhicule (essence, huile, pneu) et surtout après avoir réglé la répartition de l'argent entre les différents protagonistes¹⁷⁵, le chauffeur fini par démarrer son véhicule. Le bruit du moteur du véhicule chargé sonne le départ. Les migrants qui attendaient à proximité se précipitent alors pour s'installer à la place la plus commode possible. Puis, enfin, le départ tant attendu et redouté devient tangible. Les véhicules chargés traversent alors lentement la ville pour se rendre aux barrières de sortie, sur la route d'Arlit ou la piste dite de Bilma. Bien qu'habitué à ces départs, quasi quotidiens depuis des années, les habitants d'Agadez conservent une pointe d'attention à la vue du passage de ces hommes et de ces femmes qui partent vers le désert, vers l'autre côté du désert. Une attention qu'ils ne marquent pas lorsque ces *exodants* séjournent dans la ville, mais qui se manifeste au moment de leur départ par des regards et des signes de la main.

¹⁷⁵ Le chauffeur se fait généralement payer au moment du départ, directement par le directeur de l'agence de courtage qui lui a procuré les passagers. Il reverse ensuite éventuellement une partie de la somme qu'il reçoit au propriétaire du véhicule qu'il conduit (lorsqu'il n'est pas lui-même propriétaire), et à la personne qui va voyager avec lui en tant que guide, apprenti, ou second chauffeur.

Mais très vite l'enthousiasme des migrants est rattrapé par les pratiques illégales des policiers qui, dès les barrières de sortie de la ville, les taxent de nouveau. Chacun doit alors payer quelques milliers de francs CFA, sauf lorsque le directeur de l'agence de courtage les accompagne. Il négocie alors de manière globale le passage du véhicule avec le responsable de la police en poste à la barrière, ce qui revient généralement à 500 ou 1000 FCFA par passager, et parfois davantage¹⁷⁶. Cette pratique de corruption est avantageuse pour les deux parties puisqu'elle permet au responsable de la police d'empocher tout l'argent, sans le partager avec les autres policiers qui normalement s'occupent de faire payer les migrants un à un. Dans le même temps, le déplacement du directeur de l'agence de transport jusqu'à la barrière de sortie de la ville est un geste de reconnaissance qui lui permet d'entretenir de bonnes relations avec le responsable de la police concerné.

Conclusion

« Quand on est étranger au Niger, on emmerde, quand bien même vous avez vos papiers, vous êtes en règle, on vous fait payer, on vous fouille, on trouve de l'argent sur vous et on le prend... c'est pas normal. Parfois même on tape les gens... » (Migrant ivoirien, Agadez, le 23 novembre 2004).

L'importance croissante des taxes illégales que sont amenés à payer les migrants lors de leur séjour au Niger, le renforcement des contrôles aux frontières méridionales des États algérien et libyen, et les difficultés qu'ils rencontrent lorsqu'ils cherchent à gagner localement de quoi poursuivre leur route, sont autant de facteurs qui participent de l'augmentation de la durée des séjours de transit des migrants à Agadez. Pour autant, ces séjours ne durent en moyenne qu'une à deux semaines, et les formes d'inscription des flux migratoires dans la ville s'en ressentent. Autochtones et étrangers se croisent mais ne se rencontrent pas ou peu. Les échanges sont rares et la relative brièveté des séjours des migrants, sans en être la seule cause, en est une des explications. Finalement, seules les parties de la ville dédiées aux migrations (lieux de transport et lieux d'hébergement) et les personnes qui y travaillent entrent réellement

¹⁷⁶ « On a dit qu'on n'aurait plus assez d'argent pour aller jusqu'en Libye mais ils s'en fichent, et on a dû payer 10 000 FCFA avant de quitter Agadez » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

en interaction avec les migrants. Des « portions » bien circonscrites de ville et de population sont directement influencées par ces mouvements migratoires, en dehors desquelles la visibilité du transit, tant dans l'évolution globale des structures urbaines que dans les modes de vie, est restreinte. Ce qui ne signifie pas que ces mouvements migratoires n'ont pas d'incidences indirectes, notamment à travers la redistribution ou l'investissement des importants profits qu'elles permettent à certains acteurs locaux de dégager. Le montant des devises injectées par les migrants en transit dans l'économie d'Agadez peut en effet être évalué à plusieurs milliards de francs CFA chaque année, ce qui en fait l'une des principales ressources de la ville (tableau 6).

Tableau 6. Estimation du montant moyen annuel des devises injectées par les migrants dans l'économie d'Agadez.

	hypothèses basses	hypothèses hautes
Nombre de migrants	40 000	70 000
Durée du séjour	5 jours	15 jours
Dépenses quotidiennes (hébergement, nourriture, etc.)	400 FCFA	800 FCFA
Coût du transport	30 000 FCFA	50 000 FCFA
Taxes prélevées par les agents de l'État	10 000 FCFA	15 000 FCFA
Total (en FCFA)	1 680 000 000	5 390 000 000

À titre de comparaison, la recette touristique dans la région d'Agadez était (sur)évaluée à 3,239 milliards de francs CFA pour l'année 2003, la Direction Régionale du tourisme et de l'hôtellerie estimant qu'en moyenne les 3 239 touristes passés cette année là dans la région d'Agadez y ont localement dépensé 1 million de francs CFA chacun (soit 150 euros). Ce qui importe, c'est de se rendre compte que les recettes tirées du transit migratoire sont du même ordre de grandeur que les recettes touristiques, dans une ville réputée vivre du tourisme. Autre comparaison intéressante : si l'on considère que le salaire moyen d'un fonctionnaire est de 60 000 FCFA par mois, et qu'environ 500 fonctionnaires d'Agadez sont concernés d'une manière ou d'une autre par les faits de corruption liés aux flux migratoires, cela signifie que les seules taxes prélevées illégalement par les agents de l'État leur permettent de doubler (hypothèses basses) voire de quadrupler (hypothèses hautes) leurs salaires.

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

En qualifiant Agadez de « ville ouverte », nous souhaitons renvoyer à une vision réticulaire de l'espace sahélo-saharien des migrations, à un espace où la ville ne serait pas simplement un lieu fixe mais davantage un lieu pris dans des dynamiques de mobilité qui la fondent en même temps qu'elles fondent des territoires en réseaux. Reconnaisant que le point et la ligne sont les deux figures théoriques qui servent classiquement à représenter le réseau – et qui permettent notamment de « *parler autrement qu'en surface* » (Retailé, 1993a) – il s'agissait de ne plus assimiler la localité à la seule figure du point comme image de l'immobilité, mais de l'envisager comme une figure intermédiaire qui reposerait tout autant sur la mobilité et les flux que sur la fixité¹⁷⁷. Au regard de notre étude des dynamiques qui animent aujourd'hui Agadez, cette figure de la « ville ouverte » peut être précisée par celle de « carrefour migratoire ».

Plusieurs auteurs ont entrepris d'envisager la ville comme un *carrefour des mobilités* tout autant que comme un *observatoire des sédentarités* (Capron, Cortes, Guetat-Bernard, 2005; Chaléard, Dubresson, 1999; Schmoll, 2004; Tarrius, 2000), et le terme « carrefour » a déjà été utilisé pour qualifier les villes d'Agadez (Bensaad, 2003), de Tamanghasset (Minvielle, 2006) et de Sebha (Pliez, 2000c). Néanmoins, si le *carrefour* désigne littéralement l'endroit où se croisent plusieurs chemins, cette seule caractéristique est-elle suffisante pour faire d'une ville un *carrefour migratoire* signifiant ? En qualifiant Agadez de carrefour migratoire, nous souhaitons renvoyer à la conjonction de différents attributs.

Position. Agadez est situé au croisement de plusieurs voies de circulation. Les flux de migrants qui s'y rejoignent, s'y rencontrent et s'y mêlent, en provenance de nombreuses régions d'Afrique, se prolongent vers différentes destinations, principalement l'Algérie et la

¹⁷⁷ Ce qui renvoie à l'idée de l'habiter en/dans le voyage de James Clifford (« *dwelling-in-travel* »), lorsque celui-ci distingue la notion de mobilité de la pratique du déplacement (Clifford, 1997a : 44).

Libye, parfois au-delà. Cette circulation des migrants est rendue possible par l'existence de réseaux de transport de personnes et de transport de marchandises, complémentaires et fréquemment liés bien que leur interdépendance tende à s'amenuiser. Il est ainsi possible d'arriver à Agadez par différentes routes tout comme il est possible d'en repartir selon différents itinéraires, ce qui fait que la ville concentre et disperse (selon un nouvel agencement des individus) les flux migratoires qui traversent le Nord du Niger. Cet aspect de la position d'Agadez est une première dimension de sa fonction de carrefour en ce qu'il entraîne un choix chez tous les migrants qui s'y rendent, un choix entre la poursuite de la migration selon l'itinéraire prévu initialement ou selon un autre itinéraire.

Ressources. À partir d'Agadez il est donc possible d'emprunter différentes routes pour se rendre en Afrique du Nord, ce qui crée une situation où se pose la question du choix de l'itinéraire à suivre, et également, parfois, celle de la destination finale. Les informations qui parviennent aux migrants lors de leur séjour à Agadez participent également de ce questionnement concernant la poursuite du parcours migratoire. Aux éléments de décision dont disposaient les migrants avant d'atteindre la ville-carrefour s'ajoutent en effet les informations échangées entre migrants, qu'ils soient en partance ou de retour, ou avec des autochtones.

L'obtention de tout nouveau renseignement concernant les véhicules à prendre ou à éviter pour traverser le Sahara, les itinéraires à suivre, les étapes où il est possible de travailler, ou les modalités de passage des frontières, incite en effet les migrants à réinterroger leur projet migratoire¹⁷⁸. La ville-carrefour concentre donc l'information migratoire. Celle-ci n'est toutefois pas accessible ni perçue de manière uniforme par les migrants en transit, d'autant qu'avec les informations d'ordre pratique sont souvent échangées des considérations plus personnelles sur le désert ou sur la vie au Maghreb et en Europe, dont l'influence sur les choix des migrants n'est pas négligeable.

Un autre aspect du carrefour comme lieu ressource tient à la reconnaissance officielle des mouvements migratoires. Des représentations consulaires algérienne et libyenne sont implantées à Agadez, et sont en mesure de délivrer des visas aux migrants qui en font la

¹⁷⁸ Il serait intéressant d'approfondir la question des informations qui circulent au sein des carrefours migratoires et qui influencent les choix des migrants. D'où proviennent ces informations et comment circulent-elles ? Quelles sont les places respectives des informations valides, des « mythes » construits volontairement ou non, des rumeurs, du vrai et du faux ? Ceci pour participer de la réévaluation de la place du transit au sein des processus migratoires.

demande. Toutefois les conditions d'attribution de ces visas sont particulièrement restrictives¹⁷⁹. Aussi, un marché noir des visas s'est développé, depuis de nombreuses années (Adamou, 1979 : 173). Il est actuellement possible d'acheter un faux visa algérien ou libyen pour environ 20 000 FCFA (mais cette technique de fraude ne semble pas très efficace), ou un passeport falsifié pour 30 000 à 40 000 FCFA (il s'agit généralement d'un vrai passeport malien dont la photo a été changée, ce qui permet de pénétrer en Algérie sans visa).

Enfin, parallèlement à ces informations qui circulent à Agadez, ou plutôt parmi elles, certaines sont d'un genre particulier. Il s'agit des opportunités de déplacement, et parfois de travail, qui permettent aux migrants d'acquérir ou d'économiser de l'argent, de minimiser des risques ou de gagner du temps ou du confort. Ces opportunités qui s'offrent au hasard des rencontres et des situations, risquées ou au contraire très fiables, sont à saisir lorsqu'elles se présentent, sans attendre. C'est pourquoi les opportunités qui prennent forme et se dévoilent dans le lieu-carrefour ne peuvent être envisagées comme ressources du lieu que parce que les migrants sont opportunistes, prêts justement à saisir leur chance à la moindre occasion.

Circulations. Au-delà du fait que cette « porte saharienne » est un point de convergence de plusieurs itinéraires de migration qui passent par le Sahara central et du fait qu'elle ouvre sur des possibles parmi lesquels il faut choisir, sa dimension de carrefour tient également aux migrants et à la manière dont ils envisagent leur migration. Aux migrants en tant que circulants, car sans circulation, sans mouvement, sans animation des routes migratoires, le carrefour n'est plus signifiant. Et à la manière dont ils envisagent leur migration car les migrants qui se rendent à Agadez sont ouverts aux possibilités que propose la ville, ils sont prêts à saisir les opportunités qu'elle leur présente. Le fait que leurs projets migratoires soient continuellement reformulés, recomposés, permet en quelque sorte à Agadez de déployer pleinement ses attributs de carrefour migratoire et de leur donner du sens.

Ainsi, l'avantage de position que confèrent à Agadez les infrastructures contemporaines de transport et la présence en son sein de populations dont le capital culturel et plus encore social facilite la mobilité au Sahara central (populations arabes et touarègues), ne sont pas les seuls éléments qui ont permis à Agadez de profiter du renouveau des migrations

¹⁷⁹ Depuis juin 2006 la Libye a fermé temporairement sa représentation consulaire à Agadez, suite au refus du gouvernement nigérien de voir des ressortissants étrangers refoulés de Libye sur son territoire.

transsahariennes pour devenir un véritable carrefour migratoire, le plus important du Niger et peut-être également du Sahara. Trois attributs lui permettent de tenir ce rôle. Tout d'abord une localisation, au croisement de plusieurs routes, afin que la question du choix de l'itinéraire à suivre soit à la fois possible et nécessaire. Ensuite des ressources en transport, en informations et en opportunités concernant la migration, ce qui fait du carrefour un lieu privilégié de redéfinition des projets migratoires. Enfin, de la circulation, une animation des routes migratoires, car sans flux de migrants le carrefour perd ce qui le fait vivre et lui donne sens. Pour autant, l'influence du transit migratoire n'est pas visible de la même manière à Agadez que dans d'autres villes sahariennes de tailles comparables. Les circulations migratoires, qui constituent l'une des principales sources de revenu de la ville, n'ont que peu d'incidence directe sur son urbanité, sur son développement urbain et sur les pratiques socio-culturelles de ses habitants.

- TROISIÈME PARTIE -

ESPACES, TEMPS ET MODALITÉS DES TRAVERSÉES SAHARIENNES

« On est là, on est sale, on mange mal, on cuisine avec du bois, on habite dans une maison qui est complètement abîmée... ce n'est même pas une maison. C'est dur, vraiment, mais c'est une expérience, ce qu'on vit ici c'est une grande expérience. Quand on rentrera au Nigeria, on aura des histoires à raconter, on pourrait même écrire un livre, chacun de nous pourrait écrire un livre... » (Migrant nigérian, Bilma, le 8 décembre 2004).

Toute migration représente une expérience importante pour les individus, une expérience qui marque leur vie, leur mémoire. Au sein du parcours migratoire, certaines portions et certains moments sont toujours plus marquants que d'autres. La traversée du Sahara fait partie de ces moments là pour les migrants qui quittent l'Afrique subsaharienne et se rendent par voie terrestre en Afrique du Nord.

En augmentant le nombre de ses agents (militaires, policiers, gendarmes, douaniers) présents le long des axes transsahariens de circulation, afin officiellement de les sécuriser, l'État nigérian a renforcé le contrôle des circulations dans ces zones. Malgré cela, malgré la présence de représentants de l'État et le développement d'agences de transport spécialisées, les trajets sahariens entre Agadez et les régions méridionales de l'Algérie et de la Libye restent particulièrement éprouvants et dangereux, et demeurent redoutés des migrants. À l'hostilité du milieu s'ajoutent les nombreuses taxes illégales que des individus circulant dans ces zones doivent verser aux agents de l'État, qu'ils soient migrants ou commerçants, nigériens ou étrangers, en situation régulière ou non. Ces pratiques illégales des agents de l'État témoignent de leurs préoccupations plus grandes pour leurs gains personnels que pour les tâches qui leurs sont officiellement assignées, grèvent le budget de certains migrants, et participent d'un « morcellement » de l'espace saharien. Quel peut en être l'incidence sur la mobilité des individus et plus généralement sur l'organisation des mouvements migratoires ? Au-delà des facteurs structurels, comment cela influe-t-il sur la manière dont les traversées sahariennes sont subjectivement vécues par les migrants, sur l'évolution de leurs sentiments d'appartenance ? Le ralentissement induit des circulations influe sur les relations qui se nouent sur les routes transsahariennes, entre les agents de l'État, les acteurs privés du transport et les migrants, mais également entre ces derniers et les populations autochtones des villes qui leurs servent d'étapes. De la même manière qu'Agadez est traversé par des flux qui lui confèrent le statut de carrefour migratoire, d'autres localités du Sahara nigérian sont

traversées par ces flux, dont l'importance est moindre du fait de leur division entre l'axe algérien et l'axe libyen. Quelles peuvent être les effets de ces mouvements migratoires dans une importante ville minière comme Arlit, reliée au réseau routier du Niger, ou encore dans une petite oasis telle que Dirkou, située au pied de la falaise du Kawar, à plus de 650 kilomètres de la première voie bitumée ?

Au-delà de ces villes relais, plus avant dans le désert, a lieu une étape essentielle des traversées sahariennes : l'entrée en Afrique du Nord, le franchissement des frontières méridionales de l'Algérie et de la Libye. Ce passage de l'Afrique subsaharienne au monde arabe revêt une dimension symbolique forte pour les migrants, en même temps qu'elle fait l'objet d'une surveillance croissante de la part des autorités algériennes et libyennes. Dans quelle mesure ces moments clés des migrations transsahariennes révèlent-ils les écarts qui existent entre les discours politiques et la réalité des pratiques des acteurs, ainsi que les variations de ces écarts selon les périodes ? Leur étude peut permettre de saisir nombre des enjeux économiques et politiques liés à ces flux migratoires, d'appréhender l'évolution des relations qu'entretiennent les États avec leurs agents, et plus largement de comprendre les logiques de différents acteurs du système migratoire œuvrant de part et d'autres de ces « invisibles frontières ».

- CHAPITRE VII -

DES STRATÉGIES D'ACTEURS QUI SE RÉPONDENT :

LA VOIE DE L'ALGÉRIE « SOUS TENSION »

Naguère terre d'émigration dans sa partie septentrionale et d'immigration dans sa partie méridionale, l'ensemble du territoire national algérien est également devenu un espace de transit migratoire au cours des années 1990, puis une terre d'immigration à partir des années 2000. La totalité du territoire, et donc de la société algérienne, est aujourd'hui concernée par la question migratoire sous ses différents aspects que sont l'installation, le départ ou le passage de migrants, et dont l'importance du caractère politique va croissante. Le gouvernement algérien fait face depuis plusieurs années aux demandes pressantes des États européens qui souhaitent mettre en place une politique de « coopération » avec les États du Maghreb en matière de contrôle et de gestion des flux migratoires en Méditerranée. L'Algérie, connue pour être « à la fois un pays d'origine, d'accueil et de transit des migrants » (Le Monde, 11.07.2006), est encouragée à surveiller davantage les entrées et sorties de son territoire, soutenue pour cela financièrement et militairement par une Europe qui croit voir dans les migrations transsahariennes des flux migratoires dont elle est la destination principale voire exclusive. 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, 2005b). Néanmoins, 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, n'a-t-il pas 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 transsahariens, tout en mettant en regard discours d'État et pratiques des agents de l'État des deux côtés de la frontière. Plusieurs questions se posent alors concernant 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 chargés de la surveillance des frontières face aux passages des migrants, irréguliers ou légaux ?

I. Arlit, de la ville évitée à la ville traversée

Avant de traiter des modalités de franchissement de la frontière par les migrants qui se rendent en Algérie, il importe dans un premier temps de saisir les transformations du rôle joué par la ville d'Arlit dans ces circulations migratoires. Jusqu'à la fin des années 1990, cette ville ne servait que rarement d'étape aux migrants qui se rendaient en Algérie. Mis à part certains Nigériens, la très grande majorité d'entre eux « quittaient » le Niger à partir d'Agadez, d'où les réseaux migratoires organisaient les transports qui permettaient de se rendre à Tamanghasset ou Djanet. Arlit était alors systématiquement contournée afin d'éviter le paiement de taxes supplémentaires. Puis cette ville est peu à peu devenue une étape de plus en plus fréquentée des migrants, jusqu'à être aujourd'hui pleinement insérée dans le maillage urbain des villes de transit du Sahara central¹⁸⁰.

¹⁸⁰ Voir le mémoire de master 1 de Marielle Cartiaux, « *Arlit (Niger), Escalade dans les migrations internationales* » (2007), qui constitue l'une des rares recherches universitaires menées à Arlit.

1. Une « ville nouvelle » au cœur du désert

Située à environ 250 km au Nord d'Agadez, au bout de la route goudronnée en direction de l'Algérie, Arlit est une cité minière créée *ex nihilo* à la fin des années 1960 après la découverte de gisements d'uranium¹⁸¹. Elle accueillait initialement une majorité d'employés des mines originaires de tout le pays, accompagnés pour certains de leurs familles, ainsi qu'une communauté importante d'expatriés français. La ségrégation sociale et spatiale y était extrême, le plan de la ville ayant été conçu sans avoir à intégrer une ville préexistante. Les « Blancs » étaient logés dans un secteur du centre de la ville appelé « cercle cadre », entouré d'une enceinte de plusieurs mètres de haut surplombée de barbelés. L'entrée du « cercle » était gardée jour et nuit afin que les personnes non autorisées à y pénétrer ne puissent bénéficier de la piscine, des cours de sport, des magasins et du restaurant qui se trouvaient à l'intérieur. Les cadres nigériens disposaient quant à eux de villas de fonction, entièrement équipées, dans un quartier dit « quartier cadre », tandis que les ouvriers étaient logés dans de vastes lotissements aux rues de sable perpendiculaires. L'activité économique générée par cette ville a favorisé l'installation progressive autour de cette structure urbaine de populations ne travaillant pas pour les compagnies minières. Des quartiers périphériques se sont ainsi développés, mêlant des habitats en terre (*banco*), des habitats très précaires (en matériaux de récupération) et des tentes de nomades sédentarisés (notamment suite à la sécheresse du début des années 1980). L'image d'une ville riche et moderne qui prévalait dans les années 1970 et 1980, lorsque l'eau, l'électricité et les soins médicaux y étaient gratuits pour tous, n'a pas survécu à la chute des cours de l'uranium au cours de la décennie 1980. Nombre de Nigériens considèrent aujourd'hui Arlit comme une ville appauvrie, isolée, au climat particulièrement rude. Cette représentation négative de la ville s'est récemment renforcée en raison de la

¹⁸¹ Deux filiales du groupe français Areva NC (précédemment COGEMA – Compagnie générale des matières nucléaires – jusqu'au 1^{er} mars 2006) y exploitent depuis le minerai : la SOMAÏR (Société des Mines de l'Air, créée en 1968) qui exploite l'uranium par carrières à ciel ouvert, et la COMINAK (Compagnie Minière d'Akouta, créée en 1974) dont l'exploitation souterraine est située à quelques kilomètres d'Artil, à Akokan. Avec environ 9% de la production mondiale d'uranium, le Niger se situe au troisième rang des pays producteur de ce minerai, après le Canada et l'Australie. Du fait de l'augmentation des quantités produites et de la hausse des prix de vente sur le marché mondial, la valeur de cette production est passée de 2 milliards de francs CFA en 1971 à 11 milliards en 1975, et à 102 milliards en 1982 pour 4 200 tonnes produites et exportées cette année-là. Malgré la chute des cours mondiaux de l'uranium à partir du milieu des années 1980, l'exportation de ce minerai continue de contribuer fortement aux recettes que le pays tire de ses exportations (61,1% en 2001 (OMC, 2003)).

médiatisation des problèmes de santé publique liés à l'exploitation des mines d'uranium et au fait que les compagnies minières ne respectent pas les normes sanitaires internationales en vigueur (Le Monde 23.12.2003, 26.04.2005 ; Libération 09.03.2005)¹⁸². Pourtant, dans le même temps et malgré la diminution du nombre d'employés des compagnies minières, la population de la ville a continué de croître, passant d'un peu plus de 30 000 habitants à la fin des années 1980 à près de 70 000 en 2001 (RGPH 1988, 2001).

2. Une histoire migratoire récente

Depuis 1980 et l'achèvement des travaux du tronçon routier Tahoua-Agadez-Arlit qui ont permis de relier la ville au réseau routier bitumé du Niger, Arlit est un important point de rupture de charge des échanges marchands entre le Niger et l'Algérie. Un office de douane y est implanté, permettant d'effectuer les formalités nécessaires au commerce transfrontalier. Le transit marchand y est donc important, mais le transport mixte du Niger vers l'Algérie, comme nous l'avons évoqué dans les chapitres IV et V, n'est que peu pratiqué. Seuls quelques transporteurs acceptent d'emmener des migrants d'Arlit au poste frontière d'Assamakka (pour environ 2 500 FCFA). En revanche, des transports spécifiques de migrants jusqu'aux villes du Sud algérien y sont organisés.

Depuis le début des années 2000, quelques agences de courtages se sont en effet créées à Arlit, prolongeant ou concurrençant les réseaux basés à Agadez. L'avantage de cette ville sur Agadez est que les activités de transport des migrants y sont moins taxées par les agents de l'État. Cette diminution des coûts, et sans doute un abaissement des marges, permettent de proposer des transports à destination de l'Algérie moins onéreux que ceux que proposent les agences d'Agadez. C'est pourquoi un nombre croissant (bien qu'encore limité) de migrants rejoignent Arlit, généralement après avoir fait étape à Agadez où ils ont été informés de cette possibilité de voyager à moindre coût (la plupart de ceux qui se rendent directement à Arlit sont encore aujourd'hui Nigériens). Ce changement de « position » d'Arlit au sein des réseaux

¹⁸² Voir également le film documentaire « *Arlit, deuxième Paris* » du réalisateur Béninois Idrissou Mora Kpaï (2005) qui évoque les débuts de mobilisation de la société civile nigérienne autour de ces questions, ainsi que le rapport d'expertise de 2003 de la Commission de Recherche et d'Information Indépendantes sur la Radioactivité (<http://www.criirad.org/actualites/communiqués/niger/notecriiradfinal.pdf>).

de villes relais des migrations transsahariennes peut également révéler une augmentation plus générale de la fréquentation de cet axe migratoire.

Chaque jour, un ou plusieurs autocars en provenance de Niamey arrivent en fin de journée à Agadez. Ils s'y arrêtent quelques minutes, le temps des descentes et montées de passagers, puis repartent pour effectuer le plus rapidement possible les 242 kilomètres qu'il leur reste à parcourir avant d'atteindre leur destination finale, Arlit. Ces autocars transportent fréquemment des migrants sur la dernière partie de leur trajet. Ceux-ci se rendent d'eux-mêmes à Arlit, ou y sont envoyés par les agences de courtage auxquelles ils ont payés leur transport à Agadez, ce qui permet alors de compléter un véhicule prêt à partir appartenant à un membre du même réseau. Parallèlement à cela, plusieurs directeurs d'agence d'Arliit paient des *coxeurs* d'Agadez pour qu'ils leur ramènent des passagers sans les faire passer par les agences d'Agadez¹⁸³. Ces transferts de passagers mettent en évidence les relations de coopération et de concurrence qui existent entre les acteurs du transport basés à Agadez et ceux basés à Arlit.

En arrivant à Arlit, les véhicules de transport en commun sont contrôlés et les passagers étrangers taxés : « un étranger on lui prend 5 000 ou 10 000. [...] à la barrière d'entrée c'est comme ça qu'ils font, s'ils voient des étrangers dans le bus, ils les font descendre et ils disent au bus de partir avec les Nigériens pour pas que ça se passe sous nos yeux. Ils veulent pas qu'on voit mais ils leur prennent l'argent et ils les laissent partir. Des fois ils les mettent dans la voiture de police et ils les emmènent jusqu'à leur destination dans la ville. La police ici c'est corrompu » (D., Arlit, le 13 avril 2005). Ces destinations des migrants dans la ville sont soit des lieux d'hébergement, soit les lieux de transport.

Là encore, selon le même principe qu'à Agadez, les migrants sont hébergés le temps de leur transit dans l'un des six principaux *ghettos* de la ville¹⁸⁴, et plus rarement des maisons plus petites disséminées dans la ville et qui ne peuvent accueillir qu'une dizaine de migrants, et parfois dans les lieux de transports que sont la gare routière (ou « *autogare* », exclusivement pour le transport de passagers), la *gare d'Assamakka* et la *gare de Libye* (pour

¹⁸³ Ces *coxeurs* sont donc amenés à voyager régulièrement en bus entre les deux villes et finissent par connaître les chauffeurs des grandes compagnies de transport avec qui ils peuvent négocier les tarifs. Le coût du tarif officiel que paient les migrants (environ 2 000 FCFA selon les compagnies) est alors réparti entre le chauffeur et le *coxeur*.

¹⁸⁴ Cinq de ces *ghettos* sont gérés par des Nigériens. Le sixième appartient à un Nigérian (Yoruba) installé au Niger depuis de nombreuses années.

les transports marchands, mixte et de personnes). À la différence de l'*autogare* qui est constituée d'une vaste enceinte rectangulaire, la *gare d'Assamakka* et la *gare de Libye* désignent en fait des petits quartiers, des ensembles de rues et de terrains vagues dédiés aux activités de transport. Dans chacun de ces trois lieux de transport est implantée une agence de courtage officielle¹⁸⁵ dont le fonctionnement est similaire à celui des agences d'Agadez. Les destinations proposées aux migrants sont Tamanghasset (pour 20 000 à 40 000 FCFA) et Djanet (30 000 à 40 000 FCFA), ainsi parfois que Ghat en Libye et même le Maroc, mais nous n'avons pas pu vérifier si des véhicules partent réellement d'Arlit vers ces deux dernières destinations. De manière générale, les véhicules quittent la ville en fin de journée, voire au cours de la nuit lorsque les chauffeurs essaient d'éviter les contrôles de la police à la sortie de la ville.

Tableau 7. Tarifs des transports entre différentes villes du Nord du Niger et du Sud de l'Algérie (en francs CFA)

Villes de destination	Villes de départ			
	Assamakka	Arlit	Ingal	Agadez
Assamakka	-	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.

- 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-Assamakka : 200 km, Assamakka-InGuezzam : 35 km, In Guezzam-Tamanghasset : 375 km) ; Ingal-Assamakka : 370 km.

Sources : relevés de terrain (2003-2005) ; carte Michelin 953 (1998).

¹⁸⁵ Deux agences officielles ont leur « bureau » gare de Libye, mais une ne semblait plus active en 2005. Les directeurs des trois agences officielles actives sont, pour deux d'entre eux, originaires du Nigeria (l'un est Yoruba, l'autre Haoussa de Sokoto), le troisième étant originaire d'Ingal. Notons que plusieurs agences non officielles sont en activité, sans pour autant être des agences clandestines.

Encadré n°11. Le commissariat de police d'Arlit, entre dissuasion des migrants...

Sur les murs en ciment du commissariat de police d'Arlit sont affichées quelques plaquettes intitulées « *Immigration clandestine vers l'Europe par le Sahara et la Méditerranée. La vérité* ». Ces plaquettes de 6 pages (dont la première et la dernière sont reproduites en figure 8) sont réalisées conjointement par l'association nigérienne Timidria et l'ONG italienne CISP (Comitato Internazionale per lo Sviluppo dei Popoli), avec le soutien de l'Union Européenne. Leur objectif est de dissuader les candidats à l'émigration vers l'Afrique du Nord et l'Europe, en évoquant les risques du voyage. Les phrases choquantes se succèdent : « *Dans le Sahara, beaucoup de migrants restent à jamais coincés* », « *À la frontière du Maroc, vous êtes abandonnés de tous, seuls face aux agressions de la population locale et de la police* », ou encore « *En Algérie, au Maroc ou en Tunisie, vous n'avez droit à rien, ni travail, ni logement, ni instruction...* ». Ces plaquettes qui ont droit de cité jusque sur les murs du commissariat ne reflètent pourtant pas l'exact état d'esprit de l'État nigérien et de ses agents vis-à-vis des flux migratoires transsahariens, car celui-ci semble être davantage au laisser-faire et à la mise à profit qu'à la dissuasion des migrants.

...et dissuasion des chercheurs

Suite à un bref séjour en Aïr, je me suis rendu à Arlit en avril 2003 afin de travailler sur les réseaux de passeurs touaregs qui opèrent entre le Nord du Niger et le Sud de l'Algérie. Après quelques jours de présence discrète dans des familles dont je connaissais certains membres vivant dans les montagnes proches, je me retrouvais par hasard observateur des arrangements directs entre un haut-fonctionnaire de police et quelques passeurs. Mais au cours de la discussion, ce haut-fonctionnaire s'est rendu compte que je n'étais pas Touareg ni Arabe mais Français. La tension monta d'un coup. On m'emmena au commissariat où je fus longuement interrogé. Le lendemain, alors que mes papiers étaient en règle et que je disposais d'une autorisation de recherche du Ministère nigérien de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur, je fus expulsé *manu militari* (au sens propre du terme, fusil militaire dans le dos) jusqu'à Agadez. De nouveau interrogé sur mes intentions, on me mit en cellule au commissariat central de la ville, avec plusieurs autres individus, jusqu'à ce que le Directeur Départemental de la Police Nationale d'Agadez, informé du fait qu'il y avait un « Blanc » incarcéré, comprenne le sens de mon travail et me fasse libérer. Très critique vis-à-vis de son collègue d'Arlit, il fut par la suite particulièrement coopératif et me donna accès à de nombreux documents officiels. Je ne retournais à Arlit que deux ans plus tard, en avril 2005. J'y effectuais alors mes travaux loin des regards des autorités locales. Peu avant de quitter la ville, je me décidais à me rendre au poste de gendarmerie afin de demander officiellement, avec une nouvelle autorisation de recherche en main, des données sur le mouvement des personnes et des véhicules dans la zone. Je fus reçu en ces termes : « *Hé, faut pas nous emmerder là, tu dégages, tu sors de là...* ». Quant aux policiers du commissariat, ils furent plus polis mais tout aussi peu loquaces, et je ne pus obtenir aucune information officielle de leur part.

Planche n° 2. L'axe migratoire algérien, fréquenté malgré la propagande

plus vous faire venir sous le régime du regroupement familial ; sauf peut-être pour les mariés dans certaines conditions très spéciales.

Si j'arrive en Europe, je défilant mes papiers, alors la police ne pourra pas me renvoyer ? FAUX

Quand vous arrivez SANS PAPIERS :

Il est inutile de détruite vos papiers en arrivant à la frontière d'un pays européen pour éviter d'être refoulé dans votre pays d'origine. De toute façon, après plusieurs jours en prison (rétention), vous serez refoulé vers le dernier pays d'où vous êtes arrivé. Sauf peut-être pour l'Espagne qui est sous un régime particulier : 40 jours de rétention au bout desquels vous êtes autorisé à entrer en Europe si la police n'a pas trouvé votre nationalité.

Si je me marie avec un européen, j'aurai immédiatement droit à des papiers ? FAUX

Être marié à un européen ne donne plus droit automatiquement à l'obtention des papiers. Les autorités se donnent beaucoup de temps (un an minimum) pour vérifier si ce n'est pas un faux mariage (mariage blanc). Si c'est un faux, vous êtes arrêté et prié de quitter le pays.

Mon enfant est né en Europe et je suis reparti au pays mais je sais que je peux revenir légalement en Europe puisqu'il est né là-bas. FAUX

Si vous avez un enfant né en Europe et que vous avez quitté l'Europe quelque temps avec cet enfant avant sa majorité ou vous avez été expulsés, cela ne vous donne pas le droit de revenir légalement en Europe avec cet enfant si n'avait pas encore la citoyenneté européenne.

Mon mari est européen d'origine africaine et mon enfant est né en Europe. Il est automatiquement européen alors ? FAUX

Le fait de naître en Europe, si l'un des parents n'est pas européen, ne donne pas automatiquement droit à la citoyenneté européenne. Il faut pour l'enfant de très nombreuses années de présence, sans quitter le territoire européen.

Je suis demandeur d'asile, j'ai le droit de travailler. FAUX

Quand vous êtes demandeur d'asile politique, vous n'avez pas le droit de travailler (sauf en Angleterre pour le moment, mais cela est en train de changer).

Pendant l'étude de votre dossier vous êtes logés dans un foyer dortoir où il y a les demandeurs d'asile du monde entier, selon la disponibilité des places. Vous pouvez donc être dans la rue s'il n'y a plus de place. L'argent que l'on vous donne ne peut en aucun cas vous permettre d'aider votre famille restée au pays, tout est calculé pour votre subsistance uniquement. En travaillant illégalement pendant cette période, vous vous exposez à des sanctions qui peuvent aller jusqu'à l'annulation de votre dossier. L'étude de votre dossier de demande d'asile peut varier de 3 mois à 11 ans.

J'ai payé mes contributions à la sécurité sociale mais je n'ai pas de papiers.

Je ne peux pas être expulsé. FAUX

Le fait d'avoir travaillé et cotisé en situation irrégulière ne vous donne aucun droit car vous l'avez fait à partir de fausses déclarations. Lorsque la situation est découverte, vous êtes quand même exposé à une reconduite à la frontière ou expulsion vers votre pays d'origine après une période de détention pendant laquelle vous pouvez faire intervenir un avocat même si vous en avez les moyens.

Immigration clandestine vers l'Europe par le Sahara et la Méditerranée



Ali Mathieu Seydou Moussa

Bandits

Agression

Viol

SIDA

Faim

Soif

Mort

La vérité

Figure 8. Plaquette de propagande contre les migrations irrégulières entre l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord et l'Europe.

Photo 10. *Pick-up* à proximité d'Arlit



© J. Brachet, 2003.

Sur une piste à proximité d'Arlit, un *pick-up* emmène des migrants en Algérie. Le voyage harassant dure plusieurs jours.

Photo 11. Migrants dans le Tassili N Ajjer

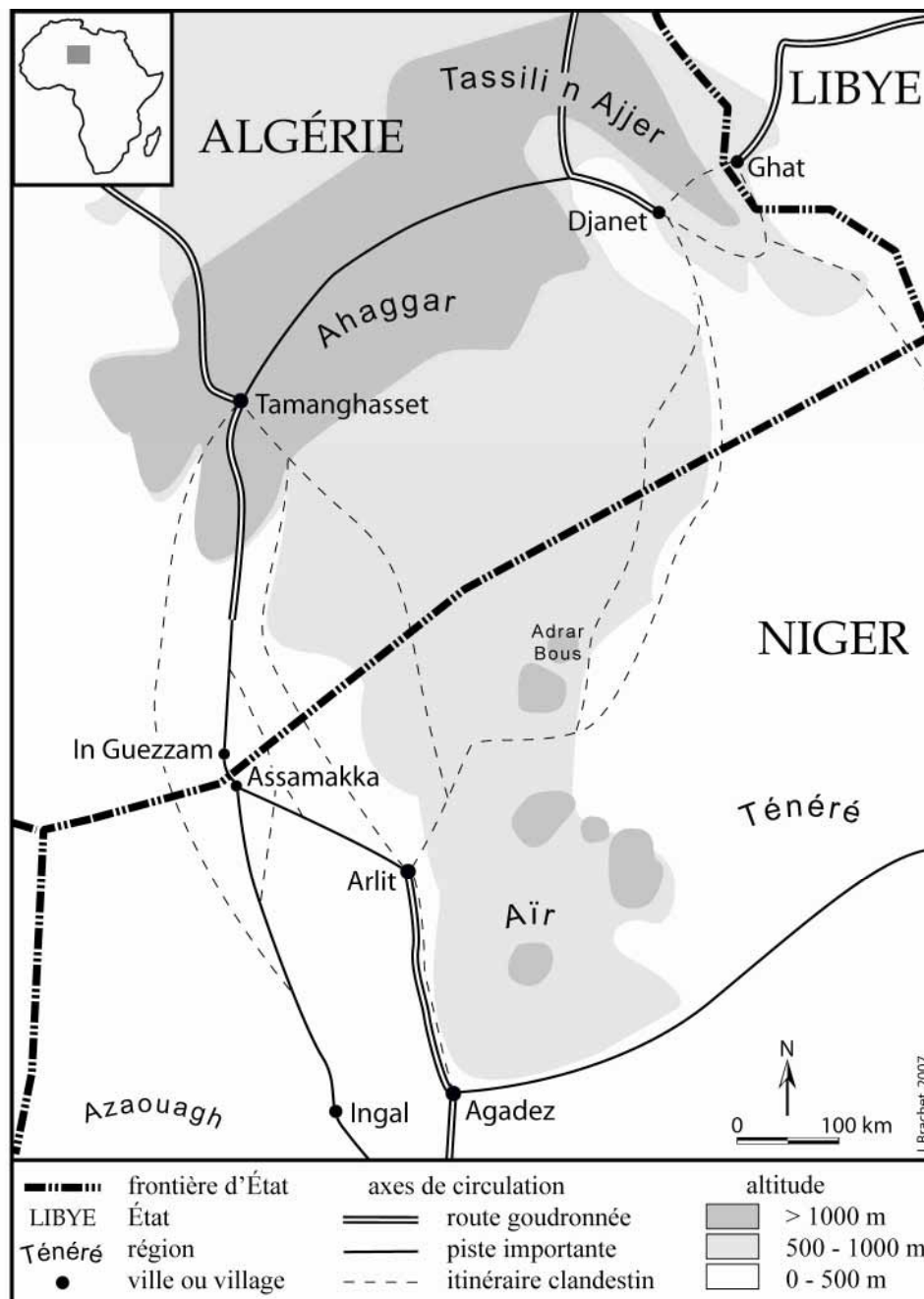


© A., passeur, 2003.

Dans une grotte du Tassili N Ajjer, des migrants heureux d'être enfin arrivés en Algérie exhibent une carte d'Afrique. Certains poursuivront vers Ghat, en Libye, d'autre vers le Nord de l'Algérie.

II. Franchir la frontière. Variations sur le thème de l'irrégularité.

Carte 12. Les principaux itinéraires de franchissement de la frontière algérienne



1. Entrer légalement en Algérie, une gageure

Entrer légalement en Algérie lorsqu'on est Subsaharien relève de la gageure tant il est complexe d'obtenir un visa dans les représentations diplomatiques algériennes sises au sud du Sahara. 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 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 généralement 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 minimales¹⁸⁶.

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 aérienne¹⁸⁷. 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)¹⁸⁸ 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

¹⁸⁶ Le prix du visa varie selon la nationalité du demandeur. Il ne nous a pas été possible de connaître combien de demandes de visas l'ambassade d'Algérie à Niamey et le consulat d'Algérie à Agadez reçoivent chaque année, ni combien de visas sont délivrés.

¹⁸⁷ La compagnie aérienne Air Algérie dessert plusieurs destinations en Afrique subsaharienne. Un aller simple Niamey-Alger coûte entre 150 000 et 200 000 FCFA.

¹⁸⁸ L'Algérie applique le principe de réciprocité des visas.

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, puis sont rapidement refoulés vers leur point de sortie du Niger, Assamakka.

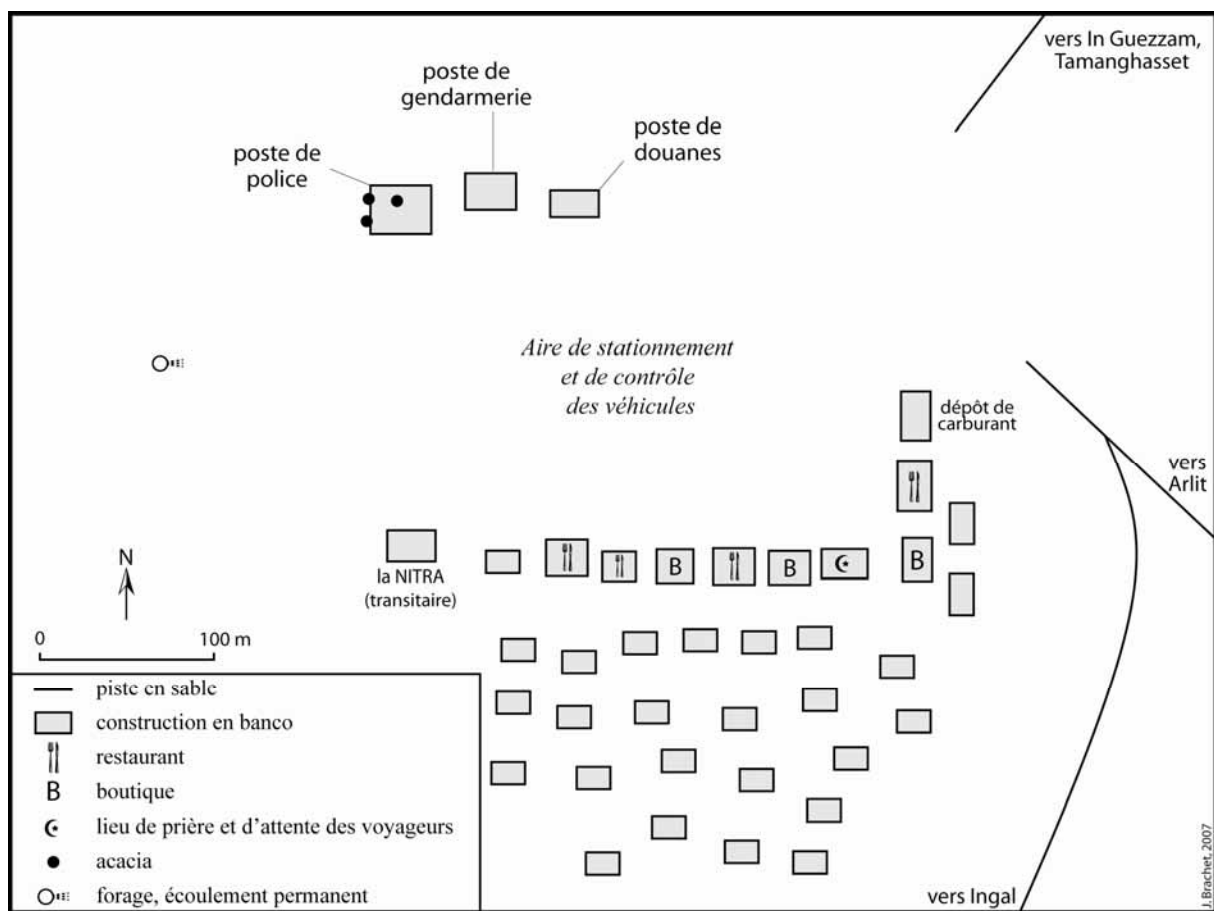
Situé à plus de 200 km au nord-ouest d'Arlit, à l'extrême nord de l'Azaouagh, Assamakka fait partie de ces localités sahariennes qui n'existeraient sans doute pas sans la présence d'un poste frontière (police, douane, gendarmerie) et l'activité que cela génère (carte 12). Moins d'une quarantaine de cases en banco hébergent les 365 habitants recensés de cette petite commune rurale (RGPH 2001), qui constitue le seul point de passage officiel de la frontière nigéro-algérienne, longue de 960 km. Des commerçants des deux nationalités, des migrants et de temps à autres des touristes s'y croisent. Seul le ballet des véhicules anime l'endroit au climat rude, où les gens ne circulent à pied que pour se rendre au forage chercher de l'eau. Les journées sont des journées d'attente, à l'ombre des cases et des paillotes qui font office de restaurants, de « bureau de change » et de boutiques de vente des produits de la contrebande, à l'ombre des grands camions, ou, privilège des autorités locales, à l'ombre des trois seuls acacias du village, sous lesquels est installé le poste de police (figure 9).

Les migrants qui circulent avec des papiers en règle, dans un sens ou dans l'autre, ne s'arrêtent que quelques heures à Assamakka, 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 paient fréquemment une taxe non-officielle de quelques milliers de francs CFA puis poursuivent leur route (l'entrée en Algérie, en règle, n'est soumise à aucune taxation abusive de la part des agents en poste à la frontière). Ceux qui y demeurent plus longtemps 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 Assamakka par les autorités algériennes. Enfin, on retrouve à Assamakka 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 Arlit¹⁸⁹.

Toutes ces catégories de migrants se croisent à Assamakka, où personne ne reste bien longtemps, quelques heures ou quelques jours tout au plus. Chacun s'y sent au bout du monde tant il n'y a rien à l'entour et tant il y a peu de choses sur place¹⁹⁰. Les migrants, entre espoir et désespoir, s'y savent au bout d'un monde, celui de l'Afrique subsaharienne. De l'autre côté de la frontière, avec ses risques et ses richesses commence un autre monde, le monde arabe.

Figure 9. Assamakka, un poste frontière devenu village



¹⁸⁹ Certains se font arrêter au Maroc, généralement aux abords des enclaves espagnoles de Ceuta et Mellila. « *On voulait aller en Europe, mais on s'est fait arrêter à Melilla après avoir sauté la barrière... alors les policiers nous ont déportés au Maroc. Après on a abandonné et maintenant on veut rentrer au Nigeria* » raconte un migrant Nigérien déposé à Assamakka par les autorités algériennes (Assamakka, le 11 avril 2005). Sans argent ni bagage, il attend auprès de ses camarades d'infortune que les policiers nigériens lui redonnent son passeport. Il pourra alors se mettre en quête d'un transport gratuit qui le sortira du désert et le rapprochera de sa ville d'origine, Lagos.

¹⁹⁰ Les fonctionnaires de la police, des douanes et de la gendarmerie n'y restent que pour des périodes de deux mois, puis retournent à Arlit. Le maire d'Assamakka, élu en 2005, n'y réside lui-même que quelques mois par an.

Tableau 8. Mouvement des personnes au poste de police frontalier d'Assamakka (2002-2004)

Nationalités	Sorties 2002	Entrées 2003	Sorties 2003	Entrées 2004	Sorties 2004
Nigériens	-	2636	2134	1172	2437
Maliens	-	1432	1616	1039	1405
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	-	-
Syriens	-	3	-	-	-
Yéménites	-	6	-	-	-
Tunisiens	-	16	15	3	4
Libyens	-	26	22	41	21
Algériens	-	832	689	835	718
Européens	-	315	236	182	122
Américains	-	-	-	10	-
Asiatiques	-	9	1	18	3
Total (toutes nationalités)	1 817	5483	4914	3444	4869
Total des ressortissants d'Afrique subsaharienne	-	4274	3951	2355	4001
Nombre de véhicules	-	524	716	-	-

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

Ces données recueillies par les policiers d'Assamakka ne concernent que les personnes circulant au Niger par la voie officielle, et ne peuvent que peu servir à l'évaluation du volume global des flux migratoires entre le Niger et l'Algérie. Leur comparaison avec les données du poste frontalier algérien d'In Guezzam aurait sans doute été riche d'enseignement, mais nous n'avons pu obtenir aucune donnée officielle des services de police algériens.

2. L'irrégularité négociée ou l'image de l'ambiguïté 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'Assamakka 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 – qu'il connaît – une somme qui est fonction du nombre de personnes en situation irrégulière transportées. Très rapidement, après un bref contrôle des bagages, le véhicule peut repartir jusqu'à Tamanghasset sans risquer de se faire arrêter¹⁹¹. Si les migrants ne semblent pas être importunés lorsqu'ils pénètrent ainsi en Algérie, en revanche il semblerait que les migrantes soient parfois violentées et que des agents algériens se livrent à des abus sexuels. Ces informations, recoupées à demi-mots par différentes personnes, sont également évoquées par Honoré Minche, Henri Yambene et Yves Zoa Zoa dans leurs travaux sur les migrations féminines irrégulières en Afrique. Citant une migrante camerounaise, ils écrivent : « *In Guezzam c'est une ville dangereuse pour les femmes. Toutes les femmes qui y passent sont violées par les gendarmes et les militaires algériens* » (Mimche, Yambene et al., 2005 : 14).

Plusieurs facteurs semblent avoir 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 sont dissuasifs et limitent les tentatives de passage clandestin de la frontière à partir d'Assamakka. 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)¹⁹². D'autre part, du côté des agents algériens, le coût de la répression de

¹⁹¹ Les migrants paient en moyenne 1 500 dinars algériens le transport d'Assamakka à Tamanghasset (taux de change officiel : 10 000 FCFA = 1 392 DA ; taux de change pratiqué à Assamakka : 10 000 FCFA = 1 000 à 1 200 DA). La route In Guezzam-Tamanghasset est en cours de goudronnage.

¹⁹² Voir notamment les accords passés dans le cadre du Comité bilatéral algéro-nigérien : « *Dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine, les deux parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens afin de lutter contre ce fléau qui prend des proportions alarmantes. La commission émet le vœu qu'à chaque interception d'un transporteur clandestin et après procédure d'usage, ledit transporteur soit remis à l'autorité de son pays d'origine.* » (Comité bilatéral algéro-nigérien, procès verbal de la commission de sécurité, le 22.09.1999, Chambre de commerce, In Guezzam : 3) ; ainsi que ceux passés entre les forces de l'ordre maliennes, algériennes et nigériennes (gendarmerie et armée) en septembre 2004, afin que les uns et les autres soient autorisés à franchir les frontières lorsqu'ils poursuivent des criminels et des trafiquants (ce qui constitue une première dans l'histoire de la coopération entre ces pays).

l'immigration clandestine, qui implique de nourrir les migrants arrêtés le temps de leur détention puis les transporter jusqu'à la frontière, et plus encore le sentiment de son inefficacité, puisqu'une fois renvoyés à la frontière, les migrants dans leur très grande majorité pénètrent de nouveau en fraude sur le territoire algérien, prédisposent à la tentation de la corruption, qu'Emmanuel Grégoire qualifie de « *généralisée dans le Sud algérien* » à la fin des années 1990 (Grégoire, 1999 : 171)¹⁹³.

Encadré n°12. L'expérience du passage, ou quand l'irrégulier passe et le régulier pas.

Parallèlement à la progression de mes travaux au Niger, l'intérêt de compléter mes observations par un séjour de recherche dans le Sud algérien m'est apparu évident. Plus je comprenais ce qu'il se passait du côté nigérien de la frontière, plus il me semblait intéressant de la franchir. Mais mes demandes de visas faites en bonne et due forme furent systématiquement rejetées, à deux reprises par l'ambassade d'Algérie à Niamey, puis par le consulat d'Algérie à Agadez. Finalement, grâce au concours d'une tierce personne originaire d'Agadez, je finis en août 2005 par obtenir un visa d'un mois me permettant de me rendre en République Algérienne Démocratique et Populaire. Pensant séjourner un temps à Tamanghasset et Djanet puis suivre les routes migratoires jusqu'au Maroc, et revenir en France, j'ai ainsi quitté Arlit pour me rendre à Assamakka. Après avoir effectué les formalités de sortie du Niger, je pris le premier véhicule qui se rendait à Tamanghasset. Nous étions une dizaine de passagers (deux commerçants algériens, des migrants nigériens et maliens, un guinéen et moi). En arrivant au poste frontière d'In Guezzam, le chauffeur nous a demandé si nos papiers étaient en règle et si l'on voulait se faire tamponner notre passeport. J'ai acquiescé et suis sorti du véhicule avec les deux commerçants algériens pour aller au poste de police frontalier. Là encore, dès que les policiers ont compris que j'étais Français et arrivé là avec des immigrants, le ton est monté d'un cran. Je dus alors expliquer les raisons de mon séjour au Niger et justifier les objectifs de ma venue en Algérie. Je n'évoquais que ma volonté de retourner en France par voie terrestre. Finalement, le chef du poste de police décida de me refouler, sans motif officiel, sans inscrire sur mon passeport ce refoulement, mais en me conseillant vivement de ne pas essayer de revenir. Le chauffeur du véhicule m'a alors rendu mon argent, s'excusant de ne pas m'avoir dit qu'il était préférable d'attendre avec les autres passagers étrangers. C'était la première fois qu'il transportait un « Blanc » et il n'avait pas pensé que l'on puisse me refouler, d'autant que j'avais un visa. C'est pourtant ce qui fut fait. En fin de journée, j'étais expulsé d'Algérie avec d'autres migrants, et renvoyé à Assamakka.

¹⁹³ « Cette recrudescence de la corruption des corps d'État algériens (douanes, gendarmerie, armée) renvoie à la crise économique et sociale que traverse actuellement ce pays. Les fonctionnaires ne sont pas régulièrement payés à la fin du mois et la suppression de la politique de subvention a entraîné une forte inflation dont ils sont les premières victimes » (Grégoire, 1999 : 171).

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'Assamakka. Cependant, cette pratique semble révélatrice des limites de la politique migratoire algérienne. Dans quelle mesure les migrations transsahariennes sont-elles perçues de la même manière dans le Sud algérien et dans le Nord du pays ? Comment l'État algérien doit-il aborder la question migratoire en sachant qu'une partie des migrants subsahariens en situation irrégulière ne pénètre pas sur son territoire de manière clandestine, et qu'une partie des agents chargés du contrôle aux frontières considèrent eux-mêmes que leur tâche est vaine ou inutile ?

3. S'affranchir du contrôle des États : la généralisation de la clandestinité

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 Assamakka pour franchir la frontière, voire même les en dissuadent. Car si le « détour » par Assamakka peut entraîner 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 septentrionales du Niger et qui n'ont pas de lien avec les passeurs algériens d'Assamakka. C'est pourquoi les Nigériens (qui ont connaissance de ce mode de passage) et les Maliens (qui n'ont pas besoin de visa pour se rendre en Algérie et n'hésitent donc pas à passer par les postes frontaliers) représentent 95% des 4 000 sorties annuelles de ressortissants des États d'Afrique subsaharienne enregistrées officiellement au poste d'Assamakka en 2002 et en 2003 (tableau 8). Ainsi, mis à part une partie des migrants nigériens et maliens, la plupart des migrants subsahariens franchissent la frontière de manière irrégulière et clandestine, sans passer par les postes frontières (et donc sans y être comptabilisés).

a. Tamanghasset sans escale

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* (photo n°10), ne mettent presque pas pied à terre. Le terrain étant plat sur toute une partie du trajet, les véhicules sont facilement repérables de loin, aussi les chauffeurs préfèrent-ils ne pas s'arrêter, ni pour manger ou ni pour se reposer. Certains disent même effectuer une partie de ce trajet de nuit, sans phare afin de limiter les risques d'être aperçu. Lorsqu'ils arrivent à quelques kilomètres de la ville, les véhicules s'arrêtent et déposent leurs passagers qui doivent terminer le trajet à pied, toujours pour une question de discrétion.

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, Emmanuel Grégoire estime que « la plupart [des] migrants finissent leur périple à Tamanghasset » et que « rares sont ceux qui [vont] dans le Nord de l'Algérie » (Grégoire, 1999 : 221). Qu'en est-il aujourd'hui, quelle proportion de migrant ne fait que transiter à Tamanghasset, et vers où vont-ils ensuite ? Il semble qu'outre une certaine saturation du marché local 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 ville¹⁹⁴ 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... À partir d'Arlit, ceux qui vont au Maroc parfois ils passent par Tamanghasset, parfois par Djanet... » (Passeur touareg, Agadez, 29 novembre 2004).

b. 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 éprouvants¹⁹⁵ et les plus risqués, dont

¹⁹⁴ Tamanghasset est relié au réseau goudronné algérien depuis 1981 suite au bitumage de la piste Tamanghasset-In Salah-El-Meniaa.

¹⁹⁵ D'avril à octobre la chaleur est écrasante la journée, et de novembre à mars le froid nocturne est harassant. Les migrants, serrés les uns contre les autres, se protègent du froid et de la chaleur pratiquement de la même manière, en portant des bonnets de laines, des turbans et parfois de grands manteaux.

l'une des déclinaisons possibles est la suivante : 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 traversent en direction du nord-est jusqu'à atteindre l'Adrar Bous puis le puits de Tchinarakaten (cf. encadré ci-dessous). Vient ensuite la longue traversée du Ténéré du Tafassasset, jusqu'au Tassili N Ajjer. Les migrants sont alors déposés dans les montagnes aux environs de Djanet (photo n°11). 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 Ghat, guidés par des passeurs Touaregs algériens qui les « attendent » dans ces zones isolées de dépôt des passagers.

Encadré n°13. Tchinarakaten, du puits pastoral au « puits commercial »

Dernier puits avant la longue traversée du Ténéré du Tafassasset, Tchinarakaten est un lieu de repos et d'approvisionnement en eau très fréquenté. Il y a quelques années encore, il n'y avait là qu'un puits pastoral où nomades et migrants se croisaient occasionnellement. Puis profitant de l'opportunité créée par l'augmentation des flux migratoires en direction de Djanet, des Touaregs de Djanet et d'Arlit s'y sont installés et ont ouvert une quinzaine de « boutiques ». Ils y vendent de la nourriture, des cigarettes, des turbans et autres vêtements pour se protéger du froid, intense dans ces zones montagneuses, du bois et de l'essence. Les prix pratiqués sont élevés, du fait de l'isolement du lieu, et du fait que de nombreux migrants n'hésitent pas à se « débarrasser » de leurs dernières devises en francs CFA, dont ils n'auront plus besoin une fois en Algérie. Beaucoup de marchandises (1 kg de riz ou de dattes, 1 paquet de biscuits, 1 paquet de cigarette de la marque Fine, etc.) sont vendues 1000 FCFA, ce qui limite les problèmes de rendu de monnaie. L'eau peut également être vendue par les commerçants de Tchinarakaten qui en font régulièrement des stocks, prévoyant les arrivées groupées des migrants qui entraînent une longue attente au puits. C'est ainsi que dans cette partie reculée des confins de l'Aïr, un passeur raconte qu'il lui « a fallu attendre 12 heures de temps avant de pouvoir prendre l'eau au puits » (Agadez, avril 2003) tant il y avait de migrants arrivés au même moment¹⁹⁶. 20 litres d'eau peuvent alors être revendus jusqu'à 500 FCFA. Enfin, ce puits est également un lieu de contact entre réseaux nigériens et algériens. Certains passeurs évitent de pénétrer en Algérie avec leur véhicule immatriculé au Niger, du fait des risques de saisie. Ils s'entendent donc avec des passeurs algériens pour que ceux-ci prennent leurs passagers à partir de Tchinarakaten, moyennant rétribution, et les emmènent jusqu'à Djanet avec des véhicules immatriculés en Algérie.

¹⁹⁶ Ce qui ne signifie pas 12 heures de prise d'eau ininterrompue, car lorsque le niveau de l'eau dans le puits est trop bas, il est nécessaire d'attendre qu'il se remplisse à nouveau.

La politique migratoire algérienne, sans stopper les flux, les rend plus dangereux. Les risques encourus lors de ce voyage sont plus importants et plus diversifiés 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 algériennes. 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, à 2300 km au sud du port d'Alger* » (Alwatan, 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 (Le Monde, 12.04.2007) – participent de la même dynamique de renforcement du contrôle de cette zone¹⁹⁷.

Ensuite il y a les dangers liés aux pannes des véhicules. D'une part, une panne augmente le risque d'interpellation que nous venons d'évoquer. D'autre part, s'il n'est pas possible de réparer sur place, une panne peut s'avérer fatale pour les occupants du véhicule. Les chauffeurs n'empruntant pas systématiquement les mêmes itinéraires, notamment pour traverser le Ténéré 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*

¹⁹⁷ « *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-Sahel (PSI), opérationnel depuis novembre 2003 et doté pour 2004 de 6,5 millions de dollars.* » (Le Quotidien d'Oran, 19.04.2006).

tombe en panne là-bas, c'est la mort. Il faut deux véhicules ou trois... parfois tu vas voir dix Toyota pleines d'étrangers... » (Agadez, 29 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 des dizaines de migrants passent quotidiennement par là, avec en leur possession de l'argent pour financer leurs voyages. Il leur suffit alors 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). Violence physique et violence symbolique se mêlent, lorsque les migrants sont déshabillés afin de vérifier s'ils ne cachent pas d'argent sur eux¹⁹⁸ et que certains tentent de s'opposer à leurs agresseurs. Dans ces cas d'agression les migrants finissent généralement par être emmenés à bon port. Le plus grand risque étant pour eux de se faire abandonner. En partant, les chauffeurs les préviennent systématiquement qu'ils seront déposés à plusieurs kilomètres voire dizaines de kilomètres de leur destination afin que leur véhicule ne soit pas repéré par les autorités. Mais certains chauffeurs peu scrupuleux, criminels, en profitent pour abandonner leurs passagers en plein désert, entre l'Aïr, l'Ahaggar et le Tassili N Ajjer, leur indiquant une direction à suivre et leur promettant qu'en quelques heures de marche ils arriveront à Djanet. D'autres saisissent parfois l'occasion 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.

¹⁹⁸ Connaissant ce risque, des migrants (uniquement anglophones d'après les francophones qui m'ont relaté ces faits) se sont mis à cacher leur argent non plus dans leurs vêtements (col de chemise, chaussures, ourlets) mais dans leur rectum, et à avaler des sachets de drogue lorsqu'ils en transportent. Ceux qui font cela sont repérables, d'après les autres migrants et les passeurs, à leur alimentation, ils ne mangeraient selon eux que du *gari* (farine de manioc) afin de ne pas avoir à déféquer durant tout le trajet. Ce qui ne fait qu'augmenter la brutalité des attaques car les bandits sont au courant de ces pratiques.

c. *Djanet, porte détournée de la Libye*

Le marché de l'emploi de Djanet est restreint et seuls les travaux saisonniers dans les jardins permettent aux étrangers de travailler. 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 (Fontaine, 2005), sa fonction de ville de transit des migrations transsahariennes en 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, dans un premier temps, 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 Ghat, peut être effectué à pied avec un guide pour environ 10 000 FCFA, où, plus rarement du fait du terrain accidenté, en véhicule pour 30 000 à 40 000 FCFA. 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 Ghat, 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 touareg, Agadez, 29 novembre 2004).

III. L'Algérie face aux migrations transsahariennes : entre fermeté et tolérance discrète

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. 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. En Afrique subsaharienne 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 trouve¹⁹⁹. 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 deux décennies, la politique de lutte contre l'immigration irrégulière du gouvernement algérien s'est progressivement durcie²⁰⁰.

¹⁹⁹ Ces possibilités de circulation en Afrique subsaharienne, 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 (Bredeloup, 1995). Notons que ces circulations peuvent tout de même être clandestines lorsqu'elles sont liées à des trafics marchands

²⁰⁰ Sur les cadres règlementaires et législatifs de migrations internationales en Algérie, voir notamment (Kerdoun, 2005a, 2005b; Labdelaoui, 2005b; Perrin, 2005).

1. Des immigrants de passage : transit et installation temporaire

L'Algérie est un espace de destination de nombreux migrants, principalement d'origine sahélienne, qui viennent y travailler dans les secteurs agricoles et du bâtiment, et de plus en plus fréquemment dans divers autres domaines d'activité. Pour d'autres, ce pays n'est envisagé que comme un espace de transit sur la route de l'Europe, mais cet espace de transit se transforme parfois en « *eldorado de substitution* » (Le Quotidien d'Oran, 6.09.2005) pour ceux qui n'ont pas les moyens ou la possibilité de rejoindre rapidement le Maroc.

Les migrations transsahariennes, sous leurs différentes formes, participent pleinement des transformations contemporaines de l'Algérie et notamment du dynamisme économique de ses régions sahariennes, bien qu'au niveau national les difficultés économiques et sociales du pays se traduisent par une montée du chômage chez les nationaux, entraînant une importante diminution du besoin de main d'œuvre étrangère peu qualifiée²⁰¹. L'immigration clandestine, cantonnée un temps dans le Sud du pays et ne préoccupant guère les populations algériennes, attire dès 1992 l'attention des pouvoirs publics qui commandent 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). Puis avec la diffusion et l'installation de migrants subsahariens à travers l'ensemble du territoire national, toute une partie de la société civile algérienne s'intéresse peu à peu à ce phénomène migratoire dont la presse nationale se fait l'écho. En présentant fréquemment les migrants subsahariens comme responsables de tous les maux²⁰², les médias ne manquent pas de nuire à leur image et 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

²⁰¹ « In Algeria for example, unemployment hits one out of three young adults in the active population (see table below). In absolute numbers unemployed persons between 18 and 35 years of age are 1,371,307, out of whom 180,663 have a university degree, and 348,084 a high school degree » (Fargues, 2005c : 5).

²⁰² Suite à une expulsion importante d'immigrés en situations irrégulières, l'agence de presse algérienne 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)

sortis à la rue et brûlés » (Le Quotidien d'Oran, 6.09.2005). Une telle violence des populations civiles à l'égard des étrangers reste heureusement exceptionnelle en Algérie.

Quels que soient leurs objectifs et leurs moyens, ces « *sans papiers* » comme les Algériens les appellent parfois en français, ou bien « *harraga* » en arabe, n'ont pas pour objectif de s'installer de manière définitive en Algérie. La temporalité de leur passage, de leur présence, est toujours celle du court ou moyen terme. Néanmoins, nombreux sont ceux qui essaient de « régulariser » leur situation dès leur arrivée à Tamanghasset. Ils tentent de s'y procurer de faux papiers (passeports, certificats du H.C.R.) afin de pouvoir circuler ensuite plus librement à l'intérieur du pays. Tamanghasset est en effet le lieu d'un important trafic de faux papiers, dont les migrants ont connaissance avant même d'y arriver, comme l'illustre ces propos recueillis à Agadez : « *il faut s'arrêter à Tamanghasset pour prendre les passeports maliens... ça c'est un petit truc de Camerounais... Tout Camerounais qui entre en Algérie devient Malien, automatiquement.* » (Migrant camerounais, Agadez, le 24 novembre 2004). Ces faux papiers peuvent être achetés par les migrants, ou seulement loués le temps de traverser le pays pour ceux qui se rendent directement au Maroc. En arrivant à la frontière marocaine, il faut alors remettre les faux documents (généralement des passeports maliens) au guide qui les redescend ensuite à Tamanghasset où ils serviront de nouveau. Cette pratique de « location » de papiers est avantageuse financièrement tant pour les réseaux de passeurs que pour les migrants, mais est également de plus en plus risquée. Tandis que la presse nationale s'en fait régulièrement l'écho, la police algérienne est en effet de plus en plus attentive à ce point lors des contrôles, et plusieurs réseaux de faussaires ont ainsi été démantelés (Le Quotidien d'Oran, 06.09.2005 ; El Watan, 20.04.2006).

2. Vers une systématisation des expulsions ?

« *En Algérie s'ils t'attrapent ils te mettent dans un camp et ils te refoulent jusqu'à ton pays* » (D., Arlit, 13 avril 2005). Qu'ils aient pénétré irrégulièrement dans le pays ou que leur visa ait expiré, les migrants savent que tout contrôle de police peut se solder par une reconduite aux postes frontières de Tin Zawatin et d'In Guezzam selon leur nationalité, d'où ils seront expulsés respectivement vers le Mali ou le Niger (Minvielle, 2006)²⁰³. Des

²⁰³ Les arrestations peuvent avoir lieu dans le désert, lors des interceptions de véhicules des passeurs, ou dans les villes d'installation ou de transit des migrants. Dans les deux cas, les violences des agents de l'État algérien ne sont pas rares.

commerçants sont parfois réquisitionnés à cet effet par la police et contraints de transporter sous escorte des migrants irréguliers de Tamanghasset à In Guezzam, puis jusqu'à Assamakka²⁰⁴.

Les données officielles concernant le nombre d'arrestations et d'expulsions d'immigrés clandestins en Algérie sont à manipuler avec précaution mais laissent à penser que les flux migratoires vers et à travers l'Algérie ne se sont pas réduits ces dernières années, tandis que la répression policière et judiciaire semble s'être accrue. Toute tentative de quantification un tant soit peu précise semble toutefois compromise tant les chiffres avancés par les sources sont divergents. Le Ministre algérien du Travail et de la Sécurité Sociale évoque en effet 28 800 entrées de migrants irréguliers sur le sol algérien entre 1992 et 2003 (Labdelaoui, 2005a : 87) ; la presse algérienne, d'après les déclarations de la gendarmerie nationale, parle de 28 828 immigrants clandestins arrêtés durant le premier semestre de l'année 2004 (Quotidien d'Oran, 20.04.2004), tandis qu'un chercheur de l'Université d'Alger, d'après les mêmes sources officielles, parle de 5 680 arrestations pour l'ensemble de l'année 2004 (dont environ 2000 se sont soldées par un refoulement) (Labdelaoui, 2005a : 87) ; enfin, il était possible de lire dans les journaux français que « *depuis 2002, l'Algérie a reconduit à ses frontières 35 000 immigrants clandestins* » (Le Monde, 11.07.2006). Il est difficile dans ces conditions de se faire une idée du nombre d'arrestations et de refoulements réellement effectués par les autorités algériennes ces dernières années.

Deux idées semblent particulièrement importantes à retenir en l'absence de données quantitatives fiables. D'une part, la politique migratoire de l'Algérie s'est indéniablement durcie au cours de ces dernières années, d'autre part, sa mise en application varie fortement selon les lieux, les périodes et les individus, allant de la répression violente à la tolérance intègre ou intéressée de la présence des migrants subsahariens en situation irrégulière. Ces deux idées, illustrées ci-dessous par les propos d'un *ishumar* et d'un passeur nigériens, puis par ceux conjoints du commandant de gendarmerie de Tamanghasset et du journaliste algérien qui l'interviewe, peuvent paraître antagonistes au premier abord. Elles ne font pourtant que refléter la position ambiguë de l'Algérie face aux migrations transsahariennes contemporaines.

