

Julien Brachet

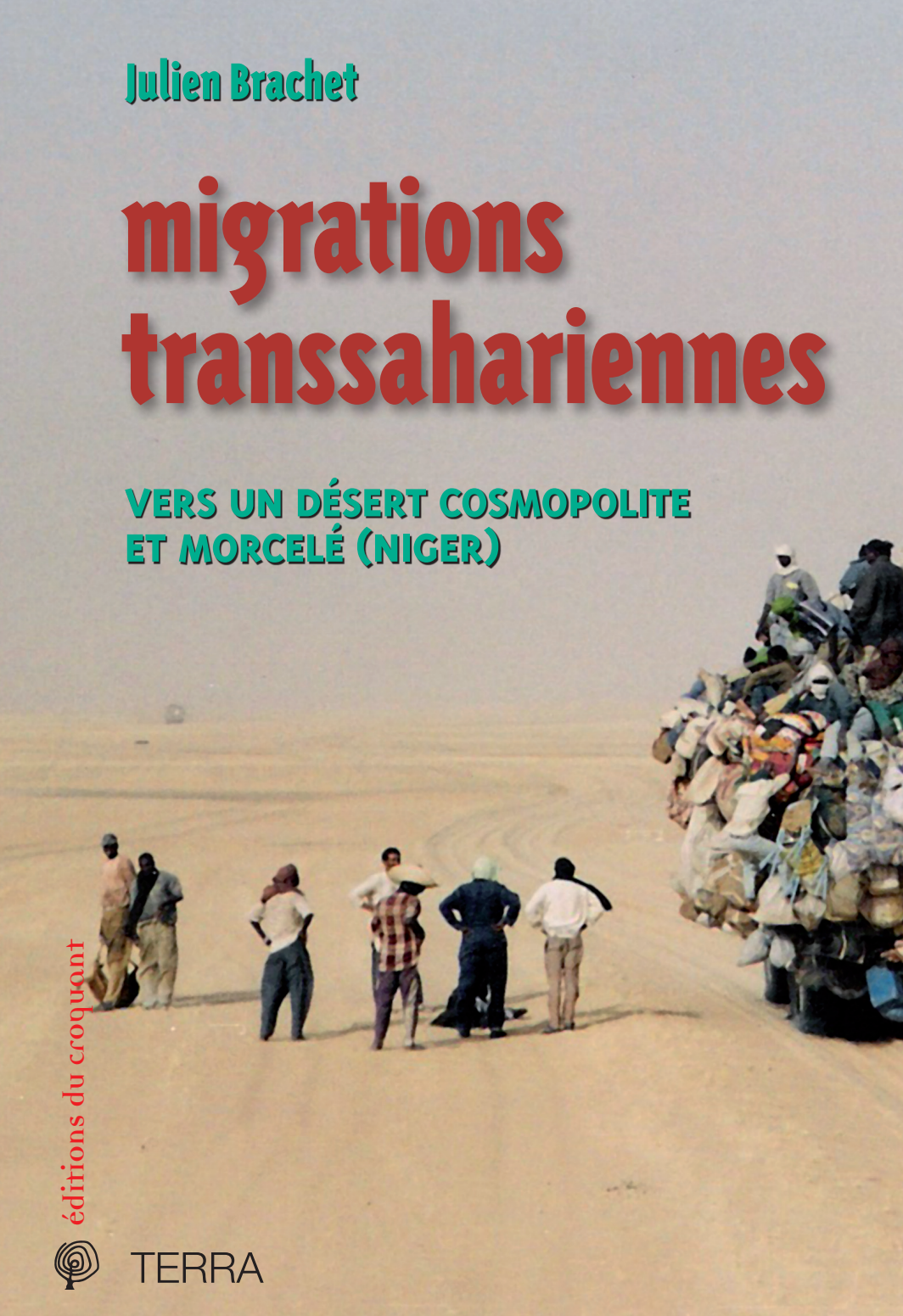
migrations transsahariennes

VERS UN DÉSERT COSMOPOLITE
ET MORCELÉ (NIGER)