« Bon, l'Algérie maintenant tout est gâté... L'Algérie c'est juste là à côté mais bon, y'a des refoulés... Si tu vas et qu'on te trouve dans les villages, si tu cherches le travail comme ça, on

²⁰⁴ Nous ne pouvons développer ces aspects de la politique migratoire algérienne et de ses mises en oeuvre, faute d'avoir pu nous rendre en Algérie pour y poursuivre nos recherches.

te ramasse, direct on te met aux barrières... à Djanet ils attrapent les Haoussas et même les Touaregs, ils n'ont rien laissé... Djanet avant c'était un bon coin, avant c'est la Libye qui n'était pas bon... avant l'Algérie c'était très bon, c'était calme, tu vas partout où tu veux, on va pas te demander ta carte... mais maintenant ils sont vraiment gâtés... » (Ishumar touareg, Timia, le 23 août 2003).

« Mais quand même il y a trop de problèmes, parfois dès que les gens rentrent, la police les prend... parfois il y a des morts, parfois les étrangers ils courent pour se cacher dans les montagnes et parfois la police algérienne elle tire sur les gens et y'a des gens qui meurent... ça c'est vrai... les Algériens ils sont plus durs que les Libyens. » (Passeur, Agadez, le 29 novembre 2004).

« “Comment ne pas faire preuve de compréhension à l'égard des immigrants clandestins ? Nous n'oublions pas qu'ils ont fui la misère et la pauvreté dans l'espoir d'améliorer leurs conditions de vie. À une certaine époque, les Algériens ont connu aussi ce problème. C'est là un argument supplémentaire pour traiter dignement ces gens“, a soutenu le commandant du groupement de gendarmerie de Tamanrasset. [...] Mais que serait le monde si la police des frontières était postée sur l'itinéraire des premiers hommes quittant les vallées originelles de l'Afrique orientale il y a des milliers d'années, sur le parcours d'Abraham d'Ur à Canaan, sur la route de l'enfant Jésus de Bethléem vers l'Égypte, sur le chemin de Moïse vers le Sinaï ou sur la piste de la migration du prophète Mohamed vers Médine ? » (Alwatan, 20.04.2006).

Conclusion

L'importance prise par la question migratoire en Algérie est sans précédent. À l'émigration des Algériens s'ajoute l'arrivée d'immigrants venus du Sud du Sahara, dont l'installation interroge de bien des manières la société algérienne, et dont le transit vers l'Europe renforce encore davantage les enjeux diplomatiques liés à la migration. Le durcissement de la politique migratoire algérienne et le renforcement des moyens alloués au contrôle de ses frontières, à l'instar de ce qu'il s'est passé dans d'autres États du Maghreb, s'est réalisé sous les pressions, incitations de l'Europe, et avec son soutien financier et logistique (le soutien des États-Unis répond pour sa part à une logique de lutte contre le terrorisme international). Face à cela, les réseaux migratoires ont développé différentes techniques de franchissement de la frontière qui requièrent selon les parcours des compétences spécifiques, en capital social et en connaissance des itinéraires. Chaque réseau

étant spécialisé dans l'une ou l'autre des formes de passage : ceux qui négocient leur passage aux postes frontières ne prennent jamais le risque de circuler clandestinement, et ceux qui agissent dans la clandestinité à partir des villes du Nord du Niger n'essaient jamais de négocier leur passage auprès des agents de l'État. Avec ou sans complicités au sein des pouvoirs publics, il s'avère que les réseaux migratoires ont réussi jusqu'à présent à perpétuer leurs activités faisant « simplement » varier les modalités de la circulation. Jamais les circulations – marchandes ou migratoires – entre les deux états ne se sont tariées, mais de manière générale, la surveillance accrue des frontières, les contrôles à l'intérieur du territoire, les incarcérations et les expulsions influent sur les formes de mobilité des migrants au-delà du simple franchissement de la frontière méridionale, que ceux-ci ne fassent que traverser le territoire algérien ou qu'ils s'y installent.

En introduisant des immigrants en ces terres anciennes d'émigration, les mouvements migratoires transsahariens interrogent la société algérienne « par le sud », lui renvoyant une image d'elle-même différente de celle qu'elle avait jusque-là l'habitude de percevoir dans le miroir de ses propres émigrés vivant en Europe. Les difficultés qu'éprouve l'Algérie à se penser dans sa globalité comme terre d'immigration, et non pas uniquement d'émigration et de transit, se traduisent notamment par la lenteur des évolutions des cadres juridiques et législatifs relatifs à ces mouvements humains, et par la quasi-absence de discours et de pensée critiques concernant les formes de racisme et de xénophobie qui peuvent émerger dans la société algérienne, concernant la manière dont y est aujourd'hui accueilli l'*Autre*, l'étranger venu du sud. La compréhension des effets de ce basculement, ou plutôt de ce dédoublement du miroir à l'aune duquel s'interroge et se construit la société algérienne constitue l'un des enjeux majeurs des recherches sur les migrations transsahariennes contemporaines au Maghreb.

- CHAPITRE VIII -

SUR LA VOIE LIBYENNE.

LE KAWAR, UNE ROUTE, UNE ÉTAPE : DIRKOU ²⁰⁵

Les oasis sahariennes sont des lieux de vie et de production qui ne peuvent se comprendre uniquement à l'échelle locale. Leur étude nécessite une approche multiscalaire permettant de tenir compte des systèmes de circulation au sein desquelles elles sont toujours intégrées et qui participent de leur évolution. « *Si l'absence d'eau est dirimante, l'absence de circulation rend l'oasis inutile ou "anachronique"* » notait Denis Retailé peu après la grande sécheresse du début des années 1980 (Retailé, 1986c : 17). Traditionnellement, il s'agissait de la circulation caravanière des nomades touaregs ou toubous, qui chaque année se rendent dans les oasis du Kawar pour y pratiquer un négoce fait de troc et de vente. Mais depuis la fin des années 1980 et l'abandon par les transporteurs de la piste qui reliait Agadez à Bilma via Fachi, trop ensablée, au profit de celle plus accessible passant par le puits d'Achegour et aboutissant à Dirkou, l'oasis de Dirkou est rythmée par une circulation tout autre, la circulation incessante des véhicules à moteur entre le Niger et la Libye. L'importance des flux marchands et migratoires entre ces deux pays a transformé la petite oasis en une petite ville cosmopolite à l'activité intense.

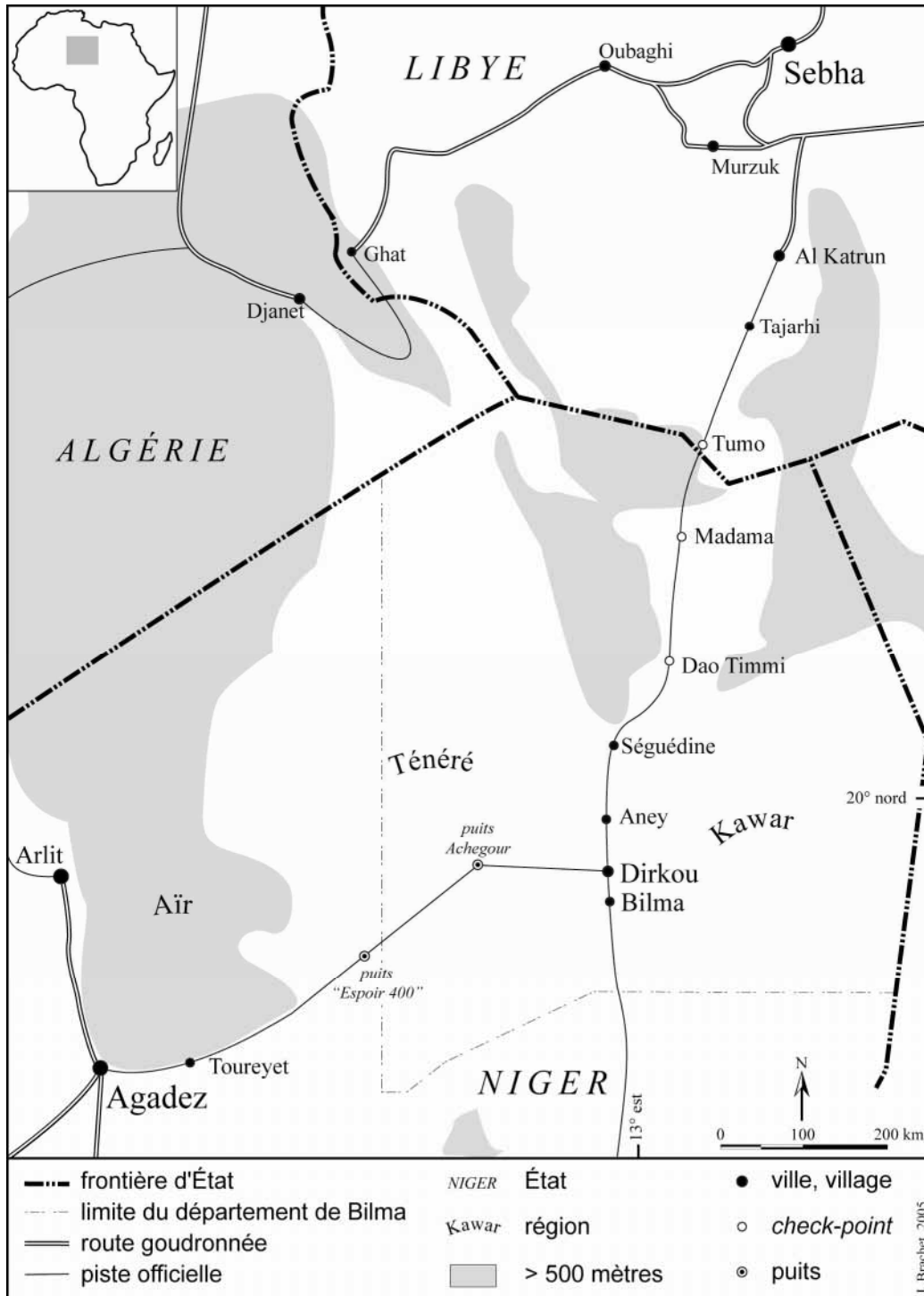
L'itinéraire qui relie Agadez au Fezzan libyen via le Kawar forme le principal axe de circulation des migrants au Sahara central (carte 13), et constitue peut-être également la plus importante voie entièrement terrestre des migrations transsahariennes. « *On estime à 50 000*

²⁰⁵ En allusion à l'ouvrage de Marguerite Le Cœur « Les oasis du Kawar. Une route, un pays », *Etudes nigériennes* (54), IRSH, Niamey, 1985.

les migrants qui tentent de traverser le désert du Ténéré pour la Libye » écrivait Ali Bensaad dans le Monde Diplomatique en septembre 2001 (Bensaad, 2001). Il semble d'après nos enquêtes que ces flux sont aujourd'hui légèrement moins importants, bien qu'ils demeurent supérieurs à ceux qui animent la voie algérienne, mais il ne s'agit là que d'une évaluation générale tant il est difficile de quantifier ces circulations humaines, au demeurant fort variables dans le temps. Quel que soit le volume exact de ces flux migratoires entre Agadez et le Fezzan libyen, ils apparaissent particulièrement importants au regard de la population de l'ensemble du département de Bilma (moins de 15 000 habitants d'après le recensement de 2001). Dans quelle mesure ces flux de transit ont-ils participé de la transformation des oasis du Nord-Est du Niger ? Les formes d'inscription socio-spatiales de ces flux ont-elles un lien avec les formes de territorialité développées par les migrants au cours de leur voyage ? L'approche des espaces oasiens de transit par la territorialité des individus mobiles, pleine de tensions qui reflètent leurs aspirations et leurs doutes spécifiques relatifs aux parcours dans les régions sahariennes, nous mènera sur la voie des pratiques effectives de l'espace autant que sur celles multiples des relations sensibles que les voyageurs entretiennent avec les terres qu'ils parcourent.

L'oasis de Dirkou est devenue en quelques années un haut lieu du transit migratoire au Sahara, où se côtoie une foule bigarrée composée de Nord-africains, de Sahariens et de Subsahariens, où les passages répétés des individus mobiles (migrants, transporteurs, nomades) rythment la vie des « immobiles » (autochtones, commerçants, fonctionnaires). Au-delà de cet aspect visible des choses, qu'est-ce que la fonction d'oasis relais implique au niveau de son organisation interne, et de son ouverture et de ses relations aux autres villes sahariennes ? Qu'est-ce qui se révèle, dans ces confins du Niger, des logiques et des représentations de l'État et de ses agents quant à ces mouvements migratoires ? L'étude de la place qu'occupent aujourd'hui les migrants à Dirkou, des différentes manières dont s'organisent leurs séjours et dont évoluent leurs situations, permettra de comprendre pourquoi des destins collectifs peuvent être affectés par la traversée du Sahara, et comment des destins individuels peuvent y basculer.

Carte 13. Localisation de l'itinéraire Agadez-Sebha, via Dirkou



I. Parvenir à Dirkou : l'émergence d'une territorialité saharienne

Le trajet entre Agadez et Dirkou (650 km), constitué en grande partie par la traversée de l'erg du Ténéré, dure entre deux et quatre jours selon la saison et selon le type de véhicule utilisé, et parfois davantage du fait des pannes de véhicules fréquentes sur cet axe. Les migrants, que l'on peut voir à plus de trente amoncelés à l'arrière des *pick-up* et jusqu'à cent cinquante sur les camions-bennes, s'engagent dans cette première véritable étape saharienne de leur parcours avec beaucoup d'espoir et de confiance dans la réussite de leur entreprise, mais également avec appréhension vis-à-vis des milieux naturels qu'ils vont traverser et des individus qu'ils vont être amenés à rencontrer, au premier rang desquels se trouvent les agents des États.

Leur crainte d'être violenté ou dépossédé de leur argent par les agents de l'État lors des différents contrôles qui jalonnent le parcours prend très rapidement forme : à seulement quelques kilomètres de la sortie de la ville d'Agadez se trouve le premier point de contrôle du trajet, la « barrière de sortie ». Les policiers qui y stationnent procèdent à une nouvelle vérification des papiers des passagers, puis prélèvent une taxe arbitraire qui va de 500 à quelques milliers de francs CFA. Le contrôle suivant a lieu 80 kilomètres plus loin, au poste de gendarmerie de Toureyet, où chaque migrant est taxé d'environ 1 000 FCFA²⁰⁶. Vient ensuite la traversée de l'erg du Ténéré.

1. Chacun sa place au soleil ou l'épreuve du Ténéré

Suite aux deux cents premiers kilomètres du voyage, très poussiéreux, commence le désert de sable. L'horizon, barré jusque-là au nord par le massif de l'Air, ne sera rapidement

²⁰⁶ Jusqu'au début des années 1990, Toureyet était un simple puits pastoral situé à proximité de la piste longeant le sud du massif de l'Air, autour duquel s'installaient des campements d'éleveurs touaregs. Saisissant l'opportunité commerciale créée à cette époque par les importantes circulations entre le Kawar et Agadez, des commerçants haoussas s'y sont installés, proposant aux voyageurs quelques produits manufacturés et de quoi se restaurer (trois Touaregs de la zone se sont récemment installés dans des cases en nattes tressées près d'un puits nommé Kori Kantana, situé à quelques dizaines de kilomètres de Toureyet en direction du Ténéré, et y vendent également de la nourriture). Toureyet s'est ainsi rapidement agrandi, une vingtaine de cases d'habitation en banco ont été construites et autant de boutiques. Devenue une halte très prisée des transporteurs (notamment du fait que la viande grillée vendue par les bouchers haoussas y est très bon marché), un poste de gendarmerie s'y est implanté en 2000. Peu avant les élections présidentielles de décembre 2004, à la suite de nombreuses plaintes de migrants nigériens, ce poste de gendarmerie a été supprimé et remplacé par un détachement militaire qui, officiellement, ne devait pas effectuer de contrôle. Quelques mois plus tard, les gendarmes se réinstallaient là et reprenaient leur activité de contrôle et de taxation.

plus qu'une simple ligne droite sur 360°, contemplée par des migrants de plus en plus las au fur et à mesure des heures et des jours qu'ils passent exposés aux rigueurs du climat.

« De toute façon l'aventure c'est comme ça, c'est la vie ou la mort, tu ne sais pas... moi je n'ai pas peur de mourir... Dieu est là, Dieu est avec moi... Quand j'étais sur le camion pour venir ici, j'étais tombé malade, j'avais la fièvre, je vomissais, je crachais du sang, vraiment je croyais que c'était la fin, je croyais que j'allais mourir au désert. Quand je sens le sang dans ma gorge je sais que c'est terminé pour moi, je sais que c'est l'heure de mourir dans le désert. Mais je suis encore là... Dieu est avec moi. » (Yemalo, migrant béninois, Dirkou, le 20 décembre 2004).

Leurs conditions matérielles de voyage ne facilitent pas cette confrontation au milieu naturel désertique. Massés à l'arrière des véhicules où chacun s'est approprié une place, ils y restent « perchés » tout au long du trajet et ne peuvent en descendre que lors des courtes pauses aux moments des repas du matin et du soir, pris en petits groupes, et lors des arrêts aux deux seuls puits du trajet : Achegour, l'ancien puits pastoral des caravaniers touaregs doublé aujourd'hui d'un puits en ciment (photo n° 15), et « *Espoir 400* », un puits d'étape construit en 2003 par l'ONG Action Contre la Faim²⁰⁷. D'avril à octobre les véhicules sont obligés de s'arrêter également aux heures les plus chaudes de la journée, entre 11 heures et 16 heures, pour ne pas que les moteurs surchauffent. Lors de ces pauses, la seule ombre disponible pour les passagers est celle située au-dessous des véhicules. Aussi, dès que le chauffeur arrête le véhicule à ce moment de la journée, en fin de matinée, rompant le bruit lancinant du moteur, les passagers comprennent dans l'instant qu'il s'agit de la pause de la mi-journée. Ils sautent alors le plus rapidement possible au sol et plongent sous le véhicule pour s'octroyer une place à l'ombre. Les moins rapides passeront ces longues heures d'attente au soleil, se protégeant tant que possible de ses rayons avec des tissus.

²⁰⁷ Notons que ces puits sont régulièrement « vidés » par le passage des convois de migrants, mais également par celui des caravanes de dromadaires, traditionnelles ou d'exportation. Aussi il n'est pas rare de devoir attendre plusieurs heures à leurs abords afin qu'ils se remplissent à nouveau, ou bien attendre « son tour » lorsque plusieurs groupes de caravaniers ou de migrants arrivent au même moment.

Planche n° 3. La traversée du Ténéré

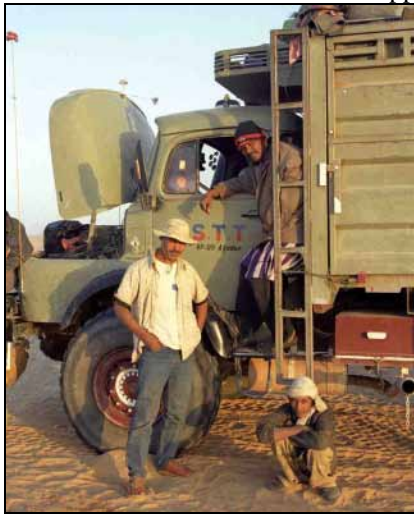
Photo 12. Camion dans le Ténéré



© J. Brachet, 2003.

Le second camion d'un convoi de plusieurs véhicules transportant des migrants s'est arrêté, au milieu du Ténéré.

Photo 13. Deux chauffeurs et leur apprenti



© J. Brachet, 2004.

Deux jeunes chauffeurs nigériens et leur apprenti (accroupi). Leur activité de transport de marchandises et occasionnellement de passagers, entre Agadez et Madama, ne les mène jamais au-delà de la frontière. En Libye, le risque d'avoir des problèmes avec les autorités est selon eux trop importants lorsqu'on est nigérien.

Photo 14. Repas collectif pendant la traversée du Ténéré



© J. Brachet, 2003.

Pendant les rares arrêts des véhicules, les migrants prennent leurs repas en petits groupes. Ici, la préparation du *gari* : la farine de manioc est simplement mélangée à de l'eau.

Photo 15. Pause au puits d'Achegour



© J. Brachet, 2003.

Des migrants se reposent à l'ombre des quelques acacias qui bordent le puits d'Achegour, moment de repos d'un long voyage qu'ils passent juchés à l'arrière des camions, exposés aux rigueurs du climat.

« J'avais vu le désert à la télé et puis à Lagos les gens nous en avaient parlé. On savait que c'était difficile. On nous a même dit que les gens mourraient dans le désert... mais maintenant je le vois moi-même... C'est dur, vraiment c'est dur, mais on va y arriver... Dieu est grand. »

(Tomsy, migrant nigérian, puits d'Achegour, Ténéré, le 2 décembre 2004).

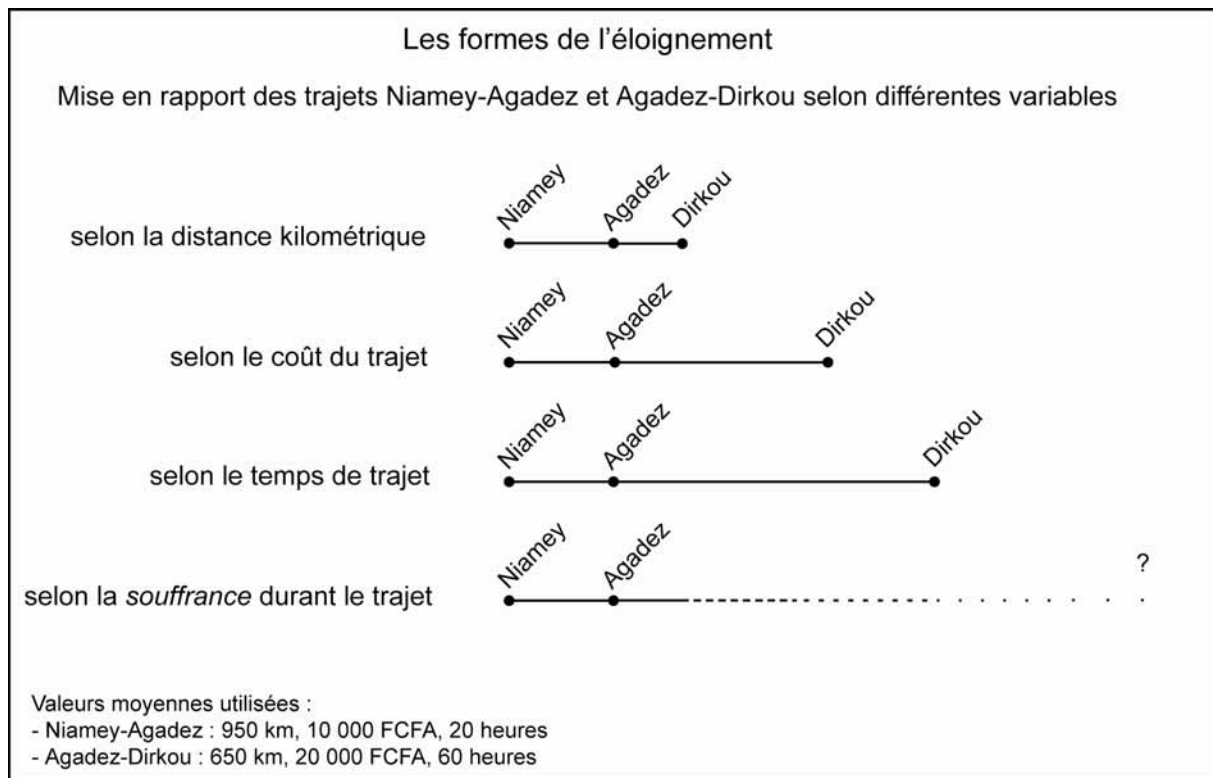
Du fait de leurs représentations du désert, des contrôles et des spoliations qu'ils subissent et de l'harassement du voyage, les migrants développent pendant ce trajet une forme de territorialité spécifique au transit dans les régions sahariennes basée sur une mise à distance du monde étranger traversé (altérité/extériorité) qui est perçue comme hostile et dangereux²⁰⁸. De cette perception résulte une construction socio-spatiale originale : durant leur traversée du Ténéré les migrants socialisent l'espace de leur véhicule et s'isolent des milieux qu'ils traversent en projetant une sorte de frontière mentale autour dudit véhicule, sur, sous et aux plus proches abords duquel s'organise leur vie quotidienne. Le véhicule fait alors lieu, un lieu où se (re)trouvent l'ensemble des migrants participant au voyage, formant un groupe provisoirement solidaire du fait de leur condition commune et de leur proximité physique, les distances entre individus y sont réduites voire annulées. Le lieu ainsi fondé est à la fois enclavé, tout ce qui lui est extérieur est projeté à une distance « infinie », et mobile, les migrants voyageant en ce lieu-véhicule jusqu'à leur arrivée²⁰⁹.

« Depuis que je suis né, je n'avais jamais fais ça, je jure que je n'avais jamais souffert comme ça » (Dirkou, 30 octobre 2003) 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 (figure 10) et d'isolement qu'ont les migrants en arrivant à Dirkou.

²⁰⁸ Plus d'une centaine de migrants tentant de se rendre en Libye furent retrouvés morts dans l'Erg du Ténéré au mois de mai 2001 (Le Monde, 20-21.05.2001). Plus récemment, en octobre 2006, deux véhicules en pannes ont été retrouvés entre Séguédine et la frontière avec plus de 80 de leurs passagers décédés (source : agent Nigelec de Dirkou, communication orale). Le décalage entre le nombre « d'affaires » de ce type dont parlent les populations sahariennes, et ce que relate la presse, apparaît flagrant lorsque l'on séjourne un temps dans ces régions, et plus encore si l'on est en contact avec des militaires. Il semblerait que les pouvoirs publics nigériens minimisent tant que possible ces tragédies en ne divulguant pas ou que rarement les informations concernant le nombre de personnes décédées retrouvées par les patrouilles dans les régions sahariennes.

²⁰⁹ Une forme comparable de voyage fut également observée par Florence Boyer chez les migrants de l'Ouest nigérian qui se rendent en Côte d'Ivoire (Boyer, 2003).

Figure 10. Dirkou : quelle accessibilité pour les migrants subsahariens ?



2. Contrôle des arrivées et taxation des arrivants

L'arrivée à Dirkou, après avoir traversé le Ténéré²¹⁰, se fait systématiquement de jour car les entrées et sorties de l'oasis sont interdites la nuit. Dès qu'ils arrivent dans l'enceinte militaire située à l'entrée du village (photos n°16 a et b), première étape obligatoire des camions qui transportent des passagers, les migrants sont immédiatement encadrés par des militaires en arme qui les font descendre du véhicule et réclament une somme globale auprès du chauffeur (ce qui revient à environ 500 à 2 000 FCFA par migrant). Puis ils sont conduits de l'autre côté de l'aire sableuse qui sépare le camp militaire du village, jusqu'au poste de gendarmerie où ils sont de nouveau taxés (1 000 à 3 000 FCFA par personne), parfois avec violence, et où leurs papiers d'identité sont saisis par un policier. Ils doivent ensuite aller les

²¹⁰ Une autre voie méridienne permet d'atteindre Dirkou directement depuis N'Guigmi aux abords du lac Tchad. Mais cet itinéraire, difficile et dangereux car entrecoupé de nombreuses dunes vives, n'est semble-t-il que peu fréquenté. D'après le commandant de la brigade de gendarmerie de Bilma, « sur la piste de Bilma à N'Guigmi il y a trop de sable et trop de risques... les gens ne l'utilisent pas... ça n'atteint pas vingt camions par an » (Bilma, le 6 décembre 2004).

rechercher au commissariat de police où ils sont une nouvelle fois taxés de plusieurs milliers de francs CFA (1 000 à 10 000 FCFA). Là encore, la régularité de la situation des voyageurs n'est pas en lien direct avec le montant des taxes dont ils doivent s'acquitter. Ces taxes arbitraires des forces de l'ordre grèvent le budget des migrants qui ont ensuite parfois des difficultés pour payer la suite de leur trajet jusqu'en Libye.

« Quand on est arrivé à Dirkou, il y avait encore des check-points... à la gendarmerie ils nous ont pris nos passeports et ils ont fouillé nos sacs, et on a payé 2 000 FCFA... alors on est allé à la police qui travaille à côté. On leur a dit qu'on n'avait pas d'argent, ils nous ont gardé jusqu'au soir. Ils disaient qu'ils nous laisseraient libres et qu'ils nous rendraient nos passeports si on payait 5 000 FCFA. Chacun a payé 5 000 FCFA. Et on est entré en ville comme ça, on n'avait plus d'argent, on avait notre passeport international du Nigeria mais on ne savait plus quoi faire, on ne savait pas où aller » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

« C'est parce qu'on nous a pris tout notre argent. En arrivant ici à Dirkou on a payé 2 000 FCFA. Puis on nous a dit d'entrer dans la gendarmerie [commissariat de police], là on nous a demandé 5 000. Moi j'ai dit je n'ai pas 5 000. C'était 16 heures, à 19 heures j'étais encore là. Ils ont dit 5 000 c'est dernier prix. J'ai dormi là, c'est la première fois que je passe une nuit à la police, la première fois. Le matin un autre est venu nous voir, il nous a dit d'amener 1 000 francs 1 000 francs, on lui a donné et on est sorti. [...] Vraiment l'aventure c'est pas facile... quand j'ai quitté Cotonou je ne savais pas que c'était comme ça... si on m'avait dit que c'était autant de souffrance je ne serais pas parti, je serais resté chez mes parents ; là-bas j'étais bien, je ne manquais de rien, mais ici... ah... C'est la première fois que je viens au Niger, dans le désert comme ça, mais c'est aussi la dernière... la première et la dernière fois, je le jure devant Dieu... même au retour de la Libye, je vais rentrer par vol, si je peux... je ne veux jamais revenir ici... » (Yemalo Fêmi "Pedro", migrant béninois, Dirkou, le 20 décembre 2004).

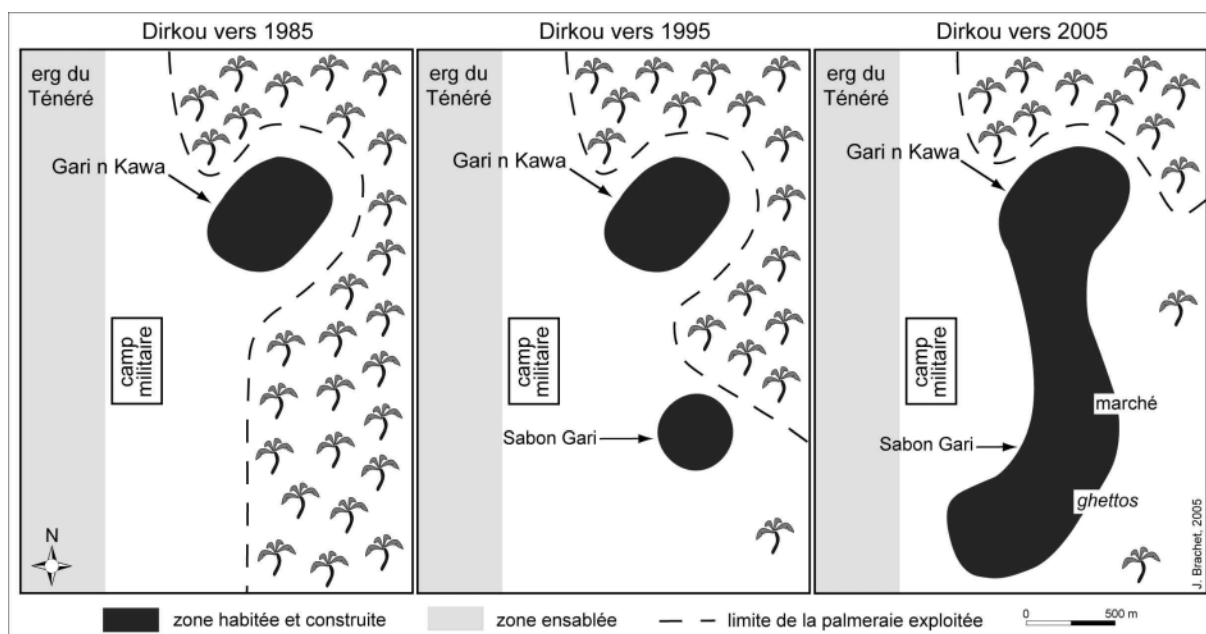
De nombreux migrants sont ainsi bloqués un temps sur les routes migratoires nigériennes, faute de moyens suffisants pour poursuivre leur voyage. Il s'agit généralement d'individus ayant prévu de travailler en Libye et qui, partis en migration avec un capital variant entre une et quelques centaines de milliers de francs CFA selon le pays d'origine, ne peuvent faire face aux nombreuses dépenses qu'occasionne la traversée du Niger. Sans possibilité d'aller plus avant ni de retourner chez eux, ces migrants peuvent rester plusieurs semaines voire plusieurs mois là où leur voyage a momentanément pris fin.

3. « Kowar année zéro ». La naissance d'un lieu de transit

Située au sortir du grand erg du Ténéré, à 650 km d'Agadez, à 400 km de la frontière libyenne et à plus de 700 km de la ville libyenne d'Al Katrun, le village de Dirkou est situé dans le département de Bilma (carte 13), le plus vaste et le moins densément peuplé du Niger (14 115 habitants pour une superficie de 276 000 km² soit une moyenne de 0,05 hab./km² (Ministère de l'Économie et des Finances, 2004)). Cette oasis constitue la principale étape des transporteurs qui circulent entre le Niger et la Libye. Les migrants subsahariens qui arrivent à Dirkou dès le début des années 1990 pour y faire escale et se ravitailler sont dans une logique territoriale basée sur l'appréhension de l'environnement naturel et humain. Les agents de l'État nigérien, via les phénomènes de violence et de spoliation participent de leur appauvrissement et de la précarisation de leur situation, et renforcent par là même de leur repli communautaire. Durant cette période de rébellion dans le Nord du Niger, les camions allaient au Kowar et en revenaient en convoi d'une centaine de véhicules, escortés par des militaires. Si un transporteur ratait le départ du convoi (panne...), il devait attendre avec ses passagers le convoi suivant, qui pouvait ne partir que quelques semaines plus tard. Les migrants ainsi bloqués à Dirkou, tout comme ceux qui n'y passaient que quelques jours, ne s'installaient alors pas dans le village ni même à ses proches abords mais à l'écart, à quelques kilomètres dans l'ombre de la palmeraie. La population du village allait voir ces étrangers de passage pour leur vendre quelques marchandises, et rapidement de petits abris en feuilles de palme, puis de véritables cases en banco (argile), furent construit pour leur servir de logement²¹¹. Le flux des migrants passant par Dirkou ne tarissant pas, bien au contraire, certains y restant même bloqués pendant plusieurs mois par manque de moyens financiers pour poursuivre leur voyage, des commerçants locaux ont peu à peu installé des étales permanentes près de ces camps d'habitations sommaires. De nombreuses autres activités directement liées à ces mouvements migratoires se sont ensuite développées, donnant progressivement naissance au plus grand marché de toute la région et au quartier nommé en haoussa *Sabon Gari* (« nouveau quartier » ou « nouveau village ») – (figure 11).

²¹¹ Traditionnellement, les « parcelles » sont vendues par le chef de canton. Les transactions se font devant deux témoins, sans qu'il n'y ait d'officialisation écrite de l'attribution des parcelles.

Figure 11. Schéma de l'évolution des espaces construits à Dirkou (1985-2005)



« Quand je suis passé à Dirkou en 1995, presque toutes les maisons étaient en paille ou en feuilles de dattiers, maintenant quand j'étais revenu [en 2002], j'ai trouvé assez de maisons en banco, ça c'est la première chose que j'ai remarqué. Encore en 1995 quand j'avais quitté, j'ai trouvé des petits soit disant bistros, mais c'était des gens qui fabriquent la bière locale, avec la levure, le sucre... ils fabriquent ça sur place et ils vendent ça aux gens. Maintenant quand j'étais venu au retour, j'ai vu des gens qui prennent la Bière Niger, on l'amène jusqu'à Dirkou pour vendre... et y'a eu une augmentation des bistros... et puis la moitié de la ville est électrifiée maintenant... La ville a grandi, avant en 1995 y'avait Gari n Kawa seulement. Là où y'a le marché maintenant, il y avait quelques maisons seulement mais c'est pas beaucoup... et à l'époque c'était juste les militaires, y'avait un seul individu avec son adjoint qui étaient désignés comme policiers militaires, pour s'occuper du transit, mais maintenant y'a la gendarmerie, la police, la douane. Ils sont venus pour bouffer. » (B., Nigérien, Agadez, le 18 novembre 2004)

II. Dirkou, une oasis de transit cosmopolite

L'importance et la permanence des flux migratoires passant par Dirkou, ainsi que les formes de territorialité des migrants à leur arrivée dans l'oasis, ont donc influé directement sur la localisation, le développement et l'organisation de *Sabon Gari*²¹². Exemple original et singulier des effets de « *ces situations cosmopolites qui redessinent les territoires urbains pris dans le jeu de la mondialisation et des mobilités individuelles et collectives* » (Hily, Rinaudo, 2003 : 55), la zone de la palmeraie où les migrants s'installaient de façon temporaire en attendant de poursuivre leur voyage, est devenue en quelques années un véritable quartier distinct de l'ancien village.

1. *Sabon Gari* de la périphérie au centre : la restructuration de l'oasis autour du quartier des migrants

L'isolement du site de Dirkou est constamment perceptible pour qui y séjourne, la moitié de l'horizon s'arrêtant sur la falaise du Kawar, l'autre moitié se perdant dans l'erg du Ténééré. À cet isolement s'ajoute un cloisonnement des migrants en transit, une mise à l'écart au sein même de l'oasis, du fait de la division du village en deux pôles distincts. De la même manière qu'à Agadez, les migrants sont en effet hébergés dans des concessions appelées *ghettos*, chaque *ghetto* étant composé de plusieurs dizaines de pièces (photo n°19). Les migrants louent à plusieurs ces petites pièces de 4 ou 5 m² entre 2 000 et 3 000 FCFA la semaine. Regroupés par affinités 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 achètent leur nourriture et préparent leurs repas en commun. Il y a donc une mutualisation des maigres moyens des uns et des autres afin de faire face aux dépenses quotidiennes essentielles : 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.

²¹² Cette partie de l'oasis également appelée en français « nouveau Dirkou » ou « Dirkou 2 ».

Planche n° 4. Dirkou, oasis de transit.

Photo 16. (a et b) Arrivées de migrants à Dirkou



© J. Brachet, 2004.



© J. Brachet, 2004.

Un convoi de cinq camions transportant des migrants arrive à Dirkou. Le premier contrôle est effectué par les militaires, à l'entrée de l'oasis.

Photo 17. Office de change à *Sabon Gari* (Dirkou)



© J. Brachet, 2004.

« Office de change » dans le quartier de *Sabon Gari*. Les cambistes de Dirkou changent de nombreuses monnaies (dollars, euros, francs CFA, nairas, dinars). Ils profitent de l'isolement de l'oasis et des besoins des migrants – qui se rendent ou qui reviennent de Libye – pour pratiquer des taux de change généralement peu attractifs.

Photo 18. Migrants nigériens (Dirkou)



© J. Brachet, 2004.

Migrants nigériens dans un « office de change » de *Sabon Gari*. Sur le poster, une photo de Saddam Hussein habillé en soldat, avec l'inscription haoussa « *Na siriya dan kayi* » (« je me suis préparé pour vous »). La propagande anti-américaine qui a suivi le déclenchement de la guerre en Irak en 2003, semblait trouver peu d'écho auprès des migrants en partance pour la Libye ou l'Europe.

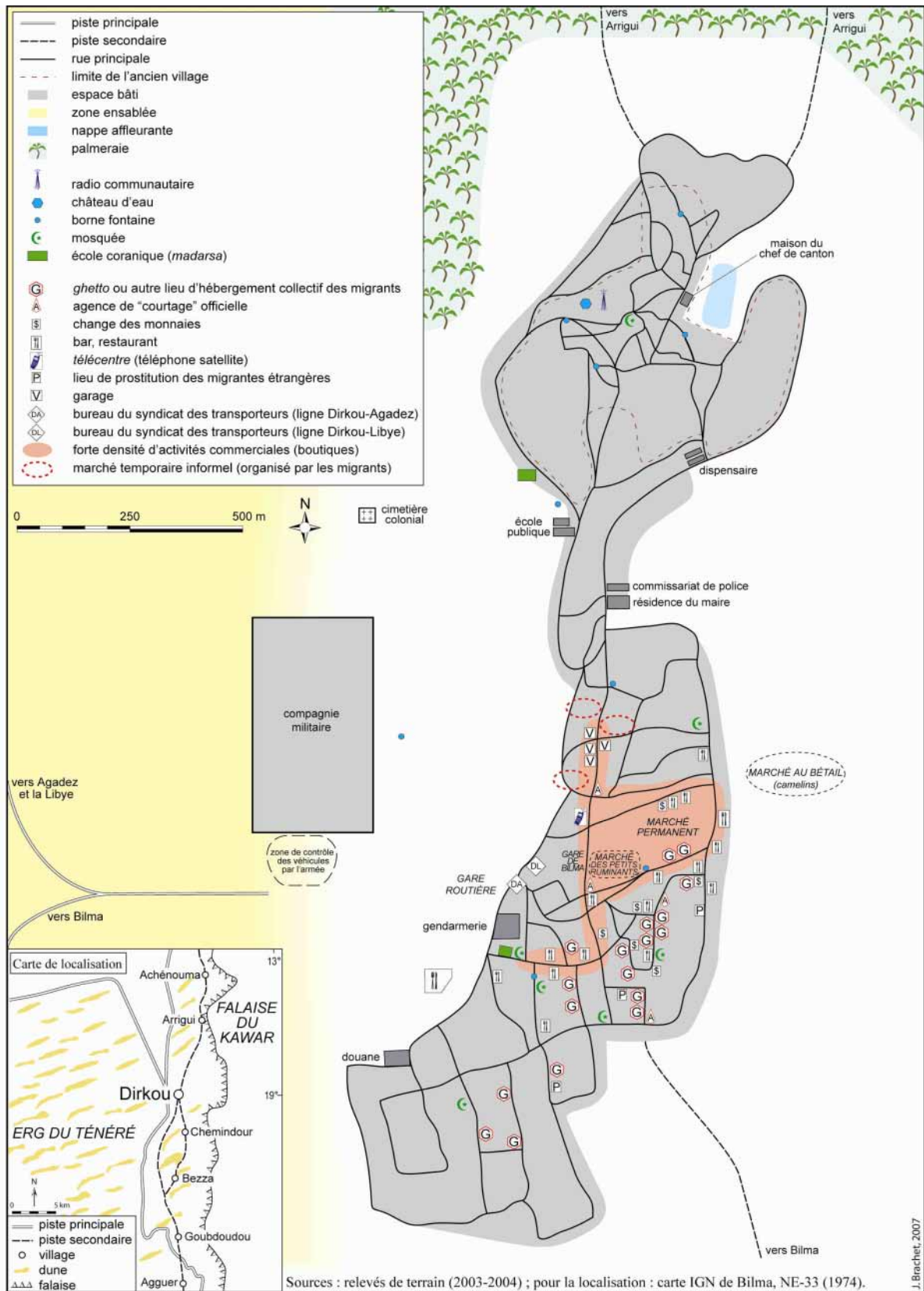
Photo 19. *Ghetto* ghanéen (Dirkou)



Un des *ghettos* ghanéens de Dirkou, indiqué « *Ghana house* » et marqué de l'étoile noire, symbole de l'équipe nationale ghanéenne de football. Le palmier dattier rappelle qu'il y a quelques années encore la palmeraie occupait l'emplacement actuel des constructions de *Sabon Gari*.

© J. Brachet, 2004.

Carte 14. L'oasis de Dirkou, petite place marchande et étape migratoire cosmopolite *



* En raison de l'inexistence de carte de l'oasis de Dirkou, et n'ayant pas pu recourir à l'imagerie satellitaire, la présente carte repose entièrement sur nos relevés de terrains et comporte inévitablement certaines approximations.

L'originalité de Dirkou réside dans le fait que tous les *ghettos* sont regroupés à *Sabon Gari*, à distance de l'ancien village (carte 14)²¹³. Les conditions sont donc réunies pour que la forme de territorialité du transit développée par les migrants dès Agadez puis plus encore lors de leur traversée du Ténéré, qui repose sur une « mise à distance » de l'environnement traversé, soit ici perpétuée. *Sabon Gari*, de par sa localisation, ses « rythmes de vie »²¹⁴ et la pratique qu'en ont les migrants, est un quartier à part. Les types d'habitations (construites en *banco* et parfois en ciment, et non pas en pierre de sel), les tenues vestimentaires (diversifiées et pour partie occidentalisées), les pratiques religieuses (présence notable de chrétiens, mais également d'écoles coraniques importantes), les commerces, les heures et les formes d'animations, les langues et les musiques sont autant de marqueurs qui différencient ce quartier du reste de l'oasis, qui l'érigent en territoire particulier, cosmopolite, distinct des autres territoires qui constituent l'oasis (figure 12).

De nombreuses activités directement liées au transit et au séjour des migrants s'y sont en effet développées. Outre le marché permanent particulièrement bien achalandé et les activités en rapport avec les transports (gare routière, « agences de courtage », garages, points de vente de carburants et depuis mars 2006 une « station service » officielle gérée par le groupe pétrolier panafricain Tamoil), il existe aujourd'hui à Dirkou de nombreuses concessions destinées au logement des migrants et des fonctionnaires, des bars et des restaurants, des « salons de coiffures », des bureaux de change de monnaie (photo n°17), et un « télécentre » équipé d'un téléphone satellite. Parallèlement à cela, l'État nigérien a décidé d'y implanter un commissariat de police en supplément du détachement permanent de gendarmerie et du poste de douane qui se sont installés là en 1969, et de la compagnie militaire créée dès l'époque coloniale et qui gérait jusque-là les « affaires courantes » de l'oasis. Dans le domaine des infrastructures, les changements sont également importants puisque le village a été électrifié

²¹³ La plupart des *ghettos* appartiennent à des personnes originaires de Dirkou qui les gèrent directement ou les louent à des gérants tiers. En 2002 et 2003, quelques ghanéens et nigériens ont racheté les *ghettos* qu'ils géraient depuis plusieurs années.

²¹⁴ Avec le développement de *Sabon Gari*, les « rythmes de vie » de l'oasis se sont diversifiés. Tandis que *Gari n Kawa* continue de vivre au rythme du Soleil et des saisons, *Sabon Gari* est animé plus tard dans la nuit, mais ne s'éveille vraiment que quelques heures après le lever du jour, et cela indifféremment toute l'année. Le rythme des circulations, primordial dans cette oasis relais, diffère également entre l'ancien village qui attache une importance particulière à la venue une fois l'an des caravanes de dromadaires (dont les fameuses *taghlamt* touarègues), et aux circulations internes au Kawa, et le nouveau qui voit sa population osciller sensiblement au gré des arrivées et des départs des convois de migrants. Les rythmes de l'alternance entre présence et absence des habitants de Dirkou sont également devenus multiples, car si les populations kanouri et toubous sédentaires ne quittent pas ou qu'exceptionnellement l'oasis, en revanche les fonctionnaires qui y travaillent n'y demeurent généralement que quelques mois successivement, tandis que certains commerçants et certains migrants peuvent n'y séjourner que quelques jours. Enfin, le rythme des cinq prières quotidiennes de l'islam n'est plus non plus commun à l'ensemble de la population de l'oasis du fait de la présence de nombreux chrétiens.

par la Nigelec²¹⁵ qui a installé en décembre 2001 un groupe électrogène fonctionnant plusieurs heures par jours, un réseau d'adduction d'eau potable fut inauguré en octobre 2003 par l'ONG Action Contre la Faim, et une borne relais pour téléphone mobile a été installée en avril 2006.

De multiples opérateurs privés, des représentants de l'État nigérien et des sociétés de services d'intérêts collectifs se sont installés à Dirkou transformant cette oasis en un véritable petit centre régional, et entraînant une croissance démographique du village sans précédent. *Sabon Gari*, ancienne périphérie de l'oasis où vivent les migrants et la plupart des nouveaux arrivants, est actuellement plus peuplé que le village d'origine *Gari n Kawa* (« village du natron » en haoussa), et en est devenu d'une certaine manière le centre économique (carte 14)²¹⁶. Ce développement de Dirkou s'est accompagné d'une transformation du marché local du travail du fait de l'arrivée massive de main d'œuvre peu onéreuse, facilement exploitable pour réaliser des travaux pénibles, et d'une hausse du marché foncier, principalement pour les logements mis en location dont les prix atteignent et dépassent parfois ceux des grandes villes du pays²¹⁷.

2. Un espace « feuilleté »

Les migrants circulent à l'intérieur de *Sabon Gari*, entre leurs *ghettos*, les lieux de transport et le marché où ils sont facilement remarquables²¹⁸, mais ils ne sortent jamais de ce

²¹⁵ Société Nigérienne d'Electricité.

²¹⁶ Cette différence de peuplement, remarquable à l'observation, ne peut être chiffrée du fait du manque d'exhaustivité du dernier recensement général de la population réalisé en 2001 et des variations notoires qui existent dans la restitution des résultats de ce recensement. D'après le cahier de journée de l'agent recenseur du RGPH 2001, il y aurait 1 070 habitants à *Gari n Kawa* et 3 123 à *Sabon Gari*, auxquels s'ajoutent 653 militaires et 439 « visiteurs », ce qui fait une population totale de Dirkou évaluée à 4 846 habitants. D'après le Chef de Canton du Kawar (où se trouve Dirkou) « ces données ne sont pas bonnes, ça a été vraiment mal fait... il y a plein de gens à Dirkou qui n'ont pas été recensés. » (Dirkou, le 31 octobre 2003). Nos enquêtes de terrain vont dans ce sens et permettent d'estimer la population vivant à Dirkou entre 7 000 et 10 000 personnes, avec une part de population migrante oscillant entre 10 et 20 %. Pourtant, les résultats définitifs du RGPH 2001, publiés en décembre 2004, indiquent que la population totale de Dirkou est de 2 156 personnes, sans détailler la répartition par quartier.

²¹⁷ En dehors des *ghettos* dont la fonction très spécifique peu expliquer le coût, une simple pièce de 10 m² peut être louée à Dirkou jusqu'à 6 000 francs CFA par mois, une pièce de 15 m² avec un hangar extérieur jusqu'à 10 000 francs CFA par mois.

²¹⁸ Les tenues vestimentaires des migrants, peu différenciées entre hommes et femmes (basket, bandana, t-shirt, jean...), leur manière de circuler toujours en groupe, et leurs modes de salutations dénotent une identité généralement urbaine qui les distingue des autres habitants de l'oasis. Ces vêtements urbains, véritables marqueurs identitaires, notamment pour les anglophones, sont conservé le plus longtemps possible, les migrants n'acceptant de les vendre qu'en dernier recours.

quartier et leurs échanges avec les villageois sont si restreints qu'après plusieurs mois passés à Dirkou la plupart n'ont toujours pas connaissance de l'existence du vieux village (*gari n kawa*) qui n'est pourtant qu'à un ou deux kilomètres d'où ils résident. Ce manque de relation entre populations migrantes et populations originaires de Dirkou est renforcé par le fait que nombre de villageois kanouri et toubous de l'ancien village ne vont eux-mêmes jamais à *Sabon Gari* pour ne pas être confronté à ces *étrangers* qui symbolisent à leurs yeux la dépravation (prostitution, alcool). Seuls certains jeunes du village aiment y faire un tour par curiosité, et quelques commerçants se rendent au marché pour leur activité, ainsi que certaines femmes qui de temps à autre vont y effectuer des achats.

Ce cloisonnement des espaces de vie des différentes populations présentes à Dirkou se traduit au niveau des structures territoriales de l'oasis par un découpage de l'espace en plusieurs territoires dont les ruptures sont visibles dans le paysage lorsque l'on passe de l'ancien village (*Gari n Kawa*) au marché de *Sabon Gari*, ou de la zone des *ghettos* (à *Sabon Gari*) au vaste camp militaire (figure 12). Si l'on devine ainsi une structure faite de territoires contigus, l'étude plus spécifique des limites de ces territoires montre qu'ils ne le sont pas réellement : ils se chevauchent parfois et par endroit (sans pour autant qu'il y ait nécessairement interaction), et leurs limites, qui ne sont figées ni temporellement ni spatialement, fluctuent au gré de présences et d'actions humaines. Lors de circonstances particulières, telles les contrôles et taxations des migrants à leur arrivée et à leur départ ou les temps de discussions et de négociations entre migrants et transporteurs, des migrants et des membres des autres catégories de population entrent en relation ; des « lieux-passerelles » éphémères peuvent alors s'ouvrir, lieux communs où l'échange est possible. Cette expérience de la relation met ainsi en contact vertical différents niveaux de territoires de cet espace « feuilleté ». Quelques autres moments circonstanciés peuvent donner lieu à une mise en relation de migrants avec des non migrants, et à une mise en relation de ces étages territoriaux ; il s'agit de certains actes de négoce au marché et, de façon très épisodique, de certaines formes de prostitution. Ainsi, si les territoires des migrants s'articulent régulièrement, dans une relation verticale, aux territoires des représentants de l'État et des professionnels du transport, en revanche leurs interactions avec les territoires des populations originaires du village sont beaucoup plus rares.

Figure 12. Dirkou : de l'espace perçu à l'espace vécu, cloisonnement et lieux de relation

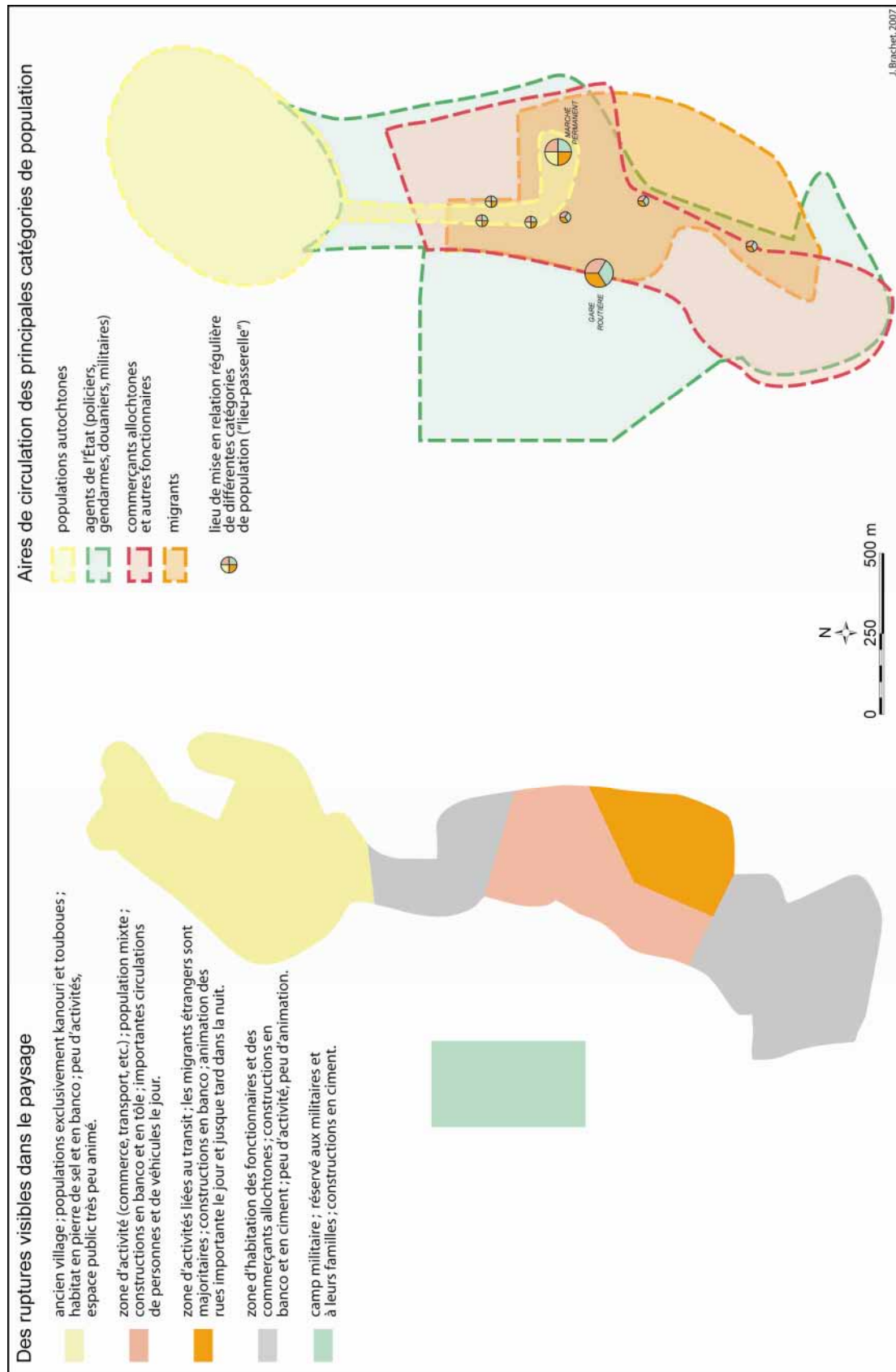
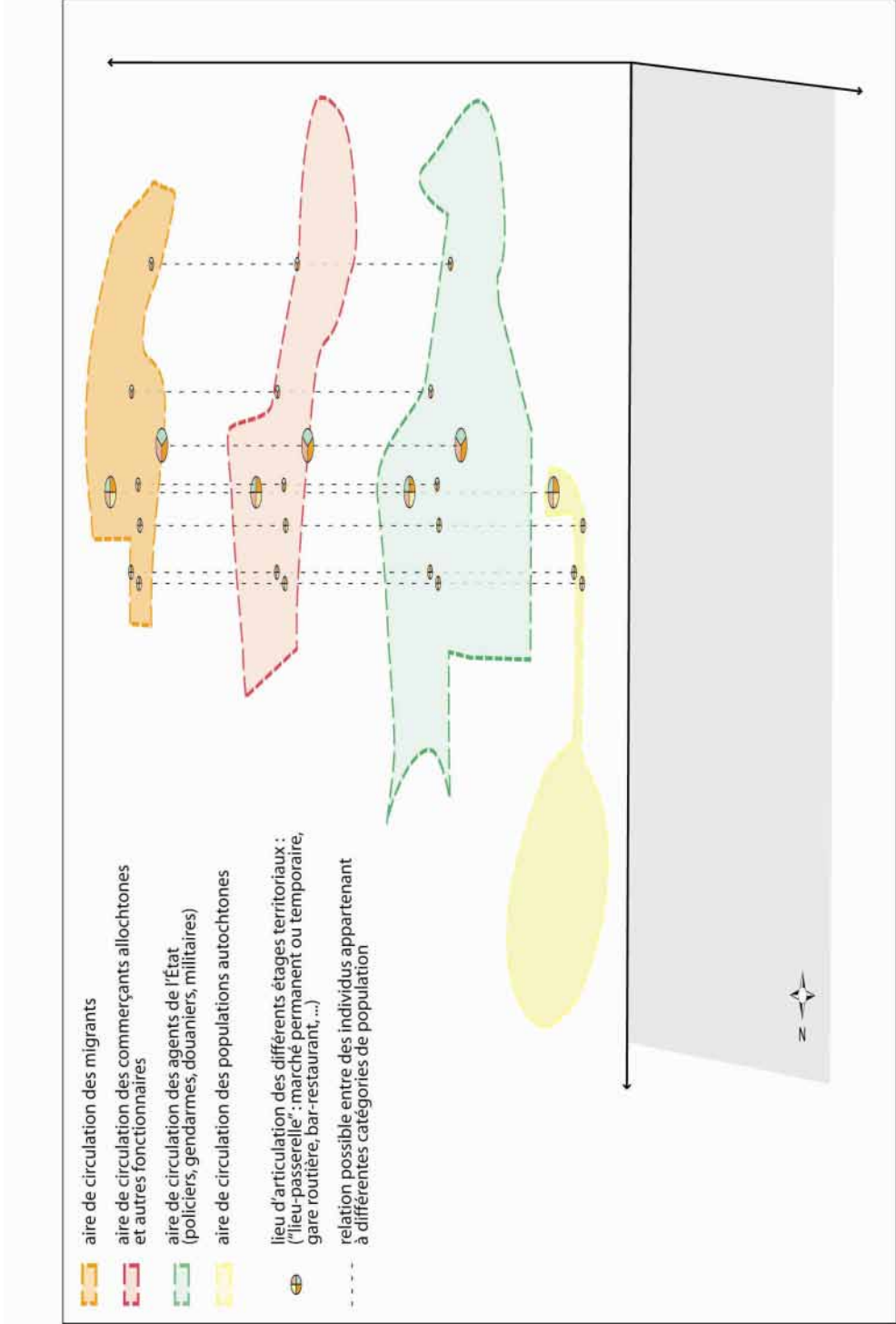


Figure 13. Dirkou, un espace feuilleté



3. Ennui, nostalgie et espoir : le désœuvrement des migrants

« Ça fait deux semaines que je suis là, je suis fatigué, on ne fait rien ici... tu dors, le matin tu te lèves, tu manges un peu, tu te laves, tu vas te balader un peu puis tu reviens te coucher. L'après midi c'est pareil, on ne fait rien, tu marches un peu et puis tu te couches. On ne fait que ça dormir. On n'a pas d'argent, on ne peut rien faire. [...] Il n'y a rien à manger ici. Riz, gari, gari, riz, c'est tout ce qu'on mange... tout le temps. C'est pas bon. » (Migrant béninois, Dirkou, le 20 décembre 2004).

La vie quotidienne des migrants s'organise à *Sabon Gari*, au sein de groupes où le lien social se crée et se maintient autour de la figure de « l'aventurier », mais également autour des discussions qui portent sur la vie de chacun avant de partir « en aventure », sur leurs vies dans les grandes mégapoles africaines d'où beaucoup sont originaires, sur les souvenirs de fêtes et d'une vie, bien sûr, plus heureuse. Du moins dans les mémoires. Et s'il y a un peu de musique, une télévision qui diffuse un DVD d'un artiste africain, ou que certains se mettent à chanter, alors les pas de danses du zouglou, du soukous, du ndombolo ou du mapouka seront passés en revue, et l'on comparera pendant des heures les nuits d'Abidjan, Cotonou, Dakar ou Douala, de Lagos, Kinshasa ou Accra, sans doute pour mieux oublier celles de Dirkou.

« Ici il n'y a rien, c'est la mort, avant 22 heures déjà il n'y a plus rien et tu ne connais pas les samedi et les vendredi... on ne sait même pas quel jour on est... à Cotonou le vendredi et le samedi mais c'est trop chaud, c'est la fête... » (Migrant béninois, Dirkou, le 5 décembre 2004).

Sont également fréquemment évoqués leurs espoirs communs de fortune en Libye ou d'une vie meilleure en Europe, du travail qu'ils veulent exercer, de l'argent qu'ils auront, et pour certains des amis qui les attendent là-bas, de l'autre côté du désert ou de la mer selon les cas. Tout en ayant conscience de la difficulté de leur entreprise, ils gardent foi en leur Dieu qui constitue parfois leur dernier refuge pour ne pas perdre espoir et restent ainsi convaincus de leur réussite.

« L'être humain peut être désemparé, mais Dieu n'est jamais désemparé... Dieu est avec nous, avec Dieu tu peux tout faire... » (Migrant nigérian, Dirkou, le 4 décembre 2004).

III. « *Si tu n'as plus d'argent* ». Le Kawar, voie de passage, voie de garage.

À l'origine simple oasis relais, point de passage des commerçants et des migrants qui circulaient entre le Niger et la Libye, Dirkou est devenu un lieu d'accueil et d'écueil, de commerce et de rencontre, un point de rupture de charge et de négociations, un lieu de contrôle et de violence, d'attentes interminables. Dans le même temps, les États nigérien et libyen renforçaient leurs contrôles de l'axe Agadez-Sebha en y implantant de nouveaux postes de police, de gendarmerie, de douane ou militaire (carte 15), qui sont autant de lieux où les migrants sont amenés à négocier leur passage en s'acquittant de taxes arbitraires et illégales. Ces taxes prélevées par les agents de l'État s'ajoutent au coût du transport et grèvent véritablement les budgets des migrants dont certains se retrouvent à Dirkou dans l'incapacité de financer la suite de leur voyage et sont obligés de trouver localement de quoi payer leur transport jusqu'en Libye. Leur séjour au Kawar peut alors durer plusieurs semaines voire plusieurs mois tant les opportunités de gagner de l'argent sont rares. Cette période est une période de vie difficile. Plus encore qu'à Agadez, les migrants les plus démunis limitent leurs dépenses, notamment en nourriture, et s'ils arrivent toujours à prendre des repas collectifs avec d'autres plus aisés, leur affaiblissement physique n'en demeure pas moins visible.

« Je suis fatigué de Dirkou », « Je déteste cet endroit. [...] Dirkou est vraiment une mauvaise place. [...] Regarde ma peau, je suis noir, c'est à cause du soleil qu'il y a ici. » (Migrant nigérien, Dirkou, les 5 et 14 décembre 2004).

« Les étrangers ici ils souffrent vraiment, surtout à Dirkou, ils souffrent beaucoup quand ils sont bloqués à Dirkou... ils ne savent pas comment faire pour rentrer chez eux, et y'a pas quelqu'un qui va les aider... » (Nigérien, membre d'une agence de courtage, Agadez, 29 novembre 2004).

« Je n'ai plus d'argent pour continuer ni pour retourner chez moi... ça fait trois jours que je n'ai pas mangé... ça ne va pas, ça ne va pas... » (Migrant congolais, Dirkou, 24 décembre 2004).

1. Solidarité volontaire ou « forcée », du local à l'international

La constitution d'une « communauté de destin » (Bredeloup, Pliez, 2005a) ou de « communautés d'itinérance » telles que définies par Claire Escoffier à propos des migrants subsahariens au Maroc, « *constituées de personnes – d'hommes et de femmes – qui en partageant une expérience commune [...] se reconnaissent subjectivement, même de façon éphémère, transitoire et ponctuelle, en tant que membres d'une communauté.* » (Escoffier, 2006 : 19), se poursuit à Dirkou. La vie quotidienne, notamment du fait de l'organisation des hébergements, pousse les migrants à se croiser, à se reconnaître puis rapidement à se connaître. De ce regroupement quasi permanent (les nuits, les repas, les déplacements, les attentes sont autant de moments de vie passés en commun), émerge ou se renforce progressivement et de manière disparate selon les individus, l'idée de condition, de destin ou d'objectif communs. Au sein de cette vaste communauté de *voyageurs*, des groupes se constituent de manière temporaire, sur des bases d'affinités réciproques et fréquemment de nationalité, bien que les origines géographiques ne constituent pas un critère d'exclusivité. C'est au sein de ces groupes de migrants que l'on peut observer un partage de la nourriture et des logements, voire des prêts ou des dons d'argent permettant aux plus démunis de financer leur transport jusqu'en Libye. Les actes d'entraide, quels qu'ils soient, sont fréquents.

Pourtant, de la même manière qu'à Agadez, il n'est pas toujours aisé de percevoir le sens de ces pratiques. Dans quelle mesure cette solidarité est-elle choisie ? Les sollicitations auxquelles les migrants se trouvent en permanence confrontés sont telles qu'elles favorisent les pratiques individualistes, et nombreux sont ceux qui minorent la somme d'argent dont ils disposent pour ne pas avoir à refuser ouvertement une demande d'aide, ou à entretenir des amitiés qu'ils savent intéressées. Ces pratiques sont connues de tous et engendrent parfois une certaine amertume chez ceux qui ont beaucoup ou trop aidé dès leur arrivée à Dirkou, quand ils en avaient les moyens, et qui ne retrouvent pas cette solidarité lorsque à leur tour ils en ont besoin.

« Ici, si tu as de l'argent, tu vas avoir beaucoup d'amis, tout le monde va être gentil avec toi, les gens vont venir te voir, mais si tu es pauvre, si tu n'as plus d'argent, tu vas rester seul... c'est comme ça ici » (Migrante nigériane, Dirkou, le 5 décembre 2004).

Parallèlement à la possibilité de se faire aider localement, les migrants disposent depuis peu de moyens de télécommunication leur permettant de solliciter de l'aide à l'extérieur de l'oasis, et notamment dans leur pays d'origine. En effet, s'il n'y a bien évidemment pas de banque ni de service de transfert d'argent au Kowar, il existe cependant depuis octobre 2004 un *télécentre* utilisant le système de téléphonie par satellite Thuraya²¹⁹, permettant de passer des appels téléphoniques internationaux pour quelques centaines de francs CFA la minute selon la destination.

Tableau 9. Coût des communications par téléphone satellite

Destination	Coût de l'unité (30 secondes, en FCFA)
téléphone Thuraya	210
Niger, Maghreb, Europe	310
Asie, Afrique sahélienne	410
reste de l'Afrique	510

La « tactique » des migrants consiste à se faire envoyer des codes de cartes de recharge prépayées pour téléphone Thuraya, qu'ils revendent ensuite à bas prix soit au propriétaire du *télécentre* (qui ne s'approvisionne que de cette manière) soit à des grands commerçants de l'oasis. Le code d'une carte d'une valeur officielle de 25 000 FCFA peut ainsi être revendu 20 000 à 22 000 FCFA. Jusqu'en 2006, il s'agissait là du seul moyen de se faire envoyer de « l'argent » depuis un pays étranger.

Depuis le mois d'avril 2006, date à laquelle fut installée une antenne relais de la compagnie nigérienne de téléphonie mobile Celtel, cette technique qui consiste à se faire envoyer des codes de cartes de recharge téléphonique peut être plus aisément pratiquée. Les possesseurs de téléphones mobiles sont en effet plus nombreux que ceux de téléphones satellites, et les cartes Celtel sont vendues dans de nombreux pays africains²²⁰. Ainsi, si les

²¹⁹ Thuraya est un consortium fondé en 1997 aux Emirats Arabes Unis, dont les principaux actionnaires sont des fonds d'investissement des pays du Golfe et des opérateurs de télécom. Actuellement les satellites Thuraya couvrent 99 pays (du pourtour méditerranéen, du Proche et Moyen Orient, du Sahel et du sous-continent indien).

²²⁰ Burkina Faso, Congo, République Démocratique du Congo, Gabon, Kenya, Madagascar, Malawi, Niger, Nigeria, Ouganda, Sierra Leone, Tanzanie, Tchad, Zambie.

appels internationaux sur le réseau Celtel sont plus onéreux que sur le réseau Thuraya, cette petite révolution dans le domaine de la téléphonie pour les habitants de l'oasis a tout de même augmenté les possibilités d'obtenir de l'argent pour les migrants qui ont des contacts dans des pays tiers.

2. Travail et « servitude volontaire »

Conjointement à la vie communautaire dans les *ghettos* et à ces possibilités de faire appel à la solidarité de tierces personnes pour s'en sortir, les migrants mettent en place des stratégies de survie individuelle.

« En Afrique là y'a trop la fatigue mais y'a pas l'argent. » (Migrant malien, Dirkou, le 30 octobre 2003).

« Dirkou c'est pas bon, il n'y a rien à faire ici... mon argent est fini... ça fait deux mois que je suis là... j'ai travaillé à casser des cailloux, à charger des bagages dans les camions... mais ça ne gagne rien... j'ai gagné 15 000 FCFA et ils demandent 30 000 pour la Libye... et maintenant il n'y a plus de travail, il n'y a plus rien à faire... » (Migrant ivoirien, Dirkou, le 4 décembre 2004).

Leurs conditions de vie difficiles, tant physiquement que moralement, incitent les migrants à accepter tout travail qui peut leur permettre de gagner les quelques dizaines de milliers de francs CFA dont ils ont besoin pour atteindre le Fezzan libyen. Cette offre de main d'œuvre peu onéreuse et facilement exploitable a participé d'une transformation du marché local du travail dans de nombreux domaines, du chargement des camions au concassage de blocs de calcaire pour la fabrication de briques et aux emplois domestiques chez des notables locaux. Dans ce dernier cas, les employeurs sont généralement des fonctionnaires ou d'importants transporteurs qui ont compris qu'il est possible de tirer profit de la précarité de la situation de ces étrangers de passage. Ils les emploient donc pour effectuer des tâches variées comme la corvée d'eau, l'entretien des concessions, la lessive, certains achats au marché, en échange de quoi, au bout de quelques mois (dont le nombre n'est jamais clairement défini), ils les enverront en Libye. Certains ne travaillent ainsi qu'une partie de la journée pour des besoins précis, tandis que d'autres sont employés comme domestiques à plein temps et sont alors nourris et logés par la famille pour qui ils travaillent. Dans tous les cas, ces emplois

s'apparentent à une « mise en servitude volontaire » des migrants du fait qu'ils ne donnent lieu à aucune rétribution financière, que leurs employeurs autochtones manquent de considération à leur égard, et qu'ils se sentent traités comme des « esclaves », ce qui engendre chez eux un fort ressentiment. Après trois mois en moyenne, ces notables de Dirkou acceptent de tenir leurs engagements, ou tout simplement décident de changer de laquais. S'ils sont eux-mêmes insérés dans les réseaux marchands reliant le Niger à la Libye, ils s'arrangent pour faire voyager leurs anciens employés avec leurs marchandises, jusqu'à Madama ou jusqu'au Fezzan selon les périodes. Et s'il s'agit de représentants de l'État, l'envoi gratuit des migrants en Libye se fait au détriment des transporteurs qui se voient régulièrement imposer ce type de passagers sans être défrayés. Là encore, si cela permet aux migrants de reprendre leur cheminement vers la Libye, il n'est jamais certain qu'ils seront amenés à bon port.