éditions du croquant



TERRA



9 782914 968652
9832046 22 €

Depuis le début des années 2000, les flux migratoires qui traversent le Sahara central focalisent l'attention des médias et des pouvoirs publics, tant en Afrique qu'en Europe. En dépit des obstacles qui entravent la circulation dans cette région, reflets des dysfonctionnements de l'État nigérien et du durcissement des politiques migratoires des États maghrébins, des migrants originaires de toute une partie du continent se rendent via le Niger en Afrique du Nord, d'où la plupart reviennent après quelques mois ou quelques années. Ces migrations entre les deux rives du Sahara constituent le principal facteur de dynamisme et de transformation de la région d'Agadez, dans le nord du Niger, et tendent plus largement à redéfinir une nouvelle géographie saharienne en mettant en contact des lieux et des acteurs de façon inédite. En analysant ces mouvements migratoires tant du point de vue de leur organisation propre, des logiques et des structures qui les sous-tendent, que de leurs incidences sur les sociétés et les espaces traversés, le présent ouvrage déconstruit nombre des discours médiatiques et politiques qui entretiennent la peur d'un péril migratoire illusoire, en montrant que la grande majorité des migrants qui traversent aujourd'hui le Sahara ne sont pas des individus fuyants des situations de misère extrême ou de conflit, et n'ont pas pour objectif de se rendre en Europe. Dans un contexte global de crispation identitaire et de durcissement des politiques migratoires, l'analyse des effets et des enjeux du contrôle croissant de ces circulations dans les espaces de transit soulève en définitive la question du droit à la mobilité, tant au niveau local qu'à l'échelle internationale.



Julien Brachet est chercheur à l'Institut de recherche pour le développement, membre de l'UMR 201 Développement & Sociétés (université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - IRD). Il travaille depuis plusieurs années sur les mouvements migratoires, les trafics marchands et les réseaux de transport au Sahara central. Ses recherches portent actuellement sur les recompositions des espaces sahélo-sahariens et les stratégies

d'adaptation des populations à un contexte de durcissement généralisé des politiques de contrôle et de gestion des circulations internationales.

Migrations transsahariennes

La Collection TERRA est animée par le réseau scientifique TERRA (<http://terra.rezo.net>) créé pour stimuler la production en sciences humaines et sociales sur un domaine saturé, dans l'espace public, par les idéologies et les croyances : celui des réfugiés, de l'asile, de la vie en exil, et, par suite, les rapports culturels à l'altérité, les formes de xénophobie, la place des étrangers dans la société, leur exclusion sociale, les politiques de mise à l'écart...

Comité éditorial: M. Agier, R. Bazenguissa-Ganga, M. Bernardot, D. Bigo, L. Bonelli, A. Brossat, P. Bruneteaux, E. Dorlin, M. Doytcheva, J. Falquet, E. Fassin, J. Freedman, N. Guénif, E. Guichard, R. Ivekovic, O. Le Cour Grandmaison, A. Lemarchand, A. Oriot, S. Palidda, C. Poiret, R. Rechtman, P. Rygiel, H. Thomas, M. Timera, J. Valluy, C.-A. Vlassopoulou.

Directeurs: M. Bernardot (cyberns@wanadoo.fr),
J. Valluy (valluy@univ-paris1.fr).

Correction: Carol Duheyon

Éditions du Croquant
Broissieux • 73340 Bellecombe-en-Bauges
www.editionsducroquant.org

Diffusion: CDE
Distribution: SODIS

© Éditions du Croquant, novembre 2009
ISBN : 978-2-91496865-2
Dépôt légal : novembre 2009

Julien Brachet

Migrations transsahariennes

Vers un désert cosmopolite et morcelé
(Niger)

Collection TERRA

éditions du croquant 

Remerciements

Ce texte est la version remaniée d'une thèse de doctorat de géographie préparée au sein de l'UMR Prodig et soutenue en décembre 2007 à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. La préparation de cette thèse devenue ouvrage fut à bien des égards une aventure solitaire, façonnée néanmoins par de nombreux échanges et de multiples rencontres. Je tiens ici à remercier les personnes qui ont contribué à faire de ces années de recherche de très belles années.

Ma reconnaissance s'adresse en premier lieu à Emmanuel Grégoire qui a dirigé mes travaux avec beaucoup de bienveillance et avec qui les débats ont toujours largement dépassé le cadre de nos échanges scientifiques. Je remercie également les membres de l'UMR Prodig et particulièrement mes compagnons de la *zone de recherche autonome temporaire* qui ont partagé bien des moments de la préparation de ce travail, ainsi que les membres de « mon » jury de thèse qui en furent des lecteurs critiques aux remarques précieuses: Brigitte Bertoncello, André Bourgeot, Jean-Louis Chaléard, Jérôme Lombard, Olivier Pliez.

Au Niger, je tiens tout particulièrement à exprimer ma gratitude aux nombreuses personnes avec lesquelles j'ai pu parcourir un bout de chemin, 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 et Boubé Gado qui m'ont accueilli avec attention, prêts à m'aiguiller tant dans mes recherches qu'au sein des institutions nigériennes. L'IRSH est une belle fenêtre sur le Niger d'hier et d'aujourd'hui. Je remercie également les membres du centre IRD de Niamey pour leur accueil cordial dans un cadre de travail des plus agréables. Merci à Anne Luxereau pour son hospitalité chaleureuse et ses éclairages sahéliens.

J'adresse des remerciements particuliers à ceux qui ont accepté de relire et de commenter quelques pages de ce texte: Chantal Blanc-Pamard, Florence Boyer, Armelle Choplin, Olivier Ninot, Sylvain Prudhomme, Judith Scheele. Merci également à Jean-Luc Favreau et à Carol Duheyon pour leurs corrections.

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

Introduction

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. 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 étant orientés, modelés par les transformations des sociétés dans un processus d'interaction constante. La circulation des images et des informations, l'accroissement des inégalités et la modernisation des systèmes de transport 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. Et alors qu'il n'a jamais été aussi simple pour une petite partie de la population mondiale de se rendre en n'importe quel point du globe, les peurs et les communautarismes restreignent aujourd'hui autant que la pauvreté les possibilités de circulation du plus grand nombre. Tandis que certaines migrations sont encouragées, d'autres sont entravées et en deviennent toujours plus coûteuses, plus risquées, plus éprouvantes. 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 mobilité se révèle.

Depuis la fin des années 1970, le nombre de migrants internationaux a plus que doublé à l'échelle de la planète, dépassant les 200 millions de personnes en 2005 (ONU, 2006)¹. 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 sépare les États du « Nord » de ceux du « Sud », pour reprendre une terminologie onusienne². 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 sociales et politiques dans les pays concernés, et focalisent l'attention des médias et des pouvoirs publics qui ne cessent de les ériger plus ou moins ouvertement en péril des nations du Nord³. Et cela, nonobstant les études montrant que les individus qui résident hors de leurs pays de naissance ne représentent actuellement qu'environ 3 % de la population mondiale, taux légèrement supérieur à ce qu'il était dans les années 1970 mais très comparable à la situation du début du xx^e siècle.

.....

1. Dont environ 15 millions de réfugiés. Les migrations internes, qui concernent plusieurs centaines de millions de personnes à travers le monde, ne sont pas comptabilisées.
2. Nous employons ici l'image de « frontière Nord-Sud » afin de souligner qu'en matière de circulation des personnes, les frontières qui séparent les États du « Nord » des États du « Sud » apparaissent 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. Ce découpage du monde, d'ordre politique, économique, social et idéologique, n'est bien entendu ni fixe ni absolu; des enclaves du « Nord » se retrouvent au « Sud » et inversement, et de nombreux pays ne peuvent entrer dans l'une ou l'autre de ces catégories. En outre, des processus « d'externalisation » des frontières tendent à dédoubler ou à rendre plus diffuse cette limite entre « Nord » et « Sud », à l'image de ce qu'il se passe actuellement pour la frontière sud de l'Union européenne. Sur ces questions, voir notamment Gervais-Lambony et Landy (2007).
3. Cf. Bigo (1991), Guild et Bigo (2005), Le Cour Grandmaison (2008), Valluy (2008).

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 trente dernières années⁴, de leur présence croissante 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 nettement plus nombreux que ceux concernant les migrations à l'intérieur du continent pourtant numériquement beaucoup plus importantes. Et parmi eux, les travaux sur les migrations entre l'Afrique du Nord et l'Europe 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'une attention particulière: il s'agit des migrations entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord.

Le Sahara, espace de la mobilité en constante mutation

Au début des années 1990, plusieurs facteurs économiques et politiques entraînent une augmentation et une diversification inédite des flux migratoires vers et à travers le Sahara. Des individus originaires de toute l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale se rendent dès lors par voie terrestre en Afrique du Nord, et dans une moindre mesure en Europe. Mais ce n'est qu'à la fin de la décennie que ces mouvements migratoires sont rendus visibles, tout d'abord à travers la médiatisation de l'arrivée de migrants noirs africains sur les côtes méditerranéennes de l'Europe (ou de leur décès en mer), puis du fait de leur entrée en force dans le débat politique euro-africain et de la publication des premières études scientifiques où il en était fait mention (Grégoire, 1999; Pliez, 2000b).