« Ça fait un mois que je suis là, je n'ai pas l'argent pour aller en Libye, sur la route on m'a tout pris, ils te prennent 1 000 FCFA ici, 5 000 là, maintenant je n'ai plus rien. Je suis venu avec des amis, eux ils ont continué jusqu'en Libye. Ici il n'y a rien à faire... je travaille ici [chez un policier] parce que si tu ne fais rien c'est pas bon... mais ça ne va pas, ils me demandent trop de choses, tout le temps, et ils ne me paient pas, ils me donnent seulement de quoi manger. En plus ils m'appellent Christopher je ne sais pas pourquoi, mon nom c'est Hamza. » (Migrant nigérian, Dirkou, le 24 décembre 2004).

Pour les femmes migrantes, dont le nombre et la part au sein de l'ensemble des migrants est en augmentation depuis la fin des années 1990 (Bensaad, 2003), les opportunités de travail sont encore plus restreintes. La prostitution sous différentes formes constitue parfois leur seul moyen de gagner de quoi survivre au sein de l'oasis.

3. La diversification des formes de prostitution

À la prostitution clandestine, cachée, pratiquée par des femmes veuves ou divorcées originaires du village qui se prostituent chez elles à *Gari n Kawa*, se sont ajoutées d'autres formes de prostitution depuis que *Sabon Gari* est devenu un haut lieu du transit migratoire saharien.

Du fait du passage de nombreux migrants au sein de l'oasis et de la présence de nombreux fonctionnaires (dont certains séjournent à Dirkou sans leurs familles), des

prostituées originaires du Sud du Niger, du Nord du Nigeria et du Tchad sont venues s'installer dans cette oasis du Kawar²²¹. Venues seules ou encadrées par des réseaux de prostitution, elles résident en permanence à Dirkou où elles vivent et travaillent ostensiblement aux abords du marché de *Sabon Gari*²²².

Par ailleurs, différentes formes de prostitution sont pratiquées par des migrantes en transit. À l'image de ce qui se passe à Agadez, certaines migrantes se prostituent ici contre une rétribution en nature (hébergement, transport), tandis que d'autres le font contre de l'argent, de manière plus ou moins occasionnelle et autonome selon les cas. Certaines migrantes n'envisagent en effet de se prostituer que lorsqu'elles n'ont pas d'autres moyens de gagner l'argent nécessaire au financement de la fin de leur voyage. Elles affirment alors qu'il s'agit d'une activité temporaire qu'elles ne continueront pas une fois en Libye ou en Europe, où elles souhaitent trouver d'autres emplois (souvent comme esthéticienne ou coiffeuse). « *Moi je fais ça, mais seulement de temps en temps, et seulement si je veux* » assure ainsi une migrante nigériane bloquée à Dirkou depuis plus d'un mois. Ces migrantes peuvent être seules ou se mettre sous la « protection » d'un migrant avec qui elles voyagent et qu'elles rétribuent pour cela. On trouve également des hommes qui voyagent avec plusieurs femmes qui se prostituent à chaque étape de leur route migratoire et également à destination, l'homme, véritable proxénète, jouant les rabatteurs. Dans ces deux cas, les migrantes peuvent se prostituer dans des *ghettos* ou parties de *ghettos* spécialement aménagés pour cela. C'est ainsi que le propriétaire du grand *ghetto* ghanéen, lui-même Ghanéen, installé là depuis le milieu des années 1990 et parlant aujourd'hui français, anglais, ashanti et arabe, tire une partie de ses revenus de la prostitution de migrantes de plusieurs nationalités à qui il propose plus ou moins ouvertement cette activité dans la partie de son *ghetto* qui y est consacrée²²³.

²²¹ Les « professionnelles du sexe » originaires du pays haoussa sont semble-t-il venues à Dirkou et dans divers autres zones sahéliennes et sahariennes suite à la radicalisation des pratiques religieuses dans leurs régions d'origine (application de la Charia dans les États du Nord du Nigeria, puis expansion du fondamentalisme islamique des Izala dans la région de Maradi).

²²² Le prix des passes « protégées » est d'environ 1 000 à 1 500 FCFA. Certaines femmes acceptent de ne pas utiliser de préservatif si leur client est prêt à payer davantage, entre 2 000 et 3 000 FCFA. D'autres ont une pratique tragique et fataliste inverse et diminuent leurs tarifs lorsque leur client n'utilise pas de préservatif... Le taux de séroprévalence chez ces prostituées atteindrait 50 % selon une étude de l'ONG Care International réalisée avec le soutien d'une ONG nigérienne travaillant dans le domaine de la prévention sanitaire spécifiquement avec les prostituées (Care International, 2000).

²²³ Ce *ghetto* est constitué de plusieurs cours, de plusieurs dizaines de chambres, d'un restaurant et d'un bar.

Enfin, se retrouvent à Dirkou des femmes enrôlées par des réseaux internationaux de prostitution (*trafficking*²²⁴). « Achetées » à leur famille ou embrigadées par des promesses de travail en Europe, elles ne séjournent que quelques jours tout au plus au Kawar, sous le contrôle permanent des hommes qui les accompagnent, avant de poursuivre leur route jusqu'en Libye, en Europe ou au Proche-Orient. C'est ainsi que l'on peut parfois apercevoir des *pick-up* transportant uniquement des jeunes femmes arriver discrètement par le sud de l'oasis. À la fin de l'année 2006, un trafiquant a été arrêté à Dirkou alors qu'il s'apprêtait à emmener un groupe de 24 jeunes filles en Libye (AFP, 16.03.2007). Mais ces trafics de femmes et d'enfants relèvent d'une autre dimension des circulations sahariennes, celle des réseaux mafieux internationaux²²⁵.

4. Les migrants de Bilma, entre salines, mesure et prison

« On n'avait plus assez d'argent pour prendre la route de la Libye. Il n'y avait pas de travail [à Dirkou], rien... alors quelqu'un nous a dit qu'on pouvait aller à Bilma pour travailler. C'est comme ça qu'on est venu à Bilma et qu'on a commencé à travailler. On nous a dit qu'il y avait beaucoup de travail à Kalala²²⁶, qu'il fallait creuser des grands trous qui servent à produire le sel que mangent les chameaux... » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

Les migrants bloqués à Dirkou qui n'arrivent pas à faire fonctionner des réseaux de solidarité afin de récolter de l'argent ni à trouver un emploi rémunéré dans cette ville où l'offre de main d'œuvre est toujours plus importante que la demande, se rendent parfois à Bilma, à une quarantaine de kilomètres plus au sud, pour y travailler.

« Je veux travailler, j'ai besoin de travailler » (Migrant nigérian s'adressant à des villageois, Bilma, décembre 2004)

²²⁴ Dans ce que rapportent les migrations clandestines à ceux qui les organisent, il nous faut distinguer le *trafficking* (i.e. l'exploitation des clandestins en cours de route, ou plus fréquemment une fois arrivés à bon port lorsqu'il leur faut « rembourser » pendant des années le prix de leur passage), et le *smuggling* (qui correspond au travail rémunéré de toutes les personnes qui contribuent à la circulation clandestine des migrants).

²²⁵ « *Primarily due to the clandestine nature of the trafficked driven female sex work, accurate and reliable data are hard to come by. Consequently, there is a widespread tendency to generalize on the form and structure of trafficked women's involvement and victim hood in the sex industry* » (Samarasinghe, 2005 : 175). Concernant les problèmes éthiques et méthodologiques posés par l'observation et l'analyse de ce type de réseaux, voir également (Tyldum, Brunovskis, 2005).

²²⁶ Nom des salines de Bilma.

Connu pour ses salines qui attirent depuis des siècles les caravaniers touaregs et toubous (photo n°21), Bilma accueille ainsi aujourd'hui des dizaines de migrants subsahariens en quête d'argent. La plupart sont embauchés par des sauniers kanouri pour creuser de nouvelles salines et plus rarement pour les travaux d'extraction du sel. Dans tous les cas, ces travaux sont mal rémunérés au regard de leur pénibilité.

Par exemple, le transport de deux charges de 30 kilos de terre salée (destinée à être mélangée à du sel pour former les pains de sel ou *kantu*, et les galettes de sel, *foshi*) sur une distance d'environ 100 mètres rapporte 10 FCFA au porteur. Le creusement d'une saline carrée de 7 mètres de côté et de 2,5 mètres de profondeur, soit l'extraction de 125 m³ d'une terre si dure qu'il est nécessaire de la creuser à la barre à mine, rapporte environ 15 000 FCFA, sachant qu'un tel chantier nécessite environ 15 jours de dur labeur pour un homme travaillant seul 10 à 12 heures par jour, c'est-à-dire de l'aube au crépuscule, et donc toute une partie de la journée sous une chaleur écrasante (photo n°22) ²²⁷.

« Tout est dur ici, même le climat... il fait trop froid la nuit, et on n'a rien pour se protéger... vraiment je n'avais jamais vu un endroit comme Bilma avant... je ne pensais pas que ça existait, qu'on pouvait souffrir comme ça... c'est une expérience... » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

« Nous avons peu de relations avec les gens d'ici, mais ça va, ça se passe plutôt bien. Le problème c'est au début, on ne sait pas comment creuser les salines, alors on travaille doucement et ça ils ne comprennent pas » (Migrant nigérian, Bilma, le 7 mai 2003).

« Mais ce travail est vraiment trop dur pour n'importe quel être humain. [...] et parfois on travaille pour des gens qui ne nous paient pas... notre situation au Niger est vraiment mauvaise... et tout le temps on nous demande si on est musulman, et si on dit qu'on est chrétien, on ne nous donne pas de travail, ou on ne nous paie pas... le Niger est un très mauvais pays, c'est le pays le plus dur de toute l'Afrique, les autres pays d'Afrique sont mieux... » (Ibrahim²²⁸, Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

²²⁷ Sur la moitié de l'année, d'avril à septembre, les moyennes mensuelles des températures maximales quotidiennes dépassent 40°C, et il n'est pas rare de voir le mercure afficher 55°C à l'ombre, or dans les salines, il n'y a pas d'ombre.

²²⁸ Ce migrant catholique se fait appeler Ibrahim depuis qu'il est arrivé au Kavar afin d'être plus facilement employé par les populations locales musulmanes.

Encadré n°14. Du salariat dans les salines

L'embauche régulière de travailleurs migrants dans les salines date du début des années 2000, lorsque certains sauniers se sont enrichis en devenant des « intermédiaires du sel ». *« Je me suis dit que chercher l'argent avec les pauvres c'est pas bon... je me suis dit qu'il vaut mieux leur donner ce dont ils ont besoin et de prendre ce qu'ils ont... comme ce sont des pauvres, ils n'ont que du sel. C'est en ce temps que je me suis décidé à faire le commerce du sel. Alors je suis parti chercher des clients à Agadez... des clients qui ont des camions. J'ai négocié avec eux et je leur ai donné mon adresse ici [à Bilma]... »* (Laoual Taher Alima, commerçant, Bilma, le 23 octobre 2003). L'activité d'« intermédiaire » est apparue à Bilma dans les années 1990, et consiste pour un saunier à acheter à bas prix des productions de sel appartenants à d'autres sauniers lorsque ceux-ci ont besoins d'argent, et à les revendre à des transporteurs marchands (principalement des Arabes nigériens, mais également quelques Touaregs et Haoussas) avec qui il traite de manière privilégiée. *« Avant on était que deux à connaître les Arabes et à leur donner ça comme crédit, et à aller à Agadez pour être payé. Personne ne voulait faire ça. Mais depuis six ans comme ça, il y a pleins de camions qui viennent, ça dépasse nos moyens. Et maintenant on est cinq ou six à faire le commerce du sel avec les Arabes »* explique El Hadji Chaibou (Bilma, le 26 octobre 2003), l'un des premiers intermédiaires de Bilma. Cette nouvelle organisation du commerce du sel à Bilma, qui évite aux transporteurs des négociations successives avec de nombreux sauniers avant d'obtenir suffisamment de sel pour remplir leurs camions, a fait apparaître une petite bourgeoisie marchande locale. Les intermédiaires, qui n'en demeurent pas moins des sauniers, dégagent ainsi suffisamment de bénéfices de leur activité pour employer des manœuvres pour les travaux les plus pénibles des salines.

La plupart des migrants qui se rendent à Bilma mettent plusieurs mois avant de gagner suffisamment d'argent pour payer leur transport de Dirkou jusqu'en Libye, plusieurs mois pendant lesquels leurs conditions de vie leur apparaissent particulièrement rudes. Outre le climat auquel ils ne sont pas habitués, le labeur des travaux qu'ils effectuent et leur pauvreté, les migrants s'adaptent mal au peu d'activité de Bilma, à son calme permanent. Car bien qu'elle soit préfecture du département du même nom et que plusieurs services publics y soient implantés (préfecture, dispensaire, service de l'élevage et du plan, gendarmerie, etc.), cette oasis peuplée de moins de 3 000 habitants (RGPH 2001) ressemble davantage au quartier *Gari n Kawa* de Dirkou qu'à *Sabon Gari*. Sans bar ni restaurant, ni autre lieu d'animation, le village s'éteint dès que la nuit tombe et cesse toute activité visible. Les migrants se retrouvent alors dans les maisons construites en pierres de sel qu'ils louent aux villageois 1 000 FCFA par mois, véritables masures dont certaines n'ont pas de toit ; la rareté du bois dans l'oasis ne leur permet pas de se protéger du froid en se chauffant la nuit pendant l'hiver (photo n°20).

Planche n° 5. Bilma et ses salines

Photo 20. Enfants kanouri (Bilma)



© J. Brachet, 2003.

Entre octobre et décembre, les caravaniers touaregs viennent chercher le sel et les dattes produits dans les oasis du Kawar. Les enfants kanouri de Bilma en profitent pour ramasser les excréments des chameaux, qui seront ensuite utilisés comme combustible en substitution du bois, rares dans cette région saharienne.

Photo 21. Saunier kanouri (Bilma)



© J. Brachet, 2003.

Saunier kanouri en train de décoller des plaques de sel à l'aide d'une barre à mine.

Photo 22. Migrants travaillant aux salines (Bilma)



© J. Brachet, 2004.

Le propriétaire de la saline est venu surveiller et conseiller les trois migrants qu'il emploie.

« On est venu ici pour travailler pour gagner de l'argent pour aller en Libye, raconte un migrant nigérian, on travaille toute la journée à kalala, on creuse les salines, toute la journée... on se fatigue, c'est un travail très dur, et à la fin on a juste un peu d'argent, juste 1 000 FCFA. C'est vraiment pas un bon travail.... » (Bilma, le 8 décembre 2004).

« Je suis ici depuis trois mois, je suis venu parce que je n'avais plus d'argent pour continuer... je veux aller en Libye, il me faut 30 000, j'ai réussi à gagner 15 000... je suis épuisé, je ne mange pas tous les jours... j'ai travaillé à Kalala et regarde mes pieds dans quel état ils sont... [il montre ses pieds pleins de coupures profondes dues au sel] et il me faut encore 15 000... » (Migrant nigérian, Bilma, le 8 décembre 2004).

« 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. [...] Chez nous les gens sont bien habillés, mangent bien, mais ici il n'y a rien, les gens sont trop pauvres. » (Migrant nigérian, Bilma, le 05 mai 2003).

Encadré n°15. Emprisonnés au Sahara

Si beaucoup de migrants se sentent prisonniers lorsqu'ils séjournent longuement au Kawar, certains le sont réellement. Arrêtés généralement pour des affaires de trafic de drogue²²⁹, ils sont incarcérés à la prison de Bilma et y purgent des peines de plusieurs années d'un emprisonnement quelque peu particulier. Les autorités nigériennes considérant qu'il n'est pas possible de s'échapper de l'oasis sans être vu ou sans que cela ne soit immédiatement su, les prisonniers sont laissés libre la journée et ne doivent rentrer à la prison qu'à 17 heures pour y passer la nuit. Ces migrants prisonniers, sans moyen de contacter leurs familles pour les informer de leur situation (car il n'y a pas de *télécentre* à Bilma), essaient de travailler la journée afin d'épargner un petit pécule en prévision de leur libération. Mais il n'est pas rare qu'ils travaillent gratuitement pour des gendarmes ou pour le juge de Bilma, en échange simplement d'un déjeuner quotidien (seuls les repas du matin et du soir sont pris en charge à la prison). En outre, ceux qui réussissent à gagner un peu d'argent sont parfois victime des abus de pouvoir du juge qui leur promet des remises de peines contre des cautions en espèce, mais lorsque l'argent lui est versé, aucune remise n'est octroyée et le migrant est au contraire menacé de voir sa peine rallongée s'il se plaint ou s'il essaie de dénoncer le juge. Ce qui fait que nombre de migrants achèvent leur peine plus démunis que lorsqu'ils ont été arrêtés. La malhonnêteté du juge de Bilma est de notoriété publique au Niger, où la Ligue des Droits de l'Homme a été saisie à plusieurs reprises à ce propos, mais ce haut fonctionnaire demeure intouchable du fait de ses appuis politiques.

Libres ou prisonniers, ces étrangers se croisent parfois dans l'oasis de Bilma et échangent à propos de leurs conditions respectives, des projets qui les ont fait venir dans cet endroit où « *il n'y a que du vent, de la poussière et le soleil* ». Au cours de ces discussions, les uns et les autres se retrouvent généralement sur le constat amer qu'ils ne sont plus maîtres de leur mobilité.

²²⁹ République du Niger, Département de Bilma, mai 2003, « *Document d'analyse diagnostique – version provisoire* », Bilma, 141 pages.

IV. Mobilités sahariennes et construction de limites : Dirkou, une oasis enclavée ?

« Où est la réalité de l'enclavement pour ces hommes et ces femmes aux yeux desquelles les frontières coloniales ne sont que des lignes fantômes, et pour qui les longs trajets en taxi de brousse, en train, ou même à pieds, ne sont que la rançon normale à payer pour voyager ? Ces désagrément n'ont rien de dissuasif pour celui qui part non seulement chercher fortune, mais aussi, selon l'expression haoussa, pour le plaisir de "boire le monde" (shan duniya). »
(Raynaut, 1989 : 130).

Au regard des différentes situations des migrants en transit au Kawar, dans quelle mesure pouvons-nous qualifier l'oasis de Dirkou d'oasis enclavée ? 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 Jacques 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'entourent » (Lévy, 2003b : 309). 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 en raison 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 ou 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, il est possible de « mesurer » le degré d'enclavement d'un espace à un moment donné. Pourtant, pour les individus qui vivent au Kawar et plus spécifiquement à Dirkou, la présence d'infrastructures et d'offres de transport ne prend sens qu'à travers leur accessibilité qui, elle, est variable selon les acteurs (Brachet, 2005c). Que devient alors la propriété d'enclavement et à quel(s) objet(s) s'applique-t-elle ?

1. Territoire enclavé ...

Entièrement situé en zone saharienne, le département de Bilma – où se trouve Dirkou – ne comporte aucune infrastructure routière, ni route revêtue ni piste entretenue, seules les traces des véhicules dans le sable y font office de pistes (carte 13). D'où les difficultés qu'il y a à y circuler. Entre sa localisation géographique et l'absence d'infrastructure de transport la desservant, l'oasis de Dirkou possède un certain nombre de caractères relatifs à l'isolement. Néanmoins, l'existence de circulations importantes passant par, allant à, ou provenant de cette oasis ne permet pas d'en parler de manière générale comme d'un lieu enclavé.

Dirkou est en effet fréquenté par divers groupes de population dont les types de fréquentations du lieu et les desseins sont multiples. De façon succincte et sans doute parfois quelque peu réductrice, nous allons mettre en perspective les mobilités réelles et les volontés de mobilité des individus appartenant aux principaux groupes sociaux présents dans l'oasis, dans le but de saisir la diversité des situations et des perceptions relatives à l'enclavement.

2. ... ou populations enclavées ?

Exposons tout d'abord le cas des populations originaires du Kawar, Toubous et Kanouri 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 « besoin » de mobilité est donc très restreint et 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 local²³⁰.

Les caravaniers touaregs (originaires de l'Air et de l'Azawagh) et toubous (originaires de la région de Termit et du Bornou) viennent dans les oasis du Kawar depuis plusieurs siècles, pour y échanger, entre autres, des céréales, du bétail et des produits manufacturés contre les

²³⁰ 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 (chapitre I), 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 néanmoins enclavé.

productions locales (Brachet, 2002). 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 caravane), le mode de déplacement utilisé par ces nomades (à pied et à dromadaire) et l'habitude qu'ils ont de vivre et de cheminer en milieu désertique, font qu'ils ne rencontrent aucune contrainte particulière limitant leur mobilité lorsqu'ils se rendent à Dirkou ou en reviennent²³¹. Cette liberté de mouvement 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 partie à l'origine du développement de la ville de Dirkou. Très mobiles, circulant fréquemment entre Agadez et Sebha, ils perçoivent Dirkou comme étant l'un des nœuds de leurs réseaux commerciaux (réseaux qui peuvent s'étendre 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 sur leur activité via des pratiques corruptives, 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 travaillent à Dirkou appartiennent majoritairement aux corps de contrôle, de maintien de l'ordre et de défense de l'État (douane, police, gendarmerie, armée), mais exercent également en petit nombre 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). Être affecté au Kawar signifie pour eux être coupé du reste du pays et donc de leur famille (en raison de leur incapacité à se déplacer régulièrement, la plupart ne possédant pas de véhicules personnels ; les trois plus grandes villes du pays, Zinder, Maradi et Niamey, sont respectivement à plus de 1 000 km, 1 400 km, et 1 600 km). Ces fonctionnaires sont donc obligés de vivre de façon quasi continue dans un milieu naturel perçu comme très isolé et hostile (désert de sable, climat hyper aride, forte amplitude thermique quotidienne et annuelle). Leur sentiment

²³¹ Notons qu'au cours de ces trajets internes au Niger, les nomades ne sont jamais contrôlés par les agents de l'État.

d'isolement vis-à-vis du reste du pays et de distance vis-à-vis de leurs ministères de tutelle, joint à la faiblesse de leurs rémunérations, favorisent les pratiques de corruption qu'ils considèrent eux-mêmes comme étant des compensations financières à une situation dépréciée. Dans tous les cas (excepté pour ceux originaires de la zone), Dirkou est considéré comme une périphérie lointaine et enclavée du pays.

Il est également possible d'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 privés) et de la brièveté de leurs passages (généralement de quelques heures seulement). 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 contraste 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. Durant le trajet saharien, nous avons vu qu'ils développent une forme de territorialité qui fait du véhicule qui les transporte un lieu mobile et enclavé. En revanche, les oasis qu'ils traversent durant ce trajet ne « font » pas toutes lieu, elles ne sont pas toujours érigées en lieux, ou seulement de façon très éphémère lorsqu'elles leur servent de points de ravitaillement. Dirkou est l'un de ces points de passage où les migrants sont en mouvement, sont dans une dynamique de mouvement, et n'est de ce fait ni réellement perçu comme enclavé ni comme non-enclavé par ceux qui n'y font que passer un court moment et ne s'en forgent pas vraiment une représentation. En revanche, ceux qui sont contraints d'y séjourner un temps plus ou moins long la considèrent comme étant une oasis particulièrement enclavée, du fait des multiples barrières qui limitent leur mobilité et du manque d'alternative leur permettant de les franchir.

3. L'errance ou la migration au risque de l'enclavement

L'appréhension de l'espace au sein duquel ils se trouvent, la distance qui les sépare des espaces urbains rassurants les plus proches, et la compréhension du fait que leur situation, notamment financière, ne pourra s'améliorer rapidement, font prendre conscience aux migrants concernés qu'ils sont dans une situation bloquée, au moins à court terme. Ce

sentiment d'enclavement dû à la perte de la maîtrise de leur mobilité durera le temps qu'ils réussissent à économiser de quoi poursuivre leur voyage, c'est-à-dire de quelques semaines à plusieurs mois, voire plus d'une année. Lorsque la situation d'enclavement se prolonge et s'aggrave, lorsque aucune alternative ne semble poindre, d'importants changements dans les comportements individuels et sociaux des migrants peuvent apparaître, liés à un abandon des projets de mobilité²³². Face à l'impossibilité d'obtenir les moyens de poursuivre leur route alors que leurs compagnons de voyage sont déjà repartis, ou suite à une période d'emprisonnement à Bilma, à force de temps passé au Kawar, de doutes et de souffrances morale ou physique, certains migrants se retrouvent dans une situation de déréliction telle qu'ils abandonnent peu à peu « inconsciemment » leur projet migratoire. Commence une forme d'errance au cours de laquelle les repères temporels se délitent (quelques migrants ne savent plus depuis combien de temps ils sont à Dirkou) et les pratiques à risques – prostitution, violence, drogue – apparaissent. Si la migration en tant que telle prend ainsi fin, cela n'empêche pas qu'il puisse y avoir à terme reprise de la mobilité, sous forme d'errance²³³.

La présence d'obstacles, de limites, qui entravent la 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. Mais le fait que cette perception varie selon les origines, les statuts, et les desseins des individus, l'enclavement possédant donc un caractère relatif essentiel, interroge quant aux objets auxquels elle a trait. L'enclavement se rapporte-t-il aux caractères spécifiques du lieu ou bien aux conditions propres des acteurs en ce lieu ? En d'autres termes, l'enclavement est-il une propriété spatiale ou sociale ?

Le cas de Dirkou incite à aborder cette notion en rapport avec le concept de lieu²³⁴. Les lieux existent de façon contingente, à travers l'expérience que l'on en a. Une même

²³² « 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 » (Debie, 2001 : 28).

²³³ « ... en choisissant un programme l'étranger se propose une trêve ou un domicile. Au contraire, selon la logique extrême de l'exil, tous les buts devraient se consumer et se détruire dans la folle lancée de l'errant vers un ailleurs toujours repoussé, inassouvi, inaccessible. » (Kristeva, 1988 : 15).

²³⁴ L'une des conceptions possibles du lieu, à laquelle nous nous rattachons, est basée sur le lien ontologique qui existe, dans le monde sensible, entre les lieux et les choses. Cette conception, qui découle de la *chôra* (« lieu ») défini par Platon dans le *Timée* comme simultanément « matrice et empreinte » de l'être, sera ici augmentée d'une portée sociale et collective du lieu, en termes de pratiques et de représentations (Berque, 1996; Lévy, 1994; Lévy, Lussault, 2003).

localisation géographique peut donc, par le jeu des acteurs, être le site de plusieurs lieux simultanément. Comme nous l'avons montré précédemment, cette oasis ne constitue pas un lieu unique pour l'ensemble des personnes qui la fréquentent mais est le site de lieux multiples qui naissent de la présence des groupes d'acteurs évoqués ; d'où la multiplicité possible des perceptions de l'enclavement de l'oasis. 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'entoure(nt). 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 idéelles projetées individuellement ou collectivement). Les discontinuités qui produisent de l'enclavement jouant, de façons variables et relatives, sur les distances qui positionnent les acteurs au sein de leur réalité. L'enclavement relève donc nécessairement à la fois du spatial et du social, dans les champs du réel matériel, du symbolique et de l'imaginaire, sa perception correspondant à une représentation de notre positionnement et de notre incapacité à maîtriser notre propre mobilité pour en changer. Tel est le cas, temporairement, d'un certain nombre de migrant.

Conclusion

Les flux migratoires transsahariens engendrent et impulsent la création de nombreuses infrastructures et activités dans les espaces qui leur servent de relais. C'est ainsi que l'oasis de Dirkou est passée en quelques années du statut de simple village du Kawar à celui de véritable petit centre régional de transit, supplantant Bilma (préfecture du département) sur bien des plans²³⁵. Son quartier nommé *Sabon Gari* apparaît entièrement dédié à la circulation, organisé par et pour la circulation des hommes et des marchandises entre le Niger et la Libye. L'écoulement des productions de sel et de dattes des oasis du Nord-Est nigérien ainsi que l'approvisionnement des populations de cette zone se réalisent aujourd'hui en majeure partie

²³⁵ Au milieu des années 1980, Denis Retaillé notait : « *Bilma et secondairement Dirkou sont des lieux privilégiés, des lieux d'échange et de contact avec l'extérieur que ne sont pas les autres villages. Les commerçants y sont bien sûr très nombreux, surtout à Bilma (63), moins à Dirkou (6)* » (Retaillé, 1986a : 60).

grâce au trafic routier qui lie les deux pays et aux opportunités de transport qu'il génère²³⁶, reléguant le négoce caravanier à un rôle second dans la plupart des oasis situées sur cet axe de circulation.

Les activités engendrées par le transit migratoire (dans les secteurs du logement, du transport, etc.) constituent indéniablement un élément de dynamisme économique important, essentiel pour la petite ville saharienne qu'est Dirkou, conforté dans certains domaines par l'exploitation dont sont victimes les migrants qui se retrouvent un temps bloqués à Dirkou. Cette situation d'arrêt momentané de leur progression sur leur parcours migratoire trouve son origine non seulement dans le décalage qui existe entre le budget prévu par ces candidats à la migration en Libye et le coût réel de leur voyage, mais aussi et principalement dans le fait que les agents de contrôle et de répression de l'État extorquent systématiquement des sommes conséquentes d'argent aux migrants de passage, quelle que soit leur capacité financière, au point parfois de les laisser totalement démunis au sortir d'un contrôle. Lorsqu'ils trouvent ensuite à s'embaucher, ils sont généralement exploités, sous-payés par les populations locales. Pour les plus vulnérables, l'isolement de Dirkou peut alors devenir enclavement, et l'étape au Kawar se prolonger jusqu'à devenir la plus longue et la plus dure des étapes de leur voyage. Pourtant, la route pour atteindre la Libye est encore longue.

²³⁶ Récemment quelques transporteurs nigériens ont commencé à louer leurs véhicules aux coopératives de producteurs existants dans cette zone, afin que ceux-ci emmènent leurs productions à Agadez ; mais ce type de location de camion complet est encore peu répandu. Les producteurs, les commerçants ou les coopératives qui veulent vendre eux-mêmes leurs produits sur les marchés plus au Sud préfèrent payer le transport de leurs marchandises au coup par coup, par quantités réduites.

- CHAPITRE IX -

LA LIBYE : DIFFICULTÉS D'ACCÈS, DE SÉJOUR ET DE RETOUR DES RESSORTISSANTS D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE

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

« Je voulais passer par le Mali et le Maroc pour aller en Espagne mais on m'a dit c'est mieux que tu ailles en Libye... alors je tente ma chance, je prie Dieu... Dieu est avec moi. » (Migrant béninois, Dirkou, le 5 décembre 2004).

« C'est la voie maintenant la plus facile pour accéder à l'Europe. » (L. M., Directeur Général de la Direction Régionale des Transports d'Agadez, Agadez, le 25 avril 2003).

I. Se rendre en Libye : une dernière étape onéreuse, difficile et risquée

Après un séjour plus ou moins long au Kawar, étape particulièrement rude tant physiquement que moralement, la plupart des migrants réussissent à récolter les moyens de reprendre leur route vers la Libye, une route encore longue, difficile et onéreuse.

Tableau 10. Coûts des transports entre Dirkou et le Fezzan libyen (en FCFA).

Trajet	Distance	Type de véhicule	Tarifs 2003-2004	Tarifs 2005
Dirkou-Tajarhi	720 km	<i>pick-up</i>	30 000 à 40 000	30 000 à 40 000
Dirkou-Al Katrun	810 km	<i>pick-up</i>	30 000 à 40 000	30 000 à 50 000
Dirkou-Sebha	1030 à 1120 km selon l'itinéraire	camion	30 000 à 50 000	-
		<i>pick-up</i>	30 000 à 40 000	30 000 à 50 000

Sources : enquêtes 2003, 2004 et 2005.

1. Chacun cherche son gain au moment du départ : taxer et se soustraire aux taxes

Les gares routières de Dirkou dites « gare d'Agadez » et « gare de Libye » sont situées à l'entrée ouest du village, face à un vaste terrain plat et sableux qui débouche sur le camp militaire et le Ténééré. Aucune infrastructure ne marque l'existence de ces gares, si ce n'est les deux paillotes du syndicat des transporteurs. En principe, les véhicules qui circulent entre Agadez et la Libye par la voie officielle doivent s'y arrêter, à leur arrivée pour s'y soumettre aux contrôles de la gendarmerie et de la police, et à leur départ pour de nouveau y être contrôlés par les forces de l'ordre mais également pour y payer les taxes du syndicat des transporteurs et de la préfecture de Bilma.

a. La préfecture et le syndicat tentent de prélever leur dû

Chaque chauffeur qui effectue du transport de personne entre le Kawar et la Libye doit en effet s'affranchir auprès de la préfecture d'une « *taxe sur les véhicules de transport* » de 2 000 FCFA pour un *pick-up* et de 5 000 FCFA pour un camion, ainsi que d'une taxe de 2 000 FCFA par passager. Les talons des carnets de taxes disponibles dans les locaux de la préfecture de Bilma montrent que cette « *taxe sur le transit exodant* » a concerné 5 091 passagers²³⁷ entre le 11 mai 2002 et le 2 juillet 2004 et rapporté 10 182 000 FCFA au Trésor Public. Mais il n'y a aucune continuité dans le prélèvement de ces taxes. Pendant de longues périodes, des semaines et des mois entiers, aucun mouvement de véhicule

²³⁷ Ce qui correspond au départ vers la Libye de 170 camions et 1 car qui ont transporté 3 532 passagers taxés, de 42 camions de bétail qui ont transporté 232 passagers taxés, et de 88 Toyota *pick-up* qui ont transporté 1 327 passagers taxés.

transportant des passagers n'est enregistré. En outre, on peut supposer que le collecteur s'arrange avec les transporteurs car le nombre de passagers taxés par véhicules est systématiquement un multiple de cinq et peu élevé. À cela s'ajoute la « *taxe de gare routière* » de 5 000 FCFA par véhicule, ainsi que la taxe du syndicat, de 12 500 FCFA par camion et 2 500 FCFA par *pick-up*, quel que soit le nombre de personnes et les marchandises transportées.

Ces taxes préfectorales et syndicales sur le transit des personnes et le mouvement des véhicules pourraient constituer une source d'informations intéressante dans l'optique d'évaluer le volume des flux de passagers passant par l'axe Agadez-Dirkou-Libye. L'étude des talons des carnets de taxe de ces dernières années met en évidence une grande irrégularité des prélèvements et une approximation systématique du nombre de passagers par véhicule. Le percepteur des impôts de la Préfecture de Bilma reconnaît lui-même à propos des différentes taxes concernant le secteur des transports qu'elles « *sont perçues par des collecteurs qui sont dans les villages. Quand ils ont fini un carnet ils nous le ramènent et on les paie. Mais ce n'est pas toujours régulier, et moi-même je ne sais pas toujours comment ils font leur travail... je ne sais pas trop à quoi correspondent ces taxes* » (Bilma, le 6 décembre 2004). En outre, de nombreux chauffeurs évitent de passer par les gares routières où elles sont prélevées, principalement lorsqu'ils quittent l'oasis²³⁸. Certains passent en effet par l'est ou par *Gari n Kawa* pour sortir discrètement du village, notamment la nuit, ce qui leur évite de payer ces taxes du syndicat et de la préfecture, qui à la différence des forces de l'ordre ne disposent pas de moyen de coercition vis-à-vis des transporteurs contrevenants. « *On ne peut pas les forcer à payer* » résume un membre du syndicat des transporteurs, avant de poursuivre en expliquant que « *par exemple sur soixante camions qui arrivent à Dirkou, il y en a peut-être vingt qui vont s'arrêter ici à l'autogare... vraiment c'est pas facile de savoir combien de véhicules arrivent ici, c'est pour ça qu'on a déposé les registres, ça ne servait à rien* » (Dirkou, le 21 décembre 2004). Les taxes préfectorales et syndicales ne peuvent donc être utilisées afin de dénombrer les migrants circulants entre le Niger et la Libye via Dirkou.

²³⁸ Du 1^{er} janvier 2002 au 15 septembre 2002, seulement 10 camions se rendant en Libye ont payés la taxe sur les véhicules de transport (source : carnet de taxe, sous-préfecture de Bilma, 2004).

b. Taxes et statistiques lacunaires de la gendarmerie et de la police

Les agents de police et de gendarmerie de Dirkou essaient quant à eux de contrôler les véhicules lors de leur chargement dans les concessions privées où ils stationnent, ou peu avant leur départ de l'oasis lorsque les passagers se regroupent à leurs abords. Leur objectif est également de prélever des taxes, mais à la différence des précédentes, celles-ci ne sont pas officielles²³⁹.

Les policiers prélèvent généralement une taxe de 15 000 à 20 000 FCFA par véhicule en partance pour la Libye, tandis que les gendarmes prélèvent auprès des chauffeurs une taxe d'environ 1 000 FCFA par passager qu'ils transportent jusqu'en Libye. Cette dernière taxe donne systématiquement lieu à de longues négociations, les chauffeurs minimisant le nombre de passagers qu'ils vont emmener jusqu'en Libye tandis que les gendarmes les menacent d'immobiliser leur véhicule s'ils considèrent qu'ils n'acceptent pas de payer suffisamment.

Fin d'après-midi, derrière les grandes concessions de l'Est du village, sur une aire qui sert au stationnement des camions en transit. Un camion immatriculé en Libye est prêt à partir pour Sebha, sa cargaison de marchandises a été chargée dans la journée. Les passagers sont regroupés aux abords du véhicule depuis la veille. Nous attendons maintenant le signal du départ. Arrive alors le véhicule de la gendarmerie. Un gendarme vient à la rencontre du chauffeur du camion qu'il semble connaître. La discussion s'engage en français²⁴⁰ :

Le gendarme : « *tu as combien de passagers ?* »

Le chauffeur : « *trente.* »

Le gendarme : « *Attention, si tu me mens, je vais t'attraper après la sortie du village et si tu as plus de trente passagers dans ton véhicule, je vais te faire revenir en ville.* »

Le chauffeur : « *Bon, y'en a quarante-cinq mais c'est seulement trente qui vont en Libye.* »

Le gendarme : « *Alors amène 50 000.* »

Commence alors une négociation qui dure environ une heure, pendant laquelle le gendarme s'en va et revient à trois reprises, et utilise un moment le téléphone satellite du chauffeur. Finalement le chauffeur paie 40 000 FCFA et démarre son véhicule dans la minute suivante. En réalité, nous sommes environ 80 passagers à nous hisser sur le chargement du camion, dont une dizaine seulement descendra à Séguédine.

Carnet de terrain, extrait, Dirkou, décembre 2004.

²³⁹ Il semblerait que les militaires prélèvent également une taxe de plusieurs dizaines de milliers de francs CFA par véhicule, mais de manière moins systématique que ne le font les gendarmes et les policiers.

²⁴⁰ Ce dialogue n'a pas été enregistré mais retranscrit par écrit après coup dans un carnet, il comporte donc sans doute certaines approximations.

Les données de la gendarmerie concernant les mouvements des personnes et des véhicules entre Agadez et la Libye ne peuvent donc être que très approximatives, les gendarmes « travaillant » en partie hors du poste de gendarmerie, de manière autonome, et n'enregistrant généralement pas leur activité dans les registres créés à cet effet. Les rares données que nous avons pu obtenir semblent peu valides, ne serait-ce que si l'on compare les entrées et les sorties de Dirkou en 2001, seule année pour laquelle nous avons pu obtenir ces données. Les gendarmes ont enregistré cette année là l'arrivée de 12 730 personnes et le départ de plus de 25 000 (tableau 10).

Tableau 11. Mouvements des véhicules et des personnes sur l'axe Agadez-Dirkou-Libye (2001).

	Toyota*	Camions	Personnes
Agadez-Dirkou	12	510	4 242
Libye-Dirkou	220	573	8 488
Dirkou-Libye	184	530	5 835
Dirkou-Agadez	70	662	20 059
Total	486	2 275	38 624

* désigne les voitures tout terrain à plateau.

Source : Poste de gendarmerie de Dirkou (2003).

Ces données de la gendarmerie concernant la circulation des personnes sont à considérer à l'aune des propos du lieutenant de gendarmerie de Dirkou qui explique que « pour les passagers qui viennent ici, c'est vrai que les chauffeurs nous donnent des listes, mais une fois qu'on a compté les passagers des véhicules, on ne les garde pas, on les jette... et puis il y a trop de véhicules qui nous contournent. C'est pour ça qu'on ne fait pas de statistiques. Vraiment c'est pas facile de savoir combien il y a d'exodants qui viennent ici » (Dirkou, le 17 décembre 2004).

Du côté des services de police, la situation n'est pas sensiblement différente. Les données produites au poste de police frontalier de Dirkou, utilisées par le Ministère de l'Intérieur pour tenir des statistiques officielles sur les entrées et sorties du territoire national, ne renseignent que peu sur les mouvements humains entre le Niger et la Libye.

La forte diminution entre 2003 et 2004 du nombre de sorties du territoire en direction de la Libye (tableau 11) peut être interprétée comme résultant à la fois du durcissement de la

politique migratoire libyenne à cette période, et du développement de réseaux de transport clandestins qui évitent les postes frontaliers. Suite au rapprochement de la Libye et de l'Union Européenne sur la question du contrôle des flux migratoires²⁴¹, la tolérance des autorités libyennes en ce qui concerne l'entrée sur leur territoire de migrants en situation irrégulière s'est amoindrie. Les chauffeurs des véhicules qui passent par la voie officielle, c'est-à-dire par les postes frontières, acceptent de moins en moins de prendre des passagers qui ne peuvent entrer légalement en Libye. De ce fait, le passage illégal de la frontière par les migrants puis leur entrée dans les villes du Sud libyen se réalisent de plus en plus fréquemment en *pick-up* avec discrétion, par les voies détournées de la fraude. Cette entrée en clandestinité à parfois lieu dès le départ de Dirkou, afin d'éviter les zones militaires du Nord-Est du Niger et les nombreux tracas qu'occasionnent leurs traversées, mais plus fréquemment à partir du passage de la frontière.

Notre analyse ne peut réellement s'appuyer sur ces données de la police tant celles-ci apparaissent également lacunaires, au-delà même du fait qu'une partie des mouvements migratoires se déroule hors du contrôle des agents de police, comme le reconnaît le Directeur départemental de la Police Nationale d'Agadez : « *généralement, si tu vois la personne passer au poste, c'est qu'il est en règle, mais les clandestins, eux, ils passent en douce, et ça dépasse deux fois ces chiffres-là* » (Agadez, le 29 décembre 2004). Au-delà de cela, donc, se trouvent d'autres problèmes liés au dénombrement des personnes circulant entre le Niger et la Libye. Officiellement chaque passage par le commissariat de police d'une personne se rendant en Libye ou en revenant est noté dans le registre du « *mouvement des personnes* ». Mais si l'on se penche non plus sur les données traitées du tableau 11, mais sur celles brutes du tableau 12, qui font apparaître la nationalité des individus (que nous n'avons pu obtenir que pour l'année 2002), l'absence totale de ressortissant du Nigeria laisse sceptique quant à la valeur que l'on peut accorder à l'ensemble de ces données.

²⁴¹ « *C'est à la demande de l'Italie que les Vingt-Cinq ont finalement décidé de lever l'embargo sur les armes [à l'encontre de la Libye]. Rome, qui fait face à un flot de réfugiés tentant de rejoindre ses côtes par la mer, vient en effet de conclure un accord avec Tripoli sur la lutte contre l'immigration clandestine. Ce plan suppose que la Libye soit dotée des équipements - avions, hélicoptères et vedettes rapides notamment - qui lui permettront d'assurer la surveillance et le contrôle des flux migratoires.* » (Le Monde, 12.10.2004).

Tableau 12. Mouvement des personnes entre le Niger et la Libye (2002-2004)

	2002	2003	2004
Nombre total des personnes entrant au Niger	-	24 854	24 412
Nombre de Nigériens entrant	-	22 737	20 782
Nombre d'étrangers CEDEAO entrant	-	1 271	1 975
Nombre d'étrangers hors CEDEAO entrant	-	846	1 611
Nombre total des personnes sortant du Niger	10 843	14 475	5 649
Nombre de Nigériens sortant	8 142	8 437	2 355
Nombre d'étrangers CEDEAO sortant	2 153	2 796	1 868
Nombre d'étrangers hors CEDEAO sortant	548	3 242	1 426
Personnes refoulées de Libye : Nigériens	-	-	1 574
Personnes refoulées de Libye : étrangers	-	-	138

Sources : Poste de police frontalier, Dirkou (2003) ; Direction de la Sécurité du Territoire, Niamey (2004) ; Commissariat central, Agadez (2005).

Tableau 13. Sorties du Niger en direction de la Libye (2002)

Nationalités	Nombre de sorties
Nigériens	8 142
Ghanéens	1 462
Tchadiens	340
Maliens	289
Burkinabés	173
Libyens	136
Sénégalais	86
Togolais	37
Ivoiriens	31
Guinéens	27
Béninois	24
Camerounais	23
Congolais	20
Gambiens	16
Soudanais	11
Sierra Léonais	8
<i>Autres</i>	18
Total	10 843

Source : Direction de la Sécurité du Territoire, Niamey (2004).

c. L'opportunité du « convoi de cigarettes »

Enfin, rappelons qu'il existe une autre alternative pour quitter Dirkou, qui n'est pas clandestine mais qui ne donne pas pour autant lieu à un quelconque enregistrement par les services de police ou un autre service public. Il s'agit, pour les migrants, de profiter du passage du convoi des transporteurs de cigarettes (chapitre IV). Les chauffeurs du convoi, pour qui le transport de passager représente un gain supplémentaire et sans risque puisqu'ils ne franchiront pas la frontière, acceptent généralement de prendre quelques passagers et de les emmener jusqu'à Madama pour des sommes peu importantes (moins de 10 000 FCFA). De là, les migrants devront s'arranger avec des passeurs libyens pour poursuivre jusqu'aux villes du Fezzan. Ceux qui quittent Dirkou avec le convoi des transporteurs de cigarettes ne sont généralement pas contrôlés ni taxés par les agents de l'État qui sont, à ce moment là, préoccupés par des transactions portant sur des montants autrement plus importants. Cette absence de contrôle des migrants est également favorisée par l'organisation même du convoi et de ses départs rapides de l'oasis, tel que relaté ci-dessous.

Dirkou, dimanche 19 décembre 2004. Le vent de sable enveloppe l'oasis depuis plusieurs jours. Le convoi est arrivé l'avant-veille tout au long de la nuit, avec discrétion. En cette fin d'après midi tout serait calme s'il n'y avait pas ce vent. Le Soleil est bas sur l'horizon lorsque d'un coup on aperçoit au dessus des habitations, à travers la poussière, quelques grandes ombres qui se déplacent lentement. En l'espace de quelques minutes il y en a dix, vingt, il en sort de tous les garages du Sud du village. Ce sont les camions du convoi de cigarettes. Il en vient de partout en même temps. Le ballet d'ombres dure à peine un quart d'heure, un quart d'heure pendant lequel, sans interruption, des véhicules sortiront des garages et par les ruelles de l'oasis iront vers leur point de rassemblement à la sortie du village, au bout de la grande esplanade de sable qui jouxte la compagnie militaire. Tous les camions sont identiques. Leur chargement est très haut, protégé ou camouflé par des grandes bâches. Ils s'alignent en trois rangées de véhicules, face au désert, prêts à partir. Plus de 70 camions au total. Commence alors la petite ruée des vendeurs ambulants qui vont proposer aux membres du convoi de quoi agrémenter leur voyage jusqu'à la frontière, avec des bonbons, des biscuits, de l'aspirine, du sucre et du thé, des lampes et des piles. Des cigarettes aussi. Quelques minutes s'écoulent puis vient une seconde vague de personnes qui se rendent d'un pas pressé vers cette extrémité du village. Ils sont nombreux, très nombreux. Plusieurs centaines. C'est la grande ruée des migrants qui arrivent avec leurs sacs et l'espoir de partir. Certains ont déjà passé un accord avec un chauffeur, d'autres tentent leur chance à la dernière minute et vont de véhicule en véhicule pour demander s'il n'y a pas une place pour eux. Pour les migrants, le convoi est une opportunité bon marché d'aller jusqu'à Madama.

Chaque camion ne prend que quelques passagers, mais cela représente au total beaucoup de places. L'escorte de la douane arrivera au crépuscule, et ce sera le départ. Le convoi s'élancera vers la frontière libyenne, avec environ 200 chauffeurs et apprentis dans les cabines des 70 camions, et quelques centaines de migrants juchés sur les très précieuses cargaisons.

Voilà le spectacle qui rythme chaque mois la vie des habitants de Dirkou, et qui chaque mois, après des années d'existence, continue d'alimenter nombre de conversations.

Carnet de terrain, extrait, décembre 2004.

Photo 23. Vue de Dirkou. Véhicules du « convoi de cigarettes »



© J. Brachet, 2003.

Les chargements des camions du « convoi de cigarettes » dépassent au dessus des constructions, dans le Sud de l'oasis. En arrière plan, la falaise du Kawar.

Photo 24. Véhicules du « convoi de cigarettes » (Dirkou)



© J. Brachet, 2003.

2. Les zones militaires du Nord-Est nigérien, entre violence et non-droit

Aux passages des postes de contrôle d'Aney (village où se trouve un détachement militaire des Forces Nationales d'Intervention et de Sécurité²⁴²), de Séguédine (village où se trouve le groupement militaire des Forces Nigériennes d'Intervention et de Sécurité), de Dao Timmi (compagnie militaire) et de Madama²⁴³ (compagnie militaire), les migrants sont systématiquement délestés avec autorité de quelques milliers de francs CFA²⁴⁴. En cas de refus ou d'incapacité de paiement, ils se voient parfois infliger des formes de « tortures » collectives par les militaires qui se savent en capacité d'agir en toute impunité. Pour arriver à leurs fins, les militaires peuvent en effet aligner les migrants debout au soleil en saison chaude, ou les regrouper de nuit en plein vent et les arroser avec de l'eau en saison froide, les délaissant ainsi jusqu'à ce qu'une somme qu'ils considèrent comme suffisante soit rassemblée.

Les transporteurs paient également une taxe de passage non officielle à chacun de ces points de contrôle de l'armée. Un chauffeur de camion libyen dit payer aux autorités nigériennes environ 300 000 FCFA entre Agadez et la frontière libyenne, d'autres parlent de plus de 200 000 FCFA entre Dirkou et la frontière. Les taxes des *pick-up* sont moindres, de l'ordre d'une centaine de milliers de francs CFA de Dirkou à Madama. Les véhicules immatriculés au Niger sont semble-t-il moins taxés que les véhicules étrangers sur la partie nigérienne du parcours, mais ne peuvent officiellement se rendre en Libye et encourent de sévères amendes et peines s'ils s'y aventurent ; c'est pourquoi certains transporteurs possèdent, pour chacun de leurs véhicules, des plaques d'immatriculation et des papiers des deux pays.

²⁴² Ce corps de l'armée est très majoritairement composé d'anciens rebelles touaregs intégrés dans l'armée régulière suite aux accords de paix de 1995. Aux mois de juin et juillet 2007, plusieurs groupements des FNIS ont déserté et rejoint les rangs des rebelles du Mouvement Nigérien pour la Justice, emportant avec eux leur matériel militaire.

²⁴³ Se retrouvent à Madama des migrants en attente de passage déposés là par des transporteurs ne souhaitant pas prendre le risque de passer la frontière avec eux, ou utilisant les abords de la compagnie militaire comme point de rupture de charge, des camionneurs libyens venant y chercher des marchandises et selon les périodes les passagers, ainsi que des migrants expulsés de Libye. Il arrive donc que le nombre de migrants y soit important, or Madama n'est qu'une compagnie militaire proche d'un puits, sans palmeraie ni village. Les problèmes de nourriture surviennent généralement rapidement, c'est pourquoi les militaires nigériens affectent parfois un camion de l'armée pour ramener ces migrants à Dirkou.

²⁴⁴ Excepté semble-t-il ceux qui circulent avec le « convoi de cigarettes ».

3. Le passage de la frontière nigéro-libyenne. Arts de faire

Les modalités de passage de la frontière nigéro-libyenne par les migrants subsahariens sont soumises aux évolutions de la politique migratoire libyenne. Tantôt ouverte, tantôt partiellement ou totalement fermée, le statut effectif de cette frontière n'a de cesse d'être modifié par les autorités libyennes au point que les acteurs des circulations transfrontalières basent leur activité davantage sur les possibilités concrètes de circulation que sur les discours et directives officielles du pouvoir libyen. Si dans la partie orientale du Sahara la fermeture de la frontière soudano-libyenne en 2003 a entraîné un « *tariement des flux de circulation* » (Drozd, Pliez, 2005 : 76), il n'en va pas de même sur l'axe nigéro-libyen où les mouvements migratoires ne se sont jamais totalement arrêtés même lors des périodes de fermeture effective de leur frontière commune ; le Nord du Niger, et principalement Dirkou, fonctionnant alors comme un espace tampon entre les pays de départ et de destinations des migrants.

Hormis les quelques migrants qui voyagent légalement, possédant un passeport avec le visa libyen²⁴⁵, ces flux migratoires sont pour la plupart le fait de personnes qui ne disposent pas des documents nécessaires à la réalisation de leur projet migratoire dans la légalité. Les réseaux migratoires transsahariens 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 et 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 (carte 15). Les réseaux migratoires jouent donc plus ou moins sur le capital social de leurs membres et sur leur connaissance fine des itinéraires de contournement des postes de contrôle²⁴⁶.

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 de cette immigration, mais en font simplement varier les modalités de réalisation). Jusqu'au début des années 2000, les périodes dites de

²⁴⁵ Les demandes de visas auprès des représentations diplomatiques libyennes nécessitent pour les Subsahariens des démarches longues et onéreuses qui se soldent fréquemment par des refus. Et en cas de réponse positive, le séjour sur le sol libyen n'est autorisé que pour une durée limitée qui ne s'accorde que rarement avec les projets des migrants.

²⁴⁶ Notamment pour ceux qui empruntent des itinéraires traversant des zones minées, comme c'est le cas dans certaines parties du Manguéni et du Tchigai au Niger, et du Tibesti au Tchad.

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 2002-2003, 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* » (Drozdz, 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 officielle. Aucune négociation n'est envisageable au poste frontalier libyen de Tumo. Durant quatre mois la frontière est considérée comme fermée et les migrants irréguliers ne sont plus convoyés 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 acceptés. 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 clandestine, entraînant le développement de nouveaux itinéraires au départ du Kawar, notamment en passant par le Tchad²⁴⁷.

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 des migrants sur le sol libyen. La clandestinité s'impose comme le moyen le plus efficace et le moins onéreux de perpétuer cette activité lucrative. Les risques sont toutefois 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

²⁴⁷ Les fermetures sélectives de la frontière libyenne faisaient dire à un représentant de la gare routière de Dirkou que du Sénégal au Soudan « *avec une carte d'identification tu peux rentrer en Libye. Pour les autres c'est obligé de passer par la fraude* » (Dirkou, le 22 mai 2003).

mixte personnes-marchandises sur l'axe Agadez-Sebha se sont ainsi recentrés sur le transport marchand dans le sens Niger-Libye, n'emmenant plus avec eux que les rares migrants en règle, dont ils vérifient eux-mêmes les papiers avant de partir. Le reste de l'activité étant laissé aux réseaux spécialisés dans le transport clandestin²⁴⁸.

II. La Libye (nécessairement ?) ambiguë

D'une manière ou d'une autre, les migrants subsahariens finissent par pénétrer en Libye. Si les passages clandestins de la frontière sont de plus en plus fréquents, le fait que certains la franchissent encore de temps à autre de manière irrégulière mais par la voie normale, révèle les contradictions de la société libyenne, les ambiguïtés des acteurs publics et privés libyens qui ne dissimulent que peu les décalages entre leurs discours et leurs pratiques.

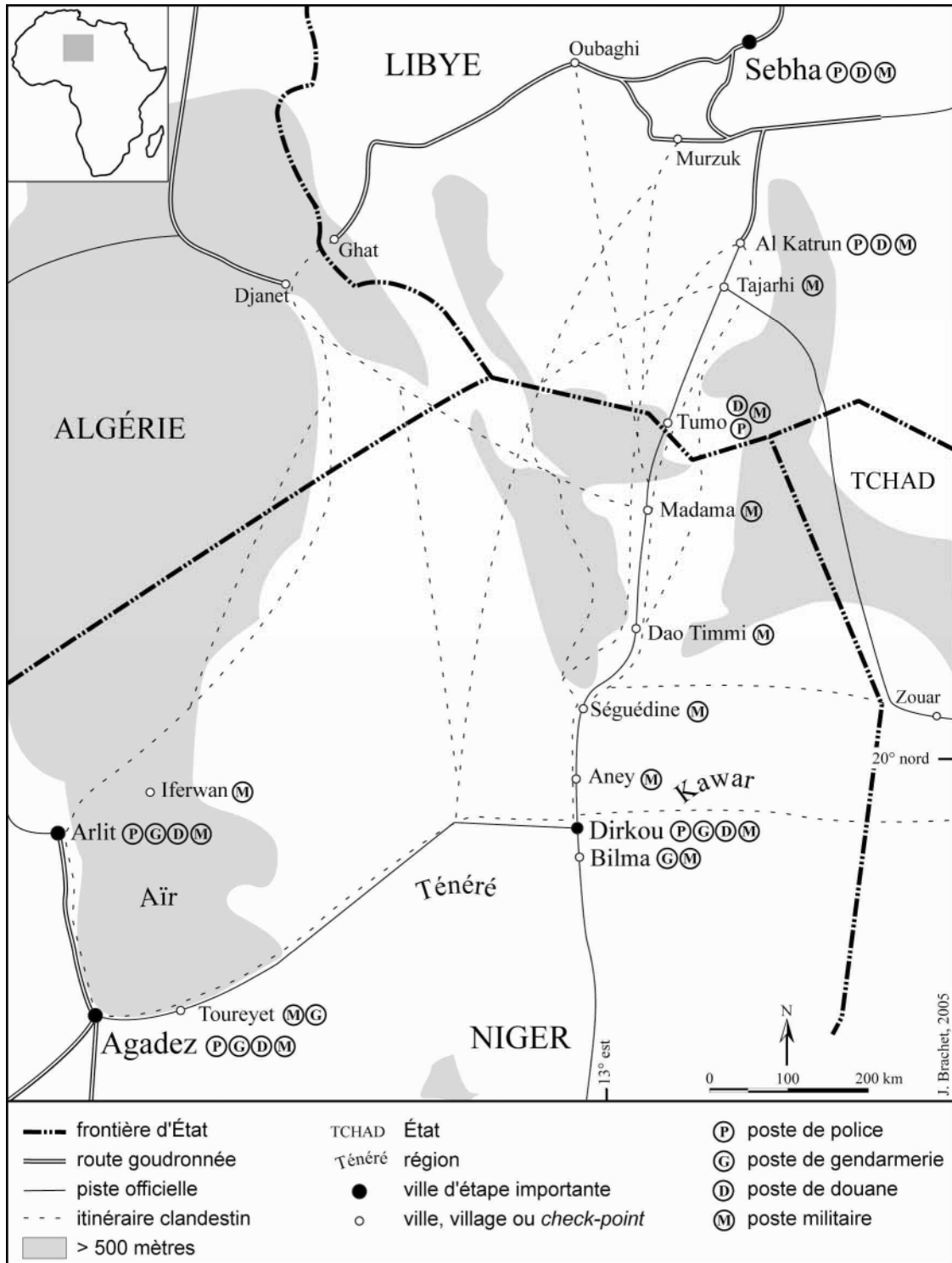
« Les Libyens ne travaillent pas. Le Libyen qui travaille il porte une tenue ou bien il est dans un bureau, il y a quelques demoiselles qui sont infirmières ou maîtresse d'école et autre, mais le reste ne travaille pas » (Nigérien ayant vécu plusieurs années en Libye, Agadez, le 17 novembre 2004).

La Libye, riche grâce à ses pétrodollars, a encore aujourd'hui besoin d'un apport extérieur de main d'œuvre important pour réaliser les grands projets planifiés par le régime en place et faire fonctionner divers domaines de son économie, aux premiers rangs desquels se trouvent les secteurs agricoles et du bâtiment. Le dirigeant libyen Mouammar Kadhafi n'hésite d'ailleurs pas à déclarer que *« les énormes projets libyens [nécessitent] la venue d'une importante main d'œuvre africaine »* (AFP, 5 février 2002, cité par (Pliez, 2004a : 145)), encourageant ouvertement les ressortissants d'Afrique subsaharienne à se rendre dans son pays.

« Kadhafi aime les africains, la Libye nous laisse passer » (Migrant togolais, Agadez, avril 2003).

²⁴⁸ Notons que les chauffeurs des *pick-up* qui emmènent les migrants en Libye, par les voies officielles ou clandestines, sont presque tous de nationalité nigérienne ou libyenne, et appartiennent en quasi-totalité aux groupes Touareg, Toubou et arabe Ouled Slimane, populations sahariennes de traditions nomades que l'on retrouve de part et d'autre de la frontière. Parmi les chauffeurs de camion de transport marchand se retrouve également des Soudanais et des Tchadiens arabophones.

Carte 15. L'axe Agadez-Sebha : un itinéraire sous contrôle, des parcours sans contrôle



Les marques d'ouverture de la Libye en direction de l'Afrique subsaharienne sont nombreuses, tant à travers les discours politiques officiels ou la publicité faite autour de la récente compagnie aérienne libyenne, Afriqiyah Airways, qui relie Tripoli et Benghazi à de nombreuses capitales africaines²⁴⁹, qu'à travers le développement des organisations panafricaines auxquelles elle prend part, et spécialement la CEN-SAD (cf. chapitre II).

Le principe de la libre circulation des individus entre les États membres de la CEN-SAD est régulièrement réaffirmé par les dirigeants africains depuis qu'il a été mentionné dans la charte fondatrice de l'organisation rédigée en 1998 à Syrte, ville natale de Kadhafi qui en était l'instigateur. En Libye, l'immigration africaine est parfois tolérée et même incitée. Les visas de travail pour les ressortissants des États de la CEN-SAD ont été un temps supprimés (Bredeloup, Zongo, 2005). Néanmoins, les immigrants africains ont continué d'y être maintenus en situation irrégulière, leur entrée sur le territoire libyen n'étant que rarement officialisé par les autorités du pays, même lorsqu'elle n'était pas clandestine. Le régime libyen maintient ainsi la possibilité d'une réversibilité forcée de ces mouvements de population, n'hésitant pas à rappeler que « *plus de 2,5 millions d'Africains habitent en Libye et seulement 1 700 ont des cartes d'identité* » (AFP, 01.11.2000, cité par (Pliez, 2004a : 144)), essayant par là de s'octroyer une certaine « *légitimité* » aux yeux de ses partenaires africains lorsqu'il orchestre des expulsions *manu militari* d'immigrants²⁵⁰. Mais l'ambiguïté libyenne ne leurre personne comme le soulignait un journaliste nigérien suite à l'expulsion de plusieurs centaines de ses compatriotes : « *cette expulsion radicale des Africains subsahariens pose de sérieuses interrogations sur le sens que donne Kadhafi à l'Union Africaine (UA) et à la Communauté des États Sahélo-Sahariens (CEN-SAD)* » (Le Républicain, 7-13.10.2004). Depuis le 1^{er} mars 2007, les visas d'entrée en Libye sont de nouveau nécessaires pour tous les ressortissants africains, mettant officiellement un terme aux accords bilatéraux qui avaient pu être signé.

Parallèlement à cela, les expulsions de migrants irréguliers, déjà nombreuses dans les années 1980 et 1990, sont devenues un enjeu central des relations entre la Libye et l'Union Européenne. Suite à la levée de l'embargo onusien en 1999, la diplomatie libyenne cherchant une nouvelle respectabilité sur la scène internationale a trouvé dans la question migratoire un objet de négociation de première importance. C'est ainsi que « *la levée des sanctions, en*

²⁴⁹ Afriqiyah Airways, créée en avril 2001, assure actuellement des liaisons aériennes entre la Libye et Abidjan, Accra, Bamako, Bangui, Cotonou, Douala, Kano, Khartoum, Lagos, Lomé, N'Djamena, Niamey, Ouagadougou.

²⁵⁰ « *...pour la seule année 2004, les autorités libyennes estiment à 54 000 le nombre des personnes "rapatriées". En 2003, le nombre officiel des expulsés était de 43 000.* » (Le Monde, 05.06.05).

faveur de laquelle l'Italie a beaucoup milité, 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, 30.09.2004).

En acceptant de « *surveiller les frontières de l'Europe* » et de « *reprendre les clandestins partis de ses ports* »²⁵¹ (Le Monde, 07.10.2004) en échange d'une aide au développement financière et matérielle conséquente, reconnaissant par là même officiellement le rôle de la Libye comme espace de transit de l'immigration africaine irrégulière à destination de l'Europe, le colonel Kadhafi s'est également engagé à mieux contrôler ses frontières sahariennes. C'est-à-dire à limiter davantage les entrées de migrants irréguliers. Ces négociations avec l'Union Européenne et le changement de politique migratoire qui en résulte, dont les effets ne sont pas identiques sur les axes soudano-libyen et nigéro-libyen (Brachet, 2005b; Drozd, Pliez, 2005), constituent pour les pays africains une marque de fermeture de la Grande Jamahiriyya Arabe Libyenne rendant plus équivoque encore sa position sur la question de l'immigration subsaharienne.

Ces variations du discours libyen, dans le temps et selon les interlocuteurs, reflètent l'ambiguïté du régime du colonel Kadhafi sur la question migratoire et sa difficulté à définir « *une politique africaine de l'après embargo* » (Pliez, 2004c : 58), pris entre des intérêts et des volontés divergents, tant au niveau national (besoins économiques, xénophobie²⁵²) qu'international (partenariat euro-méditerranéen²⁵³, construction des regroupements interétatiques africains, droit des migrants).

²⁵¹ L'Italie pratique depuis 2004 des expulsions collectives vers la Libye (qui n'est pas signataire de la convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés) d'immigrants arrivés sur ses côtes en situations irrégulières.

²⁵² Sylvie Bredeloup et Mahamadou Zongo notent qu'en Libye, « *tous les migrants subsahariens sont confrontés au quotidien à des attaques xénophobes dont ils n'avaient pas envisagé l'ampleur* » (Bredeloup, Zongo, 2005 : 141).

²⁵³ La Libye a le statut d'observateur au sein du partenariat euro-méditerranéen, aussi appelé « processus de Barcelone », qui regroupe les 25 États membres de l'Union Européenne et 10 « partenaires méditerranéens » (Algérie, Autorité palestinienne, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie). La Mauritanie est candidate à devenir membre du partenariat. Depuis sa création en 1995, la priorité du processus de Barcelone est la question sécuritaire, au détriment de ses objectifs de départs qui consistaient à instaurer la stabilité dans la région, à mettre en place une zone de libre-échange, et à créer les conditions d'une « meilleure compréhension » entre les deux rives de la Méditerranée.

Encadré n°16. L'État nigérien absent face à la xénophobie libyenne

Aboussaghid, originaire du massif de l'Aïr, était dans une petite ville à proximité de Tripoli lorsqu'en septembre 2000 des violences racistes ont éclaté, entraînant la mort de 130 migrants originaires d'Afrique subsaharienne (Bredeloup, Zongo, 2005). Il relate ici son incompréhension face à l'inertie de l'État nigérien lors de cet épisode tragique.

« En quatre-vingt combien là, il y a eu un problème entre Touaregs et Libyens, même l'ambassadeur [du Niger] il a dû courir, il n'était pas dans sa maison. Ce sont les militaires qui ont attaqué. On a eu de la chance, y'a pas eu de mort chez les Touaregs. Ce sont des Tchadiens... Mais notre ministère ils ne sont pas venus jusqu'à Tripoli, il ne nous a pas aidé... même notre ambassade, ils ne sont pas venus. Pour les Tchadiens, ils sont venus avec leurs avions, ils ont pris leurs gens, et puis ils sont partis... comme pour le Nigeria, ils ont pris une navette, ils sont venus et puis ils sont partis... Pour le Ghana là, ils ont pris l'avion, ils sont venus et ils ont pris leurs gens... Sauf nous ! Sauf le Niger. Ce sont des vrais connards... parce que si vous avez des gens là-bas, il faut sauver vos gens. On ne sait pas pourquoi ils ne sont pas venus... parce que même au Niger on paie, quand on a fait du transit, on paie, on paie aux douanes de Dirkou, on paie aux douanes d'Agadez, on donne l'argent... mais ils ne sont pas venus pour sauver leurs gens... Ça c'est moi qui te dis ça, dans cette affaire, ils ne sont pas venus, nan... il faut demander, ils ne sont pas venus. On ne sait pas pourquoi. À ce moment là on était caché, on n'est pas parti, on avait un bon Arabe, très gentil, qui nous a dit qu'il ne faut pas partir. On a attendu que c'était fini et on est rentré, par Dirkou... c'était en 2000. » (Timia, le 23 août 2003).

L'État nigérien, à la différence d'autres États africains, n'était pas intervenu pour soutenir et rapatrier ses ressortissants. Cette non-intervention témoigne sans doute moins de sa faible capacité d'action, en raison de son manque de moyens et de sa désorganisation, que du manque de volonté des dirigeants politiques à prendre position sur le terrain de l'émigration des Nigériens en Libye et à s'opposer aux dirigeants libyens qui tentaient alors de minimiser les faits (Pliez, 2004a). La Libye du colonel M. Kadhafi est un partenaire privilégié du Niger, tant au niveau public que des investissements privés, auquel aucun dirigeant nigérien ne souhaite aujourd'hui s'opposer, et notamment pas sur la question sensible des migrations.

III. Revenir de Libye, retraverser l'épreuve du Sahara

La part des migrants transsahariens qui poursuivent leur route jusqu'en Europe, parfois après être restés quelques temps en Libye, est difficile à évaluer mais n'excède pas 20 % (d'après nos enquêtes de terrain et (Pliez, 2006a)). Ces migrants, originaires de l'Afrique

subsaharienne, retournent donc dans leur grande majorité volontairement dans leurs pays d'origine, parfois en se faisant expulser.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, les expulsions collectives d'étrangers en situation irrégulière, mises en place par le régime libyen depuis plusieurs décennies, se sont intensifiées depuis le début des années 2000. Généralement arrêtés dans les villes où ils travaillent, parfois lors de véritables rafles, ces étrangers en situation irrégulière sont regroupés dans des camps, sans affaires autres que celles qu'ils avaient avec eux au moment de leur arrestation. Les informations sur ces camps de rétention libyens sont rares (Hamood, 2006), mais il semble qu'après quelques jours ou semaines d'emprisonnement, les migrants de nationalité nigérienne – et parfois d'autres nationalités – sont emmenés en camion jusqu'à Madama ou Dirkou, où ils sont déposés complètement démunis²⁵⁴.

Ceux qui reviennent volontairement de Libye rapportent avec eux ce qu'ils ont gagné lors de leur séjour. Ils passent généralement par Sebha où les transports pour se rendre au Niger sont organisés librement, du fait du consentement des autorités libyennes. Leurs retours se font presque exclusivement par camions, ce qui leur permet de transporter de nombreuses marchandises²⁵⁵. L'une des particularités de ces transports de personnes est que la grande majorité des marchandises transportées appartient aux nombreux passagers.

1. Préparer son retour, rapatrier ses gains

Les migrants ne conservent qu'une petite partie de leur pécule en monnaie fiduciaire. Du fait des problèmes de convertibilité du dinar libyen hors de Libye, ils changent en Libye leur argent en monnaie de leur pays, soit avec le concours des services diplomatiques de leur pays d'origine, soit plus fréquemment au marché noir dans les quartiers de migrants. Cependant, la plus grande partie de leur épargne est transformée en biens matériels. Pour limiter le coût du change des monnaies, et par intérêt commercial, les migrants achètent des

²⁵⁴ Lors des expulsions de septembre 2004, les autorités libyennes ont donné 100 dollars américains (52 000 FCFA) à chaque personne expulsée avant de les renvoyer par camion ou par avion dans leur pays d'origine, sans bagages. Le Niger ayant interdit en 2006 le refoulement sur son territoire de personnes qui ne sont pas nigériennes, les autorités libyennes paient depuis lors des transporteurs nigériens pour effectuer ce travail. Il arrive que les militaires nigériens interceptent les véhicules qui transportent ces migrants refoulés de Libye et renvoient à Tumo tous ceux qui ne sont pas de nationalité nigérienne.