Dans un premier temps, la réactivation par les circulations migratoires de l'activité de certaines places marchandes et de quelques anciennes routes du négoce caravanier transsaharien, ainsi

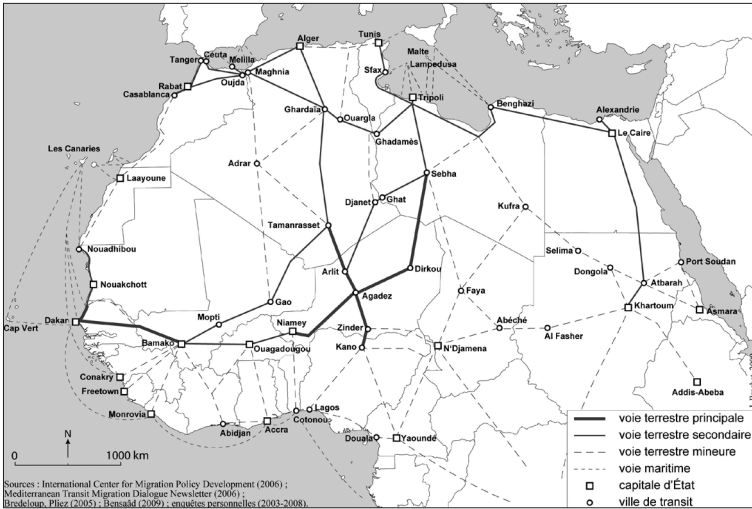
.....
 4. Selon les Nations unies (2006), les mouvements migratoires à l'origine du stock actuel de 204 millions de migrants dans le monde se répartissent comme suit: Sud-Sud 72 millions de personnes; Sud-Nord 65 millions; Nord-Sud 14 millions; Nord-Nord 53 millions.

que le rôle 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 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, 2006). Loin de réactiver le fonctionnement d'un Sahara d'antan, d'une terre des nomades anhistorique, ces migrations contemporaines semblent au contraire 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. Afin de vérifier cette hypothèse, nous nous intéresserons au cas de la région d'Agadez, au Niger, où se concentrent les plus importants flux migratoires par voie terrestre au Sahara (carte 1) depuis la fermeture de la frontière entre la Libye et le Soudan en 2003 (Drozd, Pliez, 2005) et le contournement quasi systématique du Sahara occidental par l'Atlantique (Choplin, Lombard, 2007; Streiff-Fénart, Poutignat, 2008)⁵.

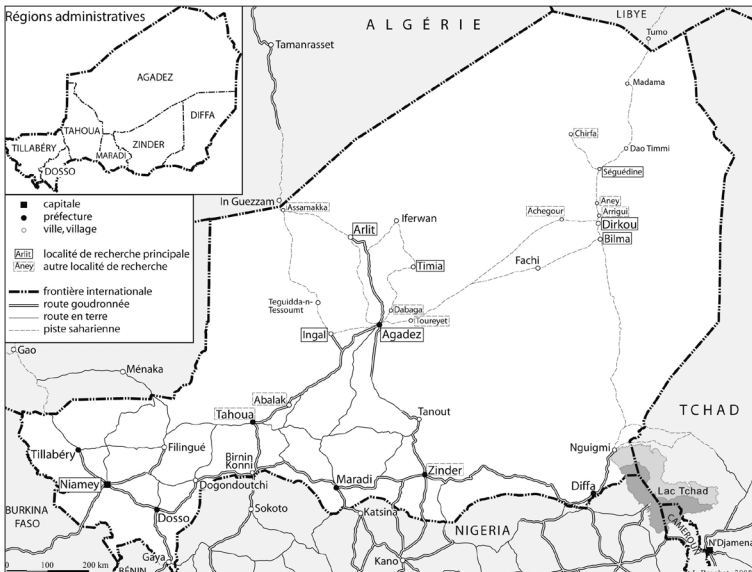
De manière générale, les travaux consacrés aux phénomènes migratoires dans les espaces de transit du Sahara méridional sont encore fragmentaires (en raison non seulement d'une relative concentration des recherches dans les pays du Maghreb et sur les côtes sénégal-mauritaniennes, mais également du fait de la reprise des rébellions touarègues au Mali et au Niger en 2007 et de l'aggravation de la crise politique au Tchad, qui rendent difficile l'accès aux régions sahariennes de ces trois États). Pourtant, la compréhension du système migratoire saharien et transsaharien⁶ ne peut faire l'économie de recherches centrées sur cette partie du Sahara, d'une connaissance de ce qui se joue dans ces régions de transit,

.....

5. Les flux migratoires traversant la Mauritanie ont fortement diminué au profit de flux allant directement d'Afrique subsaharienne en Europe, *i.e.* des côtes mauritaniennes, sénégalaises, gambiennes voire guinéennes, aux îles espagnoles des Canaries.
6. Précisons-le tout de suite, cet ouvrage traite bien de « migrations vers et à travers le Sahara » et non des seules « migrations transsahariennes » stricto sensu comme pourrait le laisser supposer son titre (dont la formulation a dû tenir compte de critères éditoriaux).



Carte 1. Itinéraires des migrations internationales vers et à travers le Sahara



Carte 2. Le Niger : régions administratives, infrastructures routières et terrains d'enquête (2003-2008)

et parallèlement le Sahara contemporain ne peut se comprendre sans porter une attention particulière aux phénomènes migratoires qui l'animent. Ce travail se donne donc pour objectif d'étudier les circulations internationales au Nord Niger à travers leurs manifestations locales, afin de saisir leurs enjeux, leurs dynamiques et leurs incidences. Il s'agira de tendre vers une approche globale de la migration en l'abordant comme faisant *simplement* partie intégrante du monde et de son évolution, comme partie intrinsèque des processus élargis de changements structurels des sociétés africaines, et non comme un champ à part, comme un problème à résoudre ou un potentiel à rentabiliser, ces orientations – parfois implicites – fermant inévitablement les horizons de la pensée des phénomènes migratoires.

Les migrations, facteur de transformation des espaces sahariens de transit

La République du Niger, dont le vaste territoire (1 267 000 km²) est enclavé en zone sahélo-saharienne, est considérée par les institutions internationales comme l'un des États les plus pauvres de la planète. Sa population de près de 14 millions d'habitants (ONU, 2008) augmente rapidement (taux d'accroissement naturel: 3,3 %) et est très inégalement répartie sur le territoire national. Moins de 3 % de la population vit dans la région d'Agadez, qui représente pourtant plus de la moitié de la superficie du pays. Le faible peuplement, en densité (0,5 hab./km²) et en valeur absolue (moins de 400 000 habitants), participe sans doute de la visibilité du fait migratoire dans cette région saharienne. Non pas que les migrants soient extrêmement nombreux ni même partout présents, mais ils y sont aisément repérables dans les gares routières et les *télécentres*, dans les taxis-brousse ou perchés sur d'énormes camions, lors des contrôles aux frontières et à l'entrée des villes. Pour autant, les migrants « visibles » qui seront au cœur de cette étude ne sont pas les seuls à traverser la région d'Agadez. Les Nigériens représentent en effet une part importante des contingents de migrants qui se rendent en Algérie et en Libye. Mais leur visibilité est moindre, tant au Niger où ils ne sont pas encore en situation de migration internationale, qu'au Maghreb où une partie d'entre eux – Touaregs, Toubou, Arabes – retrouvent des communautés culturelles au

sein desquelles ils peuvent s'insérer plus facilement que d'autres⁷. Ces migrations intra-sahariennes et une partie des migrations sahélo-sahariennes, déjà anciennes, ne peuvent être assimilées aux migrations qui mènent des individus de toute l'Afrique occidentale et centrale sur les pistes sahariennes.

Cette diversité des migrants, de leurs origines géographiques mais aussi de leurs âges, de leurs classes sociales ou de leurs niveaux d'études, ainsi que la présence notable de femmes, invite à considérer avec attention leurs motivations, ce qui les a menés « sur la route » du Maghreb ou de l'Europe. Comprendre ce que c'est qu'être migrant, c'est aussi comprendre ce qui fait qu'on le devient. Pourquoi décide-t-on de partir, de prendre le risque de partir ? En envisageant la plupart du temps les mobilités des populations du Sud à partir de déterminants ou de critères positifs, en premier lieu économiques, les études migratoires n'ont longtemps saisi qu'une partie limitée des sens que pouvait recouvrir la migration pour un individu. Sans survaloriser les capacités individuelles ni la subjectivité des migrants, il s'agit d'aborder leurs projets en accordant a priori autant d'importance à leur singularité qu'aux éléments contextuels qui les influencent, ceci afin de dépasser les oppositions entre les approches structuralistes de la mobilité et celles qui mettent en avant l'individualisme comme élément de la

.....