²⁵⁵ Les *pick-up* de fraude qui emmènent des migrants en Libye ne prennent pas le risque d'entrer dans les villes libyennes ; ils déposent leurs passagers à quelques kilomètres des villes, près des jardins périurbains, puis repartent généralement vides. Certains migrants retournent dans leur pays d'origine en avion, mais il s'agit de cas isolés.

marchandises subventionnées en Libye, interdites à l'exportation, qui seront soit conservées, soit revendues avec une plus-value durant le trajet retour. Ces marchandises se divisent en deux principaux groupes : les produits alimentaires supportant les rigueurs du voyage (huile de cuisine, concentré de tomates, pâtes alimentaires, farine de blé, semoule, etc.), et les produits manufacturés (hi-fi, vidéo, couverture, matelas, petit électroménager, pièces mécaniques, vêtements de contrefaçon, etc.).

Une étude quantitative spécifique concernant ce que ramènent les migrants subsahariens de Libye, selon leurs nationalités et la durée de leurs séjours, permettrait d'affiner notre analyse. Cependant, au vu des difficultés qu'il y a à obtenir un échantillon d'enquêtés statistiquement représentatif, nous préférons ne pas extrapoler à ce sujet à partir de nos données et simplement retranscrire les propos d'un habitant d'Agadez ayant séjourné longuement en Libye, donnant un aperçu des différentes pratiques en vigueur.

« Les Nigériens ne ramènent rien sauf de la pacotille... parce que les Nigériens qui partent en Libye n'ont pas de métier. La plupart ils vont faire des petits travaux, journaliers ou autres, ils vont gagner 150 à 200 dinars par mois²⁵⁶, de façon qu'ils vont faire deux ans et ils ne vont pas revenir avec un million de FCFA. Le Nigérien s'il trouve 200 000 - 400 000 francs, il revient et il retourne directement chez lui. Le matériel qu'il ramène surtout c'est les postes radio, matelas, couverture... Les gens du Nigeria eux ils cherchent les pièces détachées des grands camions... Les Ghanéens, Camerounais ou autre, eux ils reviennent avec de l'argent... La plupart des Ghanéens qui partent en Libye ils ont un métier, ils viennent et ils vont trouver du travail facilement. » (Nigérien, Agadez, le 18 novembre 2004)²⁵⁷.

Arrive le moment où les migrants paient auprès d'un transporteur le prix de leur trajet retour. Le transport de Sebha à Agadez coûte en moyenne 100 dinars libyens²⁵⁸, auxquels s'ajoutent de manière très approximative 1 dinar par kilo de bagage transporté (les bidons d'eau, la nourriture pour le trajet et les « affaires personnelles » ne sont pas comptés). Le chargement des camions s'effectue dans les enclos des garages des commerçants.

²⁵⁶ Lors de ses enquêtes réalisées dans le Fezzan libyen entre 2000 et 2002, Olivier Pliez évaluait les rémunérations des travailleurs subsahariens de manière sensiblement inférieure : « cela allait du gîte et du couvert à des sommes rarement supérieures à 100 dinars libyens par mois (70 euros) pour les plus qualifiés » (Pliez, 2004a : 154).

²⁵⁷ Lorsqu'ils restent plusieurs années en Libye, les migrants nigériens autant que ceux d'autres nationalités peuvent revenir avec des sommes supérieures à 1 million de francs CFA.

²⁵⁸ En 2006 : 100 dinars libyens = 61 euros.

« Généralement sur ce genre de camion tu trouves n'importe qui, celui qui revient en Afrique de l'Ouest passe par le Niger. [...] Ils font leur chargement de façon à ce que tous on puisse trouver une place, mais ils prennent tellement de passagers que les gens sont quand même serrés en haut. Donc chacun doit connaître sa place. C'est à partir de Sebha, quand on finit de faire monter tous les bagages... donc toi tu as attaché ton matériel de ce côté, et directement tu t'assieds à côté... en fait quand tout est attaché, on monte un à un par [une échelle], tu montes, tu prends une place, jusqu'à ce que tout le monde soit assis. Donc là où tu es assis premièrement en quittant Sebha, ça doit être ta place jusqu'à arriver à Agadez » (Migrant nigérien, Agadez, le 18 novembre 2004).

2. Quand les migrants reviennent...

La traversée du Sahara par les migrants du Fezzan à Agadez, plus rapide que celle qui leur a permis de se rendre en Libye, constitue pour les agents de l'État une source de revenu considérable. Tout au long du trajet de Sebha à Agadez, transporteurs et migrants subissent de nouveau les contrôles abusifs des représentants des deux États, et doivent s'affranchir de nombreuses taxes illégales dont le montant cumulé est de quelques dizaines de milliers de francs CFA pour un migrant et de quelques centaines de milliers de francs CFA pour un transporteur. Ainsi, au Niger, entre le poste frontière de Madama et la ville d'Agadez, les agents de l'État prélèvent chaque année illégalement plusieurs centaines de millions de francs CFA aux migrants qui reviennent de Libye. Et si l'on intègre les taxes prélevées sur les transporteurs, ce sont sans doute plusieurs milliards de francs CFA qui sont ainsi ponctionnés.

« Pour revenir de la Libye c'est dur, c'est dur, il faut avoir des sous dans la poche sinon c'est pas facile... sinon ils vont te faire perdre le temps... et après ils sont capables de taper la personne. [...] Les hauts gradés ils ne sortent pas, ils envoient les petits militaires, et eux c'est des cons, ils portent la tenue alors ils croient qu'ils ont tous les droits sur toi... et c'est là que c'est dangereux... mais il faut vraiment éviter qu'ils te tapent. Donc quand tu as des sous il vaut mieux payer et qu'on te laisse tranquille » (Babayé, ancien migrant nigérien, Agadez, le 18 novembre 2004).

Planche n° 6. Le (sur)chargement des camions : tout un art

Photo 25. Chargement de camion à Dirkou (a).



© J. Brachet, 2004.

En premier lieu, tous les passagers apportent leurs bagages. On observe, on évalue, on négocie. Les marchandises les plus lourdes vont au fond de la benne.

Photo 26. Chargement de camion à Dirkou (b)



© J. Brachet, 2003

Deuxième étape : toujours sous l'œil attentif des propriétaires des marchandises, les matelas et les bidons sont accrochés tout autour du véhicule, ce qui permet d'augmenter considérablement le nombre de « places assises ».

Photo 27. Chargement de camion à Dirkou (c)



© J. Brachet, 2004.

Couvertures, nourriture et autres affaires personnelles des passagers agrémentent le haut du chargement. Le véhicule est prêt à partir.

À la différence des migrants qui partent en Afrique du Nord, ceux qui en reviennent disposent la plupart du temps de moyens suffisants pour payer l'ensemble des taxes qui leur sont réclamées. Lorsque ce n'est pas le cas, les forces de l'ordre n'hésitent pas à user de la violence et peuvent prendre de force quelques marchandises aux migrants récalcitrants ou démunis. Cependant, ces pratiques d'extorsion n'entraînent jamais l'arrêt de la mobilité des migrants qui reviennent de Libye. En cas de besoin, lors des différentes étapes de leur retour, ils n'hésitent pas à vendre une partie des marchandises qu'ils rapportent. À Dirkou par exemple, ils organisent des petits marchés temporaires très prisés des populations locales car les produits libyens, exposés à même le sol, y sont moins onéreux que sur le marché permanent, les migrants s'octroyant une marge bénéficiaire sur leurs ventes moindre que celles des commerçants.

Afin de limiter le coût de cette nouvelle traversée saharienne, certains migrants Tchadiens et ressortissants d'Afrique centrale s'entendent avec des chauffeurs de véhicules, généralement Toubous, pour atteindre le Tchad à partir du Kawar. Ces nouveaux itinéraires, qui relient Séguédine à Zouar par la vieille piste coloniale, puis de se prolongent vers Faya et N'Djamena, ou qui, de Dirkou rejoignent directement Faya à travers l'erg de Bilma (en 4 jours), sont encore peu usités mais semblent en plein essor.

Le cas de figure le plus fréquent consiste à revenir de Sebha à Agadez via Dirkou, en passant par les nombreux points de contrôle qui parsèment l'itinéraire. Ces voyages sont de véritables épopées dont le récit suivant donne un aperçu particulièrement intéressant du fait de l'évocation quasi exhaustive des pratiques des agents des États libyen et nigérien à chaque étape.

Récit d'un retour de Libye effectué en 2002 par un Nigérien originaire d'Agadez, parlant arabe, haoussa et français :

« Directement quand j'ai pris mes sous, j'étais parti à Sebha, dans une grande rue qu'on appelle "Chararbé", où il y a beaucoup de boutiques d'étrangers... Tu vas trouver une boutique où ils font la conversion des billets, mais c'est pas les bureaux de change officiel, non non, c'est en clandos, c'est le marché noir là-bas... j'ai fait mes achats et j'ai changé ce qui me restait d'argent, et puis j'ai cherché un camion au niveau des parcs où s'entassaient les véhicules qui viennent du Niger. Tu pars là-bas tu vas trouver jusqu'à 50 camions... tous attendent les passagers pour les ramener au Niger. Mais le problème c'est qu'au lieu de s'aligner par ordre d'arrivée et de charger les camions et quand il a cent passagers il part et puis on amène les autres passagers sur l'autre camion, non, chacun se débrouille pour gagner ses passagers. Et

ça peut durer longtemps car tous les camions ils prennent au minimum pour quitter cent passagers avec leurs bagages... Tu paies, tu amènes tes bagages et puis tu retournes attendre en ville. Heureusement moi je n'ai pas fait plus de deux semaines et on a quitté. Ça c'est pour les camions qui passent par la voie normale. [...] Quand tu trouves les véhicules qui emmènent les tomates et l'huile et tout ça au Niger c'est la même chose, mais eux ils ont une carte qui dit qu'ils vont quitter tel jour... Tu peux t'apprêter en attendant la date. Eux aussi ils prennent des passagers, sur le chargement, mais pas beaucoup... Ceux qui prennent beaucoup de passagers c'est ceux du parc à Sebha... Maintenant quand le camion il est plein et qu'il a décidé de quitter, on vous demande des papiers. Vous devez aller au Consulat du Niger prendre un laissez-passer. Tu amènes deux photos et on te donne le papier. Tu vas payer 10 dinars. [...] Quand tu fais ça tu as déjà payé ton transport. Tu as payé 100 dinars plus les bagages. On les pèse des fois. C'est quand tu as payé tout ça qu'on te demande le laissez-passer, et quand tu as le laissez-passer on te demande un autre papier pour les autorités libyennes, parce que la police vient au niveau des camions pour contrôler les passagers... Nous quand ils sont venus nous demander le papier on a payé 10 dinars 10 dinars pour le faire, ils ont pris l'argent et ils sont partis. Moi j'ai pas vu le papier jusqu'à aujourd'hui. Après on te demande encore la vaccination, on te dit que c'est important et que demain y'a le médecin qui va venir vacciner, on a payé, mais jusqu'à présent je n'ai pas vu le médecin. C'est comme ça qu'un beau matin on a quitté Sebha pour aller à Gatrone. À Gatrone il y a la douane à une dizaine de kilomètres de la ville. Le chauffeur nous demande maintenant de cotiser 5 dinars, chaque passager. Ces 5 dinars là il va les donner à la douane, de façon à ce que le lendemain si on rentre dans la douane, il n'y aura pas de contrôles et on pourra continuer. On va pas faire descendre nos bagages. C'est ce qu'a dit le propriétaire du camion. D'autres ont accepté, d'autres ont refusé. On était vraiment avec des gens têtus. C'est des frères nigériens mais c'est des têtus, ils ont pensé qu'eux ils n'ont pas de bagages et ils ont refusé... La même soirée il y a un officier de douane qui est venu pour chercher cet argent là. Il a demandé si les gens ont cotisé, d'autres ont refusé et il s'est fâché et il est reparti. Maintenant le propriétaire du camion aussi il s'est fâché. [...] Le lendemain, quand on est rentré dans la douane, tous les douaniers sont au courant que nous, passagers, on a refusé de cotiser. Directement on nous dit de faire descendre tout ce qu'il y a dans le camion... tout... faut voir le chargement... nan c'est pas possible... Les douaniers étaient venus, ils trouvent un sac de riz, ils le mettent dans leur véhicule, un petit poste radio, ils mettent ça dans leur véhicule. C'est la douane, comme on a refusé, ils vont nous faire la douane... ils regardent ça et ils te disent "ah ça c'est interdit de sortir avec ça"... Heureusement que les gens ont vite cotisé à ce moment là et ils ont donné au propriétaire du camion... comme il a l'habitude de faire le chemin, il a pu négocier. On a refait le chargement et on a quitté Gatrone. [...] A mi-chemin entre Gatrone et Tumo on a rencontré une patrouille... on nous a fait descendre et on s'est aligné, tous... les militaires sont venus nous fouiller, ils cherchent les couteaux. Ils en ont trouvé deux seulement. On a continué jusqu'à Tumo. À Tumo on a trouvé des porteurs de tenues, la police ou la gendarmerie... tu

peux pas comprendre, y'en a trop, mais nous on n'est même pas descendu du camion, c'est le propriétaire du camion qui est allé discuter, nous on n'a rien payé. Ça c'était la grande compagnie de Tumo, après il y a un petit poste avancé, c'est le deuxième Tumo, mais là non plus y'a rien. On a quitté Tumo pour aller à Madama. On rentre dans le Niger, on est venu chez soi, mais c'est là encore que commence notre problème. Le poste de Madama on n'entre pas à partir de 18 heures le soir, il faut le matin. On est rentré le matin et directement on nous a demandé de nous mettre en ligne... et on demande au propriétaire du camion les laissez-passer des gens, ceux qu'on avait fait au niveau du Consulat. Maintenant le militaire qui a les laissez-passer il appelle les noms et quand il t'appelle, tu viens et tu récupères ton laissez-passer. Quand tu n'as pas de laissez-passer, tu paies 1 500 FCFA. Après les militaires ils vous font descendre vos bagages, obligatoirement, et si tu as un petit poste radio, ou un jean, ou autre chose ils vont te prendre ça ou t'obliger à le vendre pas cher... même si tu n'as pas envie, même si tu voulais le ramener chez toi, ils vont t'obliger. Maintenant on quitte Madama et on arrive à Dao Timmi. C'est un poste militaire aussi, on ne rentre pas dans la soirée, il faut le matin. Là aussi les militaires ils nous demandent de nous mettre en ligne, tous les passagers... et on te dit tu paies 1 000 francs tu passes, sans montrer aucun papier, sans qu'on te donne un autre papier... et il paraît qu'avec les étrangers, les Nigériens, les Ghanéens, c'est pire, on leur prend plus que mille francs aux anglophones... On a donné 1 000 francs 1 000 francs et on a quitté Dao Timmi. On est arrivé à Séguédine, et là encore y'a les FNIS, c'est les Forces de Sécurité et d'Intervention ou quelque chose comme ça... ça c'est les anciens rebelles, les intégrés. Quand on est arrivé ils nous ont dit "descendez, descendez !", avec force, d'un ton direct autoritaire... On s'est aligné et là tu paies 500 et tu remontes sur le camion, on te demande aucun papier... Là on est parti direction Dirkou. On arrive dans Dirkou, on est entré dans le parc de la compagnie militaire où les camions se garent... la douane a exigé que chacun cotise 6 000 francs... on a négocié, négocié, et maintenant on nous a dit de payer 5 000-5 000. On était obligé, on a payé, et maintenant c'est la compagnie qui réclame ses droits. Les passagers ils ont cotisé et on a donné un peu pour les militaires. Après le propriétaire du camion il a emmené le camion dans un garage. On a fait descendre tous les bagages parce que c'est au niveau du pont qu'ils ont eu des problèmes. On a passé la nuit à Dirkou. À ce moment là y'a des policiers qui sont venus prendre les laissez-passer des gens pour emmener avec eux. Maintenant on a fini les réparations, on a rechargé les bagages et maintenant on doit quitter Dirkou. Pour partir on passe à la police, encore... Au niveau de la Police, on appelle ton nom, tu viens, tu prends ton laissez-passer, tu leur donnes 500... et sur la route là, moi, je n'ai pas vu quelqu'un qui demande carte ou passeport... personne parmi toutes les autorités, seulement on te dit 500 ou 1 000 francs, ou bien plus... tu paies, tu continues... [...] C'est comme ça qu'on a payé les 500-500 et qu'on a quitté Dirkou. Seuls les gendarmes ne nous ont pas pris quelque chose au niveau de Dirkou, mais il y a des gendarmes qui nous attendent à Toureyet. Là-bas directement on nous a dit de se mettre en ligne, et les gendarmes eux-mêmes qu'est-ce qu'ils demandent ? Ils demandent 500-500... directement on

ne te demande pas ta carte, on te demande rien. [...] Mais il ne faut pas payer car ça ne va pas dans les caisses de l'État mais direct dans leurs poches... c'est pas légal... mais si d'autres paient et d'autres refusent, ils peuvent être tabassés, c'est en plein désert... avant de venir ici pour réclamer tu as déjà perdu. [...] On quitte Toureyet maintenant mais on n'a pas fini les problèmes... on arrive ici à la barrière policière... là aussi on nous demande de nous mettre en ligne, encore tu paies 500 francs, tu passes. [...] Mais encore c'est pas fini... après on rentre à la douane... on a fait descendre tous les bagages... et le douanier il regarde comme ça et il dit "ah, c'est tes bagages : 13 000", on cherche pas à savoir ce que c'est, on te dit comme ça il faut payer 13 000 ou bien 5 000... bon tu paies, de là on prend nos bagages pour aller à la maison, mais on te dit que tu ne peux pas aller directement, il faut faire un crochet par la brigade mobile... et là-bas j'ai payé 4 000, à la brigade mobile. Et je suis parti... c'est comme ça. » (B., Agadez, le 18 novembre 2004).

Photo 28. Migrants de retour de Libye (Ténéré)



© T. Gauthier, 2005.

Photo 29. Sur la route entre Agadez et Tahoua.



Du camion tout-terrain au taxi-brousse, la quantité de bagages par passager reste la même, notamment lorsque ces derniers conservent les bidons qui leur ont servi à transporter de l'eau à travers le Sahara.

© M. Jäger, 2004.

Tableau 14. Taxes payées par les migrants et les chauffeurs des véhicules entre Sebha et Agadez

Localité	Autorité	Chauffeur	Passager	Remarques
Sebha	Police			simple contrôle
Al Katrun	Douane		Somme forfaitaire, 5 à 10 dinars	Tous les bagages sont déchargés. Soit les passagers paient et le camion est rapidement rechargé, soit les douaniers procèdent à une fouille de l'ensemble des sacs transportés et prélèvent certaines marchandises, notamment celles interdites à l'exportation.
Al Katrun	Armée	-	-	simple contrôle
Tajhari	Armée	-	-	simple contrôle des papiers
Tumo	Armée	-	Quelques dinars	
Tumo	Services de l'immigration	-	3 à 10 dinars	Pas de taxe pour les migrants qui disposent d'un laissez-passer de leur ambassade
Madama	Armée	25 000 à 50 000 FCFA, un fût de 200 litres de carburants et des produits alimentaires	500 à 1000 FCFA	La taxe est diminuée pour les migrants qui disposent d'un laissez-passer de leur ambassade.
Dao Timmi	Armée	25 000 à 50 000 FCFA, quelques jerricanes de 20 litres de carburant	1000 FCFA	
Séguédine	Armée (FNIS)	20 000 FCFA	500 FCFA	Les chauffeurs sont de plus en plus fréquemment amenés à « donner » également du carburant.
Aney	Armée (FNIS)	10 000 à 20 000 FCFA	500 FCFA	
Dirkou	Armée	40 000 à 300 000 FCFA, des sacs de produits alimentaires	1 000 à 2 000 FCFA	Les chauffeurs sont également obligés de vendre à bas prix aux membres de la garnison militaire une partie des produits qu'ils transportent.
Dirkou	Douane	20 000 FCFA forfaitaires, 1 000 FCFA par passager transporté	2 000 à 5 000 FCFA	Variable selon les bagages transportés.
Dirkou	Police	40 000 à 50 000 FCFA	500 à 1 000 FCFA	
Dirkou	Gendarmerie	30 000 à 40 000 FCFA	500 à 1 000 FCFA	
Toureyet	Gendarmerie	40 000 FCFA	500 à 1 000 FCFA	
Agadez	Police	30 000 FCFA	500 FCFA	
Agadez	Douane	10 000 à 20 000 FCFA	5 000 à 15 000 FCFA	Somme forfaitaire selon les bagages transportés.
Agadez	Douane (brigade mobile)	-	1 000 à 3 000 FCFA	Somme forfaitaire selon les bagages transportés.
TOTAL		370 000 à 770 000 FCFA, et des marchandises	17 500 à 41 500 FCFA	

Sources : enquêtes de terrain, 2003-2005.

Conclusion

La Libye est une terre « originale » en matière de migration. Seul pays d'Afrique du Nord qui ne compte que très peu d'émigrés nationaux, dont les communautés d'immigrés arabes sont importantes, et dont le discours officiel vis-à-vis de l'immigration en provenance du sud du Sahara est aussi ambigu et variable. La Libye est un pays qui incarne pour nombre de migrants subsahariens, outre la possible voie de passage vers l'Europe, un eldorado et une terre de racisme, un pays où l'on peut beaucoup gagner et tout perdre. Nombreux sont les migrants qui, après avoir travaillé quelques années en Libye, retournent dans leur pays d'origine avec plusieurs millions de francs CFA, ce qui entretient le « mythe » de l'eldorado économique libyen. Mais il n'est pas rare non plus d'entendre les récits de ceux qui ont été expulsés sans leurs affaires ni leurs économies patiemment accumulées, parfois pendant des années.

Toutefois, pour tous, le territoire libyen est – de plus en plus – difficile d'accès²⁵⁹. Aux difficultés « naturelles » du trajet par voie terrestre et aux multiples contrôles (légaux ou non) orchestrés par les agents de l'État nigérien, qui créent autant de discontinuités spatiales qui rallongent les distances entre les différentes étapes de l'itinéraire, s'ajoute le durcissement de la politique migratoire libyenne. En quelques années, depuis que « *les Vingt-Cinq estiment que la coopération avec la Libye sur l'immigration est "essentielle et urgente" et appellent Tripoli à mener "une action effective" contre l'immigration illégale* » (Le Monde, 12.10.2004), la politique migratoire libyenne et sa mise en application ont effectivement changées.

Les répercussions de ce changement politique sur les modalités d'organisation des mouvements migratoires, et spécifiquement des passages de frontière, sont indéniables. En revanche, son incidence directe sur le volume des flux, difficile à évaluer, semble limitée. Cependant, compte tenu du contexte international dans lequel s'est opéré ce changement de

²⁵⁹ Un projet libyen de création d'une ligne de chemin de fer reliant Tripoli à N'Djamena (en passant par, Sebha, Dirkou et Zinder) pourrait bouleverser les transports transsahariens dans cette zone, et au-delà si les projets présentés par le gouvernement nigérien au sommet du NEPAD de Dakar en 2002, ainsi que le programme Africarail que gère la société du même nom, obtiennent les financements nécessaires à leur mise en œuvre. Ces projets ferroviaires prévoient notamment la construction de lignes de chemin de fer entre Maradi et Kano, et entre Zinder et la ville de Parakou au Bénin, cette dernière étant déjà reliée par rail au port de Cotonou (Bontianti, 2006).

politique, et particulièrement des relations entre l'Union Européenne et la Libye, nous pouvons nous demander si ces effets, ou l'absence d'effet, ne répondent pas dans une certaine mesure aux attentes du gouvernement libyen ?

CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

« Moi j'ai vu beaucoup de gens dans le désert qui pleurent, des étrangers qui disent qu'il vaut mieux retourner parce qu'ils voient la mort seulement. Ils ne connaissent pas la souffrance là... Y'en a beaucoup qui regrettent même d'aller par la fraude, mais c'est la seule voie qui va en Algérie, en Libye, la seule voie pour aller en Espagne ou bien en Italie, tout ça... mais y'a trop de souffrance, c'est dur, trop dur, surtout au moment des chaleurs, c'est trop dur, y'a beaucoup de gens qui meurent, c'est trop dur... » (R., Agadez, le 29 novembre 2004).

Il n'est jamais simple de traverser le Sahara central et l'épreuve est d'autant plus délicate que l'on est ressortissant d'un État d'Afrique subsaharienne. De l'appréhension incertaine aux épreuves physiques endurées, des risques redoutés aux violences subies, tout contribue à faire de la traversée du Sahara la principale étape des parcours des migrants, la plus attendue, la plus marquante, et la plus significative – excepté pour ceux qui souhaitent poursuivre leur route jusqu'en Europe – puisqu'elle constitue l'entrée dans le monde arabe. Cette étape est également celle où les agents de l'État nigérien s'autorisent les plus grandes exactions. Sur l'axe libyen, davantage que sur l'axe algérien où ils sont moins nombreux et plus fréquemment contournés, ils taxent illégalement à de nombreuses reprises les individus qui circulent, migrants et transporteurs. Ces taxes, dont le montant très variable peut être négocié, grèvent les budgets des migrants, au point d'en laisser certains dans l'incapacité de financer la suite de leur voyage. Ceux-ci doivent alors trouver localement les moyens de payer leur transport pour pouvoir repartir, ce qu'ils réussissent la plupart du temps à faire au bout de séjours plus ou moins longs mais toujours très éprouvants dans les différentes localités qui leurs servent d'étape.

De différentes manières, les migrations transsahariennes animent les principaux axes de circulation du Sahara nigérien et dynamisent l'économie de la région. Ne serait-ce qu'entre Agadez et la frontière libyenne, les migrants injectent approximativement entre 475 millions et 2,5 milliards de francs CFA chaque année dans l'économie des petites localités qui

ponctuent cet axe structurant de l'ensemble du Nord-Est du Niger (tableau 14). Les voyages à destination de l'Algérie n'entraînent pas de dépenses significatives de la part des migrants, mis à part le coût de leur transport qu'ils paient à Agadez ou, plus rarement, à Arlit.

Tableau 15. Estimation du montant moyen annuel des devises injectées par les migrants dans l'économie de la région d'Agadez (hormis les villes d'Agadez et d'Arlit)

	Trajet d'Agadez à la frontière libyenne		Trajet de la frontière libyenne à Agadez	
	Hypothèses basses	Hypothèses hautes	Hypothèses basses	Hypothèses hautes
Nombre de migrants	26 668	46 669	21 334	37 335
Taxes prélevées au Niger (en FCFA)	6 500	22 000	13 500	31 500
Coût de la vie quotidienne au cours des étapes (en FCFA)	200	500	-	-
Nombre de jours dans les villes étapes	3	15	-	-
Total (en FCFA)	189 342 800	1 376 735 500	288 009 000	1 176 052 500
Total des hypothèses basses = 477 351 800 FCFA				
Total des hypothèses hautes = 2 552 788 000 FCFA				

- Calculs réalisés sur la base d'un nombre de migrants allant du Niger vers l'Afrique du Nord compris entre 40 000 et 70 000 annuellement, avec une répartition moyenne d'un tiers sur l'axe algérien et de deux tiers sur l'axe libyen.

- Mis à part le coût du transport, qui est généralement payé à Agadez, plus rarement à Arlit, les migrants qui se rendent en Algérie n'ont pas de dépenses significatives au cours de leur trajet saharien. C'est pourquoi nous n'avons pas fait apparaître l'axe algérien dans nos calculs.

- Nous avons considéré qu'en moyenne 80 % des migrants qui se rendent en Libye reviennent dans leur pays d'origine par le même itinéraire, et qu'ils paient alors en Libye leur transport jusqu'à Agadez.

Sources : Enquêtes 2003-2005.

Dans tous les cas, et à l'image de ce qu'il se passe à Agadez, les interactions des migrants avec les populations autochtones apparaissent limitées d'un point de vue socioculturel. Cela est vrai tant à Arlit où les flux migratoires sont relativement peu importants, qu'à Dirkou où ils sont nettement plus volumineux et où ils ont impulsé la création et le développement d'un quartier périphérique devenu plus vaste, plus peuplé et plus animé que le village d'origine.

Le Sahara nigérien, et particulièrement le Kowar, est en proie à des *situations cosmopolites* du fait de son insertion dans des espaces de circulations marchandes et migratoires « internationalisées ». Le cosmopolitisme de ces espaces de transit, où les identités des migrants se reconstruisent selon de nouveaux sentiments d'appartenance, où les relations entre les groupes de migrants et avec les autochtones se renégocient en permanence, confère au voyage, à « l'espace-temps » du voyage, une place essentielle dans le processus migratoire, et incite à replacer le transit, qui est espace-temps du mouvement, au cœur de nos approches des migrations internationales.

*« La Libye elle refoule un million, y'a un million qui rentre, c'est comme ça.
Un million qui rentre, un million qui sort. Et pour l'Algérie c'est pareil. »*
(A., passeur, Agadez, le 29 novembre 2004).

Depuis le début des années 2000 et la reprise du dialogue « 5+5 » à Lisbonne (2001), entre les représentants des gouvernements de huit pays des deux rives de la Méditerranée occidentale (Algérie, Espagne, France, Italie, Libye, Malte, Maroc, et Tunisie), la Mauritanie et le Portugal, la gestion « concertée » des flux migratoires entre l'Afrique et l'Europe est dominée par l'approche des Européens, fondée sur l'exigence d'un renforcement des contrôles de plus en plus loin vers le sud et la volonté de parvenir à des accords de réadmission avec les pays africains. Cette volonté de « *renforcer et rendre plus efficace la lutte contre les migrations irrégulières dans les pays d'origine et de transit* » (Conférence ministérielle sur les migrations en Méditerranée occidentale, Tunis, octobre 2002), régulièrement réaffirmée lors des récentes conférences de Rabat en juillet 2006 puis de Tripoli en novembre de la même année, a entraîné le durcissement officiel et effectif des politiques migratoires algériennes et libyennes (avec des différences notables entre ces deux pays). Cependant, l'incidence de ces changements politiques sur les volumes des flux semble assez limitée, et ce sont davantage les modalités de franchissement des frontières qui ont évolué et se sont adaptées, signe de la dynamique d'*aggiornamento* des réseaux migratoires. L'entrée irrégulière des migrants subsahariens en Afrique du Nord est devenue « presque » systématiquement clandestine, tout d'abord en Algérie, plus récemment et avec moins de constance en Libye. Au sein de ce « presque » et de cette distinction entre les pratiques

irrégulières et clandestines de franchissement des frontières se trouve le moyen de comprendre l'un des aspects peu visibles du fait migratoire au Sahara. Les franchissements irréguliers qui ne sont pas clandestins détournent en effet notre attention de la question des moyens nécessaires à la surveillance de ces vastes frontières sahariennes pour nous mener vers celle des volontés réelles et des intérêts des acteurs (des États, de leurs agents et de leurs populations civiles) quant au contrôle et à la limitation des flux migratoires transsahariens. Ces pratiques aux frontières, corroborées en Libye par les variations du discours des autorités publiques sur la question migratoire selon les périodes et les interlocuteurs, témoignent des positions délicates et parfois ambiguës de l'Algérie et de la Libye face à ces migrations, pris entre pressions internationales et histoires locales, entre xénophobie, panafricanisme et droit des migrants, entre partenariat euro-méditerranéen et construction d'espaces de libre circulation, entre intérêts économiques et intérêts politiques divergents.

- QUATRIÈME PARTIE -

**DÉTOUR ET RETOUR :
RÉFLEXIONS AUTOUR DE L'ÉTAT
ET AU CŒUR DES ÉTUDES MIGRATOIRES**

Les migrations transsahariennes interrogent une petite partie de la société nigérienne en la confrontant à l'étrangeté des étrangers mobiles, mais plus encore en révèlent certains aspects, certaines logiques, certaines dynamiques à travers l'incitation des individus et des groupes à s'organiser, à repenser leurs relations afin de tirer profit de ces mobilités, à travers l'ouverture de nouveaux champs d'action, d'initiatives où de nouvelles normes se créent. Les États concernés sont également amenés à se positionner par rapport à ces flux migratoires, en intervenant officiellement, ou au contraire en n'intervenant pas. Notre travail de description et d'analyse des circulations au niveau des frontières septentrionales du Niger a notamment permis de mettre en évidence certaines des ambiguïtés des positions des États algériens et libyens face aux migrations transsahariennes. Au Niger, la situation est différente car les gouvernements successifs n'ont jamais réellement défini de politique migratoire. Les agents de l'État organisent donc une « gestion » relativement autonome de ces flux dont ils essaient de tirer le plus grand profit. Ils s'adonnent à nombre de pratiques illégales dont certaines semblent spécifiques aux circulations migratoires dans les régions sahariennes. Qu'est-ce que les pratiques corruptives liées aux migrations transsahariennes révèlent des évolutions de l'État nigérien ? Dans quelle mesure l'apparition récente de nouvelles modalités de circulation des migrants au Niger, parmi lesquelles la clandestinité, indique-t-elle l'instauration d'un nouveau rapport entre les acteurs privés et publics du système migratoire ?

Si les migrations rendent visibles leurs « interfaces » avec les sociétés et les espaces qu'elles traversent, et dont elles révèlent certains aspects propres, en revanche les fondements et les logiques des phénomènes migratoires eux-mêmes ne se laissent pas aisément saisir. Dès que l'on souhaite en proposer une vision synthétique d'ensemble ressortent les problèmes de quantification de ces flux illégaux et parfois clandestins, ainsi que les écueils liés à leur classification à partir des catégories classiques des études migratoires. Les questions éthiques, techniques et méthodologiques que soulève cet exercice ne nous engagent-elles pas à repenser la manière dont nous rendons généralement compte des migrations internationales ? De même, comment intégrer à notre analyse la question du risque migratoire, qui perturbe la compréhension que l'on peut avoir de ces mouvements ? Cet élément incite à explorer d'autres dimensions de la mobilité humaine que celles qui se laissent saisir par l'observation ou l'analyse discursive, invitant par là même à renouveler toute une partie de l'approche théorique des migrations transsahariennes.

En prenant une certaine distance vis-à-vis de notre objet, par rapport à la manière dont nous l'avons traité jusqu'à présent, cette quatrième et dernière partie portera notre regard successivement « vers l'extérieur » en abordant la question de l'évolution de l'État au Niger, et « vers l'intérieur » en proposant une synthèse critique des apports et des limites de notre étude des migrations transsahariennes.

- CHAPITRE X -

QUAND L'ÉTAT « PERD LE NORD ». CIRCULER AU SAHARA : DU CONTRÔLE CORROMPU À LA CLANDESTINITÉ

« Le délit naît de la loi même qui l'interdit ».

Cesare Bonesana Beccaria, *Traité des délits et des peines*, 1764.

« La fraude n'est pas considérée par la société nigérienne comme étant un délit. »

Directeur Général Adjoint des Douanes nigériennes, *Revue des douanes nigériennes*, novembre 1999.

L'organisation du système migratoire du Sahara central et les rôles qu'y tiennent les agents de l'État, tels que nous les avons analysés dans les chapitres précédents, posent avec acuité la question de l'évolution de l'État au Niger, de sa nature et de son fonctionnement. De la mort de Seyni Kountché en 1987 à l'élection à la présidence de la république de Mamadou Tandja en 1999, le Niger a traversé une période de troubles politiques importants qui a aboutit à une démocratisation du régime mais également à un certain affaiblissement de l'État (Salifou, 2002). La corruption semble avoir trouvé dans les dysfonctionnements actuels de l'appareil d'État un terreau favorable à son développement. La description des pratiques corruptives, au plus près des acteurs et de leurs « manières de faire » aux « marges de l'État » (Das, Poole, 2004a), dans une optique compréhensive, a permis d'en relever l'importance dans le fonctionnement de certains services de l'État nigérien (police, douane, gendarmerie, armée) qui sont en charge ou qui se chargent du contrôle des circulations humaines et des

échanges marchands au Sahara. Du « petit arrangement entre amis » avec ou sans contrepartie monétaire directe, à l'extorsion collective, systématique et violente d'argent, les pratiques des agents de l'État nigérien tout au long des axes transsahariens de migration et de commerce, et principalement le long de l'itinéraire Agadez-Dirkou-Madama, révèlent un écart important entre le fonctionnement théorique de l'État, supposé reposer sur des textes législatifs et règlementaires, et son fonctionnement réel.

Ce constat ainsi posé n'est certes pas spécifique au Niger²⁶⁰. Commissions, racket des agents de contrôle, faveurs, pots-de-vin ou clientélisme sont autant de pratiques qui ne s'arrêtent ni à la sortie de certains services publics, ni aux frontières des États. Cependant, toutes les formes de corruption observées dans le secteur des transports de personnes et de marchandises sont-elles semblables, et sont-elles assimilables à la « *petite corruption quotidienne* » observée dans d'autres secteurs d'activités (Blundo, Olivier de Sardan, 2001a), à de la grande corruption (Bayart, 1989) voire à des activités criminelles (Botte, 2004) ?²⁶¹ N'y a-t-il pas une spécificité de ces pratiques du fait qu'elles impliquent des populations étrangères, qu'elles se déroulent dans des régions sahariennes, parfois aux confins du Niger, et qu'elles concernent en partie indirectement les États maghrébins limitrophes qui sont destinataires ou à l'origine des flux ? Entrer dans le détail de ce qu'il est possible d'appeler les « dérives » de l'État, au premier rang desquelles se trouve la corruption généralisée de ses agents, peut permettre de saisir à la fois la spécificité de ces « dérives » dans le cadres des circulations transsahariennes (aux niveaux des acteurs et des lieux concernés, dans les formes qu'elles revêtent) et ce qu'elles révèlent de l'évolution de l'État au Niger, tout en apportant éventuellement des éléments de compréhension de l'organisation des circulations humaines et marchandes au Sahara central.

²⁶⁰ Pour ce qui concerne les États africains, voir notamment (Amselle, Grégoire, 1987; Bayart, 1989, 2004; Bayart, Ellis, Hibou, 1997; Botte, 2004; Chauveau, Le Pape et al., 2001; Enoh, Koffi, Labazée, 2001; Hibou, 1999c).

²⁶¹ Nous n'aborderons pas ici les questions relatives à la corruption en politique ni dans le secteur de la justice qui, tout en étant liées au domaine de notre étude, nécessiteraient d'être analysées à part.

I. Vers une « institutionnalisation » de la corruption dans le Nord du Niger

« Aux postes de police ou aux frontières on parle un mauvais français, exprès, comme si on venait de la brousse. On dit "chef moi y'a pas papier" et on ne montre pas notre passeport, comme ça on paye moins » (Migrant camerounais, Agadez, le 20 avril 2003).

La question de la corruption, sous ses différents aspects, est centrale et première lorsqu'on s'interroge sur la « gouvernance » et les institutions dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne. Les institutions publiques sont encore aujourd'hui fréquemment considérées comme déterminantes dans la compréhension de l'économie en ce qu'elles définissent les cadres législatifs et réglementaires au sein desquels les activités de production, d'échange, et de consommation des acteurs sont censées se réaliser (Adolehoume, 2004). Pourtant, lorsque les dysfonctionnements de ces institutions entraînent, entre autres choses, la possibilité de négocier les situations d'illégalité pour les uns et l'assurance de l'impunité pour les autres, ou lorsque les individus mobiles et les acteurs privés et publics oeuvrant dans le secteur des transports considèrent que certaines réglementations ne présentent pas d'intérêt à être respectées voire qu'elles sont « illégitimes », alors les activités et pratiques des uns et des autres peuvent aisément sortir de ces cadres légaux formels. Cette absence de reconnaissance et de légitimation des cadres légaux, qui pourrait également être expliquée par un certain nombre d'autres facteurs socioculturels et économiques (Dahou, 2002; Olivier de Sardan, 1999), n'entraîne pas pour autant un état d'anomie du secteur des transports de marchandises et de personnes car des cadres normatifs informels sont produits par les acteurs individuellement concernés (agents de contrôle et opérateurs de transport). Au sein de ces cadres informels, l'application des règles – informelles et formelles – est variable, ce qui implique et permet leur redéfinition régulière, par la négociation, favorisant le développement et la permanence des pratiques corruptives, c'est-à-dire, d'une certaine manière, leur institutionnalisation – en passant d'une acceptation formelle normative de l'institution à une conception sociologique, positive et non-normative – (Médard, 2006).

1. Les itinéraires transsahariens, espaces privilégiés de la corruption

« *Policiers, gendarmes, douaniers, tout ça c'est la mafia, ils sont tous coxeurs* » (A., passeur à Agadez, avril 2003).

Le secteur des transports est connu en Afrique pour être l'un des secteurs d'activité les plus touchés par la petite corruption. Rares sont les routes qui ne sont pas entrecoupées de barrages, au moins aux entrées et sorties de villes, où les contrôles sont avant tout pour les agents des États des opportunités de taxation souvent illégales, tout comme aux passages de frontières ou dans les gares routières. Si la corruption est très répandue, pour ne pas dire généralisée dans ce secteur en Afrique, si « *les lieux de transport sont un des territoires privilégiés de l'action publique mais aussi un révélateur de ses dysfonctionnements et dérives* » (Lombard, Steck, 2004a : 5), il semble pourtant qu'il y ait une spécificité des itinéraires transsahariens. À l'instar de Giorgio Blundo et de Jean-Pierre Olivier de Sardan qui distinguent la corruption en Afrique de la corruption en Europe non pas en termes de « *présence ou absence de traits* », mais en termes d'importance, « *c'est le dosage qui change* » disent-ils (Blundo, Olivier de Sardan, 2001a : 36), il semble également que la spécificité de la corruption le long des itinéraires transsahariens au Niger réside dans l'ampleur et la généralisation du phénomène, voire parfois dans ses formes²⁶².

« *Quand un Nigérien vient au Nigeria, il n'a pas de problème, personne ne lui demande son passeport, il peut circuler facilement, il n'a pas de problème. Mais quand tu voyages au Niger, tout le monde te demande ton passeport, tout le temps. Tu as ton passeport, tu n'as pas de passeport, de toute façon tu dois donner de l'argent...* » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

²⁶² Nous appuierons notre réflexion principalement sur les phénomènes à l'œuvre sur l'axe Niger-Libye et dans le domaine des transports et de la circulation. Mais nous aurions pu illustrer notre propos à partir d'exemple pris sur l'axe algérien, et dans d'autres domaines tel que celui de l'hébergement des migrants, qui n'est pas exempt de pratiques abusives de la part des agents de l'État, comme l'illustre les propos de cet habitant d'Arlit : « *Parfois la police part dans ces maisons [les ghettos] voir s'il y a des étrangers, ils les prennent et les emmènent au commissariat pour les amender, et ils les laissent encore retourner dans les maisons* » (D., Arlit, le 13 avril 2005).

Il n'est pas aisé de délimiter les contours de ce qui relève de la corruption, du simple dysfonctionnement de l'appareil d'État, ou de la criminalité organisée. Aussi, afin de tenir compte de l'imbrication des différentes pratiques corruptives et du fonctionnement quotidien des services d'État, du secteur des transports transsahariens et du système migratoire en général, nous optons pour une acceptation large du terme de corruption comme désignant « *l'ensemble des pratiques d'usage abusif (illégal et/ou illégitime) d'une charge publique procurant des avantages privés indus* » (Blundo, Olivier de Sardan, 2001a : 8).

La corruption est institutionnalisée dans le secteur des transports au Niger, au sens où elle est davantage la norme – statistiquement – que l'exception, et qu'elle renvoie à la fois à une dimension culturelle et organisationnelle. Sur l'ensemble du territoire, les opérateurs de transport sont amenés à payer des taxes illégales ou à donner des commissions aux agents de contrôle afin de pouvoir exercer leur activité, et ce, qu'ils soient ou non en règle. Les voyageurs, quant à eux, peuvent circuler dans le pays sans avoir à payer de telles taxes, excepté les migrants étrangers qui peuvent être importunés dès leur entrée sur le territoire national. Qu'ils soient en situation régulière ou non au regard de la loi nigérienne, ils sont à même de circuler librement dans le pays du moment qu'ils paient ces taxes arbitraires. Mais lorsque transporteurs et voyageurs circulent sur les itinéraires qui mènent à l'Algérie et surtout à la Libye à partir d'Agadez, il en va tout autrement. Les extorsions des agents de l'État se font plus nombreuses, leur montants plus importants, et les modalités de prélèvement parfois plus violentes, alors que la régularité ou l'irrégularité de la situation des opérateurs de transport et des migrants semble perdre le peu d'importance qui lui était parfois jusque-là accordée par les agents de l'État. Chaque situation de contrôle devient l'occasion de ponctionner les individus qui circulent. Avec les postes de gendarmerie et militaire de Toureyet et d'Aney, officiellement implantés ces dernières années par l'État pour « sécuriser » ces régions, il n'y a pas moins de 7 points de contrôle entre Agadez et la frontière libyenne (en sachant qu'à Dirkou, plusieurs corps d'État ponctionnent les transporteurs et les migrants à leur arrivée et à leur départ). Au total, nous avons vu dans les chapitres précédents que quelle que soit la situation des migrants, ils sont forcés de payer plusieurs dizaines de milliers de francs CFA de taxes illégales sur cet itinéraire, tandis que les transporteurs se voient infliger des taxes d'un montant bien supérieur, atteignant plusieurs centaines de milliers de francs CFA. Des taxes illégales sont également prélevées par les agents de l'État sur l'axe algérien, mais dans une moindre mesure puisque mise à part la ville

d'Arlit il n'y a qu'un poste de contrôle sur la piste officielle qui mène en Algérie, le poste frontière d'Assamakka.

La spécificité du Nord du Niger ne réside pas dans l'existence de ces taxations illégales des migrants et des transporteurs par les agents de l'État, mais dans leur nombre et leur caractère systématique, et parfois dans la violence qu'elles occasionnent. La localisation géographique de la zone et le type de populations concernées, sans pouvoir expliquer l'origine de ces pratiques et de leur évolution, peuvent être des éléments de compréhension de ces spécificités.

Toute une partie du Nord du Niger peut être considérée comme une vaste région frontalière dans le sens où la plupart des circulations qui ont lieu sur les itinéraires qui relient Arlit à Tamanghasset et Agadez à Sebha sont des circulations internationales. Or s'il est vrai que les frontières constituent bien souvent des opportunités de commerce et d'accumulation pour les commerçants, il a été montré que les régions frontalières sont également des zones privilégiées de la corruption des agents de contrôle (Bennafla, 2002a; Grégoire, 1994a; Tidjani Alou, 2002).

L'autre élément spécifique aux pratiques corruptives dans le Nord du Niger concerne les migrants. Les migrants transsahariens, premières « victimes » (en nombre) des taxations abusives des agents de l'État, ont la particularité de ne pas vivre dans cette zone, voire de ne pas être Nigériens, et d'être perçus comme des personnes qui partent *loin et longtemps*, peut être *pour toujours*. Les agents de l'État, eux-mêmes en poste dans les zones sahariennes pour des durées déterminées, et percevant ces zones comme particulièrement isolées et « détachées » du reste du pays, considèrent qu'ils ne seront jamais amenés à rencontrer de nouveau les migrants qui y transitent, que ceux-ci ne porteront jamais plainte contre eux, et que dans tous les cas ils ne peuvent être « contrôlés » ou « jugés » pour les actes commis dans ces zones. Ils s'autorisent ainsi tous les abus, sans même tenir compte des normes sociales de leur société d'appartenance.

Il s'agit là de facteurs spécifiques au Nord du Niger, mais d'autres facteurs tels que la rotation régulière des affectations des fonctionnaires ou le « laxisme » de l'État, participent également de ce développement des pratiques corruptives.

2. Pratiques corruptives et stratégies d'acteurs dans le secteur des transports

Les pratiques en vigueur dans le secteur des transports terrestres de personnes et de marchandises et de leur contrôle dans le Nord du Niger s'organisent en fonction de logiques propres aux acteurs, logiques qui sont souvent celles d'un gain de temps et/ou d'argent, sans réellement tenir compte de la législation et de la réglementation officielles (Tidjani Alou, 2004). La corruption y est banalisée en raison de la négociabilité permanente des règles, forme de logique commune de marchandage. Toute situation peut se solder par une transaction. Mais cette généralisation de la corruption, qui permet aux agents de l'État de tirer un important profit privé des circulations humaines et marchandes au Sahara, ne doit pas masquer la diversité des pratiques et des stratégies corruptives à l'œuvre.

a. Pratiques de corruption et de concussion

« Ben oui on leur met des baffes, faut bien, mais après, vous n'allez pas dire qu'on leur en met dix si on leur en a mis une » (Policier parlant des migrants, Dirkou, mai 2003).

Certaines pratiques corruptives relèvent de la « commission »²⁶³, c'est-à-dire de la rétribution par un individu d'un service que lui aura rendu un agent de l'État, ce service étant le plus souvent illégal. Il s'agit par exemple pour un transporteur qui n'est pas en règle, ou qui ne souhaite pas procéder au déchargement total de son véhicule à des fins de contrôle, ou veut encore éviter de payer les taxes officielles de douanes pour les marchandises qu'il transporte, de payer une certaine somme d'argent (et plus rarement de donner des marchandises) pour bénéficier des largesses des fonctionnaires qui le contrôlent et pouvoir poursuivre son activité. C'est également le cas lorsqu'un migrant en situation irrégulière paie à chaque contrôle son droit *effectif* de circuler sans en avoir le droit *officiel*.

Cependant, cette forme classique de corruption ne correspond pas tout à fait à la réalité des pratiques dans les régions étudiées, car la « commission » suppose que l'agent de l'État se fait payer en échange d'un service, d'une non intervention ou d'un tamponnage de papier, dans tous les cas d'un acte qu'il n'était pas censé faire s'il avait respecté sa mission officielle

²⁶³ Ce type de « corruption » se dit « *tchin hantchi* » en haoussa (littéralement « *bouffer le nez* »), ou encore « *ajara* » (« *s'arranger* »).

de fonctionnaire d'État. Or ce n'est pas toujours le cas dans le Nord du Niger puisque les transporteurs et les migrants en situation régulière (et notamment les Nigériens) sont taxés de la même manière que ceux qui ne sont pas en règle.

« Dans ce pays, tous les gens sont pauvres, les ressortissants de ce pays souffrent, donc quand ils voient des étrangers avec un peu d'argent, ils trouvent toutes les possibilités pour le leur prendre... quand ils voient des étrangers ici, ils savent qu'on va en Libye, ils savent qu'on a de l'argent avec nous, et pas seulement un peu d'argent. Ils font tout pour nous le prendre, ils nous ont même frappé à Dirkou parce qu'on ne voulait pas payer... Ils avaient pris nos passeports Ecowas²⁶⁴, ils disaient qu'on était en situation illégale parce qu'on n'avait pas de visa... c'est pour ça qu'ils demandaient l'argent, alors qu'avec les passeports Ecowas on peut venir au Niger légalement. [...] Finalement on a payé pour qu'ils nous redonnent nos passeports, on n'avait pas de choix. Mais il y en a deux avec nous qui ne pouvaient vraiment pas payer, ils ont dû laisser leurs passeports à la police à Dirkou, et ils sont venus ici pour travailler » (Migrant nigérian, Bilma, le 8 décembre 2004).

Sachant que les agents de l'État ne différencient volontairement pas les migrants en règles des migrants en situation irrégulière, et qu'il en va à peu près de même pour les transporteurs, puisque la taxation de ces individus est systématique qu'ils soient ou non dans leur droit, alors le fait de laisser circuler ceux qui n'en ont pas le droit ne doit pas être considéré comme un « service ». La forme de corruption la plus pratiquée sur les itinéraires transsahariens s'apparente donc au « tribut ou "péage" », qui consiste à recevoir de l'argent « sans qu'aucune intermédiation ou qu'aucun « service » ne soient véritablement fournis » (Blundo, Olivier de Sardan, 2001a : 15). Juridiquement, cette pratique de taxation, ou le plus fréquemment d'extorsion lorsque les agents de l'État font usage de menaces ou de violence pour arriver à leurs fins, relève du délit de concussion tandis que la « commission » relève de celui de corruption.

b. Stratégies des corrupteurs et des corrompus

Ces différentes pratiques corruptives, qui se recoupent parfois, peuvent résulter de différentes stratégies d'acteurs. Ainsi, parmi les opérateurs de transport certains cherchent à

²⁶⁴ Équivalent des carnets de voyage CEDEAO pour les pays anglophones (Ecowas : Economic Community of West African States).

entretenir des relations pérennes avec des agents de l'État. C'est notamment le cas des directeurs d'agence de courtage, sédentaires, attachés à une ville, qui essaient de traiter régulièrement avec les mêmes agents. En corrompant toujours les mêmes personnes, ils espèrent ne jamais être réellement inquiétés ou tracassés par les services de contrôle de l'État (création d'une relation de type « clientéliste »), et surtout ils essaient de diminuer le montant des taxes qu'ils sont contraints de payer. Une relation pérenne peut également être recherchée par les fonctionnaires afin de pouvoir à tout moment solliciter « l'aide » de son corrupteur. Par exemple, il n'est pas rare de voir arriver un agent de police ou de gendarmerie dans un bureau d'agence de courtage afin de demander une aide financière auprès du directeur de l'agence avec qui ils entretiennent une relation pérenne de corruption, prétextant un besoin urgent d'argent pour un baptême, un mariage ou un décès. L'aide est généralement accordée sous forme de prêt, les deux parties ayant conscience que ce prêt ne sera jamais remboursé. Si les directeurs d'agence peuvent négocier le montant de cette transaction, en revanche il leur est difficile de ne pas l'accorder car ils risqueraient de mettre un terme à une relation privilégiée qui en d'autre moment doit leur rendre des services. Certains directeurs d'agence évitent de rester trop longtemps à leur bureau justement du fait des obligations sociales ou professionnelles qu'entraîne ce type de relation. En dehors de ces cas spécifiques qui concernent les directeurs d'agence de courtage, les chauffeurs et les migrants sont taxés dans le cadre de transactions occasionnelles, sans qu'il n'y ait interconnaissance entre eux et les agents qui les taxent.

Du côté des agents de l'État, la stratégie la plus communément partagée vise à s'enrichir au maximum et le plus rapidement possible, même si les moyens à employer ne sont pas des plus reluisants. Cette stratégie à court terme est favorisée par la rotation régulière et assez rapide des affectations aux postes de contrôle situés sur les itinéraires transsahariens de migration (de quelques mois au niveau des petits postes de contrôles sahariens – Assamakka, Toureyet, Aney, Séguédine, Dao Timmi, Madama – à quelques années tout au plus dans les villes du Nord du Niger, Arlit, Agadez ou Dirkou²⁶⁵). Lorsqu'un agent est muté à un tel poste, il essaiera d'en profiter le plus possible tant qu'il en a « l'opportunité », car sa mutation suivante ne lui permettra pas forcément de retrouver un poste aussi « intéressant ».

²⁶⁵ Le corps d'armée des Forces Nationales d'Intervention et de Sécurité (FNIS) a un régime d'affectation particulier qui leur permet de demeurer en poste dans les régions sahariennes, et notamment à Séguédine, plusieurs années successives.

« *Les policiers, quand ils arrivent à Dirkou, ils viennent avec juste une natte sous le bras. Mais quand ils repartent quelques mois plus tard, ils ont des matelas, des télévisions, des paraboles...* »
(Villageois, Dirkou, le 24 mai 2003).

Cette recherche de l'enrichissement à court terme entraîne la mise en place de pratiques d'extorsion qui peuvent s'avérer violentes, notamment avec les migrants que les agents de l'État abordent en considérant qu'ils ne les reverront jamais et qu'ils peuvent et doivent de ce fait les taxer au maximum au moment de leur passage. Cette stratégie de corruption se traduit par deux modalités possibles de prélèvement et de répartition des gains de celle-ci. D'une part la corruption individuelle des agents. La corruption individuelle a pour but soit d'obtenir un service de la part de l'agent corrompu, soit plus fréquemment sa complaisance lorsque celui-ci se sera déplacé sur le lieu d'activité d'un opérateur de transport, afin d'éviter une série de contrôles, ou lorsque celui-ci est important hiérarchiquement et que la relation s'inscrit dans la durée. D'autre part, une modalité de taxation beaucoup plus fréquemment mise en place aux *check-points*, consiste à faire payer l'ensemble des personnes qui voyagent avec un même véhicule, puis à se répartir les gains ainsi obtenus. Pour ce faire, soit les agents taxent successivement chacun des passagers et le chauffeur, soit ils immobilisent le véhicule jusqu'à ce que collectivement les passagers leur remettent une certaine somme, sans se préoccuper de savoir si tous ont payé ou non. Dans les deux cas, les transactions sont effectuées, après négociation, avec un seul agent désigné par ses collègues. Par la suite, les gains ainsi récoltés sont redistribués à chacun des agents du service concerné présents au moment de la transaction corruptrice (excepté parfois pour des « gradés » à qui une part des butins peut être réservée même en leur absence). Cette sorte de mutualisation des gains de la corruption est rendue presque nécessaire du fait des contextes même de taxation : lorsqu'un véhicule de transport marchand ou de transport de migrant arrive à un poste de contrôle en zone désertique, à l'entrée ou à la sortie d'une ville ou d'un village, tous les agents en poste en sont de fait informés tant sa présence est visible. Mais il ne leur est pas possible d'extorquer chacun une petite somme à chacun des passagers et une « répartition » des passagers par agent entraînerait des dissensions. Le partage « inéquitable » de la recette totale est donc la modalité la plus pratique, et permet d'impliquer tous les agents de contrôle, éventuellement aussi ceux qui *a priori* ne sont pas favorables à ces pratiques.

3. La double face des discours : condamnation et légitimation des pratiques corruptives

Au Niger comme dans d'autres pays africains, la pluralité des normes en vigueur dans la plupart des domaines de la vie publique permet et favorise la négociation et les pratiques corruptives (Chauveau, Le Pape et al., 2001). La corruption, à laquelle sont donc régulièrement confrontés les individus dans leur vie quotidienne, fait l'objet de deux types de discours qui peuvent être qualifiés d'officiel et public pour l'un, et de populaire et privé pour l'autre.

a. Une condamnation unanime dans les discours publics

« "Le Niger de demain ne sera que le reflet des efforts d'aujourd'hui (...) Ainsi, seront poursuivies et renforcées les mesures d'assainissement de nos finances publiques à travers un combat implacable contre les détournements des deniers publics, la corruption et l'incivisme fiscal", a affirmé le président Tandja, dans un message à la nation radiotélévisé à l'occasion lundi du 48^e anniversaire de la proclamation de la République. » (Agence de presse Reuters, 19.12.2006).

Dans le débat public, la corruption est unanimement condamnée par les acteurs du pouvoir politique, souvent davantage par les partis d'opposition lorsqu'ils s'agit d'affaires concrètes, que par les gouvernants eux-mêmes qui sont ou se sentent plus exposés, et préfèrent généralement être plus discrets sur ces questions une fois passés les premiers temps de leurs mandats. La lutte officielle contre la corruption, qui fait partie bien souvent des conditions d'octroi de l'aide internationale, peut alors répondre davantage à une stratégie d'obtention de cette aide, dans un pays qui en est fortement dépendant (c'est-à-dire dans un pays où les moyens dont disposent les dirigeants en sont fortement dépendants), qu'à de réelles volontés politiques. Les condamnations restent de l'ordre du discours et les agents corrompus, lorsque cela est avéré, ne font généralement pas l'objet de sanction. Dans tous les cas, le discours anti-corruption prôné par les pouvoirs publics du pays, basé sur la rhétorique des institutions internationales, se rapproche davantage des « normes officielles » de fonctionnement de l'appareil d'État que des « normes effectives ».

Encadré n°17. Extraits de comptes rendus de réunions entre les différents acteurs des transports à Agadez (juillet 2002 et avril 2003)

Réunion du Comité Technique de Réflexion sur la situation des lignes Agadez-Dirkou et Agadez-Assamakka. Installé le 04.07.2002, le CTR s'est réuni le 05.07.2002 [...] et a arrêté des mesures concertées après un débat riche avec tous les partenaires du secteur des transports.

I/ Cas de la ligne Agadez-Dirkou :

- 1. De la perception illicite des taxes sur les passagers : cette pratique est strictement interdite.*
- 2. Du chargement à l'extérieur de l'autogare : tout chargement à l'extérieur de l'autogare est interdit.*
- 3. Des cars effectuant le transport de passagers sur la ligne Agadez-Dirkou : ces genres de véhicules sont libres de faire le transport de voyageurs s'ils sont en règles.*
- 4. Des feuilles de routes : tout véhicule sans feuille de route doit faire l'objet d'un refoulement par les forces de l'Ordre.*
- 5. Tout véhicule avec un chargement de cigarette ne doit pas prendre de passagers à bord.*
- 6. Tout remplacement d'un véhicule par un autre ou transversement doit être justifié.*
- 7. Du nombre de passagers par véhicule : - un nombre de 130 passagers est retenu par véhicule ne prenant pas de bagages. - un nombre de 60 passagers est retenu par véhicule chargé de bagages.*
- 8. Du chargement de passagers stationnés à la douane : le chargement est autorisé si le véhicule est accompagné d'un agent des forces de l'Ordre et d'un représentant de chef des lignes.*
- 9. Du tour de rôle avec les transporteurs libyens : ici, l'ancien système est retenu, c'est-à-dire trois camions nigériens chargent et un camion libyen les suit jusqu'à Dirkou et récupère les passagers allant en Libye. Toutefois les transporteurs libyens sont autorisés à transporter des bagages d'Agadez à Dirkou ou Kaouar de même que les passagers qui possèdent des visas libyens. Cependant ils doivent prendre leurs feuilles de route à l'autogare. Les frais de transport des passagers Dirkou-Libye sont gardés par les transporteurs nigériens qui les remettent aux transporteurs libyens une fois à Dirkou.*
- 10. Tout véhicule immatriculé au Niger en règle est en droit d'être exploité sur cette ligne même si le véhicule appartient à un étranger.*
- 11. Toute forme de transport sans titre de transport à jour est interdite et doit faire l'objet d'une amende.*

Agadez, le 05 juillet 2002.

Deux points furent rajoutés le 09 avril 2003 :

- A leur demande, les transporteurs libyens sont autorisés à charger : pour le cas des camions, 20 personnes, pour le cas des cars, la moitié de leur plein.*
- Le système de tour de rôle doit être respecté par les deux parties à l'intérieur de l'autogare.*

Signataires :

Le syndicat des voyageurs, le syndicat des transporteurs marchands, le syndicat des conducteurs, les représentants des transporteurs libyens, le gestionnaire de l'autogare, le chef du poste de police de l'autogare, le Directeur Départemental de la Police, un représentant de la Mairie d'Agadez, le Secrétaire Général de la Préfecture, le Directeur Général de la Direction Régionale des Transport.

Les acteurs publics et privés du secteur des transports du département d'Agadez ont constitué un Comité Technique de Réflexion sur la situation des lignes Agadez-Assamakka et Agadez-Dirkou afin de rappeler la nature de la réglementation officielle et de dénoncer les excès des pratiques précitées. Mais leurs recommandations, qui rappellent notamment que la perception illicite des taxes sur les passagers est strictement interdite, restent systématiquement sans suite.

Cette situation, connue de tous et qui a entraîné la mise en place récente d'un observatoire des pratiques anormales en matière de transport au sein de l'UEMOA, est sujette à critiques : « *les interprétations abusives de dispositions réglementaires, elles-mêmes abusives par rapport au texte législatif initial, foisonnent. Les contrôles, qui ne sont pas vraiment des contrôles mais des opportunités de bakchich, se multiplient. Trop souvent, certains membres des administrations douanières et des forces de l'ordre agissent pour leur propre compte et abusent de la situation.* » (Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports publics, 2002 : 91). Mais la libre circulation des individus entre États d'Afrique de l'Ouest et du Nord reste pour l'heure cantonnée aux discours politiques (Adepoju, 2002), notamment dans les cadres des regroupements interétatiques tels la CEDEAO ou la CEN-SAD, et les silences de l'État et l'absence de sanction des acteurs de la corruption révèlent une grande « tolérance » de l'État tant vis-à-vis de ses agents que de ses administrés.

En dehors des discours officiels, des critiques publiques émanent également des journalistes nigériens qui traitent régulièrement du sujet, au gré des affaires portées devant la justice ou, dans le cas des circulations dans le Nord du pays, d'après les faits qui leurs sont rapportés. Cependant, leur stigmatisation des pratiques corruptives et de l'inefficacité des institutions anti-corruption mises en place par l'État nigérien visent généralement davantage l'impunité des représentants de l'État lorsqu'ils sont impliqués dans des affaires de corruption que les pratiques en elles-mêmes.

b. Des discours privés plus compréhensifs

Les discours privés sur la corruption semblent plus intéressants en ce qu'ils reflètent davantage la pensée des individus sur le phénomène, ses causes et ses conséquences, et se rapprochent en cela des « normes pratiques » de fonctionnement de la société nigérienne. Selon les contextes et les individus, les discours privés sur les pratiques corruptives varient

(voire varient au sein d'un même discours au fur et à mesure de l'argumentation), et peuvent aller de leur dénonciation à leur légitimation.

La première catégorie de discours sur la corruption correspond aux discours de justification et d'argumentation mis en place par les acteurs concernés pendant la réalisation des transactions corruptives. Toute transaction entraîne un marchandage, une négociation au cours de laquelle les différentes parties mettent en place des stratégies de persuasion de l'autre afin de légitimer leur propre position. Lors de ces négociations, il n'est que rarement fait appel à la législation pour justifier un acte. Lorsque c'est le cas, lorsque les agents de l'État utilisent l'argument de l'irrégularité des transporteurs ou des migrants pour les taxer, il ne s'agit que d'un argument parmi d'autres, et il en va de même lorsque ce sont les usagers qui arguent de leur droit. La régularité ou non des pratiques au regard de la loi ne fait pas « autorité » dans le débat, mais peut simplement, éventuellement, influencer sur le montant de la transaction.

La seconde catégorie de discours se situe en dehors des moments où se réalisent les transactions corruptives, en dehors de ces temps particuliers de négociation. Il s'agit des discours de tout un chacun, des individus concernés par ces pratiques corruptives comme de ceux qui ne le sont pas.

La logique de l'immédiateté du gain et les actes de violences perpétrés par les agents de l'État sont parfois dénoncés, principalement par les migrants et les opérateurs de transport qui les subissent. « *Au Cameroun il y a beaucoup de Nigériens sans papier et ils font leurs affaires tranquillement, on les laisse. Mais ici si tu es étranger c'est autre chose, on te traite comme si tu étais n'importe quoi* » raconte désappointé Dieudonné (migrant camerounais, Agadez, le 31 décembre 2004). Le coût économique de la corruption est alors généralement mis en avant. Plus que la taxation illégale, c'est souvent son montant excessif qui est stigmatisé par les opérateurs de transport lorsque cela met en péril la rentabilité de leur activité ou lorsque cela entraîne l'insolvabilité des migrants, et par les migrants lorsque cela les empêche de poursuivre leur route. D'autres critiques portent sur la corruption en elle-même : « *quand même ils peuvent s'en sortir, quelqu'un qui travaille il a son salaire, il peut s'en sortir, leur salaire c'est suffisant pour vivre... mais ils n'ont pas de pitié. C'est pas leur travail de prendre l'argent* » (A., Agadez, le 29 novembre 2004).

Plus qu'aux discours de dénonciation, il importe de s'intéresser aux discours de compréhension voire de légitimation des pratiques corruptives, qui montrent à quel point ces pratiques sont ancrées dans la vie quotidienne des individus.

De manière générale, la société nigérienne ne condamne pas les pratiques corruptives. Il est considéré comme « normal » que celui qui a la possibilité de s'enrichir ainsi le fasse, surtout lorsqu'il s'agit de fonctionnaires qui sont peu payés et parfois pas payés pendant plusieurs mois, et qui travaillent avec peu de moyens ou dans des régions isolées telles les régions sahariennes.

« Vous savez, ici on est au désert, loin de tout. Moi, mon travail ici c'est d'être chef d'autogare, c'est tout ce qu'il y a à faire. Tous on prend l'argent, on est tous dans l'illégalité, mais c'est comme ça, qu'est-ce qu'on y peut... » (Officier de Police, Dirkou, le 17 mai 2003).

Les postes situés sur les itinéraires transsahariens sont d'ailleurs très prisés au sein des administrations concernées. Ils sont ouvertement considérés comme des postes donnant accès à de nombreuses transactions et permettant de ce fait un enrichissement rapide. Le jeu des mutations fait lui-même l'objet de jeux de pouvoirs, de conflits d'intérêts et d'influences pour « récompenser » ou « punir » tel ou tel agent via l'affectation qui lui sera proposée.

Les pratiques corruptives en vigueur dans le Nord du Niger sont également considérées comme un moyen pour les parties concernées de tirer mutuellement profit d'une situation, au détriment de l'État²⁶⁶. Or porter préjudice à l'État n'est pas considéré comme condamnable car d'une part il y a consensus sur le fait que « voler l'État c'est voler personne » (Blundo, Olivier de Sardan, 2001a : 18), et d'autre part l'État est rendu responsable de la pauvreté de ses agents. L'une des explication de la corruption les plus répandues est bien celle-là : « c'est la pauvreté qui fait ça ».

« Tu sais normalement un douanier, quelqu'un qui prend l'argent pour l'État, l'État doit le mettre à l'aise, pour qu'il ne soit pas dans le besoin... mais ici au Niger, douanier c'est pas facile. Regarde le petit là-bas, ça fait deux ans qu'il est douanier, il gagne 32 000 FCFA par mois, c'est rien, un gardien peut gagner ça... et moi ça me fait quatorze ans de service, et on me paie 61 000 FCFA et des poussières par mois, et j'ai une famille à charge, j'ai une femme et des enfants... et parfois on ne touche rien pendant deux mois, trois mois... Qu'est-ce que tu veux, c'est pour ça que si un commerçant vient de la Libye, s'il a 100 000 FCFA à payer pour dédouaner ses marchandises, s'il te donne 10 000 ou 20 000 FCFA tu le laisses passer, c'est normal, tu es obligé de tricher... et c'est l'État qui perd mais ils ne comprennent pas ça. C'est

²⁶⁶ Cette perception de la corruption est également valable pour les migrants et les opérateurs de transport qui, dans un même discours, peuvent tout à la fois dénoncer la corruption « imposée » par les agents de l'État et le préjudice que cela leur cause, et être indulgent vis-à-vis d'eux, reconnaissant les intérêts de ces pratiques.

comme si une femme tu la laisses deux mois ou trois mois sans la toucher, elle va aller voir ailleurs, c'est normal, c'est pas de sa faute, c'est toi qui ne tiens pas ton rôle » (M., douanier, Agadez, le 31 décembre 2004).

Les discours de justification des pratiques corruptives dépeignent ainsi alternativement ou simultanément la corruption comme un moyen de « *s'arranger* » afin que corrupteurs et corrompus y trouvent un intérêt ; comme un moyen légitime de récupérer un dû, tant pour l'agent qui considère son salaire trop faible que pour le transporteur qui considère les taxes officielles trop élevées ; comme une pratique indispensable à la survie (« *j'ai une famille à charge* ») ; comme une pratique partagée par tous et notamment par les hiérarchies, et dont s'extraire entraîne au mieux une perte inutile de bénéfices, au pire une mise à l'écart par ses collègues.

L'État nigérien emploie de nombreux fonctionnaires peu formés, souvent mal payés, sous équipés et peu motivés pour réaliser leurs missions officielles et qui, pour ces raisons, s'adonnent sans vergogne à la corruption pour compléter leurs revenus. Sans vouloir occulter l'existence de fonctionnaires honnêtes qui refusent la corruption, et tentent même parfois de s'y opposer, on constate que les opportunités de corruption sont communément considérées par les fonctionnaires comme des chances à saisir, et entraînent plus de jalousies que de condamnations au sein des services de l'État comme au sein de la société civile dans son ensemble²⁶⁷. Et l'on se rend compte, en se plaçant du point de vue des acteurs, que la corruption est à ce point ancrée dans les pratiques quotidiennes qu'elle en est banalisée et bien souvent légitimée ; situation qui n'est pas spécifique au Niger (Dahou, 2002; Vallée, 2006).

²⁶⁷ Rappelons à ce propos que la responsabilité des faits de corruption ne peut incomber exclusivement et systématiquement aux seuls agents de l'État, car à l'évidence ce mode de fonctionnement des services publics convient et est entretenu par certains acteurs privés dont les activités sortent du cadre de la légalité, ou simplement par certains usagers.

II. De l'État fraudeur à l'État contourné : évolution lente des pratiques et adaptation récente des acteurs dans le secteur des transports au Niger

L'État nigérien est confronté depuis quelques années à une situation inédite en matière de corruption. Le long des itinéraires transsahariens, ses agents des services de police, de gendarmerie, des douanes et de l'armée ont délaissé toute une partie de leurs tâches officielles de contrôle et se livrent à des pratiques d'extorsion sur certaines catégories d'individus, de manière quasi systématique et parfois violente. Si l'on retrouve des pratiques corruptives sur l'ensemble du territoire et dans la plupart des secteurs publics (Tidjani Alou, 2002), celles qui concernent les circulations humaines et marchandes dans les régions sahariennes ont de particulier leur ampleur et leurs formes.