7. Rappelons que la « notion » de migrant (émigrant, immigrant) est fondée sur un critère géographique (déplacement dans l'espace), tandis que celle d'étranger est fondée 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. Les Nations unies considèrent comme migrant international « toute personne qui change de pays de résidence habituelle », sans préciser de durée (<http://unstats.un.org>). Pour notre part, nous privilégierons l'intention sur l'état de fait, nous désignerons donc par le terme de « migrants » des personnes qui sont en cours de voyage et n'ont donc pas encore changé de résidence habituelle à proprement parler, mais qui ont l'intention de le faire.

modernité et qui postulent le libre arbitre et l'*improvisation* (Appadurai, 2005 [1996]) comme caractéristiques des individus dans les sociétés modernes. Dans le même temps, en replaçant l'ensemble de ces circulations migratoires dans leur histoire récente, entre « cultures de la mobilité » construites dans la durée (De Bruijn, Van Dijk, Foeken, 2001 ; Hahn, Klute, 2007) et nouvelles formes de migrations qui relèvent davantage des dynamiques contemporaines du monde, les deux n'étant sans doute pas totalement dissociables, nous nous intéresserons à la manière dont ces mouvements s'articulent les uns aux autres et dont ils participent de l'évolution des structures spatiales (catégories de lieux et d'itinéraires) et sociales (catégories d'acteurs et de réseaux) de la mobilité au Sahara, et de la transformation des économies locales.

En ces terres sahariennes, la comparaison entre la territorialité nomade et la territorialité des migrants, entre l'organisation de l'espace nomade et l'organisation de l'espace migratoire, est attrayante et invite à reconsidérer la nature des territoires produits par la mobilité. 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 également les points d'ancrage de territoires de la mobilité, les points structurants de l'espace migratoire saharien ? Comment « naissent » ces lieux de halte et ces carrefours, et pourquoi certaines localités acquièrent-elles des fonctions spécifiques au sein des systèmes de mobilité tandis que d'autres sont évitées ? Parallèlement, quels rôles jouent les différentes catégories de lieux intégrés au maillage urbain saharien dans la structuration des processus migratoires ? Loin des processus d'urbanisation d'État tels qu'ils ont pu être mis en œuvre en Algérie et en Libye, entraînant une multiplication des agglomérations jusque dans les confins désertiques de ces deux pays, ce sont les dynamiques plus informelles et disparates du Sahara nigérien qu'il nous faudra mettre en lumière. L'étude d'une oasis relais, Dirkou, et d'un carrefour migratoire, Agadez, permettra de saisir les spécificités de l'influence des mouvements migratoires sur des localités de transit, et non sur des villes d'installation plus pérenne tel

qu'observées ailleurs dans le Sahara (Ba, Choplin, 2005 ; Boesen, Marfaing, 2007 ; Pliez, 2003). Là où les migrants ne font *que passer*, de quelles manières orientent-ils le développement des villes et leur économie, comment modifient-ils leur urbanité, ce qu'elles sécrètent et permettent comme pratiques sociales ?

Au cœur de la migration, entre économie et organisation des espaces, se trouve également la question du transport. Sans moyen de transport, il n'est pas de déplacement possible sur de longues distances. Or, dans le Sahara nigérien, le transport des personnes était exclusivement assuré par les grands commerçants jusqu'à la fin du xx^e siècle, jusqu'à ce que des opérateurs de transport se spécialisent dans le convoi des migrants. 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 ou se sont affirmées entre les deux rives du Sahara, là où les moyens de transport modernes pouvaient le plus aisément circuler. Mais si le Sahara n'a jamais empêché la circulation des hommes, sa traversée requiert néanmoins certains moyens, certaines connaissances et certains savoir-faire que les migrants ne possèdent pas toujours au début de leur « aventure ». Les acquièrent-ils en cours de voyage, ou, 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 ainsi que leur insertion dans ces villes ?