« Le Niger est un très mauvais pays, c'est le pays le plus dur de toute l'Afrique, les autres pays d'Afrique sont mieux... je connais le Ghana, le Liberia, la Sierra Leone, le Nigeria, le Cameroun... dans toute l'Afrique il n'y a pas de problème, mais ce genre de situation, notre situation, il n'y a qu'au Niger que j'ai vu ça. Et c'est à cause des Nigériens. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement nigérien ne fait rien, pourquoi le président Tandja lui-même ne dit rien... ils savent que beaucoup d'étrangers voyagent vers la Libye et que la route de la Libye est très dure... pourquoi est-ce qu'ils ne font rien ? [...] Pourquoi est-ce qu'ils laissent des milliers de Nigériens souffrir comme ça ? » (Migrant nigérien, Bilma, le 9 décembre 2004).

Les élites politiques n'hésitent pas à prendre publiquement position en faveur de « la lutte contre la corruption » et à prononcer régulièrement des discours inspirés de la rhétorique des institutions internationales en la matière. Il est possible d'interpréter la généralisation de la corruption dans ses formes contemporaines comme une marque de l'incapacité de l'État à contrôler ses agents, mais il semble que ce ne soit pas le cas, tant les prises de position que nous venons d'évoquer ne dépassent jamais le discours de bonnes intentions. Les pratiques corruptives en vigueur dans le Nord du Niger, tout en étant connues des pouvoirs politiques, ne font en effet l'objet d'aucune sanction concrète, d'aucune mesure spécifique d'envergure.

Que cela peut-il révéler sur l'État nigérien et son évolution ?²⁶⁸ Quel impact cela a-t-il sur les modalités de réalisation des circulations transsahariennes ?

1. Un État entre laxisme et fraude

À différents degrés, tous les secteurs et tous les niveaux hiérarchiques de l'appareil d'État sont concernés par la corruption, entendue au sens large du terme. « *Pour comprendre l'État*, précise Béatrice Hibou, *il faut comprendre les gens au pouvoir, [...] leurs jeux, leurs stratégies et leurs pratiques* » (Hibou, 1999b : 8). Au sein même de l'État nigérien existe justement un double niveau de discours qui en dit long sur les stratégies des élites politiques du pays. Le discours public sur la corruption tenu aux niveaux national et international par les « gens au pouvoir » est en décalage, pour ne pas dire en parfaite contradiction, avec leurs pratiques et leurs propos privés. Aussi, plus qu'une question de manque de moyen de contrôle de ses agents, les pratiques corruptives ne résultent-elles pas d'un laxisme de l'État ? Ne laisse-t-il pas délibérément ses agents exercer en dehors de la légalité ? Les pratiques des agents ne s'insèrent-elles pas dans une logique de l'État qui tend à rendre floue et peu opératoire la limite entre le licite et l'illicite (Botte, 2004), afin d'en tirer des profits privés ? Sans trop avancer sur la piste des politologues, à qui nous laissons le soin d'analyser plus en détail ces évolutions de l'État au Niger et des logiques et pratiques des élites, il est possible de relever deux principaux points. D'une part, les « dysfonctionnements » de l'appareil d'État (dus à un manque de moyen, d'organisation, de compétence, de « motivation ») laissent à chaque niveau hiérarchique, jusqu'aux agents de terrain, une part d'autonomie dans leurs actions qui crée un espace de prédilection aux faits de corruption (Médard, 2006). D'autre part, le laxisme de l'État vis-à-vis de ses agents corrompus peut aussi relever d'une logique voire d'une stratégie des élites au pouvoir. Cela permet tout à la fois à l'appareil d'État de fonctionner alors que les fonctionnaires sont globalement mal rémunérés (leur laisser la possibilité de compléter eux-mêmes leur rémunération limite leur contestation, leur opposition

²⁶⁸ À la suite de Bayart (1989; 2004) et Hibou (1998; 1999a), nous n'aurons pas ici une vision « *substantialiste et normative* » de l'État, afin de ne pas poser *a priori* de coupure entre l'économique et le non économique, le politique et le non politique, le public et le privé. Ce que l'on nomme État au Niger – ce qui se laisse observer en tant qu'État en dehors des modèles – recouvre avant tout des acteurs et groupes d'acteurs dont les logiques et les pratiques relèvent autant d'une dimension individuelle que de la dimension institutionnelle qui devrait être la leur.

au pouvoir en place), et aux dirigeants d’user eux-mêmes abusivement de leurs fonctions. En effet, plus le nombre de personnes qui tirent profit des pratiques corruptives, en tant que corrompus ou que corrupteurs, est grand, plus la corruption est socialement répandue et acceptée, moins la dénonciation des pratiques illégales des élites est forte.

« L’État il ne peut pas empêcher les gens de passer par le Niger, c’est ça le problème... Vraiment ça c’est la faute du gouvernement qui laisse les gens souffrir. Ils savent que les gens passent par la fraude, parce que si le gouvernement ne veut pas que les gens passent par la fraude, les gens ils ne vont pas passer... et si les gens passent, ils vont passer avec leurs visas... » (Passeur, Agadez, le 29 novembre 2004).

Plusieurs éléments viennent particulièrement appuyer cette tendance au Nord du Niger et favorisent le développement d’un État que l’on peut qualifier de « fraudeur ». Tout d’abord, les « victimes » des pratiques d’extorsion des agents de l’État sur les itinéraires transsahariens, c’est-à-dire les migrants et, de manière sensiblement différente, les transporteurs, ont conscience que si les agents de contrôle ne dérogeaient pas aux règles officielles, il leur serait bien souvent impossible de circuler comme elles le font. En cela, ceux qui semblent au premier abord subir les méfaits de cette évolution de l’État en tirent en réalité également un intérêt (cela ne concerne bien sûr pas les individus en situation régulière). Ensuite, autre élément spécifique au Nord du Niger, celui de la violence physique dont font preuve certains agents, principalement dans les zones militaires du Nord-Est du pays. Cette violence n’est jamais dénoncée car elle est finalement assez mal connue et ne concerne pas les transporteurs mais uniquement les migrants qui sont souvent moins à même de s’en plaindre. En outre, les actes de violence sont généralement pratiqués par des militaires, or, au Niger, l’armée semble « intouchable ». Aucun chef d’État nigérien ne s’est jamais réellement opposé à l’armée régulière, peut-être de peur d’être renversé, comme ce fut le cas à deux reprises dans la seconde moitié des années 1990, sans doute aussi par « esprit de corps » puisque la plupart des présidents en sont issus²⁶⁹. Enfin, un dernier élément concernant les échanges marchands doit être pris en compte. Le pouvoir politique sait que sans le commerce de contrebande, notamment des produits alimentaires subventionnés provenant de Libye et

²⁶⁹ Depuis le coup d’état du lieutenant-colonel Seyni Kountché en 1974, et excepté pendant la période troublée des années 1990 (1993-1996), tous les dirigeants du Niger sont issus de l’armée (le colonel Ali Saïbou, le commandant Daouda Mallam Wanké, le général Ibrahim Baré Maïnassara, et l’actuel président le colonel Mamadou Tandja).

d'Algérie, les populations de la partie septentrionale du pays auraient de réelles difficultés à s'approvisionner en produit de base et à écouler leurs productions pastorales, et la question de la pauvreté se poserait avec plus d'acuité encore.

L'ensemble de ces éléments favorise la diffusion d'un « laisser-faire » venu d'en « haut », et la perception et « l'utilisation » de l'appareil d'État comme étant un outil au service de l'intérêt individuel plus que de l'intérêt collectif. Une sorte de « *privatisation* » de l'État qui serait « *moins le fruit de la stratégie de ce dernier pour survivre ou se consolider que le fruit de nombreux acteurs et de multiples logiques d'action* » (Hibou, 1999b : 12). En outre, celle-ci s'accompagne de sa « *criminalisation* » en raison du brouillage progressif de la frontière entre le légal et l'illégal auquel on assiste au sein même du secteur public, et dont il est théoriquement le garant (Bayart, Ellis et al., 1997).

Ces évolutions de l'État, que l'on peut ancrer dans la longue durée²⁷⁰, se traduisent dans le Nord du Niger par une véritable généralisation des pratiques illégales des acteurs privés et publics. Cependant, le « passage » par l'État, le contact avec des agents de l'État, s'il n'empêche pas les réseaux privés d'agir illégalement, a pour eux un coût non négligeable. Corrompre coûte cher, ou, plus précisément, corrompre à chaque poste de contrôle tout au long d'une traversée du Sahara coûte cher. Aussi, si « *le mélange des genres entre intérêts d'État et intérêts "mafieux" se multiplie* » (Botte, 2002 : 144), comme nous avons pu l'observer, cela ne constitue pas pour autant l'unique modèle de développement des économies trafiquantes. Face à un État « affaibli », et dans le but de minimiser le coût des traversées sahariennes, on assiste depuis quelques années à une entrée en clandestinité de certains acteurs.

2. La clandestinité ou l'État évité

Les réseaux migratoires organisent le franchissement des frontières algériennes et libyennes à partir du Niger de plus en plus fréquemment de manière clandestine, voire quasi systématiquement aujourd'hui. La généralisation de la clandestinité répond dans ces cas là à

²⁷⁰ Mamadou Diouf rappelle qu'il est nécessaire de « *replacer dans la longue durée les trajectoires de la privatisation et de la criminalisation de l'État en Afrique, [en affirmant] que la « décharge » comme mode de gouvernement et d'extraction économique est repérable dans les séquences historiques, précoloniales et coloniales [et] n'est donc ni une modalité nouvelle, ni une caractéristique de l'État postcolonial africain* » (Diouf, 1999 : 16).

un impératif de fonctionnement de ces réseaux migratoires face à la diminution voire l'arrêt des tolérances des États maghrébins concernés vis-à-vis de l'immigration irrégulière, et à l'affaiblissement de leurs « liens faibles » (relations de complicité économiques) avec les agents en poste aux frontières. Sans clandestinité, il n'est plus aujourd'hui possible de se rendre illégalement au Maghreb (à quelques exceptions près). Au Niger, la clandestinité a d'autres origines et répond à d'autres objectifs.

Le transport des migrants, en situation régulière ou non, à destination de l'Algérie et de la Libye, est « officialisé » au Niger dans la mesure où les agences de courtage spécialisées dans cette activité sont légalement enregistrées en mairie dans les villes où elles officient, et les véhicules et les personnes sont contrôlés en différents points de leurs itinéraires jusqu'à la sortie du territoire national. Cependant, malgré cette possibilité de circulation, des réseaux migratoires clandestins sont apparus ces dernières années au Niger, concurrençant les réseaux officiels. Mis en place par des individus qui n'ont pas fait de demande d'autorisation officielle pour exercer cette activité, ou plus rarement par des personnes qui n'ont pas réussi à obtenir une telle autorisation, voire parfois par des acteurs du système officiel de transport transsaharien qui élargissent ainsi leur activité, ces réseaux migratoires permettent aux acteurs qui les animent de s'accaparer une part croissante bien qu'encore minoritaire des candidats à la migration. Ils leur permettent en effet de traverser tout ou partie du pays clandestinement, c'est-à-dire sans entrer en contact avec des agents de l'État, sans être contrôlés ou taxés par eux, ce qui en diminue de manière significative le coût. Dès les frontières méridionales du Niger, mais plus fréquemment à partir d'Agadez, ces réseaux migratoires opèrent hors du contrôle des agents de l'État, utilisant des garages privés comme relais (à Maradi, Zinder, Agadez, Arlit, Dirkou), pénétrant et sortant des villes de nuit, circulant en limitant le nombre et la durée des étapes, en contournant systématiquement les postes de contrôle urbains ou ruraux²⁷¹.

²⁷¹ Voir le récit d'une migrante camerounaise transportée du Nigeria à Agadez sans être contrôlée, relaté chapitre IV. Pour ce qui est des retours d'Afrique du Nord, qui se font principalement en camion, les migrants ramenant des marchandises, les difficultés à traverser rapidement et discrètement le Nord du Niger poussent la grande majorité des transporteurs à utiliser les voies officielles. Seuls quelques réseaux contournent les points de contrôle nigériens en passant par le Tchad à partir du Nord Est du Niger, mais cela ne concerne que les ressortissants d'Afrique centrale.

Les réseaux de transports clandestins, déjà évoqués à propos des circulations transfrontalières entre le Niger, la Libye et l'Algérie, font aujourd'hui partie intégrante du système migratoire saharien au Niger, sans qu'il soit pour autant possible d'en évaluer précisément la part dans l'ensemble des flux migratoires transitant par ce pays. Ces mouvements clandestins, difficiles à connaître, impossibles à quantifier, opacifient le fonctionnement du système migratoire saharien, et sont dans le même temps révélateurs de la capacité des réseaux privés à s'adapter aux conditionnalités imposées par les États et leurs agents, et en l'occurrence à les contourner. Leur développement récent et rapide semble en effet tout à la fois dû à la concurrence qui existe entre les réseaux de transport officiels, au surcoût que représentent les contrôles et taxations illégales des agents de l'État qui ponctuent les voies transsahariennes officielles, et au nouveau contexte de durcissement des politiques migratoires des États d'Afrique du Nord qui favorise l'accumulation de migrants dans certaines villes du Sud du Sahara, en attente de pouvoir traverser le désert à moindre coût, quels qu'en soient les risques.

Au niveau des échanges marchands, la situation est différente. Les opérateurs de transport qui souhaitent contourner les postes de contrôle et exercer leurs activités clandestinement ne peuvent le faire aisément. En effet, il est plus simple de circuler avec discrétion lorsqu'on est au volant d'un *pick-up* que lorsqu'on conduit un camion de plusieurs dizaines de tonnes. C'est pourquoi les transporteurs marchands peuvent éventuellement contourner les postes frontières de sortie des pays qu'ils quittent et quelques autres postes sahariens isolés, mais ils ne peuvent que très difficilement pénétrer dans les villes ou les oasis clandestinement. Ainsi, pour certains, l'alternative à la clandestinité consiste à suivre des itinéraires officiels sur lesquels le nombre de poste de contrôle est limité. Les transporteurs qui se rendent en Algérie peuvent par exemple passer par l'ancienne piste d'Ingal afin de rejoindre légalement Assamakka tout en évitant Agadez et Arlit. D'autres quittent le Niger sans même passer par le poste frontière.

« Dans les années 1967 comme ça, le Niger et l'Algérie et le Mali aussi ont passé un accord pour favoriser le commerce entre eux. Quand tu emmènes des marchandises d'un pays à l'autre tu ne paies rien, tu passes comme tu veux. Mais à un moment le Niger et le Mali ils se sont retirés de l'accord, tous seuls. Maintenant quand on emmène des marchandises [en Algérie], on doit payer cher, c'est pour ça qu'on doit contourner les postes de contrôle »
(Transporteur algérien, sud d'Assamakka, le 10 avril 2005).

Dans l'autre sens, depuis l'Afrique du Nord vers le Niger, le transport clandestin de marchandise est fréquent, qu'il s'agisse d'exportations clandestines d'Algérie et de Libye et/ou d'importations clandestines au Niger, d'autant qu'au Niger, les sanctions encourues par les fraudeurs sont limitées, comme l'explique ce douanier à propos du commerce clandestin de véhicules tout terrain :

« Y'en a qui viennent de la Libye avec des véhicules neufs, tout neufs. Ils ne passent pas par les militaires, pas par la police, rien, ils évitent Madama, Dao, Dirkou... ils arrivent ici directement. Bon si on les attrape, on leur fait payer une amende et puis c'est tout, ils peuvent partir... qu'est-ce qu'on peut faire, on ne peut pas saisir la marchandise, c'est impossible, on ne peut rien faire, c'est comme ça... » (M., douanier, Agadez, le 31 décembre 2004).

Enfin, notons que certaines activités criminelles se réalisent également clandestinement, mais relèvent d'une toute autre logique. Il s'agit principalement des trafics de drogue, d'armes et de femmes. S'il arrive que *« les pratiques transnationales de criminalité contribuent à la formation de l'État »* (Bayart, 2004 : 104), celles-ci se déroulent en l'occurrence en dehors de toute implication de l'État ou de ses agents. Elles ne sont donc à considérer ni comme signe de démantèlement de l'État, ni comme signe de son redéploiement, mais simplement comme celui de son évitement possible.

3. État et réseaux migratoires : une relation instable

Les pratiques des pouvoirs publics le long des voies de circulation transsahariennes officielles ne permettent plus de percevoir clairement la limite entre le licite et l'illicite et renvoient à l'idée d'un *« État illégal-légal »* de Roger Botte, qui considère que *« les activités trafiquantes à l'œuvre aujourd'hui sur le continent manifestent [...] l'apparition d'un nouveau type d'accumulation à la fois par l'État et par des réseaux à côté de l'État (mais non contre lui) »* (Botte, 2004 : 20). Le modèle d'accumulation conjointe d'acteurs privés et publics basé sur des activités et pratiques illégales, valable un temps de manière quasi exclusive pour le système migratoire saharien au Niger, est aujourd'hui remis en cause. Les excès des agents de l'État, dont la volonté d'accumulation entraîne des coûts importants pour les individus mobiles (en temps et en argent) et dont les méthodes employées peuvent être violentes et alors

ne plus être légitimées par la majeure partie de la population, participent indirectement du développement d'activités clandestines qu'ils ne peuvent contrôler et dont ils ne bénéficient aucunement.

L'État nigérien, en cautionnant indirectement les activités frauduleuses de ses agents, participe du développement de ces réseaux clandestins qu'il ne contrôle pas et dont les gains, qui lui échappent et qui échappent à ses agents, sont entièrement accaparés par des acteurs privés. Cette évolution du système migratoire transsaharien traduit l'incapacité de l'État nigérien à imposer un contrôle des flux sur son territoire et interroge sa capacité, en tant qu'État « privatisé » et « contrebandier », à préserver ses intérêts financiers, légaux ou non. Finalement, la *privatisation* et la *criminalisation* de l'État au Niger semblent avoir eu successivement deux influences sur le système migratoire transsaharien. Tout d'abord, cette évolution de l'État a rendu possible l'exercice « officiel » d'activités « illégales » en matière de transport transsaharien, et autorisé le développement de réseaux permettant de traverser le Sahara. Dans un second temps, cela a permis à certains acteurs de mettre en œuvre ces mêmes activités de manière clandestine afin d'en diminuer le coût, tout en sachant que l'État, affaibli, ne dispose que de moyens de contrôle limités et que les risques encourus sont faibles²⁷². Aussi, si l'on peut voir dans la généralisation des pratiques illégales des agents de l'État une adaptation aux évolutions des logiques d'un État « contrebandier », le fait qu'une partie du système migratoire échappe aujourd'hui à tout regard public, à tout contrôle de l'État et de ses agents, peut être le signe de son autonomisation partielle.

L'autonomie du fait migratoire, à travers la constitution de réseaux et le développement de connaissances, de compétences, de canaux d'informations spécifiques permettant de déjouer les systèmes de contrôles, est considérée comme une des caractéristiques des migrations contemporaines (Peraldi, 2002). Il y a quelques années encore, les migrations transsahariennes ne validaient pas cette proposition tant les États étaient impliqués dans la réalisation de ces mouvements. Mais la situation a changé et les pratiques clandestines observées, qui correspondent à un contournement effectif des États, permettent aujourd'hui de parler d'autonomie d'une partie du fait migratoire transsaharien.

²⁷² « Des espaces sociaux échappent ainsi tout particulièrement au contrôle des institutions, là où le développement des réseaux est facilité par la relativité du pouvoir de sanction » (Conomos, 1995 : 177).

III. Migrations et organisation territoriale du Sahara nigérien

1. Les migrations transsahariennes produisent-elles des territoires ?

Les principaux acteurs du système migratoire saharien, à savoir les migrants, les professionnels du transport et les agents des États, se rencontrent en divers endroits et moments des parcours afin de s'entendre sur les modalités pratiques et financières de ces circulations, profitant des « vides » laissés par les États et de leurs « tolérances » pour arriver à leurs fins respectives. Des lieux se créent ainsi dans la succession des rencontres, à chaque passage, à chaque contact entre ces sphères d'acteurs dans les localités qui jalonnent les itinéraires de migrations. Ces lieux dévolus au contrôle, à l'accueil ou au transport des migrants, et *donc* également à la négociation et à la corruption, sont au cœur de l'organisation spatiale des villes et villages où ils se trouvent et constituent, à plus petite échelle, les points structurants de l'espace migratoire saharien. Mais ces lieux constituent-ils également les points d'ancrage de « territoires de la migration » ?

La notion de « territoire » a de nombreuses acceptions en géographie ; plusieurs auteurs ont essayé d'en faire la recension, retraçant l'histoire du terme au sein de la discipline et des différents courants de pensée qui la composent, sans pour autant retenir ou définir un contenu exclusif qui serait consensuel (Debardieux, 1999; Di Méo, 1998; Lévy, 1999; Lévy, Lussault, 2003). Bernard Elissalde constate finalement une « *grande imprécision sur les formes, les arrangements et les configurations des territoires* » (2002 : 196). Plutôt que d'essayer de proposer une nouvelle définition de la notion de « territoire » à partir de la réalité empirique observée, ou de s'attacher à vérifier une conception particulière du terme, il s'agit ici de s'appuyer sur des attributs communément conférés aux territoires afin de voir dans quelle mesure les phénomènes migratoires transsahariens entraînent la socialisation d'entités spatiales qui pourraient être ainsi qualifiées. Nous avons montré que les « migrants subsahariens », par le jeu des reconstructions identitaires et l'apparition de nouveaux sentiments d'appartenance, fondent progressivement une « communauté de migrants » qui se pense et évolue au sein de l'espace migratoire saharien, entendu comme « *l'ensemble de l'espace pratiqué par les migrants [...] fonctionnant comme un continuum à différentes échelles* » (Simon, 2006a : 14), celui-ci étant, au Niger, un espace de transit. Les migrants s'y déplacent de localité en localité, chaque étape donnant lieu à une socialisation des espaces de

vie. Ces « sites » qu'ils occupent temporairement, fixes tels que les villes et villages ou mobiles tels que les véhicules, sont ainsi érigés en lieux de la migration, en l'occurrence en lieux de transit, qui relèvent d'une métrique topographique. Les territoires, quant à eux, relèvent d'une métrique topologique et donc d'une autre forme de relation à et de perception de l'espace, et enfin d'un autre type d'appropriation mêlant la pratique et les représentations (Di Méo, 1998; Lévy, Lussault, 2003). Si l'on accepte d'envisager le territoire comme « *un édifice conceptuel reposant sur deux piliers complémentaires [...]: le matériel et l'idéal, fonctionnant en étroites interrelations l'un avec l'autre* » (Elissalde, 2002 : 195), il s'agit alors de s'interroger sur l'existence, et sur les possibilités d'existence, de territoires qui, « entre » l'espace migratoire du Sahara nigérien (*espace de transit*) et les lieux que nous venons d'évoquer (*lieux de transit*), peuvent être dénommés *territoires de transit* ? En d'autres termes : les migrants territorialisent-ils les espaces de transit ?²⁷³

L'existence d'un territoire requiert une appropriation spatiale par un groupe d'individus ayant conscience de cette appropriation, Roger Brunet allant jusqu'à considérer que « *le territoire est à l'espace géographique ce que la conscience de classe, ou plus exactement la classe sociale conscientisée, est à la classe sociale potentielle : une forme objectivée et consciente de l'espace* » (Brunet, 2001 : 17). Or non seulement nous n'avons pas observé d'éléments concrets qui évoqueraient une telle appropriation (économique, politique, culturelle), mais à aucun moment les migrants rencontrés n'évoquent cet « échelon spatial » intermédiaire entre l'espace de transit, qu'ils conçoivent comme « tendu » entre leur point de départ et la destination qu'ils envisagent d'atteindre, et le lieu de transit où ils se trouvent et qui fait sens dans l'immédiateté de leur présence.

Une autre dimension importante du territoire est sa dimension historique, sa construction dans la durée, en tant que produit et promoteur de la mémoire des groupes sociaux (Bonnemaison, 1986-1987; Roncayolo, 1990). S'intéressant à la structuration des territoires des diasporas, Emmanuel Ma Mung constate que le sentiment d'extra-territorialité permet « *de se démarquer de la conception du territoire qui l'envisage comme un espace continu circonscrit par la présence pérenne d'une population* » (Ma Mung, 1999 : 90). Dans le cadre des migrations transsahariennes, la continuité des flux migratoires permet également de dépasser le caractère « discontigu » des lieux de la migration et discontinu de la présence

²⁷³ Sachant que la notion de territoire n'implique pas une échelle d'appréhension spécifique, précisons que nous ne nous plaçons pas ici à l'échelle des espaces urbains et de potentiels territoires urbains, mais à celle de l'ensemble du Sahara nigérien.

de chaque individu en chaque lieu : ce qui est succession à l'échelle des individus devient simultanément à l'échelle du groupe. La pérennité de la présence d'*individus migrants* en chaque lieu de transit pourrait alors faire exister des territoires réticulaires de manière permanente. Mais la « communauté » que constituent ces individus est en perpétuel renouvellement. La plupart des migrants n'effectuent qu'un aller-retour entre les deux rives du Sahara, voire seulement un aller, et en dehors du « moment migratoire » (c'est-à-dire une fois de retour chez eux, que ce retour soit définitif ou temporaire) la « communauté des migrants » n'est plus signifiante, leur sentiment d'appartenance à cette communauté se dissipe en même temps qu'ils perdent leur statut de migrant. Ce qui signifie que les membres de la « communauté des migrants » sont des membres « temporaires » ; à la différence des diasporas, il n'y a pas de « *continuité généalogique à travers la création d'une mémoire/histoire propre* » (Ma Mung, 1999 : 90) qui pourrait fonder le territoire, notamment dans sa dimension historique et culturelle (Bonnemaison, 1997)²⁷⁴.

Les « *territoires circulatoires* » décrits par Alain Tarrus, à partir du constat de la « *socialisation d'espaces selon des logiques de mobilité* » (Tarrus, 2000 : 124), ne sont pas non plus observables à la seule échelle des espaces sahariens de transit. Si les lieux de transit sont intégrés aux « *territoires circulatoires* », ces derniers ne prennent sens que parce qu'ils comprennent également les lieux de départ et d'arrivée des migrants, c'est-à-dire des lieux qui constituent des points d'ancrage fixes et que les migrants fréquentent sans être dans une logique de transit. En outre, nous avons expliqué précédemment que la notion de « *territoire circulaire* », de plus en plus fréquemment employée dans le cadre des études francophones sur les migrations internationales, ne peut être utilisée pour désigner les « productions spatiales » des migrants au Sahara central car ceux-ci n'effectuent pas de va-et-vient et n'ont pas de sentiment d'appartenance simultanée à un *ici* et un *là-bas*²⁷⁵, ces deux éléments étant au cœur de cette notion telle qu'elle a été développée par Tarrus (1993; 2000).

Il semble finalement, pour le formuler de manière synthétique, que la logique et la pratique du transit, telles que définies dans le chapitre II, ne soient pas conciliables avec la

²⁷⁴ Ce propos doit être relativisé pour certains groupes sahéliens et sahariens au sein desquels une « tradition » de la migration transsaharienne émerge, avec transmission de l'information migratoire à l'intérieur du groupe.

²⁷⁵ Le sentiment de multi-appartenance des migrants correspond au sentiment d'appartenance au *là-bas* d'origine (*homeland*) et à l'*ici* du moment, mais celui-ci est social et non territorial : la « communauté contingente de destin » née d'une expérience sociale mais n'est pas spécifiquement rattachée à un lieu géographiquement localisé ou localisable.

notion de territoire telle qu'elle est « généralement » envisagée. S'il existe une territorialité spécifique au transit dans les régions sahariennes (chapitres VI-IX), en revanche il n'y a pas de territorialisation possible à la seule échelle spatio-temporelle du transit.

Néanmoins, lorsqu'on parle de territoire de la migration, entendus comme étant les territoires *produits* par les phénomènes migratoires, et dans l'optique d'interroger la relation mobilité/espace, il convient de prendre en considération l'ensemble des acteurs mobiles et non pas exclusivement les migrants. Ceux que l'on peut nommer les « circulants professionnels », à savoir les chauffeurs, guides et passeurs qui mettent en œuvre le transport des migrants à travers le Sahara, ont un rapport tout autre à l'espace saharien puisqu'ils ne s'inscrivent pas dans une logique de transit mais dans celle du va-et-vient permanent, ou tout au moins très régulier. Ces acteurs mobiles du système migratoire circulent généralement entre une localité d'attache (Agadez, Arlit, Dirkou, Ingal) et une ou plusieurs destinations au Niger ou au-delà des frontières nationales selon les cas. Leur activité repose sur une connaissance fine et une maîtrise de l'espace naturel et social au sein duquel ils circulent, une forme d'appropriation notamment économique de cet espace, et une conscience de cette appropriation matérielle (par la circulation) et symbolique (par la connaissance et la reconnaissance de leur activité, entre membres de cette catégorie d'acteurs mais aussi par les individus qui n'en font pas partie). En cela ils territorialisent des espaces sahariens à partir d'ancrage dans des lieux fixes et d'une pratique régulière d'itinéraires, ce qui renvoie à l'idée de territoires en réseaux, de territoires discontinus puisque constitués de lieux distincts (Knafou, 1998; Retailé, 1998b, 1998c).

Éléments essentiels de la structure réticulaire de l'espace migratoire saharien, qui, au-delà, s'étend du Sahel, voire du Golfe de Guinée, à la côte nord de l'Afrique, les lieux du transit migratoire sont les points d'ancrage de ces territoires réticulaires des acteurs mobiles du transport, et sont également les points de contact et d'articulation avec d'autres territoires, ceux des marchands et des États, sans lesquels l'espace migratoire dans son ensemble ne peut se comprendre. La structure territoriale qui nous intéresse correspond en effet à trois principaux « niveaux » de territoires de natures différentes : réticulaire pour les territoires de la migration, réticulaire ou surfacique selon les cas pour les territoires marchands, et surfacique fixe et borné pour les territoires des États. Ces différents territoires sont articulés les uns aux autres de manière éphémère ou continue, en et par les lieux évoqués ci-dessus, et constituent ensemble un espace « feuilleté ».

Au sein de l'espace migratoire saharien, les longues frontières bien souvent rectilignes des États ne sont plus les seules discontinuités qui entravent les circulations. Les nombreux *check-points* qui entrecoupent les pistes transsahariennes, moins signifiants que les frontières politiques qui séparent les États du nord et du sud du Sahara, participent néanmoins d'un nouveau découpage du désert. Loin d'être un espace de libre circulation, le Sahara nigérien est morcelé en une succession d'étapes, de portions d'itinéraires délimités par les points de contrôle des agents de l'État.

Remis en question par le paradigme du transnationalisme (Glick Schiller, Basch et al., 1992; Portes, 1999), et plus récemment par ce que l'on a nommé la « globalisation », avec ses contraintes et ses opportunités propres (Wimmer, Glick Schiller, 2003), le rôle des États-nations dans la compréhension des migrations internationales ne doit cependant pas être négligé. Au Sahara, ils demeurent une échelle de compréhension des ruptures territoriales, et à ce titre des phénomènes migratoires, mais ils ne constituent pas la seule échelle d'analyse pertinente. En reconnaissant avec Benedict Anderson (1994) que l'idée de « nation » est une vue de l'esprit (dans le sens où la nation, quelle qu'elle soit, ne peut être qu'imaginée et faire partie du domaine des représentations des individus), Arjun Appadurai a montré les difficultés qu'il y a à penser une géographie de « *l'après souveraineté territoriale* » des États (Appadurai, 2003). Or c'est justement cette géographie des migrations qu'il nous faut essayer de penser aujourd'hui, c'est-à-dire tout en continuant de considérer l'échelon national, penser les phénomènes migratoires non seulement au-delà des États-nations (Pries, 1999; Tarrus, 2002a), mais également en deçà.

2. De l'illégalité à la clandestinité : le contournement de l'État comme moyen de la continuité territoriale

Les contrôles effectués par les agents de l'État nigérien sur les pistes transsahariennes, et les taxes prélevées, entraînent une perte de temps et d'argent jugée excessive et inutile par certains opérateurs des réseaux de transport qui en pâtissent au même titre que les migrants. Aussi, depuis quelques années, se développent au Niger des transports clandestins qui permettent de contourner ces *check-points*.

Les réseaux migratoires qui organisent le convoyage clandestin de migrants à travers le Niger sont encore peu nombreux au regard de ce qui se fait au Maghreb, là où les

« tolérances » des États sont depuis longtemps moindres et changeantes. La clandestinité pourrait cependant être amenée à se développer, de la même manière – mais pour d’autres raisons – que le franchissement des frontières méridionales des États algérien et libyen est devenu quasi systématiquement clandestin. Au Niger, la clandestinité n’est pas une condition d’existence nécessaire des circulations illégales mais en est une des options possible, avantageuse et relativement peu risquée pour ceux qui circulent, dont la mise en pratique est une réponse, une adaptation aux « dérives » des pratiques des agents de l’État.

L’inscription spatiale de ces mouvements clandestins est autre que celle des mouvements qui ne sont qu’illégaux ; plus légère, plus éphémère, plus discrète. Ils semblent même parfois ne pas « marquer » les espaces qu’ils traversent, lorsque les interactions ne sont pas seulement limitées mais quasi inexistantes. Les nouvelles formes territoriales ainsi produites, indépendantes des territoires marchands et également de ceux de l’État, complexifient l’organisation de l’espace migratoire saharien, en ce sens où elles induisent une multiplication des espaces de références imbriqués, instables (puisqu’un même individu peut participer de ces différentes formes de territorialisation), et une différenciation des temporalités d’existence des différents territoires de la migration. Aux « territoires de la négociation » évoqués précédemment, discontinus, réticulaires et relativement stables dans le temps et dans l’espace, insérés dans l’évolution des territoires de l’État (du territoire national officiel et de ceux définis par les pratiques des agents de l’État), s’ajoutent ces « “territoires“ de la clandestinité », éphémères et ne s’apparentant ni au réseau ni à la surface, qui atteignent une certaine continuité par la fluidité des déplacements ainsi rendus possibles (carte 16). Là où la corruption modifie la nature des frontières, la clandestinité leur fait perdre leur signification et tend à mettre en contact direct des espaces éloignés, de manière inédite, par-delà les régions sahéliennes et sahariennes traversées²⁷⁶.

²⁷⁶ Cette réflexion sur les « territoires de la clandestinité » produits par les migrations vaut également pour ceux produits par certains trafics (drogues, armes, prostituées). Dans l’optique d’une géographie du Sahara « hors de contrôle », ils seraient à comparer avec ceux des groupes tels que le GSPC (terroristes algériens) ou le MNJ (rebelles touaregs nigériens).

Conclusion

La législation en matière de transport et de circulation des personnes n'est pas appliquée au Niger de manière stricte. Les agents de l'État agissent bien souvent pour leur propre compte, hors du contrôle ou sans l'aval formel de leurs structures de tutelles. Ils tolèrent ainsi, moyennant rétribution, l'irrégularité de situation des acteurs privés. Au Sahara plus qu'ailleurs, la corruption s'est généralisée et la taxation illégale et forcée de certaines catégories de personnes est devenue ces dernières années quasi systématique. Pris comme phénomènes de contact entre la sphère dite publique et la sphère privée, entre l'État via ses agents et les acteurs des mobilités au Sahara (les migrants et les membres des réseaux migratoires et marchands), ces pratiques corruptives permettent d'interroger les logiques de fonctionnement de l'État.

Les réseaux migratoires qui organisent le passage des migrants d'une rive à l'autre du Sahara, se sont développés depuis le début des années 1990 en faisant reposer leur activité sur les possibilités de corruption des agents des différents corps de contrôle et de sécurité de l'État en poste le long des itinéraires transsahariens²⁷⁷. En l'absence d'accord officiel ou durable, il leur faut négocier à chacun de leurs passages les modalités d'exercice de leurs activités, tout comme les migrants sont amenés à négocier en permanence leur mobilité. Ces agissements illégaux des agents de l'État renvoient moins au laxisme des dirigeants ou au dysfonctionnement des structures étatiques qu'à une évolution de la nature même de l'État, de ses logiques et de son fonctionnement. Les pratiques corruptives s'insèrent en effet dans les logiques d'un État qui rémunère peu ses fonctionnaires, ne contrôle pas leur travail et ne prend aucune mesure pour limiter ou sanctionner les abus de pouvoir auxquels ils se livrent. Ce désengagement apparent de l'État correspond en fait à un glissement conjoint de l'appareil d'État et de ses agents dans un processus « d'informalisation » des pratiques et d'indifférenciation partielle des activités légales et illégales, dans le but de servir prioritairement, mais pas uniquement, des intérêts privés. Face à ces processus de « privatisation » et de « criminalisation » de l'État, des acteurs privés se sont organisés et ont mis en place des stratégies de contournement en développant des activités clandestines qui

²⁷⁷ Les pratiques corruptives dans les circulations transsahariennes sont antérieures, mais les réseaux n'étaient alors pas structurés de la même manière.

évoluent selon des normes officieuses et insoumises aux directives et aux influences étatiques. La clandestinité des réseaux migratoires, qui était jusque-là réservée aux États maghrébins, s'est depuis lors étendue au Sahara et au Sahel nigériens.

Sans que l'on ne puisse connaître l'importance actuelle de ces réseaux clandestins, leur existence signale une transformation significative de la nature des liens entre l'État, ses agents et les acteurs privés du transport. Cette évolution en cours du système migratoire au Niger, véritable « dépassement » de l'État, nous incite à repenser non seulement la trajectoire de l'État nigérien, en rapport avec sa capacité à préserver ses intérêts financiers, légaux ou non, et à assurer le contrôle de son territoire, mais également l'organisation générale de l'espace migratoire saharien.

- CHAPITRE XI -

QUANTIFIER, CLASSIFIER, COMPRENDRE LE PHÉNOMÈNE MIGRATOIRE AU SAHARA

Afin de comprendre les logiques des acteurs du système migratoire saharien, son fonctionnement et ses incidences sur les espaces et les sociétés de transit, nous avons opté pour une description fine et parfois quasi monographique des faits, pour une échelle micro d'analyse centrée sur le local et les individus, plutôt que de faire appel à des catégories d'analyse préétablies, qui n'auraient pas nécessairement été adaptées à l'étude de cette forme particulière de migration qu'est la migration transsaharienne. Ce choix d'étudier les acteurs et leurs pratiques dans leur singularité, sans nécessairement rechercher d'invariants, impliquait le risque de se perdre dans la multitude des particularismes et de ne plus rendre compte de façon intelligible des phénomènes à l'œuvre, ou plutôt de ne rendre compte que d'une partie de ces phénomènes. Il s'agissait de se placer au plus près du terrain, des pratiques et des acteurs, afin de construire et de comprendre les mondes de la mobilité au Sahara, de proposer une vision fine des diverses formes de migrations à l'œuvre dans les espaces de transit nigériens.

Il s'agit maintenant de changer d'échelle et d'essayer de proposer une vision plus globale de ces migrations transsahariennes, bien qu'elles ne se laissent pas modéliser à l'aide d'outils statistiques et que leur évaluation quantitative soit problématique. Toutefois, dans quelle mesure la quantification des flux migratoires est-elle nécessaire à leur compréhension ? De même, quelle typologie des migrants et de leurs pratiques est-il possible de proposer afin d'en donner une lecture claire et synthétique, sans pour autant occulter leur diversité et la variabilité de leurs caractéristiques ? Enfin, parallèlement aux questions de quantification et

de classification, il apparaît nécessaire de prendre en compte un élément essentiel de la migration dont nous n'avons pas encore traité : le risque migratoire. Y a-t-il une spécificité du risque migratoire des migrations transsahariennes, comment est-il possible de l'intégrer à notre analyse, et quelle interprétation est-il possible d'en avoir ?

I. De l'évaluation quantitative des flux migratoires transsahariens

Jusqu'où peut-on faire l'économie de l'évaluation quantitative des flux lorsque l'on travaille sur des mouvements migratoires internationaux ? Telle est l'une des questions que nous nous sommes posé tout au long de notre recherche. Cette interrogation a une double origine, pratique et éthique. Pratique car très rapidement nous nous sommes rendu compte de la déficience des appareils statistiques nationaux, et des limites des sources officielles concernant les flux migratoires transsahariens, illégaux et de plus en plus fréquemment clandestins, et de la difficulté qu'il y a à produire des chiffres fiables dans ce domaine. Éthique, car en l'absence de données officielles, est-ce au chercheur d'évaluer le volume de mouvements migratoires irréguliers, très médiatisés, qui font l'objet de tentatives de contrôle grandissantes par les pouvoirs publics des pays concernés ou qui se sentent concernés ? Mais est-il possible d'étudier des flux migratoires sans avoir une idée de leur importance, d'en parler sans en donner un ordre de grandeur ? Indéniablement non. La question devient alors celle de la nature et du degré de précision des données quantitatives concernant le volume des flux nécessaires pour produire une étude – qualitative – pertinente.

1. Des sources officielles lacunaires

« Et puis vous savez, ici, ce n'est pas facile de contrôler tout le monde, il y a beaucoup de véhicules qui nous contournent. Les chiffres qu'on a ne sont pas à la virgule près, c'est vraiment approximatif » (Commandant de la Brigade de Gendarmerie de Bilma, Dirkou, le 21 décembre 2004).

Nous avons vu au cours des chapitres précédents que les données produites par les services d'État officiels, et notamment la police des frontières qui comptabilise les entrées et

les sorties du territoire national, sont effectivement très approximatives, et plus précisément lacunaires.

Le principal écueil des comptages effectués au poste de police frontalier d'Assamakka pour ce qui concerne les circulations entre le Niger et l'Algérie, et à celui de Dirkou pour les mouvements entre le Niger et la Libye, est dû à l'existence de flux migratoires clandestins qui, par définition, ne sont pas comptabilisés. Cependant, outre ces flux qui échappent à tout contrôle des agents de l'État et qui constituent dans tous les pays un biais connu et inévitable des statistiques en matière de migration, l'étude de celles produites par la police nigérienne révèle d'autres écueils. Ainsi, lorsque nous avons pu obtenir, non sans difficulté, le détail des nationalités des individus sortis du Niger en 2002 par le poste frontalier de Dirkou (chapitre VIII, tableau 12), nous nous sommes aperçu de l'absence totale de ressortissants du Nigeria. Cette absence, que l'on ne peut pas voir apparaître dans les tableaux de données déjà traitées, au sein desquels les nationalités sont regroupées selon différents critères (notamment d'appartenance ou non à la CEDEAO), est d'autant plus étonnante que le Nigeria fournit indéniablement d'importants contingents de migrants se rendant en Libye via le Niger, et notamment via Dirkou. Enfin, les conditions dans lesquelles sont effectués les contrôles, les comptages et l'enregistrement des mouvements de personnes dans ces zones sahariennes constituent autant d'éléments qui dégradent la validité des données produites.

Au vu de ces différents éléments, il semble particulièrement délicat d'utiliser les données officielles des services de police, tant, bien évidemment, pour évaluer le volume global des flux migratoires transsahariens que pour évaluer celui des seuls flux irréguliers non-clandestins passant au Niger par les voies officielles.

Si l'on se penche sur les autres sources de renseignements concernant le volume de ces flux migratoires auxquelles nous avons eu accès, telles les données de la gendarmerie, du syndicat des transporteurs et des agences de courtage pour l'axe nigéro-libyen, et les données des ministères, de la gendarmerie et des médias pour l'axe nigéro-algérien, celles-ci apparaissent également inexploitable pour des raisons similaires, lorsqu'elles ne sont pas inexistantes. Par ailleurs, on se rend compte qu'aucune étude des migrations internationales n'a été orchestrée par les pouvoirs publics nigériens, et que cette question n'est pas même abordée dans les recensements de population. En effet, lors du recensement de 1988, « aucune question n'a été posée sur l'émigration, c'est-à-dire sur les mouvements des populations du Niger vers d'autres pays » (Ministère de l'Économie et des Finances, 1992 : 30). Plus récemment, lors du dernier recensement général de la population et de l'habitat réalisé en

2001, les migrations ont bien été traitées, mais seules les migrations internes ont fait l'objet d'une étude spécifique. Aussi peut-on lire dans le rapport d'analyse des résultats définitifs de ce recensement, publié en 2005, qu'il « *est impossible cependant d'obtenir des données relatives à l'émigration internationale à partir du RGP/H-2001* » (Ministère de l'Économie et des Finances, 2005 : 21).

Il apparaît finalement que les comptages effectués par les agents de l'État comme par les membres du syndicat visent en premier lieu à taxer les migrants et les transporteurs. Au-delà de la difficulté matérielle à effectuer des comptages précis, se pose en effet la question de la volonté des acteurs du contrôle de réaliser un tel travail. Quel intérêt auraient-ils à rendre visible la réalité de ces circulations humaines irrégulières, alors que nombre d'arrangements entre acteurs privés et publics, c'est-à-dire d'actes de corruption sous différentes formes, sont basés sur une certaine opacité du système. Si, à terme, les pressions exercées par l'Union Européenne sur les États d'Afrique du Nord, afin qu'ils renforcent leur contrôle des flux migratoires en provenance d'Afrique subsaharienne, se reportaient sur le Niger et y trouvaient un écho favorable, au vu des capacités d'adaptation des réseaux migratoires, et notamment du développement des réseaux clandestins, la question de la quantification de ces flux resterait entière.

2. Produire ses propres données : difficultés et enjeu éthique

Afin de pallier le problème de la « *pénurie de données sûres* », qui concerne la plupart des mouvements migratoires sur le continent africain (Ricca, 1990), il est possible de produire ses propres chiffres, ou tout au moins d'essayer de quantifier les flux tels qu'ils peuvent être observés, puis de proposer des extrapolations selon différents critères. Pour cela, les villes sahariennes de transit constituent des lieux d'observation privilégiés en ce qu'elles concentrent des flux qui, en amont et en aval, empruntent des itinéraires plus diffus. Un travail empirique de relativement longue durée, notamment dans les lieux de transport des villes de transit, peut permettre d'évaluer une partie des mouvements de personnes. Recoupées avec les données officielles et les dires des différents acteurs du système migratoire, il est alors possible d'obtenir un ordre de grandeur général des circulations migratoires.

En se basant sur nos enquêtes de terrain, il est possible d'évaluer les flux migratoires allant de l'Afrique subsaharienne à l'Afrique du Nord via la région d'Agadez à quelques dizaines de milliers de personnes chaque année (entre 40 000 et 70 000), avec une répartition variable selon les périodes d'environ deux tiers sur l'axe libyen et un tiers sur l'axe algérien. Dans l'autre sens, c'est-à-dire de l'Afrique du Nord vers l'Afrique subsaharienne, les flux semblent légèrement moins importants bien qu'ils concernent également quelques dizaines de milliers de personnes annuellement (sans doute entre 30 000 et 60 000). La répartition sur les deux principaux axes change, et passe à plus de trois-quarts sur l'axe libyen et moins d'un quart sur l'axe algérien. Enfin, globalement, les flux ont diminué entre nos premières observations au début de l'année 2003 et nos derniers travaux de terrain en 2005. On peut bien sûr considérer que ces estimations demeurent très vagues, voire trop vagues si l'on considère qu'elles résultent de près de deux ans d'observation dans ces zones. Or, effectivement, il est possible de les affiner en nous basant sur les informations que nous avons recueillies. Lorsque l'on compte le nombre d'individus que transporte en moyenne un camion et un *pick-up*, et que l'on dénombre sur des périodes conséquentes le nombre de départs de véhicules chaque jour, successivement en différents points des itinéraires, inévitablement l'ordre de grandeur s'affine. Tout aussi inévitablement, il reste l'incertitude des mouvements clandestins, « invisibles » ou que l'on n'a pas su voir, que l'on doit évaluer à partir de renseignement épars, souvent de seconde main, à partir de choses entendues plus qu'observées. Malgré cela, la tentation reste grande de donner un chiffre, des chiffres, avec en quelques sortes « l'assurance » que donne la pratique du terrain. D'autant que la « demande » de données chiffrées est grande. Demande sociale, politique et médiatique d'un côté, mais sommes-nous nécessairement là pour y répondre ? Demande scientifique de l'autre, postulant que l'approche quantitative est gage de rigueur, et qu'elle est inévitable dans les études portant sur les migrations. Si la question de la représentativité ne se pose pas dans les études qualitatives, il importe néanmoins de réfléchir au degré de précision des données quantitatives nécessaire pour apporter un surplus de sens et de rigueur à un travail qualitatif sur des migrations internationales.

Pour notre part, nous pensons que la précision requise est atteinte au cours des lignes qui précèdent, et ce pour trois raisons principales. Tout d'abord, une raison qui revêt un caractère performatif manifeste : nous avons pu réaliser ce travail, c'est-à-dire avancer dans la compréhension des migrations transsahariennes, en n'utilisant que peu de données

quantitatives, et avec un degré de précision tel que mentionné précédemment. Ensuite, la nature même des mouvements migratoires étudiés, telle que nous l'avons analysée, force à reconnaître qu'une quantification de ces mouvements qui se voudrait précise ne pourrait s'affranchir de toute dimension spéculative, rendue *a fortiori* inutile au regard de la première raison. Enfin, et il s'agit là de la raison principale, la volonté même de quantifier des flux migratoires irréguliers pose un certain nombre de questions d'ordre éthique. Est-ce au chercheur de produire des chiffres précis en la matière alors que les autorités compétentes pour cela ne le font pas, ou plutôt n'ont pas les moyens de le faire ? À quoi cela engage-t-il lorsque l'on connaît l'intérêt de certains États pour ces mouvements migratoires ? Dans le même temps, les médias et les hommes politiques n'attendent généralement pas les scientifiques pour annoncer des chiffres qui les arrangent, pour vendre du sensationnel dans le premier cas, à dessein politique dans le second. Désserter la place importante qu'occupe la question de la quantification dans le domaine des migrations entre l'Afrique subsaharienne, le Maghreb et l'Europe, n'est-ce pas alors faire le jeu de ces discours parfois manipulateurs, ou tout au moins qui reposent sur des extrapolations peu rigoureuses et partisans de la réalité ? La quantification ou non des flux, et plus encore la nature des données quantitatives utilisées dans les études migratoires (au même titre d'ailleurs que la description du fonctionnement des réseaux ou des itinéraires de migrations) relève en cela de l'engagement politique du chercheur.

À chacun de se positionner face à cela, mais si les réponses, les postures, peuvent être multiples, en revanche ces questions, elles, doivent interpeller toute personne travaillant sur ces thématiques. De manière plus générale, en sciences humaines et sociales, il importe de ne pas faire l'économie du questionnement éthique. Nos travaux interfèrent avec nos terrains de recherche et participent de la création de représentations sociales, dans les sociétés étudiées comme dans nos sociétés d'origine. En cela, dès la détermination de nos objets de recherche et jusqu'à la diffusion de nos résultats, nous devons nous sentir *responsables* des répercussions que peuvent avoir nos travaux. Il ne s'agit pas de responsabilité juridique, mais de « responsabilité éthique » : nous nous devons de penser en permanence notre activité de chercheur en fonction de ses applications et implications possibles.

3. L'impasse des approches cloisonnées

Derrière cette question de la quantification des flux migratoires émerge celle plus générale des différentes approches méthodologiques des migrations internationales. Au regard de notre travail, l'approche qualitative de ces circulations, si elle pose problème du fait du nombre forcément limité de cas individuels étudiés et ne permet donc pas ou peu de généraliser les résultats obtenus, a permis de comprendre le « sens » de ces migrations, leurs enjeux pour les individus qui la mettent en œuvre et les sociétés traversées, les qualités et ressources qu'elles nécessitent dans le contexte spécifique des zones étudiées. La quantification des flux, telle que nous l'avons envisagée et au vu des limites ci-dessus évoqués, ne constitue alors qu'un outil d'analyse et de compréhension parmi d'autres.

Une autre approche de ces mouvements migratoires aurait été possible, utilisant une méthodologie davantage quantitative, plus proche de ce que font généralement les économistes, les démographes, et une partie des sociologues, et dont l'un des intérêts réside dans la possibilité de mettre en place des modèles explicatifs. Néanmoins, au regard des limites de certaines théories des migrations internationales qui se basent sur différents types de modèles (cf. chapitre II), ceux-ci peuvent-ils vraiment être pertinents dans le cadre des migrations transsahariennes ? L'individu abstrait, construit sur la base de moyennes à des fins de modélisation, est-il plus représentatif que l'individu concret, mais singulier, mis en avant par les approches qualitatives ? Sans trop revenir sur cette question, déjà abordée dans la première partie de ce travail, il s'agit ici d'interroger la possibilité d'un dépassement du cloisonnement de ces courants méthodologiques dans les sciences humaines et sociales, aussi pratiqué que critiqué, tant entre disciplines qu'au sein de chacune d'entre elles.

Au regard de nos propres travaux, il semble que le débat qui vise à opposer les méthodes dites « qualitatives » à celles dites « quantitatives » comme s'il s'agissait de méthodes divergentes et incompatibles n'a pas lieu d'être en ces termes. Le projet de constituer deux paradigmes méthodologiques posés comme incommensurables n'a pas de fondement ni d'ancrage dans la pratique de la recherche, car il part du postulat que la question méthodologique peut être prise en elle-même indépendamment de l'objet étudié et des objectifs de recherche (Bourdieu, Wacquant, 1992). Certes, dans un cas le chercheur travaille, par exemple, sur des énoncés langagiers (entretiens), et dans l'autre sur des répartitions numériques (enquêtes statistiques). Les données ainsi produites ne sont pas de même nature et ont des contraintes et des structures spécifiques, mais les méthodes de production de ces

données sont-elles vraiment opposables ? D'une part, les traitements statistiques, lorsqu'ils sont bien réalisés, prennent en compte les significations des catégories de classement des objets dénombrés dans le contexte de l'étude, et, au-delà, les discours dans lesquels ces catégories prennent sens. D'autre part, les analyses discursives, qualitatives, ne négligent plus aujourd'hui les types de répartition spatiale ou temporelle de leurs éléments constitutifs, qui contribuent à leurs significations.

Nous avons précédemment mis en évidence les intérêts du pluralisme méthodologique, et donc de la complémentarité entre ces deux grandes familles de pratiques (chapitre III). Pourtant, concrètement, cette distinction n'est-elle pas plus importante dans la théorie académique que dans la réalité des pratiques et des manières par lesquelles les objets de recherche sont construits, analysés et interprétés ? Aucune méthode, « qualitative » ou « quantitative », ne fonctionne sans intégrer des éléments de l'autre catégorie. La différence entre les méthodes de ces deux courants méthodologiques tient donc avant tout dans la « proportion » de leur part respective de « qualitatif » ou de « quantitatif ». La question n'est donc plus celle de l'opposition ou de l'incompatibilité épistémologique de ces courants méthodologiques, mais celle de leur articulation.

Si les approches cloisonnées des faits migratoires limitent la portée explicative de bon nombre de travaux, opérer de réelles articulations, mêmes expérimentales, entre ces deux types d'approches relève du défi méthodologique. Nous entendons par là le fait d'aller au-delà de l'aspect qualitatif et quantitatif intrinsèque à toute méthode, et de mettre en œuvre une méthodologie qui utilise au mieux les potentialités de ces deux « approches ». Comment en effet opérer ces articulations méthodologiques ? Comment parvenir par exemple à donner une dimension quantitativement significative à des entretiens qualitatifs tels que des histoires biographiques ou des histoires migratoires ? Pourquoi n'y a-t-il pas ou peu de travaux allant dans le sens de ce type d'innovations méthodologiques ? Est-ce du fait que la « prise de risque méthodologique » est dévalorisée ou du fait que cela impliquerait pour le chercheur de disposer d'importants moyens et de maîtriser de nouveaux outils et de nouvelles techniques ? Autant de questions auxquelles nous ne sommes pas en mesure d'apporter de réponses, mais qui laissent entrevoir la possibilité d'une réelle avancée dans l'étude des migrations transsahariennes, et plus globalement des migrations internationales.

II. Diversité et labilité des figures de migrants et de leurs pratiques migratoires

Afin de ne pas trop biaiser le regard porté sur les migrations transsahariennes, nous avons jusqu'ici essayé de ne pas trop utiliser les catégories classiques d'analyse des migrations. Dans une perspective post-coloniale, l'enjeu était de mettre ces catégories préétablies à l'épreuve de l'empirisme, de prolonger suffisamment nos séjours de terrain afin de pouvoir – si nécessaire – déconstruire nos *a priori*, « délégitimer » ce qui nous semblait légitime, ce qui allait de soi, et intégrer tant que possible l'impensé ou le « peu pensé » de ces mouvements migratoires. Mais il est plus simple de se prémunir théoriquement de l'inconscient qui oriente nos travaux que de se défaire réellement de la *doxa* (Feyerabend, 1988; Sayad, 1999). Sachant cela, comment définir des catégories qui tiennent compte des spécificités des migrations transsahariennes contemporaines, quels critères retenir afin de proposer une typologie pertinente ?²⁷⁸

Tout d'abord, rappelons qu'il existe une grande diversité de figures de migrants et de pratiques migratoires, et que la figure du migrant transsaharien se caractérise par sa labilité (Bredeloup, Pliez, 2005b). Prêts à saisir leur chance à tout instant, les migrants reformulent en permanence leur projet migratoire selon les informations qu'ils reçoivent et les opportunités qui s'offrent à eux. En cela, la figure du migrant n'est pas fixe et ne peut être catégorisée de manière permanente, figée. Elle doit être catégorisée *dans le mouvement* : les « identités migrantes » sont des « identités mouvantes ».

1. Classifier sur la base de critères « positifs »

La classification des migrants transsahariens qui repose sur des critères positifs fixes (tels que la nationalité, l'âge, le sexe, le statut matrimonial, le niveau d'études, la religion, la langue, l'origine géographique, etc.), a un intérêt limité mais ne doit pas pour autant être évincée car elle met en évidence la prédominance des Nigériens sur les autres nationalités, et

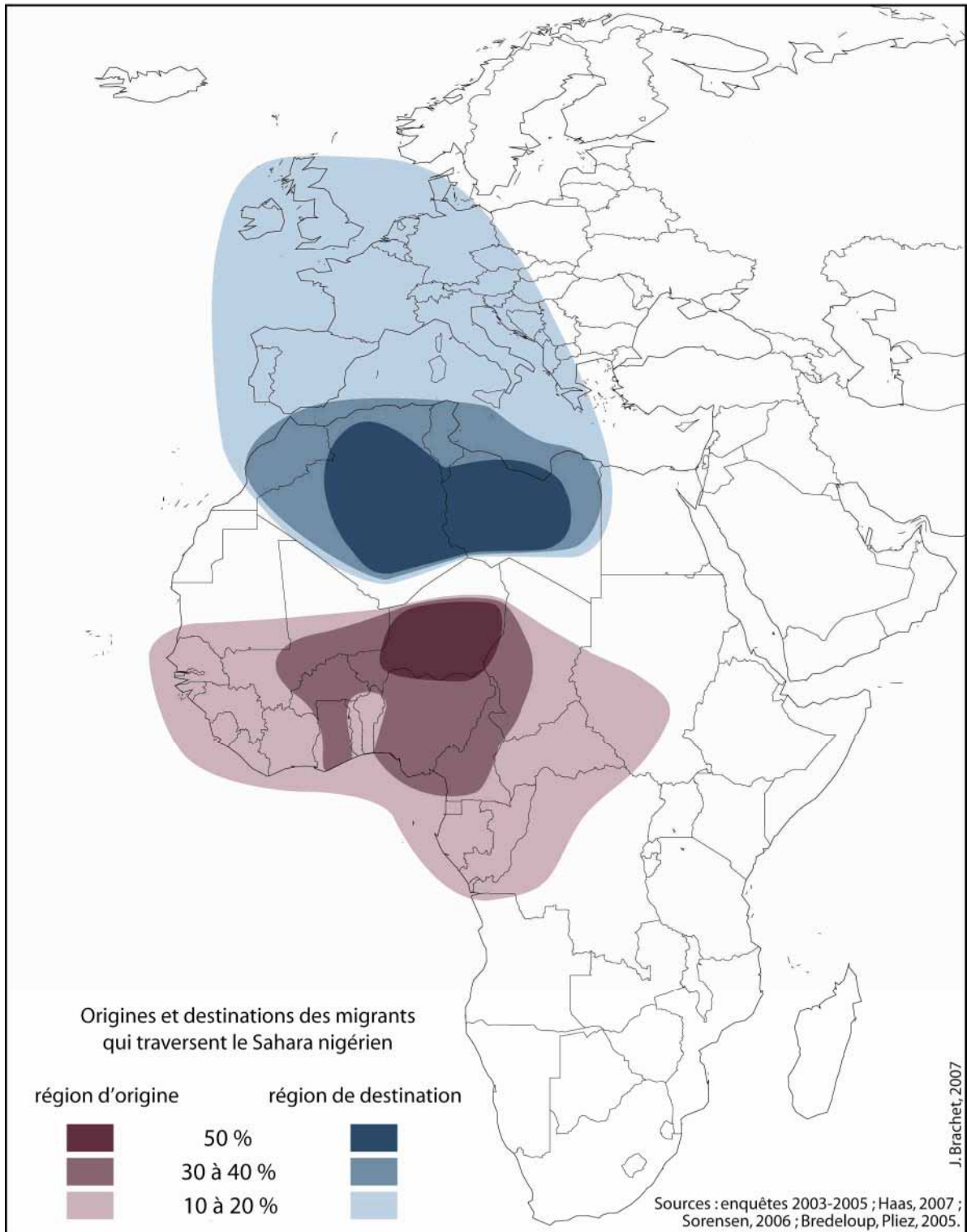
²⁷⁸ Du fait des limites de l'approche quantitative que nous venons de mettre en évidence, il ne s'agira pas ici d'évaluer la répartition absolue ou relative des migrants et des pratiques migratoires dans diverses catégories, mais de réfléchir sur la pertinence des catégories qu'il est possible de proposer.

la très grande diversité des cas pour tous les autres critères. Ce qui signifie que le système migratoire transsaharien est notoirement un système migratoire transfrontalier de relative proximité, et est animé par des migrants, Nigériens et d'autres nationalités, aux caractéristiques très variées.

En entrant plus dans le détail de ces critères, on peut voir que si la majorité des migrants a entre 20 et 30 ans, outre les enfants qui voyagent accompagnés on retrouve également sur les routes transsahariennes de jeunes adolescents ainsi que des personnes de plus de 40 ans ayant les capacités physiques d'entreprendre un tel voyage. Le niveau de scolarisation de ces individus est apparu très variable (du secondaire à l'université) et nous ne saurions dire s'il est ou non plus élevé aujourd'hui que dans les années 1990, comme cela a pu être évoqué (Bensaad, 2003; Escoffier, 2006). En revanche, la féminisation des migrations africaines, qui n'est plus un phénomène nouveau, est ici confirmée puisque les femmes représentent approximativement 10 à 20 % des contingents de migrants. De nombreux acteurs et auteurs s'accordent à dire que cette part est en augmentation depuis plusieurs années (Bensaad, 2003; Mimche, Yambene et al., 2005). En ce qui concerne les origines géographiques des migrants, elles sont à considérer selon deux échelles, celle des régions et des États d'une part (carte 17), et celle des milieux (ruraux ou urbains) d'autre part. Les Nigériens représentent environ la moitié des flux de migrants qui se rendent au Maghreb à partir du Niger. Vient ensuite un groupe de pays d'origine comprenant les États sahéliens proches (Mali, Burkina Faso et Tchad), le Nigeria et le Ghana anglophones, et le Cameroun (ces trois derniers pays étant les principaux pourvoyeurs de femmes migrantes). Puis, avec des contingents de migrants moins importants, suivent la plupart des autres pays d'Afrique occidentale et centrale (principalement le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, la Gambie, la Guinée, le Liberia, la République Démocratique du Congo, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo)²⁷⁹. Urbains et ruraux se retrouvent parmi toutes ces nationalités, mais les ruraux sont davantage sahéliens, les urbains des petites villes et des villes moyennes sont équitablement répartis, et les urbains des grandes agglomérations sont plutôt originaires des États côtiers du Golfe de Guinée, du Sénégal et de République démocratique du Congo. Au cœur de cette diversité d'origines, le français et l'anglais sont les langues véhiculaires privilégiées dans le sens sud-nord, l'arabe l'est également dans le sens des retours du Maghreb, mais dans les deux cas de nombreuses

²⁷⁹ Beaucoup plus rarement se retrouvent parfois sur les routes migratoires du Sahara central des individus originaires d'autres États africains (Mauritanie, Soudan, Erythrée) voire même d'Asie (Inde, Pakistan, Bangladesh, Chine).

Carte 17. Le Sahara nigérien, au cœur d'un système migratoire davantage transfrontalier qu'intercontinental



langues vernaculaires sont parlées au sein des groupes de migrants de mêmes origines, notamment par ceux qui ne maîtrisent pas les langues véhiculaires que nous venons d'évoquer. Enfin, si le religieux peut parfois jouer un rôle dans la migration, comme le montrent les travaux de Sophie Bava sur les mourides sénégalais²⁸⁰, celui-ci n'est apparu que rarement déterminant. À l'instar d'une grande partie de la population d'Afrique subsaharienne, la caractéristique religieuse première des migrants qui traversent le Sahara, chrétiens (catholiques ou protestants, qui se disent parfois musulmans pour des raisons pratiques) autant que musulmans, est d'être *aussi* animistes (ou paganistes). Tous ou presque portent sur eux des talismans de protection et de chance.

Poursuivons maintenant cette catégorisation selon des critères positifs mais cette fois-ci variables, reflétant la condition changeante des migrants au fur et à mesure de leur parcours (leur statut, leur capacité financière, leur « manière » de voyager). Là encore plusieurs catégories de migrants se distinguent, mais à la différence des précédentes qui étaient fixes, les migrants peuvent ici passer de l'une à l'autre.

En ce qui concerne le statut des migrants, au Niger il peut être de deux ordres : soit les migrants sont en situation régulière (cas des Nigériens et des étrangers entrés légalement dans ce pays), soit en situation irrégulière. Ce qui importe finalement assez peu, car le statut légal ne modifie pas les possibilités d'être mobile ni les conditions de la mobilité. Être en situation régulière ne permet pas de traverser le Niger sans être taxé par les agents de l'État, et être en situation irrégulière n'empêche pas de traverser ce pays par les voies officielles. La distinction que l'on peut faire au sein des migrants irréguliers entre ceux qui circulent clandestinement et les autres importe davantage. Une petite partie des migrants circule en effet au Sahel clandestinement, ce qui modifie sensiblement les conditions et le coût de leur voyage. Toutefois, ce « troisième » statut possible, apparu récemment, ne concerne au Niger que peu de migrants et rarement sur la totalité de leur parcours dans ce pays. Pour ce qui concerne les entrées des migrants en Algérie et en Libye, les catégories sont les mêmes mais avec une toute autre répartition des effectifs. Les migrants réguliers sont rares (mais ils existent, contrairement à ce que l'on peut avoir tendance à croire) et depuis quelques années la part des migrants irréguliers non clandestins (catégorie peu visible mais particulièrement intéressante)

²⁸⁰ « *Le savoir et l'expérience religieuse sont des compétences mobilisables dans toutes les migrations sénégalaises, que ce soit pour les premiers commerçants installés à Marseille, pour les migrants pauvres issus de milieux ruraux en route vers le Sahara* » (Bava, 2005 : 121).

a fortement diminué. La clandestinité, encore rare au sud du Sahara, est ainsi devenue le mode de pénétration en Algérie et en Libye le plus usité, et qui tend à se systématiser. Notons que le passage de l'une de ces catégories à l'autre est fréquent : un migrant régulier qui se fait voler ses documents de voyage ou dont le visa expire devient un irrégulier, entrer ou sortir de la clandestinité est un état toujours redéfini par le rapport de contact ou d'évitement entre les migrants et les agents des États au sein desquels ils circulent.

Au niveau de la capacité financière des migrants, qui est l'un des facteurs qui influe le plus sur leur capacité à être mobiles et donc sur les formes de leur voyage, tous les cas de figure existent. Certains migrants ne partent qu'avec un petit capital financier (généralement les Sahéliens, qui ne disposent parfois que d'une centaine de milliers de francs CFA, voire moins pour les Nigériens) alors que d'autres partent avec des moyens beaucoup plus importants (par exemple les Ghanéens, et plus globalement tous ceux qui souhaitent se rendre en Europe sans travailler au Maghreb). Certains se font envoyer de l'argent en cours de route, d'autres pas. Enfin, si la migration transsaharienne est une migration globalement onéreuse et qui n'est donc pas accessible aux populations les plus pauvres, son coût peut fortement varier d'un individu à l'autre. Le croisement de ces différents paramètres détermine en partie si le voyage se réalisera rapidement ou non, s'il se fera d'une seule traite ou par étapes plus ou moins longues, tout en sachant que la situation financière des migrants peut fortement varier en très peu de temps (un migrant aisé victime d'une escroquerie peut s'appauvrir d'un coup, tout comme un migrant dans le besoin peut reconstituer un capital important en recevant un mandat).

Cela mène plus directement aux différentes formes que peuvent prendre les migrations transsahariennes : migrations temporaires ou définitives, qui se réalisent avec ou sans étape intermédiaire, dont la destination est le Maghreb ou l'Europe, et qui sont, au moins au niveau du Sahara nigérien, des migrations de transit. Ces désignations sont justes, mais il n'en demeure pas moins que la réalité des pratiques migratoires est autrement plus complexe et ne permet pas de les utiliser sans y apporter certaines précisions. Ainsi, si pour une partie des migrants il y a bien un lieu de départ, une ville ou un village, et un lieu de destination, nombreux sont ceux pour qui la notion de lieu de départ, à force d'étapes qui s'éternisent,

perd de son sens, et il en est de même pour les lieux d'arrivée qui peuvent se succéder²⁸¹. Lorsqu'une étape dure six mois ou un an pour l'un alors que la totalité de la migration de l'autre ne dure pas davantage, que dire des lieux ainsi fréquentés ? Comment qualifier ces migrations lorsque ceux qui ne pensaient que passer s'installent, et qu'à l'inverse ceux qui pensaient travailler un temps en Afrique du Nord avant de revenir chez eux, poursuivent tout compte fait leur route jusqu'en Europe ? Les lieux de la migration peuvent être appréhendés successivement comme des lieux de transit puis de destination ou inversement. Enfin, de même qu'une migration Sud-Sud pourra se transformer en une migration Sud-Nord selon les opportunités et inversement, une migration qui se voulait définitive peut prendre fin et s'avérer n'être que temporaire, et une migration temporaire dont on repousse sans cesse le moment du retour peut tendre à être définitive²⁸². Ainsi, si les formes de migration varient selon les individus, il est également possible et fréquent de voir un individu passer d'une catégorie de migration à l'autre au cours de son parcours migratoire. Peut-être devrions-nous alors parler des migrations transsahariennes en tant que « migrations itinérantes » ou « migrations d'itinérance »²⁸³, afin d'intégrer cette idée de variabilité et de perméabilité des catégories de migration du fait des aléas des parcours et de l'opportunisme des migrants ?

L'objectif, on l'aura compris, n'est pas de proposer une multitude de catégories de migrants et de pratiques migratoires, mais plutôt de montrer que les critères « positifs » de leur classification ne permettent pas d'en dresser une typologie intéressante, tant leur diversité et leur variabilité empêche de les croiser de manière pertinente (mis à part quelques grands traits que nous avons évoqués lorsque cela était possible). Si la figure du jeune paysan sahélien pauvre qui se rend au Maghreb pour travailler quelque temps dans le secteur agricole et amasser un petit pécule avant de revenir dans sa région d'origine existe, tout comme celle du jeune étudiant originaire d'une grande ville côtière du Golfe de Guinée qui décide de

²⁸¹ Les taxes illégales prélevées par les agents de l'Etat nigérien d'un côté, le durcissement des politiques migratoires des Etats maghrébins et européens de l'autre, tendent à rendre la migration par étapes de plus en plus fréquente et à allonger la durée des étapes.

²⁸² Une possibilité de catégorisation des mouvements migratoires peut consister en un traitement *a posteriori* de ces mouvements, c'est-à-dire en portant un regard sur l'ensemble de la migration une fois que celle-ci a pris fin. Une telle classification, difficilement réalisable au vu des contraintes méthodologiques que cela imposerait, pourrait être particulièrement intéressante notamment en étant croisée avec une classification faite *a priori*, à partir des projets migratoires, afin de révéler la part de « hasard » qu'il peut y avoir dans leur réalisation.

²⁸³ L'expression a déjà été employée dans un sens différent dans l'*Atlas des migrations ouest-africaines vers l'Europe* dirigé par Nelly Robin, afin de désigner des migrations « dont les protagonistes y compris les plus modestes sont portés par une ambition, par un projet de promotion sociale » (Marie, 1996).

quitter définitivement son pays pour se rendre en Europe et y « vivre une autre vie », ces figures de migrants que l'on a tendance à ériger en figures idéales typiques des migrants africains qui se rendent au Maghreb ou en Europe, ne résistent pas à l'épreuve de l'empirie. Elles ne sont en effet en réalité que des figures de migrants parmi d'autres, et ne peuvent à ce titre pas être généralisées. Les figures beaucoup plus floues et englobantes du « clandestin », de « l'entrepreneur » ou de « l'aventurier » doivent quant à elles être explicitées, précisées, afin d'acquérir un contenu significatif qu'elles ne possèdent pas toujours.

2. Vers une typologie compréhensive. Rechercher l'unité (de sens) par-delà la diversité (des formes)

Plutôt que de tenter une typologie sur des critères « objectifs », difficilement réalisable et qui tendrait à figer des catégories de migrants et de migrations qui en réalité ne le sont pas, peut-être est-il plus pertinent de passer par des critères de classification plus subjectifs concernant le « sens » de la migration pour les individus (tout en ayant conscience que la forme et le sens, le signifiant et le signifié, sont interdépendants). Il s'agit en fait d'essayer de passer d'une approche en extension (typologie des situations) à une approche en compréhension (définition de situations) afin de proposer une autre image de ce que sont ces migrations transsahariennes.

Dans cette optique, il faut revenir dans un premier temps sur les grandes figures de migrants que l'on voit fréquemment évoquées, sans que l'on sache toujours quels sont leurs attributs ni ce qu'elles recouvrent réellement. La figure du « clandestin » a suffisamment été critiquée et explicitée au cours de ce travail (notamment en la différenciant de celle de l'« irrégulier ») pour ne pas y revenir ici. La figure du migrant « entrepreneur », qui acquiert ses compétences dans et par le mouvement, ne se retrouve que très rarement comme telle dans la partie Sud du Sahara central bien qu'elle puisse émerger par la suite chez certains individus²⁸⁴. Cette figure de migrant a déjà fait l'objet de nombreuses publications qui en ont défini les contours dans différents contextes (Peraldi, 2002; Portes, Escobar, Walton Radford, 2007; Tarrus, 2002b). Paradoxalement, la figure de migrant qui revient le plus fréquemment

²⁸⁴ L'entreprenariat économique basée sur la mobilité transsaharienne est en partie accaparé par les populations arabes des deux rives du Sahara.

dans les études sur les migrations transsahariennes comme dans la presse semble être également celle qui est restée la plus imprécise : il s'agit de la figure de l'« aventurier ».

a. *Expliciter la figure de l'« aventurier »*

« On descend des montagnes pour cultiver la plaine ; on s'extrait de l'emprise de son lignage pour rechercher un salaire à l'étranger ; on franchit les frontières avec familles et troupeaux. Parfois même, le Sahélien n'hésite pas à quitter son pays pour l'aventure en Europe. Dans cette partie de l'Afrique, beaucoup d'habitants savent remettre en cause les fondements de leur existence pour tenter de les rebâtir en d'autres lieux, pour un certain temps ou pour toujours » (Marchal, 1989 : 95). Le terme « aventure » est utilisé depuis longtemps dans la littérature scientifique pour désigner une partie des migrations africaines. Aujourd'hui, de nombreux migrants subsahariens qui se rendent au Maghreb ou en Europe se dénomment eux-mêmes « aventuriers ». Repris par les médias et dans bien des publications scientifiques, la figure de l'« aventurier » s'est imposée comme une figure emblématique des migrations transsahariennes contemporaines, sans qu'elle ne soit toujours explicitée. Le fait qu'il s'agisse d'une catégorie d'auto-désignation justifie en soi son utilisation, mais n'en précise pas le sens. Que doit-on entendre par ce terme ? Toute migration n'est-elle pas une forme d'« aventure » ? Afin d'affiner le sens de cette catégorie, nous allons essayer d'en définir le contenu implicite, de définir ce qui rassemble les « aventuriers » ou ce qui les différencie d'autres migrants.

« *L'aventure c'est une leçon, une vraie leçon...* » (A., membre d'une agence de courtage, Agadez, le 23 novembre 2004).

De manière générale, les migrants « aventuriers » considèrent leur parcours migratoire comme une découverte, un apprentissage qui transforme celui qui le réalise. Ils projettent une dimension initiatique tant dans le parcours lui-même, dans le mouvement migratoire, que dans l'objectif qu'ils se fixent en terme de destination. « *Ce désir de voyager, cette soif de liberté, cette envie de se construire individuellement et parfois héroïquement [...] semble être la forme positive de l'aventure migratoire* » (Bredeloup, Pliez, 2005a : 14). Ce premier élément lié à la manière dont les migrants envisagent leur « aventure » – que nous développerons davantage plus avant dans ce chapitre lorsque nous traiterons du mythe du voyage – rappelle

que l'aventure est avant tout une représentation, une manière de penser et de désigner l'événement migratoire, plus qu'un événement en soi (Venayre, 2000).

Le second élément concerne leur manière de pratiquer leur migration. Les « aventuriers » voyagent volontairement et gèrent eux-mêmes leur voyage, ils décident librement des directions qu'ils suivent sans être contraints ni soutenus par des tiers (bien que certains fassent appel à des réseaux de solidarité en cas de besoin). Nombre de migrants revendiquent ainsi leur identité d'« aventurier » pour signifier leur liberté et leur autonomie, tant par rapport à leur société d'origine qu'à l'emprise normative des États-nations. Concrètement, ces deux éléments qui nous paraissent être au cœur de la notion d'aventure, se traduisent par une grande capacité des migrants à faire preuve d'opportunisme, à saisir les occasions qui se présentent à eux. Ils sont prêts à repenser, reformuler sans cesse leur projet migratoire, à l'adapter aux situations dans lesquelles ils s'engagent par opportunisme, augmentant d'autant leur capacité à traverser des univers de normes inconnues qui reposent généralement sur l'ordre de la sédentarité. Ce qui n'est pas sans rappeler l'idée d'« improvisation » qui caractérise, selon Arjun Appadurai (2005), les projets et les pratiques des individus dans nos sociétés contemporaines.

Il semble qu'il s'agisse là des deux conditions nécessaires permettant de définir *a minima* les contours de la figure de l'« aventurier » dans le cadre des migrations transsahariennes : est « aventurier » le migrant qui pense sa migration en lui donnant une dimension initiatique et libératrice, et qui la réalise en étant opportuniste. Ainsi précisée, la figure de l'« aventurier » n'en demeure pas moins plurielle, variant notamment selon le type de rapports qu'entretiennent les migrants avec leur communauté d'origine et leurs éventuels contacts dans leurs régions de destinations, selon l'existence ou non de réseaux sociaux, de réseaux de solidarité, qui les ont aidé à partir ou qui peuvent les aider au cours de leur parcours, également selon le statut social qu'ils possèdent et celui auquel ils aspirent localement²⁸⁵.

²⁸⁵ Anaïk Pian note que certains migrants sénégalais « à la légitimité fragile », installés à Casablanca ou Rabat, « tiennent à se démarquer de ceux qu'ils appellent aventuriers et auxquels ils ne veulent pas être assimilés » (Pian, 2007 : 22). Elle relève ainsi qu'au sein de la communauté sénégalaise du Maroc le terme « aventurier » peut revêtir des connotations positives lorsqu'il est employé comme catégorie d'auto-désignation par les migrants, mais également négatives lorsqu'il sert de catégorie de désignation de l'autre.

b. Se décentrer. Classifier à partir de l'avant et de l'après migration

Les projets migratoires constituent l'une des entrées les plus fécondes, les plus « articulées » sur les migrations transsahariennes, et constituent en cela un critère de classification des migrants particulièrement pertinent. La difficulté réside dans leur complexité et plus encore dans la permanence de leur reformulation. Comment en effet saisir les projets dans leur *intégralité* sachant que les contextes sociaux, spatiaux et temporels participent de leur transformation et influent sur les constructions identitaires et les discours des migrants ? S'il est possible de faire une typologie des projets migratoires, une classification des migrants selon leurs projets, qui sont toujours faits de reformulations successives, nécessiterait de suivre les migrants tout au long de leur parcours, ce qui concrètement n'est pas réalisable sur un échantillon représentatif d'individus.

En revanche, il est possible de retenir deux critères très génériques liés à la notion de projet migratoire permettant de classer ces migrations : il s'agit de la motivation *a priori* des migrants et de leur perception *a posteriori* de leur migration (ce qui exclue de fait les migrants qui ne sont pas encore revenus et qui éventuellement ne reviendront pas). *L'avant* de la migration permet d'aborder les projets migratoires initiaux qui engendrent la mise en mouvement, et *l'après* permet en quelque sorte de dresser un bilan des *derniers* projets migratoires, ceux qui amènent le retour, lorsqu'il est possible pour les migrants d'avoir une lecture linéaire et globale de leur migration. Ces critères permettent de sortir du moment même du parcours migratoire, moment au cours duquel les contextes de réalisation du mouvement et l'opportunisme des migrants complexifient et rendent extrêmement labiles leurs figures et leurs pratiques.

Sans revenir sur la question des déterminants migratoires traitée dans le chapitre II, il est possible de répartir les migrants en deux groupes selon qu'ils sont entrés en migration prioritairement pour des raisons économiques, pour amasser un capital ou obtenir de meilleures conditions matérielles de vie, ou qu'ils sont partis avant tout du fait d'un désir d'autonomisation ou d'émancipation. Cette catégorisation basée sur le « sens » que les migrants donnent à leur migration distingue deux groupes de migrants qui peuvent se recouper et dont la frontière est poreuse car les deux motivations évoquées sont souvent liées et la prédominance de l'une sur l'autre n'est pas fixe. Cela permet de se rendre compte que les migrants sahéliens ne pratiquent pas uniquement la migration – transfrontalière ou de proximité – pour des raisons économiques.

L'autre critère de classification permet de distinguer ceux qui portent un regard « positif » sur leur expérience migratoire, quelles qu'en soient les raisons (économiques, culturelles, etc.), et ceux qui la perçoivent comme un échec (du fait de l'insuffisance des gains, de persécutions, d'une expulsion, etc.).

Il apparaît alors que la migration transsaharienne, aussi difficile soit-elle, n'en reste pas moins une expérience considérée comme bénéfique par nombre de migrants. L'importance relative des salaires en Afrique du Nord contribue à cela, mais même lorsque l'expérience migratoire n'a pas été économiquement rentable, cela n'implique pas qu'elle soit perçue comme un échec, comme le laissent entendre les propos de ce migrant nigérien revenu de Libye : « *Moi ce qui me plaît dans mon voyage, ce n'est pas les sous que j'ai gagné, c'est ce que j'ai appris* » (Agadez, le 18 novembre 2004).

Finalement, la grande diversité constitutive de ce que nous dénommons de manière englobante par les termes de « migrant subsaharien » et « migration transsaharienne », ainsi que la labilité des cas de figures, en sont peut-être les caractéristiques premières. Les caractéristiques d'une migration qui bien souvent est un bricolage permanent et incertain, et qui ne peut s'analyser globalement et de façon linéaire qu'après coup. Au-delà, cette réflexion sur les critères de catégorisation possibles, qui reflète bien la complexité des phénomènes à l'œuvre, met en évidence l'intérêt et les limites de certaines catégories plus ou moins couramment employées, et que nous avons nous-même pu utiliser.

III. Passer d'un monde à l'autre. La migration transsaharienne entre mythes et utopie

*« Quelque chose des possibilités libératrices de la société
a reflué pour un temps dans la sphère de l'individu. »
Theodor Adorno, 2001, *Minima Moralia* : 13.*

À ce stade de notre travail d'analyse des migrations transsahariennes, une question demeure. Une question qui apparaît fondamentale, essentielle dans une optique de compréhension globale de ces migrations, une question qui ressurgit sans cesse et à laquelle

nous n'avons pas encore trouvé de réponse satisfaisante. Cette question, que nous soulevions dès le début de ce travail, est celle du risque migratoire qui est ici risque de mort.

1. Une question en suspens : le risque migratoire

« *Moi-même je sais que le désert c'est risqué* » (Migrant camerounais, Agadez, le 20 novembre 2004).

Toute migration comporte un risque, qui est d'autant plus grand que la destination est inconnue et « différente » des autres lieux connus du migrant. La migration est alors une projection dans un *ailleurs* dont on ne maîtrise pas les codes, et où l'on risque de ne pas comprendre ce qui s'y passe, de ne pas y être compris, de ne pas réussir à y mettre en oeuvre son projet, d'être tenu en échec ou simplement d'être déçu, désappointé. Dans ces cas là, le risque migratoire porte sur des situations qui peuvent être dures à vivre, douloureuses voire violentes. Mais la vie des individus n'est pas en jeu. L'évaluation de ce risque par les migrants potentiels, à partir des informations dont ils disposent, est à la base du choix de partir ou de rester, de la mise en mouvement ou de la reformulation ou de l'abandon du projet migratoire.

Dans le cadre des migrations transsahariennes, qui éventuellement se poursuivent jusqu'en Europe, le risque migratoire n'est pas à considérer en premier à l'aune de la destination mais à celle du parcours.

« *Leur cas était et reste une tragédie. Pour eux, il faut entrer en Libye par tous les moyens. Nous avons été témoin de plusieurs scènes dramatiques ; nous avons vu des gens, uniquement équipés d'outres, se hasarder à pied dans le désert pour rejoindre le pays de leurs rêves. Des cas semblables sont nombreux et les acteurs finissent toujours par mourir de soif.* » (Adamou, 1979 : 173).

La tragédie évoquée par Aboubacar Adamou, bien que comparable dans sa finalité à ce qui arrive encore actuellement au Sahara, ne revêtait alors pas le même sens en dehors du fait que cela ne concernait alors que très peu de personnes. Dans les années 1970, les migrants qui se rendaient en Libye n'avaient pas conscience des risques qu'ils allaient prendre, ou tout au moins n'étaient pas informés comme ils le sont aujourd'hui de l'importance de ces risques.

Actuellement, la première incertitude des migrants porte en effet sur la manière dont va pouvoir se réaliser leur parcours, la traversée du Sahara puis éventuellement de la Méditerranée. Le risque migratoire intègre alors les risques de surcoût, de souffrance, de violence ou de refoulement, mais également le risque de mort. Le risque de décéder au cours du voyage, d'une panne dans le désert, d'un abandon par un chauffeur criminel, d'un naufrage en mer.

« Ah c'est dangereux, c'est très dangereux, j'ai entendu ça plusieurs fois, même au Sénégal ils disent ça, il faut prendre des bons camions. [...] Des fois y'a des problèmes dans les bateaux pour l'Italie, j'ai entendu ça, plus de cent personnes inondées. [...] Le désert et le bateau c'est très difficile. » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

« On le sait parce que ça passe dans les radios tous les jours, les gens qui meurent, quarante personnes, cinquante personnes, tous les jours ont en parle. » (Migrante camerounaise, Agadez, le 24 novembre 2004).

Ce risque de mourir que prennent les migrants est indubitable, comme en témoigne régulièrement la presse, mais plus que le risque réel, c'est le risque supposé, connu par les individus, qui importe ici. Pour le dire autrement, pour les Sahariens et éventuellement les Sahéliens qui maîtrisent ou pensent pouvoir maîtriser leur traversée du Sahara, ou pour les migrants qui n'ont pas conscience des risques qu'ils seront amenés à prendre ou qui ne les appréhendent pas, le risque migratoire de la migration transsaharienne n'a rien de spécifique. En revanche, pour les autres, pour ceux qui ont conscience de ce risque de mort, la migration transsaharienne ou transméditerranéenne n'est plus comparable à une autre migration, et la question du risque migratoire doit alors retenir toute notre attention.

Si la migration peut être une réponse à un risque local (Lassailly-Jacob, 1999), dans la quasi-totalité des cas les migrants transsahariens ne sont pas contraints de quitter leurs contrées d'origine. Ce n'est pas la misère qui les met sur la route, ni la guerre. Loin des migrations forcées et risquées que l'on retrouve ailleurs sur le continent africain, les migrations transsahariennes, dans bien des cas, incitent à affiner la question du « pourquoi émigrent-ils » en « pourquoi sont-ils prêts à prendre tous ces risques pour émigrer ».

Jusqu'à présent, nous avons mis en avant, en parallèle des motivations d'ordre économique, les désirs forts, essentiels des migrants, que sont les désirs d'émancipation, d'individuation ou de réalisation de soi, et nous les avons articulés autour de la notion de

projet migratoire. Afin de tenter une herméneutique du risque migratoire tel que nous venons de le présenter, à savoir sous son angle le plus tragique et le plus obscur, nous allons faire appel aux notions de mythe et d'utopie²⁸⁶.

2. Les mythes du voyage et de l'Occident

Les mythes jouent un rôle déterminant dans les comportements, l'appréciation des choses, les manières d'agir des individus et des collectivités. Nous émettons l'hypothèse qu'il existe actuellement dans diverses régions d'Afrique, sous différentes formes, un « mythe » qui serait à la fois du voyage et de l'Occident. Une dimension mythique pour partie fondatrice de la migration transsaharienne²⁸⁷.

Le mythe du voyage qui rend libre et qui permet de se trouver soi-même, de se réaliser, est un mythe ancien en Occident, régulièrement remis à jour et réaffirmé dans la littérature (Barrère, Martuccelli, 2005; Venayre, 2000)²⁸⁸. Ce mythe du voyage semble en quelque sorte repris actuellement en Afrique. Un « mythe » de l'aventure, de « la route », adapté au contexte et aux réalités du moment, et qui se décline selon différentes variantes, se retrouve en effet chez des individus originaires de régions distinctes.

« Ici on découvre beaucoup de choses, c'est une expérience... Au Nigeria personne ne connaît le désert. Avant de partir on ne savait pas que c'était aussi dur, on savait que c'était difficile mais pas à ce point là... on découvre, vraiment on découvre beaucoup de chose... » (Junior, migrant nigérian, Bilma, le 8 décembre 2004).

²⁸⁶ Précisons dès à présent que notre approche de la migration à travers les notions de mythe et d'utopie n'a pas vocation à s'appliquer tel quel à l'ensemble des migrants. Son dessein est de réfléchir à partir de quelques cas à cette autre dimension du voyage, celle qui est tue voire parfois inconsciente, et qui peut peut-être nous permettre de comprendre différemment les phénomènes migratoires observés.

²⁸⁷ Nous optons ici pour une acceptation large du terme de « mythe ». Nous considérerons le mythe comme étant un discours invérifiable qui peut être basée sur une représentation amplifiée et déformée d'une réalité historique ou présente (« mythe moderne »), dont la grande force de persuasion est susceptible d'opérer une modification du comportement physique et moral des membres d'un groupe. La croyance réelle des individus dans leurs mythes importe moins que leur acceptation collective, partagée de ces mythes, dont la fonction est d'expliquer un phénomène naturel ou une pratique sociale en même temps qu'il en est la justification, et par là même d'ordonner le monde, de le rendre intelligible. Parmi les nombreux travaux consacrés à l'étude des mythes et de leur fonction dans les sociétés humaines (principalement en histoire des religions et en anthropologie), nous renvoyons à ceux pionniers de Roger Caillois, Mircea Eliade et Claude Lévi-Strauss.

²⁸⁸ Citons, à titre d'exemples très populaires, des ouvrages tels que la série des « *Corto Maltese* » de Hugo Pratt, ou encore « *On the Road* » de Jack Kerouac (1957), symbole de la *beat generation* dont l'influence a largement dépassé les frontières américaines.

« C'est pas facile mais quand même c'est bon l'aventure. Je trouve ça très bien, ça fait mûrir, ça fait grandir... tu te sens plus grande, tu te sens à la hauteur de beaucoup de choses... même si c'est dur c'est très bien de traverser ces étapes... tu découvres beaucoup de choses que tu ne connaissais pas... Celui qui a quitté le Cameroun par vol pour entrer en France, et moi qui suis allée par route, et peut-être je vais rentrer par vol, je crois que je le dépasse de trop loin... » (Migrante camerounaise, Agadez, le 24 novembre 2004).

Le parcours migratoire, envisagé en tant qu'« aventure » et dénommé de la sorte, revêt une dimension initiatique et est valorisé comme procédé de découverte du monde, d'émancipation, d'apprentissage. Certains migrants témoignent d'une ouverture au monde et à Autrui caractéristique des « individus cosmopolites » (Vertovec, Cohen, 2003) : *« Avec l'exode on peut voir les choses, connaître les gens, être ouvert plus que ceux qui restent ici... je profite du voyage pour connaître des gens, ça m'intéresse beaucoup »* (Issouf, migrant nigérien, Timia, le 27 août 2003).

La plupart ont conscience que leur migration leur apporte un surplus de connaissances et d'expériences qui les différencie de leurs compatriotes sédentaires resté chez eux, pris dans l'immobilité de leurs certitudes indigènes (Tarrius, 2000). La migration, valorisée par eux-mêmes mais également souvent valorisée en tant que telle dans leur société d'origine, peut alors être considérée comme un moyen de changer de statut social une fois de retour dans leur société, comme un moyen d'accéder à l'aïnesse sociale (Fouquet, 2007).

Parallèlement au « mythe » du voyage, il y a celui de l'Occident dont la représentation la plus partagée demeure celle d'un espace de liberté, de modernité et de richesse, un espace où « tout est possible » sur fond de mythe du *self-made-man* américain (Bertoncello, Bredeloup, 2004), là où l'Afrique n'offrirait que des avenir compromis par le poids des traditions et de la pauvreté.

« Tu sais en Europe et ici c'est pas les mêmes, là-bas même avec un petit travail tu peux gagner beaucoup d'argent, la vie encore c'est pas la même. Là-bas ici c'est pas la même. En Europe c'est très mieux. Un Sénégalais qui part en Europe, un an, deux ans, il va envoyer beaucoup d'argent, construire des belles maisons ou envoyer sa maman à la Mecque. En Europe c'est le double double qu'on va te payer. On dit l'homme propose, Dieu dispose, moi avec mon propre argent, avec ma sueur, je veux savoir ce que je vais faire. » (Migrant sénégalais, Niamey, le 17 décembre 2003).

Cette représentation de l'Occident, largement diffusée par les médias, est partagée par des individus qui pourtant ont conscience des difficultés (sociales, économiques) que rencontrent les personnes qui se rendent illégalement en Europe. La situation des « sans » (sans-papiers, sans-logement, sans-emploi, etc.) est connue, la presse africaine s'en fait régulièrement l'écho et nombreux sont ceux qui, sur le continent, critiquent avec ardeur les politiques européennes et certains aspects de la culture occidentale. Malgré cela, la fonction du mythe de l'eldorado occidental ne semble pas altérée. Le mythe, comme élément de structuration de l'imaginaire, continue de remplir un rôle bien déterminé : fournir un système d'explications et de valeurs qui permet de contrôler, d'orienter ou d'expliquer certaines actions humaines dans l'état actuel des choses. Et que les individus aient des doutes – et de plus en plus souvent des certitudes – quant à la véracité de la représentation mythifiée de l'Occident importe peu, d'autant que ces doutes ne sont que rarement confirmés par ceux qui sont déjà partis.

« Pour rentrer en Europe il faut toujours passer par ici, c'est la route la plus courte. [...] J'ai des amis qui sont partis, mais ils ne m'ont jamais raconté comment ça se passe la route... donc j'ai seulement eu les idées » (Migrant camerounais, Agadez, 18 avril 2005).

« Ce que je sais c'est qu'en Europe on s'en sort mieux, je ne sais pas de quelle façon, ceux qui sont là-bas ne nous disent pas vraiment ce qu'ils font » (Migrante camerounaise, Agadez, le 24 novembre 2004).

Les échecs et les difficultés rencontrées pendant le parcours migratoire et dans le pays de destination ne sont que rarement assumés par les migrants. Ceux-ci évitent d'en parler avec leur famille ou leurs amis restés dans leur pays d'origine. Bien que les uns et les autres aient connaissance de la réalité de la vie des étrangers en Occident (notamment grâce à internet, à la télévision par satellite), tous font comme s'ils en ignoraient les aspects négatifs, ou tout au moins cela ne modifie pas leurs projets, ne diminue pas leur motivation, leur désir de l'Ailleurs. Dans une moindre mesure, le « mythe » de l'eldorado libyen fonctionne à peu près de la même manière pour les migrants qui n'iront pas au-delà de l'Afrique du Nord.

« Ils savent que c'est trop dur, ils savent que c'est trop risqué, ils voient ça à la télé, mais quand même ils veulent aller, leurs frères sont passés par là donc eux aussi ils vont essayer »

d'aller. C'est des gens qui veulent aller voir l'Europe à tout prix. » (A., Agadez, le 29 novembre 2004).

Les « mythes » du voyage et de l'Occident se croisent et se conjuguent dans la migration transsaharienne. La motivation des migrants n'en est que renforcée. La dimension mythique de la migration se retrouve également dans le rapport qu'entretiennent les migrants avec ceux qui sont passés par le même chemin avant eux et qui ont réussi, paraît-il. Alors, en suivant leurs traces comme on peut suivre celles d'un héros mythique, ils doivent réussir également à atteindre leur but. D'autant que leurs dieux veillent sur eux et que leurs talismans les protègent. Enfin, un dernier élément incite à évoquer cette dimension mythique : il s'agit de la primauté de l'acceptation collective du mythe sur la croyance individuelle réelle. Ce qui importe, c'est que socialement les « mythes » du voyage et de l'Occident ne soient pas – trop – remis en cause, afin qu'ils puissent continuer de jouer leur rôle dans la cohésion des groupes : expliquer les départs passés et justifier ceux à venir²⁸⁹.

La dimension mythique de la migration transsaharienne en est sans doute un des moteurs, tout au moins pour une partie des migrants. Cette approche est éclairante et permet de comprendre certains comportements, mais ne permet pas d'obtenir une explication satisfaisante à la question du risque migratoire. Pour cela, il nous faut, en parallèle avec la dimension collective du mythe, tenter d'aborder la question du risque de mort à l'échelle individuelle.

3. La migration comme mise en œuvre d'une impulsion utopique

« Notre idée est irréalisable, il ne nous reste plus qu'une seule chose à faire : la réaliser. »
Épigraphe sur une stèle à la gloire de Pierre-Georges Latécoère sur l'aéroport de Saint-Louis au Sénégal, devant laquelle passent les migrants sénégalais refoulés des îles Canaries depuis les accords de réadmission signés par le Président Abdoulaye Wade.

La dimension utopique de la migration peut être un élément supplémentaire, voire indispensable, de compréhension des phénomènes migratoires car la notion d'utopie permet

²⁸⁹ « *Étant réel et sacré, le mythe devient exemplaire et par conséquent répétable, car il sert de modèle, et conjointement de justification, à tous les actes humains* » (Eliade, 1999 : 21-22).

de questionner le risque migratoire à l'échelle des individus. L'utopie, dont les sens sont pluriels²⁹⁰, est ici entendue comme étant une aspiration individuelle forte, qui repose sur une représentation de la réalité qui ne tend pas à être objective ni objectivée, et dont la mise en œuvre doit permettre à l'individu de réconcilier ses désirs profonds avec sa vie réelle.

Pour les migrants qui entreprennent de se rendre en Afrique du Nord et plus encore en Europe, la dimension utopique de leur migration s'incarne dans l'idéalisation de leur destination (mais il ne s'agit pas, à la différence de ce qui se rapporte à la dimension mythique de la migration, d'une idéalisation portant sur les richesses du pays où ils se rendent, son niveau de développement ou les possibilités de travail et les libertés qu'il offre). L'idéalisation utopique érige l'espace de destination en lieu de la possible renaissance : les migrants placent dans leur destination un espoir gigantesque, l'espoir de pouvoir y renaître tels qu'ils auraient souhaité naître, y vivre la vie qu'ils souhaitent vivre mais qu'ils ne peuvent vivre dans leur espace d'origine. La dimension utopique de la migration constitue ainsi l'espérance devenue certitude de pouvoir devenir autre, ailleurs. Il ne s'agit plus pour un individu de s'adapter à une situation, mais d'adapter la situation à ses aspirations profondes, par la migration.

« L'utopie, l'impulsion utopique, rejette l'idée que l'on nous répète ad nauseam d'horizon indépassable parce qu'indéplaçable. De par le déplacement du réel, l'utopie entreprend de dépasser le soi-disant indépassable et se donne ainsi les moyens d'apercevoir d'autres horizons. [...] par déplacement du réel, je veux dire que l'essentiel pour l'utopie n'est pas tant d'imaginer une société heureuse, tendant à la perfection, ou une société de nulle part, que de se soustraire au réel, à sa massivité, à sa réification, à sa pétrification. L'utopie a d'abord pour fonction de soulever la pesanteur du réel ou ce qui se donne comme tel. Et pour s'y soustraire, l'utopie le déplace, le fait bouger, le fait sortir de ses gonds pour entrevoir, au-delà de la chape de plomb de l'ainsi-nommé-réel, une altérité, un être autrement. » (Abensour, 2006 : 85).

²⁹⁰ Le terme, qui signifie littéralement « en aucun lieu », « en un lieu qui n'existe pas », est utilisé pour la première fois par Thomas More comme nom propre pour désigner l'île *Utopia* qu'il dépeint comme étant un « pays imaginaire où un gouvernement idéal règne sur un peuple heureux » (*L'Utopia*, 1516). Au milieu du XIX^e siècle, le sens courant actuel du terme s'impose : l'utopie en vient à désigner un projet politique ou social qui ne tient pas compte de la réalité (en référence au socialisme utopique de l'époque). Tout en gardant ce sens, un glissement s'opère dans le langage courant et l'utopie en vient à désigner plus largement tout projet irréalisable ou irréaliste.

La dimension utopique de la migration incarne ce pouvoir qu'a tout être humain de dépasser, de transformer, de transcender un moment, une situation, qui pourtant semblait jusque-là figée par le poids des habitudes, la contrainte impalpable des *habitus* et les risques du changement, en somme, par « *la pesanteur du réel* ».

Pourquoi, en connaissant à l'avance ou prenant connaissance sur la route des risques liés à la traversée du Sahara puis pour certain au passage en Europe, des individus qui ne risquent rien chez eux décident de risquer leur vie pour partir ? Et si l'insolubilité de cette interrogation provenait de sa formulation, qui repose sur un constat positif qui peut ne pas être vécu comme tel par les migrants : celui de l'absence de risque en ne migrant pas.

L'utopie surgit du désaccord avec une situation vécue. Elle est une révolte individuelle inaliénable, que rien ne peut contenir (Ricoeur, 1997). Aussi, à la suite d'Ernst Bloch, penseur de la fonction sociale de l'utopie qui considère de manière provocatrice que l'homme ne peut concevoir son bonheur que « *là où il n'est pas* » (Bloch, 1976), nous pouvons estimer que les migrants ne peuvent pas concevoir de vivre leur vie « *là où ils sont* » (c'est-à-dire au sein de leur *homeland* dans leur région ou pays d'origine). En ayant l'espérance de pouvoir tout recommencer ailleurs, de pouvoir « *redémarrer à zéro* » loin de là où ils se trouvent, ne pas partir équivaldrait pour ces individus à « *ne pas vivre* », ou tout au moins à « *prendre le risque de ne pas pouvoir vivre* ». En ce sens, l'utopie place dans la migration un enjeu de vie, un impératif de vie. La dimension utopique de la migration fait que celle-ci n'est plus simplement possibilité mais devient nécessité. Le départ devient « *vital* », quête de vie. Alors seulement le risque migratoire peut être risque de mort sans que cela n'altère les projets des migrants et leur volonté d'émigrer.

Le risque migratoire n'est pas perçu ni partagé de manière uniforme par les migrants. Cependant, l'approche des migrations transsahariennes par leur dimension utopique ne s'applique pas pour autant aux seuls migrants qui prennent consciemment un risque de mort. En effet, si ces migrants ont joué le rôle de révélateur de cette dimension utopique possible de la migration, en revanche l'absence de risque ou de conscience du risque ne signifie pas l'absence d'utopie. C'est pourquoi nous pouvons émettre l'hypothèse que la plupart des migrations transsahariennes recèlent une part d'utopie, que les projets des migrants ont une dimension utopique, très variable, mais que celle-ci n'est pas nécessairement révélée. L'approche des migrations par leur dimension utopique, de fait individuelle, pourrait alors

aider à la compréhension de ce qui fait obstacle à toutes les théories des migrations internationales : expliquer pourquoi si peu d'individus migrent.

Conclusion

Les migrations transsahariennes sont des phénomènes, des événements complexes qui ont fait l'objet de nombreuses études, principalement dans les régions maghrébines pour ce qui concerne le Sahara central, mais qui n'en demeurent pas moins peu et mal connus. En présenter une vision synthétique sans tomber dans les travers de la simplification inexacte est un exercice délicat qui révèle les limites de notre connaissance et de notre compréhension de ces phénomènes, tout en soulevant les problèmes méthodologiques auxquels toutes les études migratoires sont confrontées.

Malgré les difficultés que pose l'évaluation quantitative de ces migrations, nous pouvons affirmer qu'elles ne sont nulle part la norme. Au Sud du Sahara, la migration transsaharienne est une forme de migration exceptionnelle, qui potentiellement peut concerner à peu près tout le monde, mais qui réellement ne concerne qu'une part minime des individus, même lorsque l'on s'en tient aux estimations les plus hautes. Dans aucune ville, aucune ethnie, aucune catégorie ou groupe social elle n'est la norme ni même une pratique courante, et cela pas même au Niger. Le fait de focaliser notre étude sur les espaces de transit où se concentrent les flux et sur les groupes de migrants ne doit donc pas faire oublier qu'il s'agit bien d'un phénomène rare à l'échelle du continent. Rare et néanmoins pluriel, changeant, multiforme, ce qui rend l'élaboration d'une typologie de ces migrations aussi problématique que leur quantification. L'exercice met en évidence le fait que l'on ne peut rendre compte de manière pertinente des migrations transsahariennes en utilisant uniquement les catégories classiques des études migratoires (pays de départ, de transit, de destination ; migrant économique, réfugié ; autochtones, étrangers ; migration saisonnière, circulaire, définitive ; etc.). Ces catégories doivent être améliorées, précisées, adaptées, en même temps qu'il faut en inventer de nouvelles, car au-delà des catégories, ce sont nos approches de ces migrations qui doivent être repensées. Sans négliger le rôle des données contextuelles objectives, économiques et politiques notamment, nous avons souhaité donner toute sa place à leur dimension individuelle et subjective, mythique ou utopique. Il est alors devenu possible d'envisager les migrations transsahariennes comme un mouvement incertain, un tâtonnement,

une aventure qui ne peut se conter de manière linéaire qu'*a posteriori*. Cette aventure, simple expérience pour les uns et aventure d'une vie pour les autres, peut se penser comme étant un moment de vie, voire une succession de « moments », et ce n'est pas tant le projet de départ que le « dernier » projet migratoire du migrant qui, en permettant le retour ou l'installation définitive, mettra fin au « moment migratoire ».

CONCLUSION DE LA QUATRIÈME PARTIE

La corruption, grande ou petite, quotidienne ou exceptionnelle, fait partie des nombreux domaines de la vie sociale, économique et politique du Niger, comme dans beaucoup de pays d'Afrique où les normes ont pour caractéristiques d'être informelles, négociables et poreuses (Chauveau, Le Pape et al., 2001). Or la « bonne gouvernance » préconisée par les institutions internationales recouvre aussi bien la capacité des institutions nationales à gérer efficacement leurs ressources et à mettre en œuvre des politiques pertinentes, que le respect des citoyens et de l'État pour ces institutions (conditions auxquelles est généralement ajoutée celle de l'existence d'un contrôle démocratique sur les agents chargés de l'autorité). Dans le cas du Niger se trouvent donc d'un côté les institutions internationales et leur « *croyance* » aux vertus de la bonne gouvernance (Rist, 1996), qui en proclament l'obligation morale, et de l'autre l'observation empirique des pratiques économiques (au sens large) qui reflètent les intérêts des acteurs en présence et produisent des résultats contraires à la croyance dont les institutions se réclament. Finalement, on se rend compte que le devoir moral de bonne gouvernance et de lutte contre la corruption s'achève généralement dans l'acte même de sa proclamation de concert par l'ensemble des acteurs, mais rarement dans sa mise en pratique ni dans l'avènement de ses objectifs. La logique de l'État nigérien (qui permet de consentir à la fois au discours « imposé » par les bailleurs, notamment pour ce qui concerne la « bonne gouvernance », et, dans le même temps, aux pratiques illégales des acteurs publics et privés) peut se comprendre comme une acceptation de la séparation entre les pratiques et les discours, qui permet une réappropriation sous différentes formes des structures politiques par les acteurs « autochtones » et un accroissement de leurs gains. Dans ce cadre général, l'analyse des pratiques corruptives dans le domaine des circulations transsahariennes est apparue particulièrement intéressante en raison de deux spécificités : la violence comme dérive des acteurs publics et la clandestinité comme « stratégie d'adaptation » des acteurs privés.

Ce n'est en effet pas tant la systématisation de la corruption basée sur une indifférenciation partielle du statut légal des acteurs qui est originale, que les inquiétantes dérives des pratiques des agents de l'État en poste dans les régions sahariennes. Ceux-ci se livrent à des actes de violence vis-à-vis des migrants, afin de leur extorquer de l'argent ou des biens, franchissant ainsi une étape supplémentaire dans la manifestation de leur autonomie vis-à-vis de leurs institutions de tutelles et de l'instrumentalisation de leur fonction à des fins personnelles. À travers ces formes de mises en pratiques de la corruption, les agents de l'État se placent en effet non seulement en dehors des normes officielles, mais également en dehors des normes socialement acceptées par ailleurs, sans pour autant que l'État n'intervienne ou ne puisse intervenir.

Parallèlement aux migrants, les transporteurs sont également taxés, de manière plus « classique ». Néanmoins, considérant de plus en plus fréquemment ces taxes illégales comme illégitimes et prohibitives, certains acteurs des réseaux de transport ont commencé à organiser leurs activités clandestinement au Niger. La clandestinité, généralement réservée au contournement d'interdictions, n'est pas ici une condition nécessaire à la réalisation du convoyage des migrants mais simplement un moyen d'en diminuer le coût dans un contexte où le pouvoir de sanction de l'État et de ses agents est jugé faible voire nul. L'État nigérien, que l'on peut considérer comme un État partiellement « privatisé » et « contrebandier », perd ainsi une partie du pouvoir de contrôle qu'il exerçait jusque-là sur les espaces sahariens. Parallèlement aux « territoires de la migration » insérés dans un territoire national fragmenté par les contrôles exercés par les agents de l'État sur les principales voies de circulation, sont apparus des « “territoires“ de la clandestinité » d'une autre nature, s'affranchissant de l'ensemble des discontinuités spatiales.

Globalement, on assiste à une complexification des phénomènes migratoires et à leur transformation de plus en plus rapide, en interaction avec les transformations du monde au sein duquel ils se réalisent. Les catégories produites par les États et les organismes internationaux pour classer les migrants et les formes migratoires, et sur lesquelles se fondent les politiques migratoires (et avec elles les notions politiques de citoyenneté et d'intégration), apparaissent désormais inappropriées, inaptées à rendre compte de la complexité de ces mouvements et des logiques des individus qui les réalisent. Il semble donc nécessaire de renouveler nos approches des migrations transsahariennes contemporaines.

La question « pourquoi migrent-ils » que nous posons tout au début de ce travail, et dont l'une des déclinaisons circonstanciées est « comment en vient-on à risquer sa vie pour partir lorsqu'on ne quitte ni la misère ni la guerre », avait pour but d'éprouver nos approches de ces formes spécifiques de migrations internationales que sont les migrations depuis l'Afrique subsaharienne vers l'Afrique du Nord et l'Europe. Il est alors apparu que ces faits migratoires complexes ne peuvent être compris dans leur globalité sans que l'on ne tienne compte du sens « profond » de la migration pour les migrants eux-mêmes, dès la prise de décision de partir puis au fur et à mesure de leur voyage, sachant que quelle que soit la dimension de ces migrations qui est privilégiée, quels que soient les projets des migrants, tous ont un désir plus ou moins important d'individualisation, d'autonomie ou d'émancipation.

Si l'on ouvre ces mouvements migratoires sur la longue histoire de l'individualisme, alors s'extraire un temps de sa société en partant en migration devient un moyen d'y trouver une place, d'y faire sa place (Dumont, 1983). L'individu en migration n'est-il pas *davantage* présent dans sa société d'origine lorsqu'il n'est pas là, justement parce qu'il est ailleurs ? Partir et revenir avec des attributs symboliques ou matériels de richesse est un moyen d'accéder à l'aïnesse sociale et de se dégager d'une dépendance micro-communautaire. Le mariage des jeunes hommes sera d'autant facilité que dans bien des régions les filles s'intéressent aux hommes riches, mais aussi à ceux qui ont voyagé.

La migration, perçue comme moyen de s'extraire des contraintes de sa société d'origine, doit permettre de se réaliser ailleurs (Fouquet, 2007). L'individu affirme son indépendance et sa singularité par son arrachement aux liens sociaux, familiaux, institutionnels, en quelque sorte par « l'abandon du monde », afin de devenir lui-même ailleurs, car l'*ici* ne le lui permet pas. On retrouve alors sous-jacent le poncif occidental, repris et intégré par certains migrants, d'une Afrique bloquée dans l'archaïsme et les traditions, ne permettant pas à ses habitants d'entrer de plein pied dans la modernité (Latour, 2003), c'est-à-dire ne leur laissant pas l'opportunité de passer du stade d'individus objets à celui d'individus sujets, alors que l'Occident – et dans une moindre mesure le monde arabe – y donne accès plus facilement, plus certainement. Passer par le stade de l'individu-hors-du-monde aurait pour ultime dessein de devenir un individu-moderne-dans-le-monde. L'aventure migratoire peut alors également se penser comme l'aventure d'une vie pour celui qui pense ne jamais revenir dans sa société d'origine. Pour vivre au Monde, il faut le *fonder* nous dit Mircea Eliade (1999). La migration constitue peut-être pour certains migrants l'utopie fondatrice, l'utopie qui doit permettre de fonder *son* monde et de/d'y vivre.

- CONCLUSION GÉNÉRALE -

Les migrations internationales interpellent aujourd'hui l'ensemble des pays du monde et constituent un enjeu grandissant des relations internationales, principalement entre les États du Nord et ceux du Sud. L'attention des médias et des gouvernements d'Europe et d'Afrique, focalisée dans un premier temps uniquement sur les migrations entre les deux rives de la Méditerranée, se porte également depuis quelques années sur les migrations transsahariennes. Parallèlement à l'évolution de ce contexte général, les flux migratoires sont apparus comme étant les formes de mobilités contemporaines les plus dynamiques dans les régions sahariennes du Niger. Il nous importait donc de participer à la compréhension de ces phénomènes encore mal connus.

À l'origine de ce travail, nous postulions que la compréhension des migrations transsahariennes ne pouvait faire l'économie de travaux réalisés dans la partie méridionale du Sahara, et parallèlement que le Sahara nigérien ne pouvait se comprendre sans porter une attention particulière aux phénomènes migratoires qui s'y réalisent. Nous souhaitons saisir toute la diversité des enjeux et des ressorts des migrations à travers le Sahara nigérien en les étudiant dans leurs manifestations locales, comprendre dans quelle mesure elles constituent aujourd'hui un facteur de dynamisme et de transformation de ces espaces de transit, et considérer les manières dont elles tendent à redéfinir une nouvelle géographie saharienne, en intégrant de nouveaux lieux et de nouveaux acteurs, en redéfinissant leurs fonctions et leurs relations.

En organisant notre travail autour de villes et de « routes », d'étapes et d'itinéraires, en croisant les angles d'approches empiriques de notre sujet, en intégrant à notre analyse des thématiques d'étude connexes à notre problématique principale, nous avons pris et érigé le *mouvement* comme articulation du local et de l'international. Cette approche des phénomènes migratoires dans les espaces de transit du Sahara central a permis de faire émerger de nombreuses questions dont une partie est restée sans réponse, ou tout au moins sans réponse satisfaisante. Ce constat n'a rien d'étonnant et est au contraire stimulant, révélateur que du chemin reste à parcourir afin de pouvoir prétendre à une meilleure connaissance de ces mouvements migratoires et de leurs incidences, des évolutions de l'État au Niger, ou encore afin d'affiner les théories et les méthodes des études migratoires. Mais déjà, les principaux résultats de notre travail permettent d'avancer sur ces pistes de réflexion, en même temps qu'ils en suggèrent de nouvelles.

Les migrations transsahariennes, facteur de transformation des espaces sahariens de transit

En moins de deux décennies, le champ migratoire saharien, majoritairement transfrontalier et de relative proximité, s'est transformé en un système migratoire d'échelle continentale et même intercontinentale, passant d'une mise en relation d'espaces *proches* à une mise en relation inédite d'espaces *lointains*. Les réseaux migratoires qui permettent aux migrants de se rendre en Afrique du Nord se sont développés dans un premier temps en se « greffant » sur des réseaux marchands et religieux transnationaux anciens, et en intégrant de nombreux agents de l'État issus de différents corps de contrôle et de sécurité, avant d'acquérir progressivement une certaine autonomie, notamment via le développement d'un système de transport spécifique, puis plus récemment à travers l'apparition de pratiques clandestines. Le Sahara, « cœur » du système migratoire africain qui s'étend entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord, est également devenu un nouvel « entre-deux » stratégique du système migratoire euro-africain.

Des migrants originaires de nombreuses régions d'Afrique occidentale et centrale passent par le Niger pour se rendre au Maghreb et dans une moindre proportion en Europe. À la diversité de leurs origines et de leurs destinations s'ajoute celle de leurs projets : pour des raisons principalement économiques, sociales ou culturelles, certains partent temporairement, d'autres définitivement, vers des destinations fixées ou non au préalable, qui dans tous les cas sont fréquemment amenées à changer en cours de parcours, au gré des opportunités et des possibilités concrètes de circulation. Mais quelles que soient leurs logiques et leurs pratiques migratoires, tous les migrants qui effectuent ces traversées sahariennes par voie terrestre font étape plus ou moins longuement dans les villes du Sahara nigérien qu'ils sont amenés à traverser, et participent ainsi de leur animation et de leur transformation.

Les effets de ces mouvements migratoires sur le développement urbain des localités sahariennes, qu'elles aient la fonction de carrefour ou de simple relais, sont très variables. Peu marqués dans les villes d'Agadez et d'Arlit, notamment au regard de ce qu'il se passe dans certaines villes du versant maghrébin du Sahara (Tamanghasset, Sebha), ces effets sont particulièrement visibles au niveau de l'oasis de Dirkou qui s'est littéralement dédoublée en une quinzaine d'années. Au-delà de la seule morphologie urbaine, depuis que le volume des flux migratoires transsahariens s'est accru au début des années 1990, les migrations sont devenu le moteur principal des transformations du Sahara nigérien. Elles ont engendré la création d'entreprises de transport très actives fonctionnant au sein de réseaux internationalisés voire mondialisés, basés à la fois sur des professionnels du transport encore fréquemment liés à une élite marchande maîtrisant les conditions modernes d'exercice du négoce, et sur des populations de tradition nomade dont les compétences en matière de circulation dans les régions sahariennes sont valorisées à travers les rôles de convoyeurs, guides ou chauffeurs. Souvent qualifiées de « remontée du continent vers le nord », les migrations transsahariennes provoquent ainsi pour les opérateurs de transport et les opérateurs économiques des régions sahariennes d'Algérie et de Libye, de véritables opportunités d'ouverture vers le sud, vers le Sahel. Ces mouvements migratoires ont également influé sur l'économie des villes du Nord du Niger en impulsant la création de diverses autres activités que celles de transport et d'échange marchand (hébergement, télécommunication, etc.), en modifiant les marchés locaux de l'emploi par la mise à disposition d'une main d'œuvre peu

onéreuse, ou encore en injectant de différentes manières un volume de devises très important dans l'économie locale (notamment à travers les nombreuses taxes que les migrants sont contraints de payer aux agents de l'État).

Depuis quelques années, divers facteurs parmi lesquels le durcissement des politiques migratoires des États du Maghreb et la hausse du coût global des traversées sahariennes ont entraîné une augmentation de la durée du séjour des migrants dans les régions sahariennes des États sahéliens. Les nouvelles temporalités d'interaction avec les sociétés hôtes, plus longues, renforcent d'autant l'incidence économique du passages des migrants dans les lieux où ils séjournent. Pour autant, leur influence sur les modes de vie, les modes de sociabilités et les cultures urbaines reste limitée, interrogeant par là même la nature de leurs interactions avec les populations autochtones.

Des migrants dans le désert ou l'introduction d'un cosmopolitisme par la marge

Les flux migratoires transsahariens transforment les espaces qu'ils traversent, mais les changements économiques (et parfois urbanistiques) induits apparaissent au Niger plus marqués que les changements socioculturels. Malgré une présence continue de migrants étrangers dans de nombreux espaces du Nord du pays, leur influence sur la société nigérienne est limitée, leurs interactions avec les populations locales sont rares, en dehors des relations marchandes et d'échanges monétaires en tout genre. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce constat empirique, telles que la nature des premiers contacts qu'ont les migrants étrangers avec des Nigériens, qui se résument bien souvent à une taxation arbitraire par des agents de l'État et à quelques autres escroqueries. La temporalité dans laquelle s'inscrivent les migrants dans les espaces de transit joue également en ce sens. Cette temporalité, qui demeure celle du passage bien que la durée effective de leur présence soit en augmentation, n'encourage ni les sédentaires ni eux-mêmes à s'investir dans une relation ; telle est l'une des spécificités du transit, car l'idée que l'on se fait de la durée possible de la présence commune en un lieu joue inévitablement sur la place que l'on octroie à l'Autre, sur ce que l'on est prêt à investir dans la relation, et donc sur la nature des rencontres effectives qui vont avoir lieu. Enfin, plus globalement, le communautarisme des migrants – renforcé par l'organisation des structures d'hébergement – rencontre un manque d'intérêt des Nigériens pour ces « étrangers », un manque d'ouverture principalement lorsqu'ils n'ont rien à « gagner » dans la rencontre. Quel

que soit l'agencement de ces raisons, le fait est que des dizaines de milliers d'étrangers passent chaque année par les villes du Nord du Niger, depuis près de deux décennies, et y séjournent un temps, sans que l'on ne puisse réellement en déceler l'influence sur les pratiques urbaines et culturelles, sans que l'on assiste à des échanges interculturels, à une diversification des conduites sociales des populations autochtones. Les habitants des villes du Sahara nigérien, où sont accueillis tous les étrangers quels qu'ils soient, d'où qu'ils viennent – à la manière des « *villes-refuges* » que Jacques Derrida érige en symbole des lieux cosmopolites, mais sans que celles-ci ne soient les lieux de l'expérimentation de la démocratie (Derrida, 1997) –, ne se laissent pas « interroger » ni influencer par cette altérité *qui ne dérange pas*. Le Sahara nigérien apparaît alors sous les traits d'un « désert cosmopolite » où la co-présence de populations venues d'horizons différents (cultures, classes sociales, pays) rend possibles mais pas nécessairement effectives de nouvelles interactions.

Si le sentiment de la double appartenance ethnique et nationale est généralement présent chez les candidats à la migration lorsqu'ils sont dans leur pays d'origine, une fois en situation de migration internationale, le sentiment d'appartenance ethnique s'estompe rapidement au profit de la nationalité qui devient prédominante. En arrivant dans les espaces de transit où leur mobilité est entravée, où ils sont contraints de « ralentir » voire de s'arrêter un temps, de nouveaux collectifs se créent, notamment à travers les structures d'hébergements qui les réunissent sur la base (non exclusive) de leur nationalité. Au cours du transit, le lien social qui unit les migrants repose en partie sur des solidarités pragmatiques qui alimentent un sentiment d'appartenance communautaire et, en retour, s'en nourrissent. Apparaît en effet un sentiment d'appartenance à une « communauté des migrants », plus large que les groupes affinitaires, sorte de communauté contingente de destin qui transcende les nationalités et le statut légal des migrants, tant du point de vue des individus qui la constituent que de ceux qui n'en font pas partie. Ainsi, les migrants nigériens y sont progressivement intégrés avant même de quitter le territoire du Niger, leur appartenance nationale officielle perdant aux yeux de tous, et y compris d'eux-mêmes, une partie de sa signification.

Les nationalités ne sont pas pour autant effacées ou indistinctes ; les migrants conservent une identité sociale et culturelle qui les rapporte à leur lieu d'origine, ils ne perdent pas leur conscience d'appartenir à une communauté nationale, mais les situations dans lesquelles ils sont pris les incitent et leur permettent de dépasser ce seul état antérieur, de dépasser l'ordre des identités quasi exclusives et pérennes. La multi-appartenance des migrants tend à devenir la « norme » au Sahara, à l'image de ce qui a été constaté sur le

pourtour méditerranéen (Peraldi, 2002; Schmoll, 2004; Tarrus, 2000). Les interactions, les jeux d'influence réciproques ainsi rendus possibles modifient les « frontières » entre groupes nationaux, sociaux ou ethniques, les redéfinissent sans les abolir, rendant certains lieux plus cosmopolites. Ce qui n'élude pas la question des rapports entre les populations autochtones et les migrants, entre sédentaires et individus mobiles, lorsque ceux-ci reposent sur une « tolérance passive » et tendent à être minimisés. Entre évitement et ouverture à l'Autre uniquement pour des raisons économiques, ces relations s'apparentent à un « *cosmopolitisme de circonstance* » (Schmoll, 2003). En revanche, la notion de cosmopolitisme ne rend pas compte des tensions, rapports de force et violences qui fondent la relation entre les agents de l'État et les migrants dans les espaces sahariens. Aussi, si le pouvoir évocateur de l'expression « désert cosmopolite » permet de rendre compte globalement des phénomènes à l'œuvre dans le Sahara nigérien, il serait plus juste de parler de « *situations cosmopolites* » dans le désert (Gastaut, 2002; Hily, Rinaudo, 2003). Ces situations, qui introduisent au Niger un cosmopolitisme par la marge – à la fois marge spatiale, dans les régions sahariennes, et marge sociale, par les migrants –, éclairent la nature des incidences des migrations dans les espaces de transit, en même temps qu'elles replacent ces espaces au cœur du processus migratoire et de la question de la redéfinition des identités des individus en migration.

Du Sahara à l'Afrique : vers une « culture contemporaine » de la mobilité

Dans un texte intitulé « *Le crépuscule des sédentaires* », daté du milieu des années 1960, Georges-Hubert de Radkowski parlait déjà de l'émergence d'un « *espace-réseau, dans lequel habiter ne veut plus dire résider, mais circuler* », avant de s'interroger sur le possible « *retour du nomadisme* » dans les sociétés occidentales (Radkowski, 2002 : 139). Depuis, force est de constater la généralisation-normalisation effective de la mobilité dans les pays du Nord, sous ses différentes formes (migrations, tourisme, etc.), sans que celle-ci ne perde sa qualité de marqueur des inégalités et des hiérarchies sociales (Urry, 2005). N'assistons-nous pas à un mouvement similaire actuellement en Afrique, à l'émergence d'une culture contemporaine de la mobilité ?

Au cours de ces deux dernières décennies, le Niger, pays d'émigration, est également devenu un pays de transit migratoire important. Dans le même temps, l'Algérie, pays

d'émigration, devenait également un pays de transit et d'immigration, tandis que la Libye, pays d'immigration devenait également un pays de transit. Chacun de ces trois États a vu son statut au sein du système migratoire euro-africain devenir plus complexe, plus complet, à l'instar de ces nombreux pays dans le monde qui tendent à cumuler les statuts de pays de départ, de transit et d'accueil.

Ces changements de statuts du Niger, de l'Algérie et de la Libye sont dus aux quelques dizaines de milliers de migrants qui traversent annuellement le Sahara central par voie terrestre. Particulièrement « visibles » à la fois physiquement dans les localités sahariennes, et médiatiquement pour les raisons politiques et diplomatiques que l'on sait, ces migrants ne représentent néanmoins qu'une petite partie de l'ensemble des migrants qui circulent sur le continent, car si le Sahara est un désert parcouru, l'Afrique dans son ensemble est un continent qui l'est tout autant (Baker, Aina, 1995; Bruijn, Van Dijk, Foeken, 2001b; Shack, Skinner, 1979).

Avec 20 millions de migrants, dont près de 15 % de réfugiés (ONU, 2006), l'Afrique occupe une place marginale dans l'espace migratoire mondial au niveau des stocks officiels de migrants. Elle apparaît davantage comme un espace d'émigration (vers l'Europe, l'Amérique du Nord et le Moyen-Orient) que d'immigration, mais sa principale caractéristique est d'être animée par des flux migratoires intracontinentaux. Si peu d'individus venus de l'extérieur s'y installent (à l'exception de groupes d'expatriés occidentaux et de communautés commerçantes syro-libanaises, indo-pakistanaïses et chinoises), alors l'essentiel des stocks de migrants correspond à des personnes qui circulent à l'intérieur du continent²⁹¹.

L'évolution de l'importance relative de la migration dans les sociétés africaines est difficile à évaluer, étant donné le faible nombre d'études concernant les migrations intra-africaines, la déficience des appareils statistiques nationaux des États africains qui ne permettent pas de disposer de données fiables, et les difficultés qu'il y a à prendre en compte les émigrés en dehors du continent. Néanmoins, les migrations volontaires qui animent de longue date les routes africaines – rappelant que si la dispersion est une ressource pour les groupes (Ma Mung, 1999), la mobilité en est une pour les individus – concernent aujourd'hui de plus en plus d'individus, et sans doute pas uniquement en raison de la croissance

²⁹¹ Dominique Malaquais et Roland Marchal vont jusqu'à considérer que « *l'Afrique est, de tous les continents, sans doute celui où (et d'où) l'on se déplace le plus* » (Malaquais, Marchal, 2006 : 8).

démographique du continent. Les profils des migrants sont de plus en plus variés (les urbains migrent actuellement autant que les ruraux, toutes les catégories socioprofessionnelles étant concernées), et l'on assiste à un allongement des distances parcourues et à une diversification des espaces concernés en tant que zones de départs, de transit et de destination. À cela s'ajoutent de nouvelles pratiques migratoires, telles que les migrations qualifiées ou celles que l'on peut nommer « migrations d'itinérance », lorsque des jeunes gens quittent leur communauté d'origine sans projet bien déterminé, prêts à partir à l'*aventure*, à saisir leur chance selon les opportunités et à « affronter » la route, lieu de l'étrangeté, de la confrontation à l'altérité du monde et des hommes (Clifford, 1997a). S'il est difficile de savoir dans quelle mesure ces pratiques sont réellement « nouvelles » ou simplement mieux connues aujourd'hui qu'auparavant, et s'il est indéniable que toutes les formes contemporaines de migrations ne sont pas accessibles à tous les individus de la même manière, selon les moyens et les compétences spécifiques qu'elles requièrent, il semble néanmoins que des pratiques de migration de plus en plus variées se diffusent en Afrique, au sein de catégories de populations toujours plus diverses.

Replacer les migrations transsahariennes dans le contexte de l'ensemble des migrations intra-africaines rappelle qu'elles ne sont que l'une des déclinaisons possibles de la mobilité en Afrique, parmi d'autres souvent moins risquées et moins aléatoires²⁹². C'est pourquoi, alors que leur intérêt économique peut être grand, les migrations transsahariennes sont majoritairement le fait de migrants qui n'appréhendent que peu les risques qui leur sont liés, ou qui individuellement projettent dans leur migration un surplus de sens, un désir qu'une migration intra-africaine au sud du Sahara ne pourrait selon eux combler.

C'est sur cette voie qu'il semble aujourd'hui intéressant de poursuivre des recherches sur les migrations transsahariennes, et notamment autour de quelques-unes des pistes esquissées et des questions soulevées par ce travail. Les spécificités du *transit* telles qu'observées à travers le Sahara nigérien, tant au niveau du rapport des migrants aux espaces qu'ils traversent que des relations sociales qu'ils nouent et de leurs reconstructions identitaires, doivent être précisées afin de pouvoir déterminer si elles sont une caractéristique

²⁹² « *The question is not so much whether travelling cultures exist but how they are produced and respond to, mediate and mitigate social, economic, political and ecological conditions in Africa and beyond.[...] In Africa some people have developed travel as the very basis of their existence* » (Bruijn, Van Dijk, Van Dijk, 2001a : 64).

des mouvements migratoires étudiés ou bien une spécificité de l'*espace-temps* du *transit* de toutes les migrations internationales. De même, comment les localités acquièrent-elles des fonctions spécifiques au sein des systèmes migratoires, et, parallèlement, quels rôles jouent les différentes catégories de lieux dans les processus migratoires ? Quelles sont les différentes catégories d'étrangers que distinguent les populations autochtones, et quelles sont les relations entre mobilité et altérité au Sahara ? Jusqu'où est-il possible et pertinent de catégoriser les migrants et leurs pratiques *dans le mouvement*, c'est-à-dire selon l'idée que la migration est une succession de « moments migratoires » et non un événement monolithique ? En quoi les migrations transsahariennes sont-elles révélatrices à la fois des trajectoires des États concernés, mais aussi de l'évolution des sociétés africaines et des dynamiques de mondialisation des économies et des cultures à l'œuvre sur le continent ?

Autant de questions soulevées qui ne trouveront de réponses pertinentes qu'en replaçant les mouvements migratoires transsahariens dans un contexte plus large, en continuant de mettre en perspective les migrations intra-africaines et les migrations intercontinentales au départ de l'Afrique, mais également en comparant les migrations internes et internationales dans ces régions, et, finalement, en passant de l'étude des migrations à celle de la mobilité. Travailler sur les « mobilités » doit en effet permettre de s'affranchir des cadres qu'imposent les catégories qui définissent la migration et qui orientent notre regard sur les questions de franchissement de frontières, de résidence habituelle à laquelle il n'est pourtant pas toujours aisé de donner un sens, ou encore de durée des déplacements.

Parallèlement à une approche multiscalaire de la mobilité, et selon une même logique, il semble nécessaire de replacer ces mouvements dans la longue durée afin de retracer une histoire de la mobilité sur le continent depuis l'époque coloniale. La comparaison des formes de mobilités au Sahara selon différentes échelles spatiales (régionale, nationale et locale) et temporelles, pourra permettre de saisir la spécificité des mobilités transsahariennes contemporaines à la fois au sein de l'ensemble des systèmes de mobilités de l'Afrique subsaharienne, mais également leurs spécificités à l'échelle des individus, des histoires individuelles. Entre cultures « anciennes » de la mobilité (ou tout au moins construites dans la durée), et nouvelles formes de mobilités qui relèvent davantage des dynamiques contemporaines du monde (des possibilités et des contraintes de la « mondialisation » des économies et des cultures, des incitations de la « mondialisation des rêves »), les deux n'étant sans doute pas dissociables, il sera possible de mieux appréhender l'évolution des structures

spatiales (les pôles, les lignes de contact et de rupture) et sociales (les catégories d'acteur) de la mobilité en Afrique.

En s'intéressant aux formes de *vie en mouvement*, à l'idée de *dwelling-in-travel* de James Clifford, à travers l'expérience des individus, des groupes et des sociétés, il s'agit finalement d'entreprendre un dialogue entre les approches structuralistes de la migration et celles qui postulent la primauté du libre-arbitre des individus dans le monde contemporain, autour des « *sens du mouvement* » (Allemand, Ascher, Lévy, 2005) en Afrique aujourd'hui.

Ces recherches scientifiques concernant les migrations transsahariennes, et plus largement les mobilités africaines, se placent actuellement dans un contexte international de crispations identitaires et de focalisation des regards sur les déplacements de personnes entre le « Sud » et le « Nord » du monde, auquel il importe de prêter une grande attention.

Recherche, éthique et politique : la délicate articulation

Depuis plusieurs années, les rencontres euro-africaines traitant des migrations irrégulières entre les deux continents se succèdent²⁹³. La détermination de certains États européens à stopper les flux de clandestins le plus en amont possible et à participer à la surveillance active des frontières des États africains s'affirme (Le Monde, 11.07.2006), et les regards se tournent toujours davantage vers les espaces sahariens. 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 ont effectivement traversé dans un premier temps le Sahara, en revanche une minorité seulement de ceux qui traversent le Sahara central poursuivent leur route jusqu'en Europe. L'assimilation des migrations transsahariennes aux migrations transméditerranéennes constitue une vision erronée des faits migratoires à l'œuvre, qui rappelle une fois de plus que la médiatisation et la politisation de ces migrations se fait sans tenir compte ni des limites de

²⁹³ Pour ne citer que deux exemples notoires, rappelons que la conférence de Rabat de juillet 2006 a réuni les représentants de plus de 50 États et d'une vingtaine d'organisations internationales, tout comme la conférence de Tripoli quelques mois plus tard (22-23 novembre 2006).

nos connaissances de ces phénomènes, ni des résultats des recherches d'ores et déjà effectuées sur ces questions. Par le biais de pressions diplomatiques liées à une coopération économique et militaire, l'Europe incite les États nord-africains à lutter contre les migrations transsahariennes et influe en cela sur des mouvements migratoires qui ne la concernent que très peu (qu'est-ce que quelques milliers ou dizaines de milliers d'immigrants clandestins annuellement à l'échelle de deux continents ?). Progressivement, ces « pressions » se portent également sur les États sahéliens afin de les intégrer à la lutte contre les migrations clandestines.

La volonté des pouvoirs réactionnaires de se faire les garants « d'identités nationales » circonscrites – là où les dimensions multiculturelle et cosmopolite du monde sont de plus en plus visibles, là où le caractère pluriel et changeant des identités de tous est reconnu (Amselle, 1990, 2001; Appadurai, 2005) – s'est incarnée en France dans la création récente d'un Ministère de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du codéveloppement²⁹⁴. Dans ce contexte national et international, la recherche sur les migrations ne peut être exempte d'un questionnement sur sa participation aux transformations de nos sociétés, notamment à travers les représentations du monde et les catégories de son organisation qu'elle produit, les idéologies qu'elle alimente, volontairement ou non.

Les migrations internationales peuvent-elles et doivent-elles être contrôlées ? Le monde a-t-il pour vocation d'être ouvert à certains et fermé à d'autres, sous couvert de nationalité, de lieux de naissance, de richesse ? Ces questions ne sont pas des questions scientifiques mais elles se posent néanmoins avec force aux chercheurs travaillant sur ces thématiques.

Dans une logique nationaliste et capitaliste, les États envisagent la gestion des migrations internationales comme un moyen de maintenir leur compétitivité dans l'économie

²⁹⁴ L'annonce de la création de ce ministère le 18 mai 2007 est à l'origine de la démission de plusieurs chercheurs membres du Comité d'histoire de la Cité nationale de l'histoire de l'immigration. « *Les mots sont pour le politique des symboles et des armes. Or il n'est pas dans le rôle d'un État démocratique de définir l'identité. Associer « immigration » et « identité nationale » dans un ministère n'a jamais eu de précédent dans notre République : c'est, par un acte fondateur de cette présidence, inscrire l'immigration comme « problème » pour la France et les Français dans leur être même. Ce rapprochement s'inscrit dans la trame d'un discours stigmatisant l'immigration et dans la tradition d'un nationalisme fondé sur la méfiance et l'hostilité aux étrangers* » (Extrait du communiqué de démission des instances officielles de la Cité nationale de l'histoire de l'immigration, adressé par 8 historiens et démographes, le lendemain de l'annonce de la création du ministère de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du codéveloppement).

mondiale. Pour cela, ils effectuent une distinction entre les migrants hautement qualifiés et les migrants sous-qualifiés. Les premiers, considérés comme acceptables, sont recherchés par les États et incités à venir s’y installer. Tout est alors mis en œuvre pour faciliter leur mobilité, que l’on qualifie de « fuite des cerveaux » ou de « circulation internationale des compétences », selon les points de vue. Les seconds à l’inverse voient leur mobilité entravée par nombre d’obstacles légaux (ce qui ne les empêche pas de pourvoir aux besoins des marchés de l’emploi demandeurs de main d’œuvre peu qualifiée, sur lesquels ils ne peuvent prétendre à un certain nombre de droits – droits sociaux, droits du travail – en raison de leur situation irrégulière). Ces politiques de « migrations choisies » ont pour principales conséquences l’augmentation des migrations irrégulières, des trafics humains et du « coût humain » de la migration, la dégradation des conditions de vie et de travail des migrants irréguliers dans les pays d’accueil. En revanche, l’objectif annoncé de réduction drastique des flux n’est jamais atteint, et plus les politiques migratoires restrictives sont tenues en échec, plus les gouvernements renforcent les dispositifs policiers et militaires qui les mettent en application – parfois au mépris des droits de l’homme et du respect des conventions qui les protègent. Et l’on connaît les conséquences dramatiques de ce cercle vicieux dans le cas de « l’externalisation » des frontières méridionales de l’Union Européenne ou de la militarisation de la frontière entre le Mexique et les États-Unis²⁹⁵.

Ces politiques de contrôle et de répression reposent sur des idéologies (nationalistes, sécuritaires), qui elles-mêmes reposent en partie sur des représentations partielles, erronées ou instrumentalisées des réalités à l’œuvre, sur une méconnaissance des logiques qui régissent les migrations. Si dans le domaine de la production des représentations du monde social la recherche est de plus en plus concurrencée par les médias, elle demeure néanmoins un espace important de production de ces représentations. C’est à ce niveau que se pose, que s’impose la dimension politique de la recherche sur les migrations.

²⁹⁵ Sous-jacent à notre propos perce la question de la liberté de circulation. Cet aspect politique de la migration n’appelle selon nous aucune justification relevant des études migratoires, et ne doit pas être débattue dans le champ de la science mais dans celui de la morale et des droits de l’homme. L’inefficacité avérée et inévitable des politiques migratoires très restrictives, leur coût prohibitif, la faiblesse relative du lien entre politique migratoire et volume des flux, les « besoins » des États du Nord ou du Sud, et l’ensemble des effets de la migration constituent des objets dont l’étude doit permettre de déconstruire les discours dont l’argumentation est infondée et incorrecte, de dénoncer les effets pervers des politiques mises en place, et de favoriser l’émergence de nouvelles représentations des phénomènes migratoires. Mais ces aspects de la migration n’ont pas à entrer dans un débat qui vise à reconnaître ou non la mobilité comme un droit universel, le « droit au voyage » pour reprendre l’expression kantienne, et plus encore comme une liberté, la liberté pour tous les individus de circuler et de vivre là où ils le désirent.

Actuellement les représentations dominantes, communément admises, véhiculent l'image de flux de migrants toujours plus nombreux essayant de quitter les pays du Sud pour se rendre dans les pays du Nord, véritable péril migratoire qui ne serait contenu que grâce aux politiques restrictives évoquées, justifiant par là même leur existence. Ces représentations masquent une réalité des processus migratoires indéniablement différente, plus nuancée, plus hétérogène, plus complexe, comme nous l'avons montré dans le cadre des migrations transsahariennes. Dès lors, il s'agit d'œuvrer à une meilleure compréhension des phénomènes migratoires, qui sera aussi une déconstruction de ces représentations, c'est-à-dire à un *engagement* de la connaissance produite à des fins de critique des abus de pouvoir ou d'autorité faits sous couvert de savoirs, d'autorité intellectuelle. Pour cela, il nous faut tendre vers une approche globale de la mobilité, en abordant la migration comme faisant « simplement » partie intégrante du monde, de son évolution, et non plus comme un problème à résoudre ou comme un « potentiel » à « rentabiliser », car ces orientations, parfois implicites, ferment les horizons de bien des travaux et empêchent de penser certains aspects des phénomènes migratoires.

Doit alors s'effectuer le passage du constat de la dimension politique des recherches à la prise en compte assumée, réfléchie de cette dimension politique de l'activité de recherche, dans un contexte où les pouvoirs publics, à travers les institutions publiques de recherche, incitent fortement de plus en plus de chercheurs à travailler sur les migrations internationales et principalement les migrations entre les pays du Sud et ceux du Nord (à travers l'attribution de financements et la création de postes, dont le corollaire est une concentration des projets, des colloques et des publications sur ces thématiques)²⁹⁶.

De longue date, les sciences humaines et sociales se préoccupent de leur indispensable quête d'objectivité, qui repose notamment sur la rupture des liens (affectifs, idéologiques, pratiques) du chercheur à son objet. Cette « rupture épistémologique », sorte de mise à distance du monde, doit permettre d'appréhender l'objet d'étude en lui-même et d'évincer ce qui s'interpose entre l'objet et le chercheur, ou tout au moins d'en minimiser les effets. Mais

²⁹⁶ La question de la collusion entre pouvoir et production du savoir se pose avec une acuité toute particulière aujourd'hui en France depuis que Brice Hortefeux, Ministre de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du co-développement, a mis en place en octobre 2007 l'Institut d'Études sur l'Immigration et l'Intégration, dont la vocation est « *de constituer un guichet unifié rassemblant des chercheurs, des universitaires, des administrations et des entreprises privées qui commanditent des recherches sur ces questions* ». La création de cet institut, doté d'une importante capacité de financement, est une remise en cause ouverte du principe fondamental d'indépendance de la recherche vis-à-vis du pouvoir politique.

cela implique-t-il que les savoirs produits ne doivent pas avoir d'effets sur le monde ? Le désengagement du monde social qu'implique l'activité de recherche interdit-il tout réengagement parallèle et la production d'un savoir engagé ? Il ne s'agit pas selon nous de savoir s'il faut être neutre ou engagé, mais bien d'accepter le fait que dans le contexte actuel tout travail sur les migrations internationales engage de fait son auteur *dans* le monde, puisqu'il y est agissant, il y produit un effet, même minime. La production scientifique sur cette thématique est d'autant plus inévitablement une prise de position qu'il est difficile voire impossible de se dégager des sphères normatives (morale et éthique) qui orientent notre façon de penser le réel ; les sciences humaines et sociales ne sont pas libres de toute valeur et nos méthodes, aussi critiques soient-elles, s'inscrivent dans ce-s système-s de valeurs. La remise en cause de la « neutralité axiologique », en considérant que celle-ci ne peut correspondre qu'à l'acceptation des normes dominantes/majoritaires, permet de sortir de la dichotomie selon laquelle certains produiraient un savoir scientifique pour les scientifiques avec des règles scientifiques, et d'autres porteraient au dehors leur savoir, l'*engageraient* dans le monde et lui feraient ainsi perdre sa valeur scientifique, car c'est cette dichotomie infondée qui autorise et favorise la « démission » des chercheurs. Les deux peuvent et doivent aller de paire. Ce constat invite plus que jamais à penser la place et le rôle que l'on souhaite attribuer à nos travaux scientifiques au sein de notre société, à penser une critique de la « raison géographique », afin que la production du savoir géographique ne soit pas réduite à l'alimentation de la « biopolitique », à l'organisation de la gestion des hommes tributaire en partie de la gestion des espaces.

- ANNEXES -

Annexe 1. Liste des entretiens enregistrés

La limite entre discussion et entretien est souvent floue, et il ne m'est pas possible de lister la totalité des situations d'échange plus ou moins formelles, plus ou moins directives, que j'ai pu avoir au cours de mes séjours au Niger et qui ont donné lieu à une prise de note dans mes carnets de terrain. J'ai donc choisi de proposer une liste ne comprenant que les entretiens qui ont fait l'objet d'un enregistrement partiel ou total sur microcassettes audio (sachant que tous les extraits cités au cours du texte ont ainsi été enregistrés).

Sur les 112 entretiens listés ci-dessous, 43 ont été réalisés avec des migrants (certains migrants ont été interviewés à deux reprises, auquel cas leur prénom d'emprunt est mentionné), 38 avec des personnes oeuvrant dans les secteurs du transport ou du commerce, 12 avec des agents de contrôle de l'État, et 19 avec divers autres personnes.

	Date	Lieu	Nom, fonction, activité ou statut des personnes
1	04-avr-03	Arlit	Responsable de la société de transit NITRA
2	13-avr-03	Timia	Assanaga Ahmoudou, caravanier
3	15-avr-03	Agadez	Migrant congolais
4	15-avr-03	Agadez	Migrant camerounais
5	16-avr-03	Agadez	Migrant de République Démocratique du Congo
6	16-avr-03	Agadez	Migrant guinéen
7	17-avr-03	Agadez	Sidi Mohamed, grand commerçant
8	20-avr-03	Agadez	Migrant camerounais
9	24-avr-03	Agadez	Président du syndicat des transporteurs de marchandises
10	25-avr-03	Agadez	Directeur Général de la Direction Régionale des Transports
11	01-mai-03	Achegour	Chauffeur de camion (Touareg nigérien)
12	01-mai-03	Achegour	Berger touareg employé par un commerçant arabe
13	05-mai-03	Bilma	Saunier
14	05-mai-03	Bilma	Migrant nigérien
15	07-mai-03	Bilma	Migrant nigérien
16	09-mai-03	Bilma	Responsable du Service Départemental des Ressources Animales
17	10-mai-03	Bilma	El Hadj Maidigu Kanembu, notable local
18	10-mai-03	Bilma	Commerçants (entretien collectif)
19	15-mai-03	Dirkou	Ibrahim Zamkoye, capitaine des Douanes
20	17-mai-03	Dirkou	Douanier
21	17-mai-03	Dirkou	Officier de police

22	18-mai-03	Dirkou	Ajimi Mama Laoual, chef de Canton du Kawar
23	19-mai-03	Dirkou	Kiari Chégou, secrétaire du Syndicat des transports
24	20-mai-03	Dirkou	El Hadj Makayé Mahamane, commerçant
25	20-mai-03	Dirkou	Habib, commerçant
26	21-mai-03	Dirkou	M. N. Y., chauffeur de camion (Tchadien)
27	21-mai-03	Dirkou	Ouassiri, commerçant
28	22-mai-03	Dirkou	Chef de ligne Dirkou-Libye
29	22-mai-03	Dirkou	Abaghi Touda, chef de ligne Dirkou Agadez
30	24-mai-03	Dirkou	Villageois
31	18-août-03	Timia	Stagiaire du dispensaire (CSI)
32	21-août-03	Timia	Omar, commerçant
33	22-août-03	Timia	Rhaboudou, caravanier
34	23-août-03	Timia	Aboussaghid, ancien migrant, "ishumar"
35	24-août-03	Timia	Adamou, président de la coopérative "Tidaw"
36	27-août-03	Timia	Issouf, migrant saisonnier
37	28-août-03	Timia	Harouna Soghdou, secrétaire de la coopérative "Tanat"
38	31-août-03	Timia	Ahmed Ada, président de la coopérative artisanale
39	02-sept-03	Timia	Jeune fille « à marier »
40	10-sept-03	Agadez	Directeur de la Direction Régionale du Commerce et de l'Industrie
41	27-sept-03	Timia	Souley, caravanier
42	28-sept-03	Timia	Alima, épouse de caravanier
43	28-sept-03	Timia	Alhassane, caravanier
44	28-sept-03	Timia	« Luc », ancien migrant
45	15-oct-03	Arrigui	Chogou Abaghi Touda, chef du village
46	21-oct-03	Bilma	El Hadj Dagrama, intermédiaire du sel
47	22-oct-03	Bilma	Djaber, responsable du Service du Plan
48	23-oct-03	Bilma	Saunier
49	23-oct-03	Bilma	Laoual Taher Alima, intermédiaire du sel
50	24-oct-03	Bilma	El Hadji Chaibou, intermédiaire du sel
51	26-oct-03	Bilma	El Hadji Chaibou, intermédiaire du sel
52	29-oct-03	Dirkou	Ajimi Mama Laoual, chef de Canton du Kawar
53	30-oct-03	Dirkou	Migrant malien
54	31-oct-03	Dirkou	Ajimi Mama Laoual, chef de Canton du Kawar
55	17-déc-03	Niamey	Migrant sénégalais
56	17-déc-03	Niamey	Badio Fati, migrant sénégalais
57	30-déc-03	Niamey	Douanier
<i>- Séjour de 8 mois en France -</i>			
58	17-nov-04	Agadez	Babaye, ancien migrant nigérien
59	17-nov-04	Agadez	Ancien migrant nigérien
60	18-nov-04	Agadez	Babaye, ancien migrant nigérien
61	18-nov-04	Agadez	Anciens migrants nigériens (entretien collectif)
62	20-nov-04	Agadez	Liliane, migrante camerounaise
63	20-nov-04	Agadez	Migrants camerounais (entretien collectif)
64	23-nov-04	Agadez	Membre d'une agence de courtage
65	23-nov-04	Agadez	Migrant ivoirien
66	24-nov-04	Agadez	Liliane, migrante camerounaise

67	24-nov-04	Agadez	Migrants camerounais (entretien collectif)
68	26-nov-04	Agadez	Directeur d'agence de courtage
69	28-nov-04	Agadez	Membre d'une agence de courtage
70	28-nov-04	Agadez	Membres d'une agence de courtage (entretien collectif)
71	29-nov-04	Agadez	Migrant nigérian
72	29-nov-04	Agadez	Secrétaire d'une agence de courtage
73	29-nov-04	Agadez	Guide et passeur touareg
74	29-nov-04	Agadez	Homme politique de la région d'Agadez
75	29-nov-04	Agadez	Directeur de la Direction Régionale des Transports Terrestres
76	02-déc-04	Achegour	Tomsy, migrant nigérian
77	04-déc-04	Dirkou	Gendarme
78	04-déc-04	Dirkou	Migrant nigérian
79	04-déc-04	Dirkou	Migrant ivoirien
80	05-déc-04	Dirkou	Tomsy, migrant nigérian
81	05-déc-04	Dirkou	Lynda, migrante nigériane
82	05-déc-04	Dirkou	Migrant béninois
83	06-déc-04	Bilma	Percepteur des impôts de la Préfecture
84	06-déc-04	Bilma	Commandant de la brigade de gendarmerie
85	08-déc-04	Bilma	Ibrahim, migrant nigérian
86	08-déc-04	Bilma	Migrant nigérian
87	08-déc-04	Bilma	Percepteur des impôts de la Préfecture
88	08-déc-04	Bilma	Adjudant de gendarmerie
89	09-déc-04	Bilma	Ernest, migrant nigérian
90	09-déc-04	Bilma	Migrants nigériens (entretien collectif)
91	14-déc-04	Dirkou	Migrant nigérian
92	14-déc-04	Dirkou	Migrant nigérian
93	17-déc-04	Dirkou	Lieutenant de gendarmerie
94	20-déc-04	Dirkou	Yemalo Fêmi "Pedro", migrant béninois
95	21-déc-04	Dirkou	Commandant de la Brigade de Gendarmerie de Bilma
96	21-déc-04	Dirkou	Membre du syndicat des transporteurs
97	21-déc-04	Dirkou	Abaghi, responsable de l'autogare
98	22-déc-04	Dirkou	Chauffeur de camion nigérian
99	24-déc-04	Dirkou	Migrant congolais
100	24-déc-04	Dirkou	Hamza, migrant nigérian
101	31-déc-04	Agadez	Dieudonné, migrant camerounais
102	31-déc-04	Agadez	Douanier
103	31-déc-04	Agadez	Migrants camerounais (entretien collectif)
104	02-avr-05	Ingal	Membre du syndicat des transporteurs
105	10-avr-05	Assamaka	Transporteur algérien
106	11-avr-05	Assamaka	Migrant nigérian
107	13-avr-05	Arlit	Cuisinier
108	14-avr-05	Arlit	Directeur d'agence de courtage
109	17-avr-05	Agadez	Gabriel, migrant camerounais
110	18-avr-05	Agadez	Gabriel, migrant camerounais
111	18-avr-05	Agadez	Directeur d'agence de courtage
112	10-mai-05	Niamey	Douanier

Annexe 2. Principales grilles d'entretiens

Les quatre grilles d'entretiens exposées ci-dessous ont servi à la fois de trames lors des entretiens directifs et de guide lors des entretiens libres.

Annexe 2.1 - Grille d'entretiens auprès des migrants en partance pour l'Afrique du Nord

Date et lieu de l'entretien

Sexe et âge approximatif de la personne

A/ Motifs et préparation du voyage

A1- D'où êtes vous originaire ? (nationalité, ville, ethnie)

A2- Quelle était votre activité dans votre pays ?

Votre situation familiale et matrimoniale ? (âge, scolarisation)

A3- Pourquoi êtes vous parti de chez vous pour venir ici ? Quand / comment avez-vous décidé de partir ? (rôle du groupe, de la famille / aspiration personnelle / contraintes, opportunités)

De quelles informations disposiez-vous en partant ? D'où provenaient-elles ?

A4- Etes vous parti seul, voyagez-vous seul ? Pourquoi / avec qui ?

A5- Qui est au courant de votre départ (famille ou amis, dans les lieux de départ ou de destination) ?

A6- Est-ce votre premier départ ?

Si non, combien de séjours à l'étranger avant, où et de quelles durées ?

A7- Vers où / jusqu'où allez-vous ?

A8- Il faut de l'argent pour voyager, comment avez-vous obtenu l'argent pour votre départ ?

Quelle somme aviez-vous initialement prévue ?

Avez-vous reçu une aide pour préparer ce voyage, de qui, combien ?

A9- Y a-t-il des personnes pour vous accueillir là où vous souhaitez aller ? Qui ? Sont-elles au courant de votre venue, êtes-vous en contact avec elles ?

A10- Comment avez-vous choisi votre itinéraire (quels éléments semblent décisifs) ?

Entre l'itinéraire que vous aviez décidé de suivre et celui que vous avez suivi jusqu'ici ou que vous allez suivre en partant d'ici, y a-t-il des différences ? Lesquelles ?

Pourquoi avoir modifier l'itinéraire / la destination ?

A11- Quels sont les papiers nécessaires pour voyager ainsi jusqu'au Maghreb ?

S'il faut des visas, avez-vous essayé de les obtenir ? Pourquoi ? (les législations nationales ou des institutions supranationales – CEDEAO, CEN-SAD – sont-elles connues et influencent-elles les choix).

A12- Avoir ou non des papiers (passeport, visa, carte d'identité, carnet de voyage CEDEAO...) qu'est ce que cela change selon vous ?

Quel risque y a-t-il à voyager sans papier au sud du Sahara ? Dans les pays arabes ? Et en Europe ?

A13- Depuis votre départ, avez-vous eu des soucis avec des policiers, des gendarmes, des douaniers, ou d'autres agents de contrôle ? Où ? Pourquoi ? Comment cela s'est réglé ?

Comment se sont passés les passages de frontières ?

B/ Mode de transports, vie de transit

B1- Depuis votre départ, quels sont les moyens de transports que vous avez utilisés, quels sont les tarifs et les durées des étapes ?

Avez-vous suivi le parcours initialement prévu jusqu'ici ?

B2- Comment est la vie durant les trajets, quelles sont vos relations avec les autres passagers, avec les chauffeurs ?

Si avant le désert : quelle représentation-appréhension du Sahara.

Si dans le désert (Kawar, frontières) : développer sur les conditions de voyage dans le désert.

B3- A chaque étape, comment vous débrouillez-vous (pour le logement et le transport, pour le travail si besoin) : seul, en petit groupe, connaissez-vous des personnes ressources, y a-t-il des réseaux qui vous prennent en charge, des gens de votre pays d'origine ?

B4- Depuis combien de temps êtes vous ici ? Quand espérez-vous repartir ?

Si depuis/dans longtemps : pourquoi (argent, papiers ...), que s'est-il passé ?

B5- Comment se passe votre séjour (hébergement, conditions de vie) ?

Que faites-vous depuis votre arrivée ici ? (travail, contact famille, errance ...)

Hier qu'avez-vous fait durant la journée ? (décrire une journée type)

B6- Etes-vous seul ? Avec d'autres migrants ? Pourquoi ? Quelles sont les relations entre les migrants de même origine ? Et d'origines différentes ?

B7- Quelles relations avec les autochtones ? (qui, où, comment)

B8- Avez-vous visité la ville, d'autres quartiers que celui où vous logez ? Lesquels ? (décrire la ville)

C/ Objectifs

C1- Qu'espérez-vous / Que redoutez-vous pour la suite de votre voyage ?

C2- Jusqu'où souhaitez-vous aller, jusqu'à quel pays ou quelle ville ? (degré de précision de l'objectif)

C3- Avez-vous des connaissances (amis, familles, ...) dans ce lieu ? Y êtes-vous attendu ? (préciser)

C4- Quel emploi espérez vous trouver ?

C5- Combien de temps pensez-vous rester là-bas ?

Si installation définitive : pourquoi ?

Si poursuite de la migration ailleurs : où ?

Si retour : dans la localité d'origine ou ailleurs ?

C6- Pourquoi est-ce intéressant de partir en migration ? De voyager ? (représentations du voyage, de lieu de destination)

Annexe 2.2 - Grille d'entretiens auprès des migrants de retour

Date et lieu de l'entretien

Sexe et âge approximatif de la personne

A/ Le séjour

A1- D'où êtes vous originaire ? (nationalité, ville, ethnie)

A2- D'où revenez vous ? (pays, ville)

A3- Combien de temps êtes vous resté là-bas ?

Quel âge avez-vous ?

A4- Pouvez-vous me raconter comment s'est déroulé votre séjour ?

- Arrivée : où, accueilli ?

- Travail : où, quoi, comment ?

- La vie quotidienne ?

- Les relations avec les populations locales, avec les autorités, avec les autres étrangers ?

- Contact avec la famille, envoi d'argent ou de marchandises dans le pays d'origine ? (situation familiale et matrimoniale)

A5- Etait-ce votre premier séjour ?

En partant la première fois, vous attendiez-vous à ce que votre séjour se passe comme ça ?

A6- Pourquoi aviez-vous décidé de partir dans ce pays, cette ou ces villes précisément ?

B/ Motifs du retour et mode de transports

B1- Pourquoi avez-vous décidé de revenir, pourquoi à ce moment précis ?

Si expulsion, expliquer les conditions de l'arrestation-détention-expulsion.

B2- Avec quoi revenez-vous ? (argent, marchandises... évaluer si possible)

Si rien, comment avez-vous financé votre retour ?

B3- Qu'allez-vous faire avec tout cela ? Quels projets ?

B4- Comment se passe le voyage pour revenir ? (combien de jours de trajet, moyens de transport, tarifs par étape – transport et taxes –)

Quelles relations avec les autres passagers pendant le voyage ? (place, eau, nourriture)

Avec les chauffeurs ?

B5- Comment se sont passés les passages de frontières et des différents postes de contrôles ? (personnes, marchandises, taxes)

Avez-vous eu des soucis ? Avec qui, de quel type et pourquoi ?

B6- Quels sont les principaux problèmes rencontrés pendant la traversée du désert ? Est-ce plus dur de traverser le Sahara pour aller au Maghreb ou pour en revenir ? Pourquoi ?

B7- Quels sont les papiers nécessaires pour revenir ainsi jusqu'au Niger ?

S'il faut des visas, avez-vous essayé de les obtenir ? Pourquoi ?

Avoir ou non des papiers (passeport, visa, carte d'identité, carte de ressortissant CEDEAO...) qu'est ce que cela change selon vous ?

C/ Bilan

C1- Etait-ce votre premier séjour à l'étranger ?

Si non, combien de séjours à l'étranger avant, où et de quelles durées ?

C2- Pensez-vous repartir un jour ? Où ? Quand ?

C3- Maintenant, où allez-vous et qui est au courant de votre retour ?

C4- Finalement, qu'est-ce que cela vous a apporté d'être parti en migration ? D'avoir voyagé ? (positif / négatif)

Annexe 2.3 - Grille d'entretiens auprès des anciens migrants nigériens

Date et lieu de l'entretien

Sexe et âge approximatif de la personne

A/ Départ et séjour

A1- D'où êtes vous originaire ? (ville, ethnie)

Avez-vous grandi au Niger ?

A2- Où êtes-vous déjà parti en migration ? (Maghreb, pays côtiers, autre – préciser les villes)

A3- Combien de temps y êtes vous resté ? (dates)

A4- Vous connaissiez des gens en y allant, des personnes pour vous accueillir, pour trouver du travail ?

D'autres membres de votre famille étaient-ils déjà partis là-bas ?

A5- Comment avez-vous organisé votre dernier départ ? (information sur le parcours, argent)

Aviez-vous prévenu votre famille ?

Etiez-vous marié et aviez-vous des enfants? Si oui depuis quand ?

A6- Comment s'est passé le voyage ? (les étapes, les contrôles, le passage de la frontière)

Est-ce plus simple de traverser le Sahara quand on est Nigérien ? Quand on est Touareg, Haoussa, etc. ? Pourquoi ? (langues, papiers)

Est-ce la même chose du côté nigérien et du côté maghrébin du désert ?

A7- Aviez-vous des papiers en règle pendant votre séjour ? Quels sont les papiers nécessaires pour travailler là-bas ? Qu'est-ce qu'on risque si on ne les a pas ?

A8- Pouvez-vous me raconter votre séjour ?

- Arrivée : où, accueilli, ...?

- Travail : où, quoi, comment ?

- La vie quotidienne ?

- Les relations avec les populations locales, avec les autorités, avec les autres étrangers ?

B/ Le retour

B1- Pourquoi êtes vous revenu au Niger ?

Y a-t-il des saisons pour partir ou revenir ? (saison agricole, mariages)

B2- Comment se passe le voyage pour revenir ? (combien de jours de trajet, moyens de transport, tarifs par étape)

Quelles relations aviez-vous pendant le trajet retour avec les autres passagers (place, eau, nourriture, discussion) ? Avec les chauffeurs ?

Comment se sont passés les passages de frontières et des différents postes de contrôles ?

B3- Qu'avez-vous rapporté ? (argent, marchandises... évaluer si possible)

B4- Qu'avez-vous fait avec cela ?

B5- La réinstallation au Niger s'est-elle bien passée ? Quelles ont été les principales difficultés ?

Que faites-vous actuellement ?

B6- Pensez-vous repartir en migration ? Quand, où, pourquoi ?

B7- Finalement, qu'est-ce que cela vous a apporté d'être parti en migration ? D'avoir voyagé ? (positif / négatif)

Annexe 2.4 - Grille d'entretiens auprès des chauffeurs et apprentis

Date et lieu de l'entretien

Sexe et âge approximatif de la personne

A/ Origines et identification

A1- D'où êtes vous originaire ? (ville, ethnie)

A2- Où habitez-vous aujourd'hui ? (résidence principale, famille)

Quelles sont les autres localités où vous séjournez régulièrement ?

A3- Depuis quand êtes vous dans le secteur du transport ?

Comment êtes vous entré dans cette branche ?

A4- Avez vous exercé d'autres activités avant ? Si oui, lesquelles ?

Exercez vous actuellement d'autres activités que le transport ? Si oui, lesquelles ?

A5- Y a-t-il dans votre famille d'autres personnes travaillant dans le transport ? Qui ?

A6- Pour les chauffeurs : à qui appartient le véhicule que vous conduisez ?

Si le chauffeur est propriétaire : comment avez-vous obtenu votre premier camion ? En quelle année ?

Si il n'est pas propriétaire : qui est le propriétaire ? Où vit-il ? Combien possède-t-il de véhicules ?

B/ Pratiques

B1- Actuellement, quels sont les itinéraires sur lesquels vous travaillez ?

B2- Que transportez-vous généralement ? (détailler selon les périodes et les itinéraires)

B3- Entre l'époque de vos débuts et aujourd'hui, quels sont les principaux changements dans votre métier ? (routes, prix, concurrence, marchandises, législation)

Qui sont les nouveaux acteurs du transport, les nouvelles demandes (destinations), les nouvelles pratiques ?

B4- Qu'est-ce qui rapporte le plus aujourd'hui : le transport national ou international ? De personnes ou de marchandises ?

B5- Quelles sont les principales difficultés de votre métier ?

Y a-t-il des difficultés spécifiques aux traversées du Sahara, selon les itinéraires ? Lesquelles ?

B6- Où êtes-vous contrôlé sur les itinéraires transsahariens ? Quel type de contrôle ? Comment se passent les passages des frontières ?

B7- Les législations des transports (de marchandises et de personnes) sont-elles adaptées, sont-elles respectées ? Pourquoi ? (développer sur la fraude et la corruption)

Qu'est-ce qu'il faudrait changer au plan légal pour faciliter votre activité ?

Annexe 3. Volume des échanges marchands du Niger avec l'Algérie et la Libye par voie terrestre (1996-2004)

Tableau 16. Valeur des marchandises échangées avec l'Algérie et la Libye (1996-2004 ; en FCFA).

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ALGERIE	Exportation	75.806.995	92.602.449	135.487.325	176.610.464	239.921.078	175.898.745	157.651.320	131.903.187	4.770.136.250
	Réexportation et transit	5.909.391.803	7.965.175.635	5.112.176.910	5.974.376.130	15.206.557.800	13.418.253.700	11.714.553.920	5.545.882.188	3.790.367.237
	dont tabac	3.980.133.754	7.116.756.312	4.628.651.122	5.873.864.521	11.478.749.600	12.804.277.720	11.085.970.520	5.106.903.828	3.307.382.127
	Importation	617.908.050	586.086.783	854.512.005	929.957.986	842.001.791	999.792.515	1.822.116.219	2.657.794.195	2.484.817.425
LIBYE	Exportation	8.250.000	63.400.000	188.009.000	52.357.600	261.390.043	133.256.632	366.670.000	351.529.281	219.550.000
	Réexportation et transit	3.697.721.997	1.017.684.262	256.778.639	273.550.199	7.923.956.673	10.979.348.890	14.705.304.960	18.603.478.961	23.983.891.946
	dont tabac	3.626.904.947	975.311.361	215.799.989	194.035.369	7.475.655.072	9.762.378.006	14.324.804.440	18.201.141.565	23.585.489.080
	Importation	299.190.187	393.873.779	1.251.616.261	2.119.202.662	506.776.113	698.172.672	180.108.560	587.688.761	81.285.175

Sources : Relevés statistiques des importations et exportations de 1996 à 2004, Direction Générale des Douanes, Niamey.

Tableau 17. Masse des marchandises échangées avec l'Algérie et la Libye (1996-2004 ; en kg).

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ALGERIE	Exportation	321.202	247.392	564.375	427.730	1.017.977	889.725	792.701	324.438	1.129.462
	Réexportation et transit	2.433.639	3.070.199	1.191.651	860.576	5.812.713	4.820.368	4.584.943	2.555.055	2.035.723
	Importation	9.419.201	8.794.959	12.401.018	13.556.876	21.301.765	15.466.354	23.231.800	23.777.895	19.933.022
LIBYE	Exportation	38.124	130.860	663.586	134.437	603.899	268.236	823.086	461.283	309.245
	Réexportation et transit	659.299	207.548	81.734	249.001	2.832.084	4.553.507	4.099.077	5.411.406	7.113.442
	Importation	1.501.696	1.651.229	11.143.693	16.509.871	2.494.660	3.193.733	921.285	990.226	315.995

Sources : Relevés statistiques des importations et exportations de 1996 à 2004, Direction Générale des Douanes, Niamey.

Annexe 4. Les migrations internationales en Afrique (2005)

Le tableau ci-dessous, réalisé par la Division de la population de l'ONU, repose sur les données fournies par les différents États africains concernant le nombre de migrants sur leur territoire en 2005 (2004 pour les réfugiés). La disparité de la qualité des recensements réalisés par ces États invite à utiliser ces données avec précaution. En outre, le fait que certains États définissent les migrants à partir du lieu de naissance et d'autres de la citoyenneté, et que la durée de résidence prise en compte ne soit pas uniforme (celle-ci n'est pas précisée ici, elle est de 6, 9 ou 12 mois selon les cas), rend problématique la comparaison entre les pays. Enfin, ces données concernent des stocks et non des flux, et ne rendent donc pas compte des dynamiques de la circulation migratoire sur le continent (cf. chapitre II).

Pays ou continent	Population totale	Stock de migrants		Nombre de réfugiés (en milliers)
		Nombre de migrant (en milliers)	Part dans la population totale	
	2005	2005		2004
Monde	6.464.750	190.634	2,9	13.469
Pays développés	1.211.265	115.397	9,5	2.701
Pays en voie de développement	5.253.484	75.237	1,4	10.768
Pays les moins avancés	759.389	10.460	1,4	2.405
Afrique	905.936	17.069	1,9	3.023
Afrique du Nord	190.895	1.838	1,0	415
Algérie	32.854	242 C	0,7	169
Égypte	74.033	166 B	0,2	90
Libye	5.853	618 C	10,5	12
Maroc	31.478	132 C	0,4	2
Soudan	36.233	639 B	1,8	142
Tunisie	10.102	38 C	0,4	0
Sahara Occidental	341	3 I	1,0	..
Afrique de l'Ouest	263.636	7.543	2,9	407
Bénin	8.439	175 C	2,1	5
Burkina Faso	13.228	773 B	5,8	0
Cap Vert	507	11 B	2,2	..
Côte d'Ivoire	18.154	2.371 CB	13,1	72
Gambie	1.517	232 B	15,3	7
Ghana	22.113	1.669 B	7,5	42
Guinée	9.402	406 C	4,3	139
Guinée-Bissau	1.586	19 B	1,2	8
Liberia	3.283	50 B	1,5	15
Mali	13.518	46 C	0,3	11
Mauritanie	3.069	66 C	2,1	0
Niger	13.957	124 B	0,9	0
Nigeria	131.530	971 C	0,7	8

Saint Hélène	5	1 B	24,8	..
Sénégal	11.658	326 B	2,8	21
Sierra Leone	5.525	119 C	2,2	65
Togo	6.145	183 B	3,0	11
Afrique de l'Est	287.707	4.516	1,6	1.515
Burundi	7.548	100 B	1,3	49
Comores	798	67 B	8,4	..
Djibouti	793	20 I	2,6	18
Érythrée	4.401	15 I	0,3	4
Éthiopie	77.431	555 B	0,7	116
Kenya	34.256	345 B	1,0	240
Madagascar	18.606	63 C	0,3	..
Malawi	12.884	279 B	2,2	4
Maurice	1.245	21 B	1,7	..
Mozambique	19.792	406 B	2,1	1
Réunion	785	142 B	18,1	..
Rwanda	9.038	121 B	1,3	50
Seychelles	81	5 B	6,1	..
Somalie	8.228	282 I	3,4	0
Uganda	28.816	518 B	1,8	250
Tanzanie	38.329	792 B	2,1	602
Zambie	11.668	275 B	2,4	174
Zimbabwe	13.010	511 B	3,9	7
Afrique centrale	109.641	1.791	1,6	639
Angola	15.941	56 B	0,4	14
Cameroun	16.322	137 B	0,8	59
Rép. Centrafricaine	4.038	76 C	1,9	25
Tchad	9.749	437 B	4,5	260
Congo	3.999	288 B	7,2	69
Rép. Démo. du Congo	57.549	539 BC	0,9	199
Guinée Équatoriale	504	6 C	1,2	..
Gabon	1.384	245 C	17,7	14
Sao Tomé et Príncipe	157	7 C	4,8	..
Afrique australe	54.055	1.381	2,6	46
Botswana	1.765	80 C	4,5	3
Lesotho	1.795	6 C	0,3	..
Namibie	2.031	143 B	7,1	15
Afrique du Sud	47.432	1.106 B	2,3	28
Swaziland	1.032	45 B	4,4	1

B (birthplace) : le nombre se réfère au lieu de naissance.

C (citizenship) : le nombre se réfère à la citoyenneté.

I (imputed) : indique qu'il s'agit d'une estimation effectuée à partir d'un modèle, en raison de l'absence de données disponibles.

Source : Organisation des Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population, 2006.

- BIBLIOGRAPHIE -

ABENSOUR Miguel, 2006, "L'homme est un animal utopique", *Mouvement*, (45-46): 72-86.

ADAMOUM Aboubacar, 1979, "Agadez et sa région. Contribution à l'étude du Sahel et du Sahara nigériens", *Études nigériennes*, (44): 358 + cartes.

ADEPOJU Aderanti, 1995, "Migration in Africa. An Overview", in Jonathan Baker, Tade Akin Aina (éds), *The Migration Experience in Africa*, Nordiska Afrikainstitutet, Stockholm: 87-108.

ADEPOJU Aderanti, 2000, "Les migrations internationales en Afrique subsaharienne : problèmes et tendances récentes", *Revue internationale des sciences sociales*, (165): 435-448.

ADEPOJU Aderanti, 2002, "Fostering Free Movement of Persons in West Africa: Achievements, Constraints, and Prospects for Intraregional Migration", *International Migration*, 40 (2): 3-28.

ADEPOJU Aderanti, 2005, "Review of Research and Data on Human Trafficking in sub-Saharan Africa", *International Migration*, 43 (1-2): 75-98.

ADOLEHOUME Amakoé P. (éd.), 2004, *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté*, Actes du SITRASS 7, 22-24 mars 2004, Dakar (Sénégal), IRD-INRETS, Paris: 535.

AGIER Michel, 1997, "Ni trop près, ni trop loin. De l'implication ethnographique à l'engagement intellectuel", *Gradhiva*, (21): 69-76.

AGIER Michel, 2002, *Aux bords du monde, les réfugiés*, Flammarion, Paris: 188.

AGIER Michel, 2005a, "Ce qui rend les terrains sensibles... et l'anthropologie inquiète", in Florence Bouillon, Marion Fresia, Virginie Tallio (éds), *Terrains sensibles. Expériences actuelles de l'anthropologie*, Centre d'Études Africaines, EHESS, Paris: 175-184.

AGIER Michel, 2005b, "Faire ville, aujourd'hui, demain. Réflexions sur le désert, le monde et les espaces précaires", in Guénola Capron, Geneviève Cortes, Hélène Guetat-Bernard (éds), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Belin, Paris: 167-178.

AINSA Fernando, 1997, *La reconstruction de l'utopie*, UNESCO-Arcantères, Paris: 198.

AKOKPARI John K., 1999, "The Political Economy of Migration in Sub-Saharan Africa", *African Sociological Review*, 3 (1): 75-83.

ALIOUA Medhi, 2005, "La migration transnationale des Africains subsahariens au Maghreb. L'exemple de l'étape marocaine", *Maghreb-Machrek*, (185): 37-58.

- ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (éds), 2005, *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Institut pour la ville en mouvement-Belin, Paris: 336.
- AMSELLE Jean-Loup, 1976, "Aspects et significations du phénomène migratoire en Afrique", in Jean-Loup Amselle (éd.), *Les migrations africaines. Réseaux et processus migratoires*, Maspero, Paris: 9-39.
- AMSELLE Jean-Loup, 1990, *Logiques métisses. Anthropologie de l'identité en Afrique et ailleurs*, Payot, Paris: 258.
- AMSELLE Jean-Loup, 2001, *Branchements. Anthropologie de l'universalité des cultures*, Flammarion, Paris: 265.
- AMSELLE Jean-Loup, GRÉGOIRE Emmanuel, 1987, "Complicités et conflits entre bourgeoisies d'État et bourgeoisies d'affaires au Mali et au Niger", in Emmanuel Terray (éd.), *L'État contemporain en Afrique*, L'Harmattan, Paris: 23-47.
- ANDERSON Benedict, 1994, *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, London: 224.
- ANTOINE Philippe, COULIBALY Sidiki (éds), 1989, *L'insertion urbaine des migrants*, Colloques et séminaires, ORSTOM, Paris: 242.
- ANTOINE Philippe, SOW Oumar, 2000, "Rapports de genre et dynamiques migratoires. Le cas de l'Afrique de l'Ouest", in Michel Bozon, Thérèse Locoh (éds), *Rapports de genre et questions de population*, INED, Paris: 112-123.
- APPADURAI Arjun, 2003, "Sovereignty without Territoriality: Notes for a Postnational Geography", in Seth M. Low, Denise Lawrence-Zuniga (éds), *The Anthropology of Space and Place. Locating Culture*, Blackwell, Oxford: 337-349.
- APPADURAI Arjun, 2005, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, Payot, Paris: 335 [1^{ère} éd. 1996 : *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*].
- ARANGO Joaquin, 2000, "Expliquer les migrations : un regard critique", *Revue internationale des sciences sociales*, (165): 329-342.
- AUBIN Françoise, 1974, "Anthropologie du nomadisme", *Cahiers Internationaux de Sociologie*, LXI (56): 79-90.
- AUGÉ Marc, 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Paris: 150.
- AZAM Jean-Pierre, GUBERT Flore, 2005, "Those of Kayes. The Impact of Remittances on their Recipients in Africa", *Revue économique*, 56 (6): 1331-1358.
- BA Cheikh Oumar, CHOPLIN Armelle, 2005, "Tenter l'aventure par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines", *Autrepart*, (36): 21-42.
- BADIE Bertrand, 1994, "Flux migratoires et relations transnationales", in Bertrand Badie, Catherine Wihtol De Wenden (éds), *Le défi migratoire. Questions de relations internationales*, FNSP, Paris: 27-39.
- BADIE Bertrand, WIHTOL DE WENDEN Catherine (éds), 1994, *Le défi migratoire. Questions de relations internationales*, Presses de la FNSP, Paris: 185.
- BADUEL Pierre-Robert (éd.), 1984, *Enjeux sahariens*, Recherches sur les sociétés méditerranéennes, CNRS, Paris: 442.
- BADUEL Pierre-Robert, 1985, "La production de l'espace national au Maghreb", in Pierre-Robert Baduel (éd.), *États, territoires et terroirs au Maghreb*, CNRS, Paris: 3-47.

- BADUEL Pierre-Robert (éd.), 1989, *Le monde musulman à l'épreuve de la frontière*, Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée (48-49): 319.
- BADUEL Pierre-Robert, 1996, "Le territoire d'État, entre imposition et subversion : exemples saharo sahéliens", *Cultures et conflits*, (21-22): 41-74.
- BAIER S., 1996, "Le Sahara au XIX^e siècle", in J.F. Ade Ajayi (éd.), *Histoire générale de l'Afrique - volume VI : L'Afrique au XIX^e siècle jusque vers les années 1880*, UNESCO/NEA, Paris: 555-578.
- BAKER Jonathan, AINA Tade Akin (éds), 1995, *The Migration Experience in Africa*, Nordiska Afrikainstitutet, Stockholm: 353.
- BALIBAR Étienne, 2003, "Les nouvelles frontières de la démocratie européenne", *Critique Internationale*, (18): 169-178.
- BANÉGAS Richard, WARNIER Jean-Pierre, 2001, "Nouvelles figures de la réussite et du pouvoir", *Politique africaine*, (82): 5-23.
- BARDEM Isabelle, 1993, "L'émancipation des jeunes : un facteur négligé des migrations interafricaines", *Cahiers des Sciences Humaines*, 29 (2-3): 375-393.
- BARRÈRE Anne, MARTUCCELLI Danilo, 2005, "La modernité et l'imaginaire de la mobilité : l'inflexion contemporaine", *Cahiers internationaux de sociologie*, (118): 55-79.
- BARROS Lucile, et alii, 2002, *L'immigration irrégulière subsaharienne à travers et vers le Maroc*, BIT, Genève: 142.
- BAVA Sophie, 2005, "Variations autour de trois sites mourides dans la migration", *Autrepart*, (36): 105-122.
- BAYART Jean-François, 1989, *L'État en Afrique. La politique du ventre*, L'espace du politique, Fayard, Paris: 439.
- BAYART Jean-François, 1996, *L'illusion identitaire*, Fayard, Paris: 307.
- BAYART Jean-François, 1999, "L'Afrique dans le monde : une histoire d'extraversion", *Critique Internationale*, (5): 97-120.
- BAYART Jean-François, 2004, "Le crime transnational et la formation de l'État", *Politique africaine*, (93): 93-104.
- BAYART Jean-François, ELLIS Stephen, HIBOU Béatrice, 1997, *La criminalisation de l'État en Afrique*, Espace international, Editions Complexe, Paris: 168.
- BECK Ulrich, 2002, "The Cosmopolitan Society and its enemies", *Theory, Culture and Society*, 19 (1-2): 17-44.
- BECK Ulrich, 2006, *Qu'est ce que le cosmopolitisme ?*, ALTO Aubier, Paris: 378.
- BELGUIDOUM Saïd, 2002, "Urbanisation et urbanité au Sahara", *Méditerranée*, 99 (3-4): 53-64.
- BELLOT Jean-Marc, 1980, "La politique africaine de la Libye : le cas du Niger", *Le mois en Afrique*, (176-177): 20-36.
- BENNAFLA Karine, 1997, "Entre Afrique noire et monde arabe, nouvelles tendances des échanges « informels » tchadiens", *Revue Tiers-Monde*, XXXVIII (152): 879-896.
- BENNAFLA Karine, 1998, "Mbaïboum : un marché au carrefour de frontières multiples", *Autrepart*, (6): 53-72.

- BENNAFLA Karine, 1999, "La fin des territoires nationaux ? État et commerce frontalier en Afrique centrale", *Politique africaine*, (73): 24-49.
- BENNAFLA Karine, 2000, "Tchad : l'appel des sirènes arabo-islamiques", *Autrepart*, (16): 67-86.
- BENNAFLA Karine, 2002a, *Le commerce frontalier en Afrique Centrale. Acteurs, espaces, pratiques*, Les Afriques, Karthala, Paris: 368.
- BENNAFLA Karine, 2002b, "Les frontières africaines : nouvelles significations, nouveaux enjeux", *Bulletin de l'AGF*, 79e année (2): 134-146.
- BENNAFLA Karine, 2004 "La réactivation des échanges transsahariens : l'exemple tchado-libyen", in Laurence Marfaing, Steffen Wippel (éds), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Karthala-ZMO, Paris: 89-110.
- BENSAAD Ali, 2001, "Voyage au bout de la peur avec les clandestins du Sahel", *Le Monde Diplomatique*, septembre: 16-17.
- BENSAAD Ali, 2002a, "Échanges et flux migratoires transsahariens : Agadez, place marchande et carrefour migratoire", in Michel Peraldi (éd.), *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve & Larose, Paris: 243-267.
- BENSAAD Ali, 2002b, "La grande migration africaine à travers le Sahara", in Marc Cote (éd.), *Le Sahara, cette « autre Méditerranée »*, Méditerranée, Aix-en-Provence: 41-52.
- BENSAAD Ali, 2003, "Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 19 (1): 7-28.
- BENSAAD Ali, 2005a, "Le Sahara, vecteur de mondialisation", *Maghreb-Machrek*, (185): 7-12.
- BENSAAD Ali, 2005b, "Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge", *Maghreb-Machrek*, (185): 13-36.
- BERNUS Edmond, 1993, *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, L'Harmattan, Paris: 507 [1^{ère} éd. 1978].
- BERNUS Edmond, 1995, "Perception du temps et de l'espace par les Touaregs nomades sahéliens", in Paul Claval, Singaravelou (éds), *Ethnogéographies*, L'Harmattan, Paris: 42-50.
- BERNUS Edmond, 1999a, "Exodes tous azimuts en zone sahélo-saharienne", in Véronique Lassailly-Jacob, Jean-Yves Marchal, André Quesnel (éds), *Déplacés et réfugiés. La mobilité sous contrainte*, IRD, Paris: 195-208.
- BERNUS Edmond, 1999b, "Nomades sans frontières ou territoires sans frontières ?" in Joël Bonnemaïson, Luc Cambrezy, Laurence Quinty-Bourgeois (éds), *Le territoire : lien ou frontière ? Tome 1 : Les territoires de l'identité*, L'Harmattan, Paris: 33-41.
- BERNUS Edmond, SALIFOU André, 1987, "Les populations sahéliennes face à la désertification", *Cahiers Nord-Sud*, 3 (1): 15-20.
- BERQUE Augustin, 1993, *Du geste à la cité : formes urbaines et lien social au Japon*, Gallimard, Paris: 247.
- BERQUE Augustin, 1996, *Être humains sur la terre. Principes d'éthique de l'écoumène*, Le Débat, Gallimard, Paris: 213.
- BERQUE Augustin, 2004, "Milieu et identité humaine", *Annales de Géographie*, (638-639): 385-399.
- BERTHELOT Jean-Michel (éd.), 2001, *Épistémologie des sciences sociales*, PUF, Paris: 593.

- BERTHOMIÈRE William, HILY Marie-Antoinette, 2006, "Décrire les migrations internationales. Les expériences de la co-présence", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 22 (2): 67-82.
- BERTONCELLO Brigitte, BREDELOUP Sylvie, 2004, *Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures*, Autrement, Paris: 168.
- BÉTEILLE Roger, 1981, "Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels", *L'Espace géographique*, (3): 187-197.
- BIARNES Anne, 1982, *Systèmes de production et de commercialisation des oasis du Kaouar*, Mémoire de fin d'études, INAPG, Paris: 121 (dactyl.).
- BIGO Didier, 1991, "L'idéologie de la menace du Sud", *Cultures et conflits*, (2): 3-15.
- BISSON Jean (éd.), 1989, *Le nomade, l'oasis et la ville*, URBAMA, Fascicule de recherche n°20, Tours: 288.
- BISSON Jean, 2003, *Mythes et réalités d'un désert convoité. Le Sahara*, L'Harmattan, Paris: 480.
- BLEUCHOT Hervé, 1980, "La politique africaine de la Libye (1969-1978)", in Slimane Chikh, Hubert Michel (éds), *Le Maghreb et l'Afrique subsaharienne*, CNRS, Paris: 55-85.
- BLIN Louis, 1988, "Les Noirs dans l'Algérie contemporaine", *Politique africaine*, (30): 22-31.
- BLIN Louis, 1989, "Économie et mobilité dans la Wilaya de Tamanrasset", in Jean Bisson (éd.), *Le nomade, l'oasis et la ville. Fascicule de recherche n°20*, URBAMA, Tours: 91-100.
- BLIN Louis, 1990, *L'Algérie du Sahara au Sahel*, L'Harmattan, Paris: 501.
- BLOCH Ernst, 1976, *Le principe espérance, tomes I, II et III*, Bibliothèque de Philosophie, Gallimard, Paris: 544, 584, 576.
- BLUNDO Giorgio, OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2001a, "La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest", *Politique africaine*, (83): 8-37.
- BLUNDO Giorgio, OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2001b, "Sémiologie populaire de la corruption", *Politique africaine*, (83): 98-114 (<http://www.politique-africaine.com/numeros/pdf/083098.pdf>).
- BOCQUIER Philippe, TRAORÉ Sadio, 2000, *Urbanisation et dynamique migratoire en Afrique de l'Ouest, la croissance urbaine en panne, villes et entreprises*, l'Harmattan Paris: 148.
- BOILLEY Pierre, 1999, "Les Touaregs entre contraintes géographiques et constructions politiques", *Études Rurales*, (151-152): 255-268.
- BONKANO Zakari, BOUBAKAR Hamidou, 1996, *Étude sur les enjeux de l'exode rural dans les arrondissements de Tahoua et Illéla*, Direction Départementale du Plan, Tahoua: 30.
- BONNECASE Vincent, 2006, "Mouvements a lu - Négrophobie", *Mouvements*, (47-48): 242-245.
- BONNEMAISON Joël, 1981, "Voyage autour du territoire", *L'Espace Géographique*, X (4): 249-262.
- BONNEMAISON Joël, 1986-1987, *Les fondements d'une identité. Territoires, histoire et société dans l'archipel de Vanuatu (Mélanésie)*, Travaux et documents n°20, 2 vol., ORSTOM, Paris: 540 et 680.
- BONNEMAISON Joël, 1989, "Le sens de la route. Les valeurs du voyage et de l'enracinement en Mélanésie", *Publications de l'Université Française du Pacifique*, 1 (2): 113-116.

- BONNEMAISON Joël, 1997, *Les fondements géographiques d'une identité : l'archipel du Vanuatu. Essai de géographie culturelle. Livre II : Les gens des lieux - Histoire et géosymboles d'une société enracinée : Tanna*, ORSTOM, Paris: 562.
- BONTIANTI Abdou, 2006, "Un chemin de fer au Niger. Rêve ou réalité ?" in Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jabeur, Chantal Béranger (éds), *Le chemin de fer en Afrique*, Karthala-Prodig-Sedet, Paris: 55-68.
- BOTTE Roger, 2002, "Économies trafiquantes et mondialisation. La voie africaine vers le "développement" ?" *Politique africaine*, (88): 131-150.
- BOTTE Roger, 2004, "Vers un État illégal-légal ?" *Politique africaine*, (93): 7-20.
- BOUBAKRI Hassen, 2001, "Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales : mobilité et réseaux régionaux voisins (Europe et Afrique subsaharienne)", *Correspondances*, (68): 8-15, www.irmcmaghreb.org.
- BOUBAKRI Hassen, 2004, "Migrations de transit entre la Tunisie, la Libye et l'Afrique subsaharienne : étude à partir du cas du Grand Tunis", *Conférence régionale sur "Les migrants dans les pays de transit : partage des responsabilités en matière de gestion et de protection"*, 30 septembre – 1er octobre 2004, Conseil de l'Europe, Istanbul: 27.
- BOUBAKRI Hassen, MAZZELLA Sylvie, 2005, "La Tunisie entre transit et immigration : politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis", *Autrepart*, (36): 149-165.
- BOUILLON Florence, FRESIA Marion, TALLIO Virginie (éds), 2005, *Terrains sensibles. Expériences actuelles de l'anthropologie*, Centre d'Études Africaines, EHESS, Paris: 208.
- BOURDIEU Pierre, 1980, *Le sens pratique*, Minuit, Paris: 480.
- BOURDIEU Pierre, 1984, *Questions de sociologie*, Minuit, Paris: 282.
- BOURDIEU Pierre, 1998, *La domination masculine*, Seuil, Paris: 134.
- BOURDIEU Pierre, WACQUANT Loïc, 1992, *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*, Seuil, Paris: 267.
- BOURGEOT André, 1978, "Les échanges transsahariens, la senusiya et les révoltes twareg de 1916-1917", *Cahiers d'Études Africaines*, XVIII (69-70): 159-185.
- BOURGEOT André, 1986, "L'Herbe et le glaive : de l'itinéraire à l'errance (la notion de territoire chez les Touaregs)", *Bulletin de liaison de l'ORSTOM, département H*, (8): 145-162.
- BOURGEOT André, 1989, "Le lion et la gazelle : États et Touaregs", *Politique africaine*, (34): 19-29.
- BOURGEOT André, 1990, "Le désert quadrillé : des Touaregs au désert", *Politique africaine*, (38): 68-75.
- BOURGEOT André, 1994a, "L'agro-pastoralisme des Touaregs Kel Owey (Aïr)", in Laurent Bridel, Alain Morel, Issa Ousseini (éds), *Au contact Sahara-Sahel : milieux et sociétés du Niger - volume I*, *Revue de Géographie Alpine*, Editions Cent pages, Grenoble: 137-155.
- BOURGEOT André, 1994b, "Révoltes et rébellions en pays touareg", *Afrique contemporaine*, (170): 3-19.
- BOURGEOT André, 1995, *Les sociétés touarègues. Nomadisme, identité, résistance*, Karthala, Paris: 544
- BOURGEOT André, 1996, "Les rébellions touarègues : une cause perdue ?" *Afrique contemporaine*, (100): 99-115.
- BOURGEOT André, 2000, "Sahara : espace géostratégique et enjeux politiques (Niger)", *Autrepart*, (16): 21-48.

- BOURGEOIS André, 2004, "Le territoire", in Pierre Bonte, Michel Izard (éds), *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, PUF, Paris: 704-705.
- BOYER Florence, 2003, "L'enfermement du voyage : construire des frontières pour passer la frontière", *Cahiers d'Outre-Mer*, 56 (222): 229-254.
- BOYER Florence, 2005a, *Être migrant et Touareg de Bankilaré (Niger) à Abidjan (Côte d'Ivoire) : des parcours fixes, une spatialité nomade*, thèse de doctorat, département de géographie, Université de Poitiers, Poitiers: 578.
- BOYER Florence, 2005b, "Le projet migratoire des migrants touaregs de la zone de Bankilaré: la pauvreté désavouée", in Veronika Bilger, Albert Kraler (éds), *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien, special issue: African Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien: 47-67.
- BOYER Florence, GONIN Patrick, 2002, "L'ici et l'ailleurs, une territorialité du parcours : circulations sahéliennes", *Mosella*, XXVI (3-4): 229-235.
- BRACHET Julien, 2002, *Les pratiques caravanières des Touaregs Kel Aïr (Niger), dynamiques spatiales et sociales*, mémoire de DEA, UFR de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 140.
- BRACHET Julien, 2004a, "Le négoce caravanier au Sahara central : histoire évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel Aïr (Niger)", *Cahiers d'Outre-Mer*, 57 (226-227): 117-136.
- BRACHET Julien, 2004b, "Renouveau et risques de dérives des circulations transsahariennes : le cas des réseaux marchands et de transport entre le Niger et la Libye", in Amakoé Adolehoume (éd.), *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté. Actes du SITRASS 7, 22-24 mars 2004, Dakar (Sénégal)*, IRD-INRETS, Paris: 425-437.
- BRACHET Julien, 2005a, "Constructions of territoriality in the Sahara: the transformation of spaces of transit", in Veronika Bilger, Albert Kraler (éds), *Stichproben - Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien, special issue: African Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien: 237-253.
- BRACHET Julien, 2005b, "Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha", *Autrepart*, (36): 43-62.
- BRACHET Julien, 2005c, "Perceptions de l'enclavement dans une oasis saharienne du Nord Niger", *Espace Populations Sociétés*, (2005-1): 99-109.
- BREDELOUP Sylvie, 1995, "Expulsion des ressortissants ouest-africains au sein du continent africain (1954-1995)", *Mondes en développement*, 23 (91): 117-121.
- BREDELOUP Sylvie, 2003, "Le migrant africain et la ville étrangère", in Catherine Coquery-Vidrovitch, Odile Goerg, Issiaka Mandé, Faranirina Rajaonah (éds), *Être étranger et migrant en Afrique au XX^e siècle. Enjeux identitaires et modes d'insertion. Volume II : Dynamiques migratoires, modalités d'insertion urbaine et jeux d'acteurs*, l'Harmattan, Paris: 53-61.
- BREDELOUP Sylvie, PLIEZ Olivier, 2005a, "Migrations entre les deux rives du Sahara", *Autrepart*, (36): 3-20.
- BREDELOUP Sylvie, PLIEZ Olivier (éds.), 2005b, "Migrations entre les deux rives du Sahara", *Autrepart*, (36): 200.
- BREDELOUP Sylvie, ROBIN Nelly (éds.), 1992, "Migrants d'Afrique de l'Ouest", *Hommes & Migrations*, (1160): 65.
- BREDELOUP Sylvie, ZONGO Mahamadou, 2005, "Quand les frères burkinabé de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli", *Autrepart*, (36): 123-147.

- BROCKERHOFF Martin, EU Hongsook, 1993, "Demographic and socioeconomic determinants of female rural to urban migration in sub-saharian Africa", *International migration review*, (103): 557-577.
- BRUIJN Mirjam de, VAN DIJK Han, VAN DIJK Rijk, 2001a, "Cultures of travel: Fulbe pastoralists in central Mali and Pentecostalism in Ghana", in Mirjam De Bruijn, Rijk Van Dijk, Dick Foeken (éds), *Mobile Africa. Changing Patterns of Movement in Africa and Beyond*, Brill, Leiden: 63-88.
- BRUIJN Mirjam de, VAN DIJK Rijk, FOEKEN Dick (éds), 2001b, *Mobile Africa. Changing Patterns of Movement in Africa and Beyond*, Brill, Leiden: 214.
- BRUNET Roger, 2001, *Le déchiffrement du monde. Théorie et pratique de la géographie*, Mappemonde, Belin, Paris: 402.
- BRUNET Roger, FERRAS Robert, THERY Hervé (éds), 1992, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Reclus-La Documentation Française, Paris: 470.
- CAILLOIS Roger, 1996, *Le mythe et l'homme*, Folio essais, Gallimard, Paris: 190 [1^{ère} éd. 1938].
- CAMBREZY Luc, 1989, "L'espace d'un instant, les espaces d'un lieu. Marges et transitions régionales au Mexique", in Benoît Antheaume, Chantal Blanc-Pamard, Jean-Louis Chaléard, Alain Dubresson *et al* (éds), *Tropiques, lieux et liens*, ORSTOM, Paris: 511-524.
- CAMBREZY Luc, LASSAILLY-JACOB Véronique (éds), 2001, *Populations réfugiées : de l'exil au retour*, Colloques et séminaires, IRD, Paris: 418.
- CAPRON Guénola, CORTES Geneviève, GUETAT-BERNARD Hélène (éds), 2005, *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Mappemonde, Belin, Paris: 344.
- CARE INTERNATIONAL, 2000, *Évaluation de la sécurité des conditions de vie dans le département d'Agadez*, Niamey: 192.
- CARLTON Eric, 1995, *Values and the social sciences : an introduction*, Duckworth, London: 206.
- CARTIAUX Marielle, 2007, *Arlit (Niger), Escalade dans les migrations internationales. Par la poussière du Petit Paris*, Mémoire de Master 1, département de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 182.
- CASSARINO Jean-Pierre, FARGUES Philippe, 2006, "Policy Responses in MENA Countries of Transit for Migrants: An Analytical Framework for Policy-Making", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 101-108 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- CASTLES Stephen, 2004, "Why Migration Policies Fail", *Ethnic and Racial Studies*, 27 (2): 205-227.
- CATARINO Christine, MOROKVASIC Mirjana, 2005, "Femmes, genre, migration et mobilités", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 21 (1): 7-27.
- CERTEAU Michel de, 1990, *L'invention du quotidien. 1. arts de faire*, Gallimard, Paris: 350.
- CHALÉARD Jean-Louis, DUBRESSON Alain, 1989, "Un pied dedans, un pied dehors : à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire", in Benoît Antheaume, Chantal Blanc-Pamard, Jean-Louis Chaléard, Alain Dubresson *et al* (éds), *Tropiques : liens et lieux*, ORSTOM, Paris: 277-290.
- CHALÉARD Jean-Louis, DUBRESSON Alain, 1999, *Villes et campagnes dans les pays du Sud : géographie des relations*, Karthala, Paris: 258.
- CHALÉARD Jean-Louis, POURTIER Roland (éds), 2000, *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du Sud*, Publications de la Sorbonne, Paris: 255.
- CHAPELLE Jean, 1957, *Nomades noirs du Sahara*, Plon, Paris: 449.

CHAPMAN Murray, PROTHERO Mansell R., 1983, "Themes on circulation in the Third World", *International Migration Review*, XVII (4): 597-632.

CHAUVEAU Jean-Pierre, LE PAPE Marc, OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2001, "La pluralité des normes et leurs dynamiques en Afrique. Implications pour les politiques publiques", in Gérard Winter (éd.), *Inégalités et politiques publiques en Afrique. Pluralité des normes et jeux d'acteurs*, IRD-Karthala, Paris: 145-162.

CHEKARAO Bagoudou, 2004, "Problématique de financement pérenne de la sécurité routière. Cas du Niger", in Adolehoume Amakoé P. (éd.), *Mobilité et système de transport en Afrique subsaharienne : les défis de la pauvreté. Actes du SITRASS 7, 22-24 mars 2004, Dakar (Sénégal)*, Paris: 453-463.

CHENEAU-LOQUAY Annie, LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier, 2000, "Réseaux de communication et territoires transfrontaliers en Afrique : les limites d'une intégration par le "bas"", *Infrastructures et développement, Les Cahiers de l'Association Tiers-Monde*, (15): 35-46.

CHIKH Slimane, 1980, "La politique africaine de l'Algérie", in Chikh Slimane, Hubert Michel (éds), *Le Maghreb et l'Afrique subsaharienne*, CNRS, Paris: 1-54.

CHIKH Slimane, MICHEL Hubert (éds), 1980, *Le Maghreb et l'Afrique subsaharienne*, CNRS, Paris: 266.

CHOPLIN Armelle, 2006, *Fabriquer des villes-capitales entre monde arabe et Afrique noire : Nouakchott (Mauritanie) et Khartoum (Soudan), étude comparée*, thèse de doctorat, département de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 535.

CIRSS Institut International d'Anthropologie, 1986, *Actes du IVème colloque euro-africain sur l'histoire du Sahara et des relations transsahariennes entre le Maghreb et l'ouest africain du Moyen-Age à la fin de l'époque coloniale, Erfoud (Maroc), 20-25 octobre 1985*, Gruppo Walk Over, Bergamo (Italie): 247.

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

CLAUDOT-HAWAD Hélène (éd.), 1996, *Touaregs et autres Sahariens entre plusieurs mondes. Définitions et redéfinitions de soi et des autres*, CNRS/IREMAM, Aix-Marseille: 279.

CLAUDOT-HAWAD Hélène, 2002, "Voyager nomade", in Hélène Claudot-Hawad (éd.), *Voyager d'un point de vue nomade*, IREMAM-Paris Méditerranée, Paris: 179 : 7-10.

CLAVAL Paul, SINGARAVELOU, 1995, *Ethnogéographies*, Géographie et cultures, L'Harmattan, Paris: 372.

CLIFFORD James, 1997a, *Routes. Travel and Translation in the late twentieth century*, Harward University Press, Cambridge-London: 408.

CLIFFORD James, 1997b, "Spatial Practices: Fieldwork, Travel, and the Disciplining of Anthropology", in Akhil Gupta, James Ferguson (éds), *Anthropological Locations. Boundaries and Grounds of a Field Science*, University of California Press, Berkeley: 185-222.

COHEN Robin (éd.), 1996, *Theories of Migration*, Edward Elgar, Cheltenham: 512.

COLLIGNON Béatrice, 1996, *Les Inuit. Ce qu'ils savent du territoire*, Géographie et Cultures, L'Harmattan, Paris: 255.

COLLYER Michael, 2006, "Undocumented Sub-Saharan African Migrants in Morocco", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 129-146 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).

CONOMOS Ariel, 1995, "Sociologie et science politique : les réseaux, théories et objets d'études", *Revue Française de Science Politique*, 45 (1): 165-178.

- Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports publics, 2002, *Séminaire de formation sur la fiscalité au Niger*, CNUT, 23 et 24 octobre 2002, Niamey: 149.
- COOPER Frederick, 2001, "Le concept de mondialisation sert-il à quelque chose ? Un point de vue d'historien", *Critique Internationale*, (10): 101-124.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, 1994, *Afrique noire, permanences et ruptures*, L'Harmattan, Paris: 450.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, 2002, "De l'"africanisme" vu de France", *Le Débat*, (118): 34-48.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, GOERG Odile, MANDE Issiaka, RAJAONAH Faranirina (éds), 2003a, *Être étranger et migrant en Afrique au XX^e siècle : enjeux identitaires et modes d'insertion. Vol. I : Politiques migratoires et construction des identités. Vol. II : Dynamiques migratoires, modalités d'insertion urbaine et jeux d'acteurs*, L'Harmattan, Paris: 546 et 528.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, GOERG Odile, MANDE Issiaka, RAJAONAH Faranirina (éds), 2003b, *Être étranger et migrant en Afrique au XX^e siècle : enjeux identitaires et modes d'insertion. Vol. II : Dynamiques migratoires, modalités d'insertion urbaine et jeux d'acteurs*, L'Harmattan, Paris: 528.
- CORTES Geneviève, 1998, "Migrations, systèmes de mobilité, espace de vie : à la recherche de modèles", *L'Espace géographique*, 27 (3): 265-275.
- CÔTE Marc (dir.), 2002, "Le Sahara, cette "autre Méditerranée"", *Méditerranée*, 99 (3-4): 124.
- COULON Christian, OTAYEK René (éds.), 1988, "Noirs et Arabes : une histoire tourmentée", *Politique africaine*, (30): 140.
- D'ATTANOUX J.-Bernard, 1896, "Tripoli et les voix commerciales du Soudan", *Annales de Géographie*, 5 (20): 193-201.
- DAHOU Tarik, 2002, "Déculturaliser la corruption", *Les Temps Modernes*, (620-621): 289-311.
- DARBON Dominique, 1998, "Crise du territoire étatique et communautarisme : les nouveaux enjeux idéologiques de l'intégration en Afrique noire", in Daniel C. Bach (éd.), *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Karthala, Paris: 61-75.
- DAS Veena, POOLE Deborah (éds), 2004a, *Anthropology in the Margins of the State*, SAR Press, Sante Fe-Oxford: 330.
- DAS Veena, POOLE Deborah, 2004b, "State and Its Margins. Comparative Ethnographies", in Das Veena, Poole Deborah (éds), *Anthropology in the Margins of the State*, SAR Press, Sante Fe-Oxford: 3-33.
- DEBARDIEUX Bernard, 1999, "Le territoire : histoires en deux langues. A Bilingual (His-)story of Territory", in Christine Chivallon, Pascal Ragouet, Michael Samers (éds), *Discours scientifiques et contextes culturels. Géographies françaises et britanniques à l'épreuve postmoderne*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Talence: 33-46.
- DEBRIE Jean, ELIOT Benjamin, STECK Benjamin, 2003, "Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest", *Mappemonde*, (71): 7-12.
- DEBRIE Jean, STECK Benjamin, 2001, "L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest", *L'Espace géographique*, 30 (1): 26-36.
- DELEUZE Gilles, GUATTARI Felix, 1980, *Capitalisme et schizophrénie 2. Mille plateaux*, Les éditions de Minuit, Paris: 645.
- DERRIDA Jacques, 1997, *Cosmopolites de tous les pays encore un effort !*, Galilée, Paris: 57.

- DEVISSE Jean, 1972, "Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^{ème} au XVI^{ème} siècle, I & II", *Revue d'histoire économique et sociale*, L (1-3): 42-73 & 357-397.
- DEVISSE Jean, 1979, "Comment restitue-t-on l'histoire des relations transsahariennes ?" *Sociétés africaines, monde arabe et culture islamique*, Cycle de conférences, Mémoire du CERMAA (1): 29-56.
- DI MÉO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Nathan, Paris: 320.
- DI MÉO Guy, 2004, "Composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités", *Annales de Géographie*, (638-639): 339-362.
- DI MÉO Guy, BULÉON Pascal, 2005, *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*, Collection U, Armand Colin, Paris: 304.
- DIARRA Adama Moussa, 1977, *Transport et développement économique du Mali. Les trois niveaux d'enclavement : national, régional, local*, département de géographie, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris: 373.
- DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, 1993, "Éléments pour une typologie des entreprises de transport routier de marchandises en Afrique subsaharienne", in Didier Plat (éd.), *Transports en Afrique subsaharienne. Actes de la session jointe à la sixième Conférence Mondiale sur la Recherche dans les Transports*, SITRASS-LET, Lyon: 11-24.
- DIMINESCU Dana (éd.), 2003, *Visibles mais peu nombreux. Les circulations migratoires roumaines*, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris: 339.
- DIOUF Mamadou, 1999, "Privatisations des économies et des États africains", *Politique africaine*, (73): 16-23.
- Direction Régionale des Transports d'Agadez, 2003, *Rapport annuel d'activité - 2002*, République du Niger, DRTA, Agadez: 9 p. dactyl.
- DJAZIRI Moncef, 2002, "La Libye entre normalisation internationale et routinisation du pouvoir", *Annuaire de l'Afrique du Nord*, XL: 297-304.
- DJIBO Mamoudou, 2002, "Rébellion touarègue et question saharienne au Niger", *Autrepart*, (23): 135-156.
- DOMENACH Hervé, 1996, "De la migratologie", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 12 (2): 73-86.
- DOZON Jean-Pierre, 1997, "L'anthropologie à l'épreuve de l'implication et de la réflexion éthique", in Michel Agier (éd.), *Anthropologues en danger. L'engagement sur le terrain*, J.-M. Place, Paris: 109-121.
- DROZDZ Martine, PLIEZ Olivier, 2005, "Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne", *Autrepart*, (36): 63-80.
- DUMONT Gérard-François, 2006, "Les nouvelles logiques migratoires au XXI^e siècle", *Outre-Terre*, (17): 15-25.
- DUMONT Louis, 1983, *Essais sur l'individualisme. Une perspective anthropologique sur l'idéologie moderne*, Seuil, Paris: 273.
- DURAND Marie-Françoise, 1994, "Entre territoires et réseaux", in Bertrand Badie, Catherine Wihtol De Wenden (éds), *Le défi migratoire. Questions de relations internationales*, FNSP, Paris: 141-157.
- DURKHEIM Émile, 1999 *Les règles de la méthode sociologique*, PUF, Paris: 149 [1^{ère} édition : 1937].

- EKG Johnny, HERRERA Javier (éds), 1998, "Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique Subsaharienne", *Autrepart*, (6): 210.
- ELIADE Mircea, 1990, *Le sacré et le profane*, folio/essais, Gallimard, Paris: 186 [1^{ère} éd. 1957].
- ELIADE Mircea, 1999, *Mythes, rêves et mystères*, folio/essais, Gallimard, Paris: 286 [1^{ère} éd. 1957].
- ELIAS Norbert, 1991, *La société des individus*, Fayard, Paris: 304.
- ELISSALDE Bernard, 2002, "Une géographie des territoires", *L'information géographique*, 65 (3): 193-205.
- ELLIS Stephen, MAC GAFFEY Janet, 1997, "Le commerce international informel en Afrique sub-saharienne", *Cahiers d'études africaines*, 37 (145): 11-37.
- ENOH Catherine, KOFFI Edmé, LABAZÉE Pascal, 2001, "Besoin d'État, évolution des approches, réponses des acteurs", in Gérard Winter (éd.), *Inégalités et politiques publiques en Afrique : pluralités des normes et jeux d'acteurs en Afrique*, IRD-Karthala, Paris: 397-413.
- ESCALLIER Robert, 2003, "Le cosmopolitisme méditerranéen : réflexions et interrogations", *Cahiers de la Méditerranée*, (67): URL: <http://cdlm.revues.org/document120.html>.
- ESCOFFIER Claire, 2004, "La traversée du Sahara : une expérience initiatique ?" in Laurence Marfaing, Steffen Wippel (éds), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, un espace en constante mutation*, Karthala-ZMO, Paris: 141-148.
- ESCOFFIER Claire, 2006, *Communautés d'itinérances et savoir-circuler des transmigrant-e-s au Maghreb*, thèse de doctorat, département de sociologie, Université Toulouse II, Toulouse: 281 (<http://tel.ccsd.cnrs.fr/tel-00085929>).
- FAIST Thomas, 2000, *The Volume and Dynamics of International Migration and Transnational Social Spaces*, Oxford University Press, Oxford: 380.
- FAIST Tomas, 1997, "The Crucial Meso-Level", in Hammar Tomas, Brochmann Grete, Tamas Kristof, Faist Tomas (éds), *International Migration, Immobility and Development. Multidisciplinary Perspectives*, BERG, New-York: 187-217.
- FALL Abdou Salam, 2003, *Enjeux et défis de la migration internationale de travail ouest-africaine*, Cahier des migrations internationales 62 F, BIT, Genève: 48.
- FARET Laurent, 2003, *Les territoires de la mobilité. Migration et communautés transnationales entre le Mexique et les États-Unis*, collection Espaces et Milieux, CNRS, Paris: 351.
- FARET Laurent, 2004, "Pratiques de mobilités, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique - États-Unis", *Autrepart*, (32): 149-167.
- FARGUES Philippe, 2005a, *How Many Migrants from, and to, Mediterranean Countries of the Middle East and North Africa?*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, European University Institute: 27 (http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_16-Fargues.pdf).
- FARGUES Philippe (éd.), 2005b, *Migrations méditerranéennes. Rapport 2005*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut Universitaire Européen, Florence: 399 (<http://www.carim.org/publications/AR2005CARIM.pdf>).
- FARGUES Philippe, 2005c, *Temporary Migration: Matching Demand in the EU with Supply from the MENA*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, European University Institute: 7 (http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_11-Fargues.pdf).

- FAURE Yves-A., LABAZÉE Pascal, 2002, "Les entrepreneurs entre le local et le global", *Les temps modernes*, (620-621).
- FEYERABEND Paul, 1988, *Contre la méthode. Esquisse d'une théorie anarchiste de la connaissance*, Seuil, Point: 350 [1^{ère} éd. 1975].
- FISCHER Peter A., MARTIN Reiner, STRAUBHAAR Thomas, 1997, "Should I Stay or Should I Go?" in Tomas Hammar, Grete Brochmann, Kristof Tamas, Thomas Faist (éds), *International Migration, Immobility and Development. Multidisciplinary Perspectives*, BERG, New-York: 49-90.
- FONTAINE Jacques, 2005, "Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien", *Annales de Géographie*, (644): 437-448.
- FONTAINE Jean (éd.), 1996, *Sociétés sahariennes entre mythe et développement*, Les Cahiers d'URBAMA, Tours: 152.
- FOUCAULT Michel, 2001, *Dits et écrits II, 1976-1988*, Quarto, Gallimard, Paris: 1736.
- FOUCAULT Michel, 2004, *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France, 1978-1979*, Seuil, Gallimard, Paris: 355.
- FOUQUET Thomas, 2007, "Imaginaires migratoires et expériences multiples de l'altérité : une dialectique actuelle du proche et du lointain", *Autrepart*, 41 (1): 83-98.
- FREROT Anne-Marie, 1999, "Territoires nomades en devenir. Questions à propos de l'urbanisation d'un espace nomade", in Joël Bonnemaison, Luc Cambrezy, Laurence Quinty-Bourgeois (éds), *Le territoire : lien ou frontière ? Tome 2 : La nation et le territoire*, L'Harmattan, Paris: 113-123.
- FUSSELLAND Elisabeth, MASSEY Douglas S., 2004, "The limits to cumulative causation: international migration from mexican urban areas", *Demography*, 41 (1): 151-171.
- GALLAIS Jean, 1984, *Hommes du Sahel. Espaces-temps et pouvoirs. Le Delta intérieur du Niger - 1960-1980*, Coll. Géographes, Flammarion, Paris: 290.
- GASTAUT Yvan, 2002, "Le cosmopolitisme, un univers de situations", *Cahiers de l'Urmis*, (8): 45-47.
- GEERTZ Clifford, 1996, *Ici et là-bas, l'anthropologue comme auteur*, Métailié, Paris: 152.
- GERVAIS-LAMBONY Philippe, 2003a, "Migrants et citadins dans les villes africaines. Éléments de réflexion à partir de quelques cas (Afrique du Sud, Zimbabwe, Togo)", in Catherine Coquery-Vidrovitch, Odile Goerg, Issiaka Mandé, Faranirina Rajaonah (éds), *Être étranger et migrant en Afrique au XX^e siècle. Enjeux identitaires et modes d'insertion. Volume II : Dynamiques migratoires, modalités d'insertion urbaine et jeux d'acteurs*, L'Harmattan, Paris: 17-30.
- GERVAIS-LAMBONY Philippe, 2003b, *Territoires citadins. 4 villes africaines*, Belin, Paris: 272.
- GERVAIS-LAMBONY Philippe, 2004, "De l'usage de la notion d'identité en géographie. Réflexions à partir d'exemples sud-africains", *Annales de Géographie*, (638-639): 469-488.
- GERVAIS-LAMBONY Philippe, LANDY Frédéric (éds), 2007, "On dirait le Sud..." *Autrepart*, (41): 258.
- GHASARIAN Christian (éd.), 2002, *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive. Nouveaux terrains, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*, Armand Colin, Paris: 249.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, 2006, "Universalité du multiculturalisme à l'heure de la mondialisation", *Géographies et cultures*, (58): 5-18.
- GINZBURG Carlo, 1980, "Signes, traces, pistes. Racines d'un paradigme de l'indice", *Le Débat*, (6): 3-44.

GLASER Barney, STRAUSS Anselm, 1967, *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, Aldine de Gruyter, New York: 271.

GLICK SCHILLER Nina, BASCH Linda, BLANC-SZANTON Cristina, 1992, *Towards a Transnational Perspective on Migration : Race, Class, Ethnicity, and Nationalism Reconsidered*, New York Academy of Sciences, New York: 258.

GODARD Xavier (dir.), 2002, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala-Inrets, Paris: 410.

GOLDSCHMIDT Elie, 2002, "Migrants congolais en route vers l'Europe", *Les Temps modernes*, (620-621): 208-239.

GOSELIN Gabriel, 1992, *Une éthique des sciences sociales : la limite et l'urgence*, l'Harmattan, Paris: 208.

GOURCY Constance de, 2005, *L'autonomie dans la migration. Réflexion autour d'une énigme*, L'Harmattan, Paris: 347.

GRAEFF Christian, 1998, "Regards croisés sur les relations entre la Libye et les pays du Sahel", *Géopolitique*, (63): 52-57.

GREEN Nancy, 2002, *Repenser les migrations*, PUF, Paris: 142.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1986, *Les alhazai de Maradi (Niger). Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*, Travaux et documents n°187, ORSTOM, Paris: 228.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1991, "Les chemins de la contrebande : étude des réseaux commerciaux en pays hausa", *Cahiers d'Études Africaines*, XXXI-4 (124): 509-532.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1994a, "Démocratie, État et milieux d'affaires au Niger", *Politique africaine*, (56): 94-107.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1994b, "Objets de recherche, déviance disciplinaire et reconnaissance institutionnelle", *Les Cahiers de l'ORSTOM*, (21): 71-81.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1996, "Réseaux de commerce et maillages urbains", in Émile Le Bris (éd.), *Villes du Sud – sur la route d'Istanbul*, ORSTOM, Paris: 147-165.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1997, "Les grands courants d'échanges sahéliens : histoire et situations présentes", in Claude Raynaud (éd.), *Sahels. Diversité et dynamiques des relations sociétés-nature*, Karthala/GRID, Paris: 121-141.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1998a, "Sahara nigérien : terre d'échanges", *Autrepart*, (6): 91-104.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1998b, "Un territoire parcouru : le désert du Ténéré (Niger)", in Dominique Guillaud, Maorie Seysset, Annie Walter (éds), *Le voyage inachevé... à Joël Bonnemaïson*, Editions ORSTOM/PRODIG, Paris: 776 : 255-261.

GRÉGOIRE Emmanuel, 1999, *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Karthala, Paris: 344.

GRÉGOIRE Emmanuel, 2000, "Les communautés marchandes d'Agadès (Niger). Accumulation et exclusion, 1945-1998", in Jean-Louis Chaléard, Roland Pourtier (éds), *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du Sud*, Editions de la Sorbonne, Paris: 231-245.

GRÉGOIRE Emmanuel, 2002, "La difficile insertion de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation", *Les Temps modernes*, (620-621): 392-409.

- GRÉGOIRE Emmanuel, 2003, *Réseaux et espaces économiques transétatiques*, Rapport pour le Club du Sahel, GOP-OCDE, Paris: 18.
- GRÉGOIRE Emmanuel, 2004a, "Les migrations ouest-africaines en Libye", in Laurence Marfaing, Steffen Wippel (éds), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, un espace en constante mutation*, Karthala-ZMO, Paris: 173-191.
- GRÉGOIRE Emmanuel, 2004b, "Les relations politiques et économiques mouvementées du Niger et de la Libye", in Olivier Pliez (éd.), *La nouvelle Libye*, Karthala, Paris: 97-109.
- GRÉGOIRE Emmanuel, LABAZÉE Pascal (éds), 1993, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Hommes et Sociétés, Karthala/ORSTOM, Paris: 263.
- GRÉGOIRE Emmanuel, SCHMITZ Jean (éds), 2000, *Afrique noire et monde arabe : continuités et ruptures*, Autrepart (16): 182.
- GREGORY Derek, 2001, "Critical theory", in Ronald John Johnston, Derek Gregory, Geraldine Pratt, Michael Watts (éds), *The Dictionary of Human Geography*, Blackwell Publishing, Malden-Oxford-Victoria: 129-133.
- GREGORY Joel W., 1989, "L'insertion des migrantes et migrants en ville. Interrogations méthodologiques", in Antoine Philippe, Coulibaly Sidiki (éds), *L'insertion urbaine des migrants*, ORSTOM, Paris: 161-172.
- GROULX Lionel-H., 1997, "Querelles autour des méthodes", *Socio-Anthropologie*, (2): URL : <http://socioanthropologie.revues.org/document30.html>.
- GU KONU Emmanuel, 1992, "Les frontières en Afrique de l'Ouest, sources et lieux d'information", *Hommes & Migrations*, (1160): 23-27.
- GUENGANT Jean-Pierre, 1996, "Migrations internationales et développement : les nouveaux paradigmes", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 12 (2): 107-121.
- GUENGANT Jean-Pierre, 2002, "Quel lien entre migrations internationales et développement ? " *Projet*, (272): 72-81.
- GUERMONG Yves, 2006, "L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique", *Espace géographique*, 35 (4): 291-297.
- GUILMOTO Christophe Z., SANDRON Frédéric, 1999, "Approche institutionnelle de la migration dans les pays en développement", *Économie rurale*, (252): 47-54.
- GUILMOTO Christophe Z., SANDRON Frédéric, 2000, "La dynamique interne des réseaux migratoires dans les pays en développement", *Population*, 55 (1): 105-134.
- GUILMOTO Christophe Z., SANDRON Frédéric, 2003, *Migration et développement*, La documentation française, Paris: 142.
- GUITART Françoise, 1988, *Les conditions de l'évolution du commerce d'une ville nord-sahélienne du début du XIX^e siècle aux années 1970 : Agadez, république du Niger*, thèse de doctorat, département de géographie, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 735.
- GUITART Françoise, 1989, "Le rôle des frontières coloniales sur le commerce transsaharien central (région d'Agadès 1900-1970)", *Cahiers géographiques de Rouen*, (32): 155-162.
- GUITART Françoise, 1992, "Commerce et transport à Agadez au début des années 1970", in Hélène D'almeida-Topor, Chantal Chanson-Jabeur, Monique Lakroum (éds), *Les transports en Afrique (XIX^e-XX^e)*, L'Harmattan, Paris: 247-258.

- GUPTA Akhil, FERGUSON James (éds), 1997, *Anthropological Locations. Boundaries and Grounds of a Field Science*, University of California Press, Berkeley: 276.
- HAAS Hein de, 2007, *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: 79.
- HAMA Boubou, 1967, *Recherches sur l'histoire des Touaregs sahariens et soudanais*, Présence africaine, Paris: 559.
- HAMANI Djibo, 1989, "Au carrefour du Soudan et de la Berberie : le sultanat touareg de l'Ayar", *Études nigériennes*, (55): 521.
- HAMMAR Tomas, BROCHMANN Grete, TAMAS Kristof, FAIST Thomas (éds), 1997, *International Migration, Immobility and Development. Multidisciplinary Perspectives*, BERG, New-York: 316.
- HAMOOD Sara, 2006, *African Transit Migration through Libya to Europe : the Human Cost*, Rapport, The American University in Cairo, FMRS, Le Caire: 85 (http://www.aucegypt.edu/fmrs/documents/African_Transit_Migration_through_Libya_-_Jan_2006_000.pdf).
- HARVEY David, 2000, "Cosmopolitanism and the Banality of Geographical Evils", *Public Culture*, 12 (2): 529-564.
- HAZEMANN Yves, 1992, "Routes et routiers du Sénégal au XX^e siècle : les sources de l'histoire des transports", in Hélène D'almeida Topor (éd.), *Les transports en Afrique au XIX-XX^e siècle*, L'Harmattan, Paris: 210-221.
- HERMAN Emma, 2006, "Migration as a Family Business: The Role of Personal Networks in the Mobility Phase of Migration", *International Migration*, 44 (4): 191-230.
- HIBOU Béatrice, 1998, "Retrait ou redéploiement de l'État", *Critique Internationale*, (1): 151-168.
- HIBOU Béatrice, 1999a, "De la privatisation des économies à la privatisation des États. Une analyse de la formation continue de l'État", in Hibou Béatrice (éd.), *La privatisation des États*, Karthala, Paris: 11-67.
- HIBOU Béatrice, 1999b, "La "décharge", nouvel interventionnisme", *Politique africaine*, (73): 6-15.
- HIBOU Béatrice (éd.), 1999c, *La privatisation des États*, Karthala, Paris: 398.
- HILY Marie-Antoinette, RINAUDO Christian, 2003, "Cosmopolitisme et altérité. Les nouveaux migrants dans l'économie informelle", *Tsantsa*, (8): 48-57.
- HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, 2006, "Antimondes : géographies sociales de l'invisible", *Géographies et cultures*, (57): 3-8.
- HOWAIDA Roman, 2006, *Transit Migration in Egypt*, CARIM Research Report, EUI, Florence: 35 (http://www.carim.org/Publications/CARIM-RR06_01.pdf).
- HUSSON Bernard, 1989, "La pression démographique de l'Afrique", *Économie et humanisme*, (310): 37-46.
- JEGANATHAN Pradeep, 2004, "Checkpoint. Anthropology, Identity, and the State", in Veena Das, Deborah Poole (éds), *Anthropology in the Margins of the State*, SAR Press, Sante Fe-Oxford: 67-80.
- JOHNSON Marion, 1976, "Calico caravans : the Tripoli-Kano trade after 1880", *The Journal of African History*, XVII (1): 95-117.
- JOHNSTON Ronald John, GREGORY Derek, PRATT Geraldine, WATTS Michael (éds), 2001, *The dictionary of human geography*, 4^{ème} éd., Blackwell Publishing, Malden-Oxford-Victoria: 958.

- JORDAN Bill, DÜVELL Franck, 2003, *Migration. The Boundaries of Equality and Justice*, Polity Press, Cambridge: 191.
- KALIR Barak, 2005, "The Development of a Migratory Disposition: Explaining a New Emigration", *International Migration*, 43 (4): 167-196.
- KELLY Liz, 2005, "'You Can Find Anything You Want': A Critical Reflection on Research on Trafficking in Persons within and into Europe", *International Migration*, 43 (1-2): 235-265.
- KERDOUN Azzouz, 2005a, *Brève présentation de quelques textes juridiques (lois, ordonnances, décrets présidentiels et décrets exécutifs) ayant traités à l'immigration*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut Universitaire Européen, Florence: 5 (http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_05-Kherdoun2.pdf).
- KERDOUN Azzouz, 2005b, *Présentation générale des principales dispositions juridiques algériennes concernant la question de la migration des personnes*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut Universitaire Européen, Florence: 6 (http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_06-Kherdoun3.pdf).
- KNAFOU Rémy (éd.), 1998, *La planète « nomade » : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, Paris 247.
- KOLLO Agi, 1989, *Contribution à la connaissance du Nord-Est nigérien - Les aspects sociaux et politiques de l'histoire du Kawar, du Jado et de l'Agram au XIXe siècle*, TER, département d'histoire, Université Abdou Moumouni, Niamey: 100.
- KOUZMINE Yaël, 2003, *L'espace saharien algérien, dynamiques démographiques et migratoires*, mémoire de maîtrise, département de géographie, Université de Franche-Comté, Besançon: 201.
- KRISTEVA Julia, 1988, *Étrangers à nous-mêmes*, Fayard, Paris: 295.
- KROKFORS Christer, 1995, "Poverty, Environmental Stress and Culture as Factors in African Migrations", in Jonathan Baker, Tade Akin Aina (éds), *The Migration Experience in Africa*, Nordiska Afrikainstitutet, Stockholm: 54-64.
- LABDELAOUI Hocine, 2005a, "Algérie : dimension politique et sociale des migrations", in Philippe Fargues (éd.), *Migrations méditerranéennes. Rapport 2005*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut Universitaire Européen, Florence: 81-95 (<http://www.carim.org/publications/AR2005CARIM.pdf>).
- LABDELAOUI Hocine, 2005b, *La politique algérienne en matière d'émigration et d'immigration*, MEDA Programme, CARIM, RSCAS, Institut Universitaire Européen, Florence: 20 (http://www.iue.it/RSCAS/e-texts/CARIM-AS05_13-Labdelouai.pdf).
- LABROUSSE Alain, 2003, *Dictionnaire géopolitique des drogues*, De Boeck, Bruxelles: 745.
- LADO Ludovic, 2005, "L'imagination africaine de l'Occident. Entre ressentiment et séduction", *Études*, 403 (7-8): 17-27.
- LAHLOU Medhi, 2004, "Filières migratoires subsahariennes vers l'Europe (via le Maghreb)", in Laurence Marfaing, Steffen Wippel (éds), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, un espace en constante mutation*, Karthala-ZMO, Paris: 113-140.
- LAPLANTINE François, 1994 *Transatlantique. Entre Europe et Amérique Latine*, Payot, Paris: 295.
- LASSAILLY-JACOB Véronique, 1999, "Migrants malgré eux. Une proposition de typologie", in Véronique Lassailly-Jacob, Jean-Yves Marchal, André Quesnel (éds), *Déplacés et réfugiés. La mobilité sous contrainte*, IRD, Paris: 27-48.
- LASSAILLY-JACOB Véronique, MARCHAL Jean-Yves, QUESNEL André (éds), 1999, *Déplacés et réfugiés. La mobilité sous contrainte*, Colloques et séminaires, IRD, Paris: 504.

- LATOUR Éliane de, 2001, "Du ghetto au voyage clandestin : la métaphore héroïque", *Autrepart*, (19): 155-176.
- LATOUR Éliane de, 2003, "Héros du retour", *Critique Internationale*, (19): 171-189.
- LAUMONIER Laetitia, 2004, *Le discours sur les villes en développement. Épistémologie de la notion de ségrégation urbaine*, Thèse de doctorat, département de géographie, Université Paris VII, Paris: 512.
- LE BRIS Émile, LE ROY Étienne, 1986, "Le local et l'échelle de Jacob", in Bernard Crous, Émile Le Bris, Étienne Le Roy (éds), *Espaces disputés en Afrique Noire*, Karthala, Paris: 347-363.
- LE CŒUR Marguerite, 1985, "Les oasis du Kowar. Une route, un pays. Tome 1 : le passé précolonial", *Études Nigériennes*, (54): 136.
- LECOQ Baz, 2002, *"That Desert is Our Country". Tuareg Rebellions and Competing Nationalisms in Contemporary Mali (1946-1996)*, thèse de doctorat, département d'histoire, University of Amsterdam, Amsterdam:
- LEFEBVRE Guillaume, 2002, *La migration guinéenne vers Dakar. Mutation d'un espace migratoire international*, Thèse de doctorat, département de géographie, Université de Rouen, Rouen: 371.
- LEFEBVRE Henri, 1972, *Espace et politique. Le droit à la ville II*, Anthropos, Paris: 175.
- LEFEBVRE Henri, 1986, *La production de l'espace*, Anthropos, Paris: 485.
- LEIMDORFER F., MARIE A. (éds), 2003, *L'Afrique des citoyens, sociétés civiles en chantier : Abidjan, Dakar, Paris*, Karthala, Paris: 406.
- LEVITT Peggy, GLICK SCHILLER Nina, 2004, "Conceptualizing simultaneity: A Transnational Social Field Perspective on Society", *International Migration Review*, 38 (3): 1002-10039.
- LEVITT Peggy, NYBERG-SORENSEN Ninna, 2004, *The transnational turn in migration studies*, Global Commission on International Migration, Genève: 15.
- LÉVY Jacques, 1994, *L'espace Légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, Paris: 443.
- LÉVY Jacques, 1999, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Mappemonde, Belin, Paris: 400.
- LÉVY Jacques, 2003a, "Au-delà du dis/continu", *EspaceTemps*, (82-83): 12-16.
- LÉVY Jacques, 2003b, "Enclavement", in Jacques Lévy, Michel Lussault (éds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris: 309.
- LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel, 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris: 1034.
- LEWIS Martin W., WINGEN Kären E., 1997, *The Myth of Continents. A critique of Metageography*, University of California Press, Berkeley: 344.
- LOMBARD Jérôme, 1999, "Territoires, lieux et liens. Relations et savoir-faire des transporteurs de Saint-Omer (France)", *Les cahiers scientifiques du transport*, (36): 11-41.
- LOMBARD Jérôme, 2003, "Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : échanges, acteurs et lieux", in Lesourd Michel (éd.), *L'Afrique, vulnérabilité et défis*, Éditions Du Temps, Nantes: 241-265.

- LOMBARD Jérôme, MESCLIER Evelyne, VELUT Sébastien (éds), 2006, *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, IRD-ENS, Paris: 496.
- LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier, 2002, "Impasses et défis dans le transport routier", in M.-C. Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, Karthala, Paris: 109-162.
- LOMBARD Jérôme, STECK Benjamin, 2004a, "Quand le transport est d'abord un lieu !" *Autrepart*, (32): 3-19.
- LOMBARD Jérôme, STECK Benjamin, (éds), 2004b, "Transports aux Suds. Pouvoirs, lieux et liens", *Autrepart* (32): 204.
- LOW Seth M., LAWRENCE-ZUNIGA Denise (éds), 2003, *The Anthropology of Space and Place. Locating Culture*, Blackwell, Oxford: 422.
- LÜSEBRINK Hans-Jürgen, 1999, "La construction de l'Autre. Approches culturelles et socio-historiques", in Marie-Antoinette Hily, Marie-Louise Lefebvre (éds), *Identité collective et altérité*, L'Harmattan, Paris: 79-92.
- LUSSAULT Michel, 2005, "La mobilité comme événement", in Sylvain Allemand, François Ascher, Jacques Lévy (éds), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Institut pour la ville en mouvement-Belin, Paris: 109-116.
- MA MUNG Emmanuel, 1999, "La dispersion comme ressource", *Cultures et conflits*, été (33-34): 89-103.
- MA MUNG Emmanuel, HILY Marie-Antoinette, DORAI Kamel, 1998, "La circulation migratoire. Bilan des travaux", *Migrations Études*, (84): 1-12.
- MAFFESOLI Michel, 1997, *Du nomadisme*, Le Livre de Poche, Paris: 191.
- MAFFESOLI Michel, 2003, *Le voyage*, Dervy, Paris: 77.
- MALAUQUAIS Dominique, MARCHAL Roland, 2006, "Vingt-cinq ans de "Politique africaine"", *Politique africaine*, (100): 7-11.
- MALMBERG Gunnar, 1997, "Time and Space in International Migration. Multidisciplinary Perspectives", in Hammar Tomas, Brochmann Grete, Tamas Kristof, Faist Thomas (éds), *International Migration, Immobility and Development*, BERG, New-York: 21-48.
- MARCHAL Jean-Yves, 1989, "Rapport introductif : migrations et redéploiement des populations", *Cahiers géographiques de Rouen*, (32): 95-104.
- MARCHAL Roland, 1999, "Des contresens possibles de la globalisation. Privatisation de l'État et bienfaisance au Soudan et au Somaliland", *Politique africaine*, (73).
- MARCUS George E., 1995, "Ethnography in/of the World System: The Emergence of multi-sited Ethnography", *Annual review of anthropology*, 24: 95-117.
- MARCUS George E., 1998, *Ethnography through Thick and Thin*, Princeton University Press, Princeton: 248.
- MARFAING Laurence, WIPPEL Steffen (éds), 2004, *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Un espace en constante mutation*, Karthala-ZMO, Paris: 483.
- MARGUERAT Yves, 1989, "La place des villes dans les cheminements migratoires : un exemple de migrations kabyè à travers le Togo", in Philippe Antoine, Sidiki Coulibaly (éds), *L'insertion urbaine des migrants*, ORSTOM, Paris: 173-181.
- MARIE Alain (éd.), 1997, *L'Afrique des individus. Itinéraires citadins dans l'Afrique contemporaine (Abidjan, Bamako, Dakar, Niamey)*, Karthala, Paris: 438.

- MARIE Claude-Valentin, 1996, "Migrations de Crise... ou crises des migrations", in Nelly Robin (éd.), *Atlas des migrations ouest-africaines vers l'Europe 1985-1993*, Orstom-Eurostat, Paris: 53-55.
- MARMORA Lelio, 2002, *Les politiques de migrations internationales*, L'Harmattan, Paris: 275.
- MARTINEZ Luis, 1998, "Libye : transformations socio-économiques et mutations politiques sous l'embargo", *Annuaire de l'Afrique du Nord*, XXXVII: 205-229.
- MASSEY Doreen, 2004, "Économie, culture et lieu : quelques réflexions sur les relations en jeu", *Géographies et cultures*, (49): 59-70.
- MASSEY Douglas S, ARANGO Joaquin, HUGO Graeme, KOUAOUCI Ali, et al., 1993, "Theory of International Migration: A Review and Appraisal", *Population and Development Review*, 19 (3): 431-466.
- MASSEY Douglas S., ARANGO Joaquin, HUGO Graeme, KOUAOUCI Ali, et al., 1998, *Worlds in Motion. Understanding International Migration at the End of the Millennium*, Oxford University Press, Oxford: 362.
- MBEMBÉ Achille, 1999a, "Du gouvernement privé indirect", *Politique africaine*, (73): 103-121.
- MBEMBÉ Achille, 1999b, "Les frontières mouvantes du continent africain", *Le Monde Diplomatique*, novembre: 22-23.
- MBEMBÉ Achille, 2000a, "À propos des écritures africaines de soi", *Politique africaine*, (77): 16-43.
- MBEMBÉ Achille, 2000b, "At the Edge of the World : Boundaries, Territoriality, and Sovereignty in Africa", *Public Culture*, 12 (1): 259-284.
- MBEMBÉ Achille, 2000c, *De la postcolonie. Essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*, Karthala, Paris: 293.
- MÉDARD Jean-François, 2006, "Les paradoxes de la corruption institutionnalisée", *Revue internationale de politique comparée*, 13 (4): 697-710.
- MERLEAU-PONTY Maurice, 1999, *Phénoménologie de la perception*, Tel, Gallimard, Paris: 531 [1^{ère} éd. 1945].
- MERTON Robert King, BARBER Elinor G., 2004, *The Travels and Adventures of Serendipity: a Study in Sociological Semantics and the Sociology of Science*, Princeton University Press, Princeton: 313.
- MIMCHE Honoré, YAMBENE Henri, ZOA ZOA Yves, 2005, *La féminisation des migrations clandestines en Afrique noire*, colloque international "Mobilités au féminin", 15-19 novembre 2005, Tanger.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 1992, *Recensement Général de la Population 1988. Analyse des données définitives. Migrations*, Bureau Central du Recensement, Niamey: 71.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2004, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat - RGP/H 2001, Résultats définitifs : répartition par sexe et par groupe d'ages de la population du Niger en 2001*, Bureau Central du Recensement, Niamey: 256.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2005, *Rapport de l'analyse des résultats définitifs du RGP/H 2001. Les migrations*, Bureau Central du Recensement, Niamey: 106.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, 2000, *Étude du cadre institutionnel des transports. Rapport final provisoire*, CATRAM, Direction des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, Direction Générale des Transports, République du Niger, Niamey: 193.

MINISTÈRE DE L'HABITAT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2002, *Étude de la stratégie nationale des transports dans le sous-secteur routier. Rapport sur les éléments de base*, décembre, BCEOM, Direction Générale des Travaux Publics, République du Niger, Niamey: 201.

MINVIELLE Régis, 2006, *Tamanrasset : carrefour, aire d'attente ou miroir aux « alouettes » pour les migrants d'Afrique centrale et occidentale ?*, Communication au colloque international "Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne", Université d'Annaba-CEPED, 10-12 décembre 2006, Annaba, Algérie.

MOSELEY K.P., 1992, "Caravel and caravan : west Africa and the World-Economies, ca. 900 1900 AD ", *Comparing World-System - Review Fernand Braudel Center*, XV (3): 523-555.

MPÉLÉ Jean Peut-être, 2006, "Identité et cosmopolitique en Afrique subsaharienne", *Raisons politiques*, (21): 61-75.

NORDMAN Daniel, 1989, "Le « nomadisme », ou le nomadisme d'un mot et d'un concept", in Jean Bisson (éd.), *Le nomade, l'oasis et la ville*, URBAMA, Tours: 11-20.

NYBERG-SORENSEN Ninna (éd.), 2006a, *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 157 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).

NYBERG-SORENSEN Ninna, 2006b, "Mediterranean Transit Migration and Development: Experience and Policy Options", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 5-23 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).

OFFNER Jean-Marc, 1993, "Les "effets structurants" du transport : mythe politique , mystification scientifique", *L'espace géographique*, XXII (3): 233-242.

OFFNER Jean-Marc, PUMAIN Denise (éds), 1996, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, l'Aube, Paris: 284.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 1995, "La politique du terrain. Sur la production des données en anthropologie", *Enquête*, (1): 71-109.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 1999, "L'économie morale de la corruption en Afrique", *Politique africaine*, (63): 97-116.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2004, "La rigueur du qualitatif. L'anthropologie comme science empirique", *EspacesTemps*, (84-85-86): 38-50.

OMC, 2003, *Examen des politiques commerciales. Niger*, WT/TPR/G/118, Niamey: 24.

OTAYEK René, 1986, *La politique africaine de la Libye*, Karthala, Paris: 220.

OUVRARD Lucile, 2000, *La prostitution. Analyse juridique et choix de politique criminelle*, l'Harmattan, Paris: 256.

PALIDDA Salvatore, 2005, "Migration between Prohibitionism and the Perpetuation of Illegal Labour", *History and Anthropology*, 16 (1): 63-73.

PARRY Jonathan, BLOCH Maurice, 1989, "Money and the morality of exchange", in Jonathan Parry, Maurice Bloch (éds), *Money and the morality of exchange*, Cambridge University Press, Cambridge: 1-32.

PASSERON Jean-Claude, 1991, *Le raisonnement sociologique. L'espace non-poppérien du raisonnement naturel*, Essais & Recherches, Nathan, Paris: 408.

- PELLICANI Michela, SPIGA Sassia, 2004, *Analyse comparée des espaces charnières de la mobilité migratoire entre "Nord" et "Sud" : le cas des Pouilles (Italie) et du Touat (Algérie)*, 13^{ème} colloque international de l'AIDELF, 20-24 septembre 2004, Budapest.
- PENEFF Jean, 1995, "Mesure et contrôle des observations dans le travail de terrain. L'exemple des professions de service", *Sociétés contemporaines*, (21): 119-138.
- PERALDI Michel (éd.), 2002, *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve & Larose, Paris: 495.
- PERETZ Henri, 1998, *Les méthodes en sociologie : l'observation*, Repères, La Découverte, Paris:
- PÉROUSE DE MONTCLOS Marc-Antoine, 1998, "Nairobi : des étrangers en la ville : quelle assimilation urbaine pour les réfugiés immigrés en Afrique ?" *Les Cahiers de l'IFRA*, (10): 7-40.
- PERRIN Delphine, 2004, "La politique juridique extérieure de la Libye", in Olivier Pliez (éd.), *La nouvelle Libye*, Karthala-IREMAM, Paris: 21-42.
- PERRIN Delphine, 2005, "Le Maghreb sous influence : le nouveau cadre juridique des migrations transsahariennes", *Maghreb-Machrek*, (185): 59-80.
- PIAN Anaik, 2005, "Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca : des parcours entrecroisés", *Autrepart*, (36): 167-182.
- PIAN Anaik, 2007, *Les Sénégalais en transit au Maroc. La formation d'un espace-temps de l'entre-deux aux marges de l'Europe*, thèse de doctorat, UFR de Sciences Sociales, Université Paris 7 Diderot, Paris: 486.
- PICKLES John, 1985, *Phenomenology, science and geography : spatiality and the human sciences*, Cambridge university press, London: 202.
- PIGUET François, 2004, "Somaliland, pays entrepôt et État en devenir", *Nouveaux Cahiers de l'IUED, "Côté jardin, côté cour - Anthropologie de la maison africaine*, Laurent Monnier et Yvan Droz (dir.), Paris : PUF, (15): 107-124.
- PINA-GUERASSIMOFF Carine, 2004, "Circulation de l'information migratoire et mobilité internationale des Chinois (R.P.C.)", in Eric Guerassimoff (éd.), *Migrations internationales, mobilités et développement*, L'Harmattan, Paris: 170-189.
- PLIEZ Olivier, 2000a, *Dynamiques urbaines et changements sociaux au Sahara. Le cas libyen*, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, Département de Géographie, Université d'Aix Marseille I, Marseille: 279.
- PLIEZ Olivier, 2000b, "Le Sahara libyen dans les nouvelles configurations migratoires", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 16 (3): 165-181.
- PLIEZ Olivier, 2000c, "Sebha, l'émergence d'une ville-carrefour dans le Sahara libyen", *Monde arabe, Maghreb-Machrek*, (170): 52-59.
- PLIEZ Olivier, 2002a, "Les migrations Sud-Sud, révélatrices de la pauvreté et de l'instabilité", *Cahiers français*, mars-avril (307): 16-21.
- PLIEZ Olivier, 2002b, "Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara, in Marc Cote (éd.), "Le Sahara, cette "autre Méditerranée""", *Méditerranée*, 99 (3-4): 31-40.
- PLIEZ Olivier, 2003, *Villes du Sahara. Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Espaces et Milieux, CNRS Paris: 199.
- PLIEZ Olivier, 2004a, "De l'immigration au transit ? La Libye dans l'espace migratoire euro-africain", in Pliez Olivier (éd.), *La nouvelle Libye*, Karthala-IREMAM, Paris: 138-155.

- PLIEZ Olivier (éd.), 2004b, *La nouvelle Libye. Sociétés espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Karthala-IREMAM, Paris: 240.
- PLIEZ Olivier, 2004c, "Le bassin du lac Tchad, un espace migratoire polarisé par la Libye", *Politique Africaine*, (94): 42-58.
- PLIEZ Olivier, 2006a, *Les mécomptes de la géographie du Sahara des migrants*, 3 avril 2006, Les cafés géographiques: http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=830.
- PLIEZ Olivier, 2006b, "Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui. Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ?" *Annales de Géographie*, (652): 688-707.
- PONS François-Xavier, 1997, "Le Sahara et ses frontières étatiques : géopolitique et enjeux", *L'information géographique*, 61 (4): 154-159.
- PORTES Alejandro, 1999, "La mondialisation par le bas. L'émergence des communautés transnationales", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, (129): 15-25.
- PORTES Alejandro, ESCOBAR Cristina, WALTON RADFORD Alexandria, 2007, "Immigrant Transnational Organizations and Development: A Comparative Study", *International Migration Review*, 41 (1): 242-281.
- POURTIER Roland, 1989, "Les États et le contrôle territorial en Afrique centrale : principes et pratiques", *Annales de géographie*, (547): 286-301.
- POURTIER Roland, 2002, "Espace et nation en Afrique centrale. La dimension oubliée", *Historiens et Géographes*, 381: 303-309.
- PRIES Ludger (éd.), 1999, *Migration and Transnational Social Spaces*, Dames, Vermont: 219.
- PRUDHOMME Sylvain, 2007, *Les matinées d'Hercule, Le serpent à plumes*, Paris: 186.
- QUIMINAL Catherine, 2000, "Construction des identités en situation migratoire : territoire des hommes, territoire des femmes", *Autrepart*, (14): 107-120.
- QUIMINAL Catherine, 2002, "Nouvelles mobilités et anciennes catégories", *Ville-École-Intégration Enjeux*, (131): 9-20.
- RADKOWSKI Georges-Hubert de, 2002, *Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme*, PUF, Paris: 166.
- RAO Aparna, CASIMIR Michael J. (éds), 1992, *Mobility and Territoriality : Social and Spatial Boundaries among Foragers, Fishers, Pastoralists and Peripatetics*, Berg, New York-Oxford: 404.
- RAYNAUT Claude, 1989, "Quelques réflexions sur la notion d'enclavement", *Cahiers géographiques de Rouen*, (32): 129-132.
- RENARD Jean-Pierre, 2002, "La frontière : limite géopolitique majeure mais aussi aire de transition", in L. Carroué (éd.), *Limites et discontinuités en géographie*, DIEM-SEDES, Paris: 40-66.
- RETAILLÉ Denis, 1986a, "Le Kawar, problème géographique", *Cahiers géographiques de Rouen*, (26): 37-60.
- RETAILLÉ Denis, 1986b, "Les oasis dans une géographie méridienne Sahara-Sahel", *Cahiers géographiques de Rouen*, (26): 3-16.
- RETAILLÉ Denis, 1986c, "Oasis, conception du lieu et méthodologie géographique", *Cahiers géographiques de Rouen*, (26): 17-35.

RETAILLÉ Denis, 1989, "La conception nomade de la ville", in Jean Bisson (éd.), *Le nomade, l'oasis et la ville*, URBAMA, Tours: 21-35.

RETAILLÉ Denis, 1991, "Le contrôle de l'espace : entre territorialité et géographicit . Les problèmes d'intégration des  tats sahel-sahariens", in Thery Hervé ( d.), *L' tat et les stratégies du territoire*, CNRS, Paris: 89-100.

RETAILLÉ Denis, 1993a, "Afrique : le besoin de parler autrement qu'en surface", *EspacesTemps*, (51-52): 52-62.

RETAILLÉ Denis, 1993b, *Représentation et enjeu de l'espace au Sahel, Zinder Ténéré, République du Niger*, Habilitation   Diriger des Recherches, département de géographie, Université de Rouen, Rouen: 976.

RETAILLÉ Denis, 1996, "L'impératif territoriale", *Cultures et conflits*, printemps-été (21-22): 21-40.

RETAILLÉ Denis, 1997, *Le monde du géographe*, Presses de Sciences Po, Paris: 286.

RETAILLÉ Denis, 1998a, "Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts", in Rémy Knafou ( d.), *La planète « nomade » : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, Paris: 37-58.

RETAILLÉ Denis, 1998b, "L'espace nomade", *Revue de Géographie de Lyon*, 73 (1): 71-81.

RETAILLÉ Denis, 1998c, "Le territoire est-il un lieu ?" in Anne-Marie Fr rot ( d.), *Espace et société en Mauritanie*, URBAMA, Tours: 99-104.

RICCA Sergio, 1990, *Migrations internationales en Afrique. Aspects légaux et administratifs*, BIT-L'Harmattan, Paris: 280.

RICCIO Bruno, 2005, "Talkin' about migration. Some ethnographic notes on the ambivalent representation of migrants in contemporary Senegal", in Bilger Veronika, Kraler Albert ( ds), *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien, special issue: African Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien: 99-118.

RICOEUR Paul, 1986, *Du texte à l'action. Essais d'herméneutique II*, Seuil, Paris: 452.

RICOEUR Paul, 1997, *L'idéologie et l'utopie*, Seuil, Paris: 432.

RIST Gilbert, 1996, *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*, Références inédites, FNSP, Paris: 428.

ROBIN Nelly, 1992, "L'espace migratoire de l'Afrique de l'ouest : panorama statistique", *Hommes et migrations*, (1160): 6-15.

ROBIN Nelly ( d.), 1996, *Atlas des migrations ouest-africaines vers l'Europe, 1985-1993*, ORSTOM-Eurostat, Paris: 109.

ROBIN Nelly, 1999, "Les espaces de transit dans les migrations internationales ouest-africaines", in Joël Bonnemaison, Luc Cambrezy, Laurence Quinty-Bourgeois ( ds), *Le territoire : lien ou frontière ? Tome 1 : Les territoires de l'identité*, L'Harmattan, Paris: 315 : 297-315.

ROBINSON Lillian S., 2002, "'Sex and the City' : la prostitution à l'ère des migrations mondiales", *Recherches féministes*, 15 (2): 41-64.

ROBINSON Pearl, 1983, "Playing the arab card : Niger and Chad's ambivalent relations with Libya", in Arlinghairs Bruce ( d.), *African Security Issues : Sovereignty, Stability and Solidarity*, Westview Press: 171-184.

RONCAYOLO Marcel, 1990, *La ville et ses territoires*, folio/essais, Gallimard, Paris: 280.

- ROSENTAL Paul-André, 1999, *Les sentiers invisibles. Espaces, familles et migrations dans la France du XIX^e siècle*, Éditions de l'EHESS, Paris: 256.
- SABBAGH Daniel, 2004, "Nationalisme et multiculturalisme", *Critique Internationale*, (23): 113-124.
- SALA-DIAKANDA Mpenbele, 1988, "Démographie africaine : tendances et perspectives", *Études*, (145): 3-27.
- SALIFOU André, 2002, *Le Niger*, L'Harmattan, Paris: 429.
- SAMARASINGHE Vidyamali, 2005, "Female Labor in sex Trafficking. A Darker Side of Globalization", in Nelson L., Seager J. (éds), *A Companion to Feminist Geography*, Blackwell, Oxford: 166-178.
- SANJEK Roger, 1996, *Fieldnotes : the makings of anthropology*, Cornell University Press, London: 429.
- SASSEN Saskia, 2000, "Mais pourquoi émigrent-ils ?" *Le Monde Diplomatique*: 4-5.
- SAUTTER Gilles, 1992, "Géographie et anthropologie", in Antoine Bailly, Robert Ferras, Denise Pumain (éds), *Encyclopédie de géographie*, Economica, Paris: 207-219.
- SAUTTER Gilles, 1993, *Parcours d'un géographe. Des paysages aux ethnies. De la brousse à la ville. De l'Afrique au monde. (2 tomes)*, Editions Arguments, Paris: 708.
- SAYAD Abdelmalek, 1991, *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*, De Boeck, Bruxelles: 334.
- SAYAD Abdelmalek, 1999, "Immigration et "pensée d'État"", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, (129): 5-14.
- SCHMIT Pierre-Étienne (éd.), 2007, *Monde, catastrophe et enjeux. Autour de Kostas Axelos*, Société d'anthropologie phénoménologique et d'herméneutique générale, Paris: 104.
- SCHMITZ Jean, 2005, "Le rôle des zones transnationales. Migration et négoce aux frontières de la Mauritanie, du Sénégal et du Mali", *Esprit*, (317): 177-187.
- SCHMOLL Camille, 2003, "Cosmopolitisme au quotidien et circulations commerciales à Naples", *Cahiers de la Méditerranée*, (67): 345-360.
- SCHMOLL Camille, 2004, *Une place marchande cosmopolite. Dynamiques migratoires et circulations commerciales à Naples*, thèse de doctorat de géographie, Université Paris 10 Nanterre, Paris: 550 (2 vol.).
- SEGAUD Marion, 2002, "Frontières, limites et mitoyenneté : une question sans fin", in Bernard Debardeux, Martin Vanier (éds), *Ces territorialités qui se dessinent*, L'Aube-DATAR, Paris: 91-110.
- SHACK William A., 1979, "Open Systems and Closed Boundaries: The Ritual Process of Stranger Relations in New African States", in William A. Shack, Elliott P. Skinner (éds), *Strangers in African Societies*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London: 37-47.
- SHACK William Alfred, SKINNER Elliott Percival (éds), 1979, *Strangers in African societies*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London: 325.
- SILVEY Rachel, 2006, "Geographies of Gender and Migration: Spatializing Social Difference", *International Migration Review*, 40 (1): 64-81.
- SIMMEL Georg, 1990, "Digressions sur l'étranger", in Yves Grafmeyer, Isaac Joseph (éds), *L'école de Chicago*, Aubier, Paris: 53-59.
- SIMMEL Georg, 1999, *Sociologie : études sur les formes de la socialisation*, PUF, Paris: 756.

- SIMMONS Alan B., 2002, "Mondialisation et migration internationale : tendances, interrogations et modèles théoriques", *Cahiers québécois de démographie*, 31 (1): 7-33.
- SIMON Gildas, 1995, *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*, Politique d'Aujourd'hui, PUF, Paris: 429.
- SIMON Gildas, 2002, "Les migrations internationales", *Population & sociétés*, (382): 1-4.
- SIMON Gildas, 2006a, "Migrations, la spatialisation du regard", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 22 (2): 9-21.
- SIMON Julien, 2006b, "Irregular Transit Migration in the Mediterranean: Facts, Figures and Insight", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 25-65 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- SINDJOUN Luc, 2005, "Éléments d'analyse relationnelle des migrations et des transactions entre État et individu", in Sindjoun L. (éd.), *État, individus et réseaux dans les migrations africaines*, Karthala, Paris: 5-15.
- SMITH Robert, 1999, "Reflections on migration, the State and the Construction, Durability and Newness of Transnational Life", in Ludger Pries (éd.), *Migration and Transnational Social Spaces*, Dames, Vermont: 187-219.
- SMITH Stephen, 2003, *Négrologie. Pourquoi l'Afrique meurt ?*, Calmann-Lévy, Paris: 248.
- SMOUTS Marie-Claude, 1996, "Le Soi, le Nous et l'Autre dans les brumes de la mondialisation", in Bertrand Badie, Marc Sadoun (éds), *L'Autre*, Presses de Sciences Po, Paris: 281-291.
- SOJA Edward, 1989, *Postmodern geographies : the reassertion of space in critical social theory*, Verso, Londres: 266.
- SORRE Maximilien, 1955, *Les migrations des peuples. Essai sur la mobilité géographique*, Flammarion, Paris: 267.
- SPIGA Sassia, 2002, "Tamanrasset, capitale du Hoggar : mythes et réalités", *Méditerranée*, 99 (3-4): 83-90.
- SPIGA Sassia, 2005, "Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien", *Autrepart*, (36): 81-103.
- SPITTLER Gerd, 1996, "Explorers in transit: Travels to Timbuktu and Agades in the nineteenth century", *History and Anthropology*, 9 (2-3): 231-253.
- SPRADLEY James P., 1979, *The ethnographic interview*, Holt, Rinehart and Winston, New York: 247.
- SPRADLEY James P., 1980, *Participant observation*, Holt, Rinehart and Winston, New York: 195.
- STASZAK Jean-François, COLLIGNON Béatrice, CHIVALLON Christine, DEBARDIEUX Bernard, et al. (éds), 2001, *Géographies anglo-saxonnes. Tendances contemporaines*, Belin, Paris: 314.
- STECK Benjamin, 2003, "L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de la circulation", in Lesourd Michel (éd.), *L'Afrique, vulnérabilité et défis*, Éditions Du Temps, Nantes: 219-240.
- STECK Jean-Fabien, 2004, "Requiem pour une gare routière. Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro", *Autrepart*, (32): 95-114.
- STJERNSTRÖM Olof, 2004, "Theory and migration. Towards a framework of migration and human actions", *Cybergeo, Espace, Société, Territoire*, (254): www.cybergeo.eu/index3827.html.
- STOCK Mathis, 2004, "L'habiter comme pratique des lieux géographiques", *EspacesTemps.net*, 18.12.2004: <http://espacestems.net/document1138.html>.

STOCK Mathis, 2005, "Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ?" *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.05.2005: <http://espacestemp.net/document1353.html>.

STOCK Mathis, DUHAMEL Philippe, 2005, "A practice-based Approach to the Conceptualisation of Geographical Mobility", *Belgeo*, (1-2): 59-68.

TABUTIN D. (éd.), 1988, *Population et sociétés en Afrique au Sud du Sahara*, Bibliothèque du Développement, L'Harmattan, Paris: 551.

TACOLI Cecilia, 2001, "Urbanisation and migration in Sub-Saharan Africa: Changing patterns and trends", in Mirjam De Bruijn, Rijk Van Dijk, Dick Foeken (éds), *Mobile Africa. Changing Patterns of Movement in Africa and Beyond*, Brill, Leiden: 141-152.

TAPIA Stéphane de, 2004, "Entre "Nord" et "Sud" : le dynamisme international des transporteurs turcs", *Autrepart*, (32): 169-186.

TARRIUS Alain, 1993, "Territoires circulatoires et espaces urbains. Différenciation des groupes migrants", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, (59-60): 50-59.

TARRIUS Alain, 2000, *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, identités, territoires*, Editions de l'Aube, Paris: 266.

TARRIUS Alain, 2002a, "Au-delà des États-nations : sociétés, cultures et réseaux de migrants en Méditerranée occidentale", in Michel Peraldi (éd.), *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve & Larose, Paris: 479-488.

TARRIUS Alain, 2002b, *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Balland, Paris: 170.

THÉRY Hervé (éd.), 1991, *L'État et les stratégies du territoire*, Coll. Mémoires et documents de géographie, Éditions CNRS, Paris: 242.

TIDJANI ALOU Mahaman, 2002, *La petite corruption au Niger*, Études et Travaux, LASDEL, Niamey: 55.

TIDJANI ALOU Mahaman, 2004, "État, réseaux marchands et mondialisation. Le cas des convois au Niger", in Monnier Laurent, Droz Yvan (éds), *Côté jardin côté cour - Anthropologie de la maison africaine*, Nouveaux cahiers de l'IUED, PUF, Paris: 125-140.

TIEKOURA Ouassa, 1994, "Forme communautaire et forme individualiste de la prostitution à Niamey", in Marie Alain (éd.), *L'Afrique des individus. Itinéraires citadins dans l'Afrique contemporaine (Abidjan, Bamako, Dakar, Niamey)*, Karthala, Paris: 331-365.

TIMERA Mahamet, 2001, "Les migrations des jeunes Sahéliens : affirmation de soi et émancipation", *Autrepart*, (18): 37-49.

TOUPIN Louise, 2002, "La scission politique du féminisme international sur la question du "trafic des femmes" : vers la "migration" d'un certain féminisme radical ?" *Recherches féministes*, 15 (2): 9-40.

TURNER Simon, MUNIVE RICON Jairo, NYBERG-SORENSEN Ninna, 2006, "European Attitudes Policies towards the Migration Development Issue", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 67-100 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).

TYLDUM Guri, BRUNOVSKIS Anette, 2005, "Describing the Unobserved: Methodological Challenges in Empirical Studies on Human Trafficking", *International Migration*, 43 (1-2): 17-34.

URBAIN Jean-Didier, 2001, "Des mobilités dans tous leurs états..." *Correspondances*, www.irmcmaghreb.org, (64-65): 3-7.

- URRY John, 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, Paris: 253.
- VALENTINE Gill, 2005, "Geography and ethics: moral geographies? Ethical commitment in research and teaching", *Progress in Human Geography*, 29 (4): 483–487.
- VALLÉE Olivier, 2006, "La construction de l'objet corruption en Afrique", *Afrique contemporaine*, 4 (220): 137-162.
- VAN DIJK Han, FOEKEN Dick, VAN TIL Kiky, 2001, "Population mobility in Africa: an overview", in Mirjam De Bruijn, Rijk Van Dijk, Dick Foeken (éds), *Mobile Africa. Changing Patterns of Movement in Africa and Beyond*, Brill, Leiden: 9-26.
- VENAYRE Sylvain, 2000, *L'avènement de l'aventure. Les figures de l'aventure lointaine dans la France des années 1850-1940*, thèse de doctorat, département d'histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 1255 (4 vol.).
- VERTOVEC Steven, COHEN Robin (éds), 2003, *Conceiving Cosmopolitanism. Theory, Context, and Practice*, Oxford University Press, Oxford: 336.
- VIEILLARD-BARON Hervé, 2005, "Entre proximité et distance, quelle place pour le terrain ?" *Cahiers de Géographie du Québec*, 49 (138): 409-427.
- WEBER Florence, 1995, "L'ethnographie armée par les statistiques", *Enquête*, (1): 153-165.
- WIHTOL DE WENDEN Catherine, 2001, "Un essai de typologie des nouvelles mobilités", *Hommes & Migrations*, (1233): 5-12.
- WILLIS Katie, YEOH Brenda (éds), 2000, *Gender and migration*, Edward Elgar, Cheltenham: 535.
- WIMMER Andreas, GLICK SCHILLER Nina, 2003, "Methodological Nationalism, the Social Sciences, and the Study of Migration: An Essay in Historical Epistemology", *International Migration Review*, 37 (3): 576-610.

- TABLES DES ILLUSTRATIONS -

Table des cartes

Carte 1.	Itinéraires des migrations internationales entre les deux rives du Sahara.....	14
Carte 2.	Localisation des terrains et calendrier d'enquêtes.....	27
Carte 3.	Réseau des principales routes revêtues en Afrique du Nord et de l'Ouest	48
Carte 4.	L'élargissement progressif du champ migratoire du Sahara nigérien.....	57
Carte 5.	La CEDEAO : un espace de libre circulation officielle des personnes.....	81
Carte 6.	La CEN-SAD : officiellement favorable à la libre circulation des personnes	81
Carte 7.	Réseau des principales voies de circulation du Niger	113
Carte 8.	La croissance urbaine d'Agadez (1960-2005)	115
Carte 9.	Les lieux du transport de personnes à Agadez	128
Carte 10.	Agadez, plaque tournante d'un trafic mondial de cigarettes	168
Carte 11.	Les principaux lieux d'hébergement des migrants à Agadez.....	182
Carte 12.	Les principaux itinéraires de franchissement de la frontière algérienne	223
Carte 13.	Localisation de l'itinéraire Agadez-Sebha, via Dirkou	245
Carte 14.	L'oasis de Dirkou, petite place marchande et étape migratoire cosmopolite.....	256
Carte 15.	L'axe Agadez-Sebha : un itinéraire sous contrôle, des parcours sans contrôle .	294
Carte 16.	Les territoires de la migration au Sahara central : question de discontinuité.....	347
Carte 17.	Le Sahara nigérien, au cœur d'un système migratoire davantage transfrontalier qu'intercontinental	361

Table des figures

Figure 1.	Le projet migratoire, entre détermination et indétermination	73
Figure 2.	Publicité pour le carnet de voyage de la CEDEAO.	82
Figure 3.	Schéma de la gare routière d'Agadez.....	134
Figure 4.	Valeur des échanges marchands du Niger avec l'Algérie par voie terrestre.....	156
Figure 5.	Valeur des échanges marchands du Niger avec la Libye par voie terrestre.	161
Figure 6.	Valeur des réexportations de tabac en direction de l'Algérie et de la Libye	166
Figure 7.	Schéma d'un <i>ghetto</i> à Agadez.....	185
Figure 8.	Plaquette de propagande contre les migrations irrégulières.....	222
Figure 9.	Assamakka, un poste frontière devenu village.....	226
Figure 10.	Dirkou : quelle accessibilité pour les migrants subsahariens ?	250
Figure 11.	Schéma de l'évolution des espaces construits à Dirkou (1985-2005).....	253
Figure 12.	Dirkou : de l'espace perçu à l'espace vécu	260
Figure 13.	Dirkou, un espace feuilleté.....	261

Table des planches

Planche n° 1.	Agadez, au cœur des réseaux de transport de migrants.....	142
Planche n° 2.	L'axe migratoire algérien, fréquenté malgré la propagande	222
Planche n° 3.	La traversée du Ténéré	248
Planche n° 4.	Dirkou, oasis de transit.....	255
Planche n° 5.	Bilma et ses salines	272
Planche n° 6.	Le (sur)chargement des camions : tout un art	301

Table des tableaux

Tableau 1.	Chronologie des principales étapes de l'élargissement du champ migratoire du Sahara nigérien (1960-1990)	56
Tableau 2.	Tarifs des transports entre Niamey et Agadez	121
Tableau 3.	Tarifs des agences de transport d'Agadez et de Dirkou.	132
Tableau 4.	Tarifs minimums fixés par le syndicat des transporteurs	153
Tableau 5.	Coût moyen de l'hébergement des migrants à Agadez, selon le type de structure	187
Tableau 6.	Estimation du montant moyen annuel des devises injectées par les migrants dans l'économie d'Agadez.	205
Tableau 7.	Tarifs des transports entre différentes villes du Nord du Niger et du Sud de l'Algérie	220
Tableau 8.	Mouvement des personnes au poste de police frontalier d'Assamakka.....	227
Tableau 9.	Coût des communications par téléphone satellite	265
Tableau 10.	Coûts des transports entre Dirkou et le Fezzan libyen.	282
Tableau 11.	Mouvements des véhicules et des personnes sur l'axe Agadez-Dirkou-Libye.....	285
Tableau 12.	Mouvement des personnes entre le Niger et la Libye	287
Tableau 13.	Sorties du Niger en direction de la Libye.....	287
Tableau 14.	Taxes payées par les migrants et les chauffeurs des véhicules entre Sebha et Agadez	306
Tableau 15.	Estimation du montant moyen annuel des devises injectées par les migrants dans l'économie de la région d'Agadez	310
Tableau 16.	Valeur des marchandises échangées avec l'Algérie et la Libye.....	412
Tableau 17.	Masse des marchandises échangées avec l'Algérie et la Libye	413

Table des encadrés

Encadré n°1.	Principaux événements politiques marquant le Niger entre 1989 et 1999... 52
Encadré n°2.	Des stocks aux flux : remettre le mouvement au cœur des études migratoires 79
Encadré n°3.	Les femmes dans la migration : une spécificité de genre ? 97
Encadré n°4.	Les visages de l'inconfort comme limites à la recherche..... 99
Encadré n°5.	Photographier a minima 106
Encadré n°6.	Les coxeurs, figures de la débrouille et acteurs « fluidifiants » du secteur des transports 127
Encadré n°7.	Exemple de répartition des recettes d'une agence de courtage 132
Encadré n°8.	Le tour de rôle dans les transports interurbains..... 136
Encadré n°9.	Une réglementation des transports terrestres difficilement applicable et peu appliquée. 151
Encadré n°10.	L'exportation du bétail nigérien vers la Libye 162
Encadré n°11.	Le commissariat de police d'Arlit, entre dissuasion des migrants... 221
Encadré n°12.	L'expérience du passage, ou quand l'irrégulier passe et le régulier pas. ... 229
Encadré n°13.	Tchinbarakaten, du puits pastoral au « puits commercial » 232
Encadré n°14.	Du salariat dans les salines 271
Encadré n°15.	Emprisonnés au Sahara 273
Encadré n°16.	L'État nigérien absent face à la xénophobie libyenne..... 297
Encadré n°17.	Extraits de comptes rendus de réunions entre les différents acteurs des transports à Agadez..... 328

Table des photographies

Photo 1.	Panneau de l'Union Européenne installé en période préélectorale à Niamey.....	85
Photo 2.	Vue du centre d'Agadez	142
Photo 3.	Porteurs d'eau au marché (Agadez)	142
Photo 4.	Départ de migrants depuis la gare routière (Agadez).....	142
Photo 5.	Le bus libyen	142
Photo 6.	Le camion-car de la SNTV.....	142
Photo 7.	Camions transportant de la paille	163
Photo 8.	Camions chargés de cartons de cigarettes (Dirkou).....	171
Photo 9.	Peinture sur le mur d'un « télécentre » d'Agadez.....	194
Photo 10.	<i>Pick-up</i> à proximité d'Arlit	222
Photo 11.	Migrants dans le Tassili N Ajjer	222
Photo 12.	Camion dans le Ténéré.....	248
Photo 13.	Deux chauffeurs et leur apprenti	248
Photo 14.	Repas collectif pendant la traversée du Ténéré	248
Photo 15.	Pause au puits d'Achegour.....	248
Photo 16.	Arrivées de migrants à Dirkou	255
Photo 17.	Office de change à <i>Sabon Gari</i> (Dirkou)	255
Photo 18.	Migrants nigériens (Dirkou).....	255
Photo 19.	<i>Ghetto</i> ghanéen (Dirkou).....	255
Photo 20.	Enfants kanouri (Bilma)	272
Photo 21.	Saunier kanouri (Bilma)	272
Photo 22.	Migrants travaillant aux salines (Bilma)	272
Photo 23.	Vue de Dirkou. Véhicules du « convoi de cigarettes ».	289
Photo 24.	Véhicules du « convoi de cigarettes » (Dirkou).....	289
Photo 25.	Chargement de camion à Dirkou (a).	301
Photo 26.	Chargement de camion à Dirkou (b).....	301
Photo 27.	Chargement de camion à Dirkou (c)	301
Photo 28.	Migrants de retour de Libye (Ténéré)	305
Photo 29.	Sur la route entre Agadez et Tahoua.	305

- TABLE DES MATIÈRES -

SOMMAIRE	3
REMERCIEMENTS.....	7

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	9
LES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES, FAIT SOCIAL ET OBJET SCIENTIFIQUE	11
LE SAHARA NIGÉRIEN, ESPACE DE LA MOBILITÉ EN CONSTANTE MUTATION	15
UN QUESTIONNEMENT ENTRE GÉOGRAPHIE SAHARIENNE ET GÉOGRAPHIE DES MIGRATIONS ...	16
ITINÉRAIRE SCIENTIFIQUE DANS UN DÉSERT COSMOPOLITE	23
DE L'EXPÉRIENCE AU DISCOURS	28

PREMIÈRE PARTIE

DES CIRCULATIONS ANCIENNES AUX NOUVELLES LOGIQUES MIGRATOIRES : SAISIR LA TRAME DE LA MOBILITÉ INTERNATIONALE AU SAHARA CENTRAL.....	33
---	-----------

CHAPITRE I. DES MIGRATIONS SAHÉLO-SAHARIENNES DES INDÉPENDANCES AUX MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES CONTEMPORAINES : LA STRUCTURATION D'UN ESPACE MIGRATOIRE EN MILIEU DÉSERTIQUE	37
--	-----------

I. DE LA NAISSANCE À L'ÉLARGISSEMENT PROGRESSIF DU CHAMP MIGRATOIRE DU SAHARA NIGÉRIEN.....	38
1. Les Touaregs, premiers migrants sahariens.....	38
2. Du Niger à l'Afrique, une diversification progressive des provenances des migrants	42
II. LE NIGER ENTRE ÉMIGRATION ET TRANSIT : LE TOURNANT DES ANNÉES 1990	46
1. Une intensification des flux sans précédent, révélatrice d'un nouveau contexte ...	46
2. Circuler en période de crise, ou comment articuler migration transsaharienne et rébellion touarègue	49
3. Des acteurs qui s'organisent : vers une spécialisation des transports.....	53
Conclusion.....	55

CHAPITRE II. LES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES : UNE THÉORIE À CONSTRUIRE, UN SENS À (RE)DÉCOUVRIR	59
I. POURQUOI MIGRENT-ILS ? AUX FONDEMENTS DU FAIT MIGRATOIRE CONTEMPORAIN AU SAHARA	60
1. <i>Push and pull</i> ou les limites d'un modèle explicatif.....	61
2. Des déterminants migratoires introuvables ?.....	64
II. ARTICULER LA COMPLEXITÉ DU FAIT MIGRATOIRE : LA MIGRATION COMME PROJET.....	68
1. Migrer vers le Maghreb et l'Europe : curiosité, fuite ou rêve ?	69
2. Les projets migratoires à l'épreuve des parcours	71
III. FORMES ET CADRES DE RÉALISATION DES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES	74
1. Des notions pour comprendre et nommer la migration : filière, réseau, transit	74
2. Le chevauchement des cadres institutionnels : un droit des migrants abscons et inopérant	80
Conclusion.....	85
CHAPITRE III. PARCOURIR UN ESPACE PARCOURU : À LA RENCONTRE DU « TERRAIN ».....	87
I. GÉOGRAPHIE DU MOUVEMENT, GÉOGRAPHIE EN MOUVEMENT. QUESTIONS DE MÉTHODE	89
1. De l'intérêt de mener des recherches dans les espaces de transit.....	89
2. Pour un « pluralisme méthodologique » de principe.....	91
3. Favoriser l'ouverture et le changement de regard : pragmatisme et mise en mouvement.	94
II. LE « TERRAIN » COMME ESPACE D'APPLICATION, D'ADAPTATION ET DE RÉINVENTION DE LA MÉTHODE	98
1. Du terrain choisi aux terrains pratiqués : choix, hasards et contraintes.....	98
2. « Faire du terrain ». De l'importance de la durée	100
3. User de quelques « outils de production » de données	104
Conclusion.....	107
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....	109

DEUXIÈME PARTIE

AGADEZ VILLE OUVERTE (AUX CIRCULATIONS)..... 111

CHAPITRE IV. AGADEZ, VILLE DU TRANSPORT. CROISEMENT DES ITINÉRAIRES ET CONNEXION DES RÉSEAUX 117

I. ÊTRE MIGRANT ET LE DEVENIR SOCIALEMENT. LA PORTÉE D'UN STATUT PEU ENVIABLE.....	118
1. La migration transsaharienne commence-t-elle au Sahel ? Traverser le Niger	118
2. Tous les chemins mènent à Agadez, où tous les migrants sont attendus avec avidité	124
II. LES TRANSPORTS DANS LA VILLE : LIEUX ET STRUCTURES DU TRANSPORT DE MIGRANTS	126
1. Les « agences de courtage », structures centrales des transports sahariens.....	128
2. La gare routière, lieu de transport, de contact, de négociation	133
a. Négocier les taxes officielles.....	135
b. Négocier les habitudes.....	136
c. Négocier l'irrégularité	137
3. Garages privés et transport par camions : la complémentarité des activités	138
4. Le car, une figure originale du transport saharien	139
5. Les lieux du transport clandestin, éparés et éphémères	140
III. ESCROQUERIES, CONFLITS ET NÉGOCIATIONS AUTOUR DU TRANSPORT	143
1. Escroquer les migrants... dans la limite du raisonnable.....	143
2. Les conflits entre acteurs du transport, révélateurs de situations précaires.....	145
Conclusion.....	147

CHAPITRE V. AGADEZ, PLACE MARCHANDE INTERNATIONALE..... 149

I. À LA RECHERCHE DU LIEN PERDU : LÉGISLATION ET PRATIQUES DANS LES TRANSPORTS MARCHANDS.....	151
II. LE TRANSPORT MIXTE OU LES ÉCHANGES MARCHANDS COMME SUPPORT DES MIGRATIONS.....	154
1. Les échanges avec l'Algérie : l'officiel vs. l'informel	155
a. Des échanges officiels économiquement peu importants.....	155
b. Des échanges informels « socialement » indispensables.....	157
2. Les échanges avec la Libye : grandes filières et petits trafics	158

III. UN COMMERCE À PART : LE « TRAFIC » DE CIGARETTES.....	166
1. Aux origines d'un trafic lucratif : la prohibition dans les États riverains.....	167
2. D'une côte à l'autre. L'organisation d'un trafic intercontinental	168
a. De la côte du Golfe de Guinée à Agadez : routes goudronnées et semi-remorques.....	169
b. Agadez, véritable plaque tournante	169
c. Dirkou, la ville étape	171
d. Madama : les Libyens prennent le relais	173
3. La cigarette, le politique et le mafieux	174
Conclusion.....	177
CHAPITRE VI. UN MIGRANT DANS LA VILLE. ÊTRE ÉTRANGER ET VOYAGEUR À AGADEZ.....	179
I. SE LOGER, ÊTRE LOGÉ. QUELLE PLACE POUR LES ÉTRANGERS DE PASSAGE ?.....	180
1. Les « cases de passage » dans les lieux de transport	182
2. L'intérêt partagé de l'accueil « chez l'habitant »	183
3. Foyers et « ghettos », hauts lieux de la migration transsaharienne	184
II. LA DIFFICILE INVENTION DU QUOTIDIEN.....	187
1. Ascètes malgré eux ou le dénuement de la vie quotidienne	188
2. Des migrants en quête d'argent	189
a. S'en sortir seul : vendre sa force de travail, ses affaires, son corps.....	190
b. La « révolution » Western Union	192
c. Entre voyageurs, solidarité et individualisme.....	194
3. Sociabilités électives et reconstructions identitaires.....	196
a. Migrants et autochtones : quelles relations sociales possibles et effectives ?	196
b. Des identités en mouvement.....	198
III. LE DÉPART, MOMENT ATTENDU ET REDOUTÉ	199
1. L'impossible renoncement ?.....	199
2. Une appréhension du désert teintée de curiosité.....	201
3. Les transactions monétaires se poursuivent : derniers préparatifs et nouveaux avatars	203
Conclusion.....	204
CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE	207

TROISIÈME PARTIE

ESPACES, TEMPS ET MODALITÉS DES TRAVERSÉES SAHARIENNES 211

CHAPITRE VII. DES STRATÉGIES D'ACTEURS QUI SE RÉPONDENT : LA VOIE DE L'ALGÉRIE « SOUS TENSION » 215

I. ARLIT, DE LA VILLE ÉVITÉE À LA VILLE TRAVERSÉE.....	216
1. Une « ville nouvelle » au cœur du désert	217
2. Une histoire migratoire récente	218
II. FRANCHIR LA FRONTIÈRE. VARIATIONS SUR LE THÈME DE L'IRRÉGULARITÉ.....	223
1. Entrer légalement en Algérie, une gageure.....	224
2. L'irrégularité négociée ou l'image de l'ambiguïté à In Guezzam.....	228
3. S'affranchir du contrôle des États : la généralisation de la clandestinité	230
a. Tamanghasset sans escale.....	230
b. Du Niger au Tassili N Ajjer : un itinéraire dangereux.....	231
c. Djanet, porte détournée de la Libye.....	235
III. L'ALGÉRIE FACE AUX MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES : ENTRE FERMETÉ ET TOLÉRANCE DISCRÈTE.....	236
1. Des immigrants de passage : transit et installation temporaire.....	237
2. Vers une systématisation des expulsions ?	238
Conclusion	240

CHAPITRE VIII. SUR LA VOIE LIBYENNE. LE KAWAR, UNE ROUTE, UNE ÉTAPE : DIRKOU 243

I. PARVENIR À DIRKOU : L'ÉMERGENCE D'UNE TERRITORIALITÉ SAHARIENNE.....	246
1. Chacun sa place au soleil ou l'épreuve du Ténééré.....	246
2. Contrôle des arrivées et taxation des arrivants	250
3. « Kawar année zéro ». La naissance d'un lieu de transit.....	252
II. DIRKOU, UNE OASIS DE TRANSIT COSMOPOLITE	254
1. <i>Sabon Gari</i> de la périphérie au centre : la restructuration de l'oasis autour du quartier des migrants.....	254
2. Un espace « feuilleté ».....	258
3. Ennui, nostalgie et espoir : le désœuvrement des migrants	262

III. « SI TU N'AS PLUS D'ARGENT ». LE KAWAR, VOIE DE PASSAGE, VOIE DE GARAGE.	263
1. Solidarité volontaire ou « forcée », du local à l'international	264
2. Travail et « servitude volontaire »	266
3. La diversification des formes de prostitution	267
4. Les migrants de Bilma, entre salines, mesure et prison.....	269
IV. MOBILITÉS SAHARIENNES ET CONSTRUCTION DE LIMITES : DIRKOU, UNE OASIS ENCLAVÉE ?	274
1. Territoire enclavé	275
2. ... ou populations enclavées ?	275
3. L'errance ou la migration au risque de l'enclavement.....	277
Conclusion.....	279
CHAPITRE IX. LA LIBYE : DIFFICULTÉS D'ACCÈS, DE SÉJOUR ET DE RETOUR DES RESSORTISSANTS D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE	281
I. SE RENDRE EN LIBYE : UNE DERNIÈRE ÉTAPE ONÉREUSE, DIFFICILE ET RISQUÉE	281
1. Chacun cherche son gain au moment du départ : taxer et se soustraire aux taxes	282
a. La préfecture et le syndicat tentent de prélever leur dû.....	282
b. Taxes et statistiques lacunaires de la gendarmerie et de la police	284
c. L'opportunité du « convoi de cigarettes »	288
2. Les zones militaires du Nord-Est nigérien, entre violence et non-droit	290
3. Le passage de la frontière nigéro-libyenne. Arts de faire	291
II. LA LIBYE (NÉCESSAIREMENT ?) AMBIGUË	293
III. REVENIR DE LIBYE, RETRAVERSER L'ÉPREUVE DU SAHARA.....	297
1. Préparer son retour, rapatrier ses gains.....	298
2. Quand les migrants reviennent... ..	300
Conclusion.....	307
CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	309

QUATRIÈME PARTIE

DÉTOUR ET RETOUR : RÉFLEXIONS AUTOUR DE L'ÉTAT ET AU CŒUR DES ÉTUDES MIGRATOIRES..... 313

CHAPITRE X. QUAND L'ÉTAT « PERD LE NORD ». CIRCULER AU SAHARA : DU CONTRÔLE CORROMPU À LA CLANDESTINITÉ..... 317

I. VERS UNE « INSTITUTIONNALISATION » DE LA CORRUPTION DANS LE NORD DU NIGER 319

1. Les itinéraires transsahariens, espaces privilégiés de la corruption 320
2. Pratiques corruptives et stratégies d'acteurs dans le secteur des transports 323
 - a. Pratiques de corruption et de concussion..... 323
 - b. Stratégies des corrupteurs et des corrompus..... 324
3. La double face des discours : condamnation et légitimation des pratiques corruptives 327
 - a. Une condamnation unanime dans les discours publics..... 327
 - b. Des discours privés plus compréhensifs 329

II. DE L'ÉTAT FRAUDEUR À L'ÉTAT CONTOURNÉ : ÉVOLUTION LENTE DES PRATIQUES ET ADAPTATION RÉCENTE DES ACTEURS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU NIGER 333

1. Un État entre laxisme et fraude 334
2. La clandestinité ou l'État évité 336
3. État et réseaux migratoires : une relation instable 339

III. MIGRATIONS ET ORGANISATION TERRITORIALE DU SAHARA NIGÉRIEN 341

1. Les migrations transsahariennes produisent-elles des territoires ?..... 341
2. De l'illégalité à la clandestinité : le contournement de l'État comme moyen de la continuité territoriale 345

Conclusion..... 348

CHAPITRE XI. QUANTIFIER, CLASSIFIER, COMPRENDRE LE PHÉNOMÈNE MIGRATOIRE AU SAHARA 351

I. DE L'ÉVALUATION QUANTITATIVE DES FLUX MIGRATOIRES TRANSSAHARIENS..... 352

1. Des sources officielles lacunaires 352
2. Produire ses propres données : difficultés et enjeu éthique..... 354
3. L'impasse des approches cloisonnées 357

II. DIVERSITÉ ET LABILITÉ DES FIGURES DE MIGRANTS ET DE LEURS PRATIQUES MIGRATOIRES	359
1. Classifier sur la base de critères « positifs ».....	359
2. Vers une typologie compréhensive. Rechercher l'unité (de sens) par-delà la diversité (des formes)	365
a. Expliciter la figure de l'« aventurier ».....	366
b. Se décentrer. Classifier à partir de l'avant et de l'après migration.....	368
III. PASSER D'UN MONDE À L'AUTRE. LA MIGRATION TRANSSAHARIENNE ENTRE MYTHES ET UTOPIE.....	369
1. Une question en suspens : le risque migratoire	370
2. Les mythes du voyage et de l'Occident.....	372
3. La migration comme mise en œuvre d'une impulsion utopique	375
Conclusion.....	378
 CONCLUSION DE LA QUATRIÈME PARTIE	381
 CONCLUSION GÉNÉRALE.....	385
LES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES, FACTEUR DE TRANSFORMATION DES ESPACES SAHARIENS DE TRANSIT.....	386
<i>Le Sahara nigérien, espace traversé, espace transformé.....</i>	<i>387</i>
<i>Des migrants dans le désert ou l'introduction d'un cosmopolitisme par la marge</i>	<i>388</i>
DU SAHARA À L'AFRIQUE : VERS UNE CULTURE (NORMATIVE ?) DE LA MOBILITÉ.....	390
RECHERCHE, ÉTHIQUE ET POLITIQUE : LA DÉLICATE ARTICULATION.....	394
 ANNEXES	399
Annexe 1. Liste des entretiens enregistrés.....	399
Annexe 2. Principales grilles d'entretiens	403
<i>Annexe 2.1 - Grille d'entretiens auprès des migrants en partance pour l'Afrique du Nord</i>	<i>403</i>
<i>Annexe 2.2 - Grille d'entretiens auprès des migrants de retour</i>	<i>406</i>
<i>Annexe 2.3 - Grille d'entretiens auprès des anciens migrants nigériens.....</i>	<i>408</i>
<i>Annexe 2.4 - Grille d'entretiens auprès des chauffeurs et apprentis</i>	<i>410</i>

Annexe 3. Volume des échanges marchands du Niger avec l'Algérie et la Libye par voie terrestre (1996-2004).....	412
Annexe 4. Les migrations internationales en Afrique (2005)	415
BIBLIOGRAPHIE	417
TABLES DES ILLUSTRATIONS	445
Table des cartes	445
Table des figures.....	446
Table des planches.....	446
Table des tableaux	447
Table des encadrés.....	448
Table des photographies	449
TABLE DES MATIÈRES	451