Lorsque le transport est fréquent voire régulier, il est également soumis à davantage de contrôles, de contraintes, de taxes. Les lieux de transport des localités sahariennes, les *checkpoints*, les frontières, deviennent autant de hauts lieux de l'implication des agents de l'État dans les phénomènes migratoires. Ce sont des lieux privilégiés d'examen des actions publiques autant que d'observation des accords et des conflits qui rendent visibles les stratégies mises en œuvre par les différentes catégories d'acteurs afin d'arriver à leurs fins, laissant ainsi percevoir les variations des cadres formels et informels au sein desquels s'inscrivent leurs actions. En portant une attention particulière aux pratiques des agents de l'État chargés du contrôle de la mobilité, à leur implication dans le fonctionnement des réseaux de transport concurremment ou en dehors

de leur fonction officielle, c'est aussi des trajectoires de l'État nigérien qu'il sera question.

Les migrations internationales renvoient inévitablement à la question de l'État, à la manière dont les États se positionnent face à la circulation des personnes. Actuellement, les politiques migratoires de nombreux États africains relèvent autant si ce n'est davantage de négociations diplomatiques internationales ou bilatérales que de choix politiques nationaux. Ces États se voient de plus en plus fréquemment assigner le devoir de contrôler outre les flux entrant sur leur territoire, ceux qui en sortent (que ceux-ci soient composés de citoyens du pays ou d'étrangers en transit). Et l'on voit poindre depuis quelques années dans les discours médiatiques, politiques et parfois scientifiques, la notion « d'émigration illégale ». Cette aberration juridique, en condamnant des individus sur la base d'intentions supposées et non sur des actes, et en méprisant 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 », reflète toute la violence inique des logiques de contrôle des migrants actuellement à l'œuvre⁸. Néanmoins, l'immixtion des États dans les phénomènes migratoires ne passe pas tant par l'adoption de politiques migratoires officielles que par la manière dont elles sont mises en œuvre, qui dépend à la fois de la volonté des élites au pouvoir et du contrôle qu'exerce l'appareil d'État sur ses agents. Ainsi, alors que le Niger ne dispose pas d'une politique migratoire à proprement parler (en dehors d'accords de libre circulation passés dans le cadre de regroupements interétatiques), la circulation à l'intérieur du pays est soumise à l'arbitraire des agents de contrôle. Serait-ce le signe d'un brouillage de la démarcation entre le légal et l'illégal au sein même de l'appareil d'État (Botte, 2004; Hibou, 1998) ? En parallèle, l'activité des réseaux migratoires est également entravée par le durcissement récent des politiques migratoires algérienne et libyenne. À travers l'ensemble de ces changements de logiques, de discours et de pratiques, qui entraînent une modification des modalités de circulation des migrants et une augmentation de la durée de leur séjour dans les espaces de transit, n'assistons-nous pas à une forme conjointe de *cosmopolitisation* et de *morcellement* de l'espace saharien ?

.....

8. Cf. Morice (2009), Rodier (2006), Valluy (2009).

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 onusiens⁹, 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 (Bensaâd, 2005). À ce titre, et à l'instar de régions du monde toujours plus nombreuses, serait-il devenu un « désert cosmopolite » ? 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). Cette appréciation théorique du cosmopolitisme relève en effet de l'idéal politique, prône un modèle utopique de coexistence pacifique et antinationaliste, et n'est pas de l'ordre des réalités observables, ni au Sahara ni ailleurs. Et lorsque le terme est employé dans le cadre de travaux sur les nouvelles formes de migrations, ses usages et ses acceptions sont multiples¹⁰. Aussi, dans une perspective d'analyse empirique, nous optons pour une acceptation pratique et opérante du terme en considérant le cosmopolitisme comme une situation résultant de mobilités individuelles ou collectives importantes, entraînant la co-présence sensible 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

.....

9. En parlant de « marge de la marge », nous renvoyons à l'image hiérarchisée du monde que propose chaque année le PNUD à travers son classement des pays selon son indicateur de « développement humain ». D'après le classement effectué en 2006 (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 en 2005 et 2006), et le Nord Niger peut être considéré comme *marge* du pays si l'on estime que ses *centres* politiques et économiques se trouvent dans sa partie méridionale (vallée du fleuve et pays haoussa).

10. Cf. Beck (2006), Boesen et Marfaing (2007b), Landau et Haupt (2007), Roudometof (2005), Tarrus (2000, 2002b), Vertovec et Cohen (2003).

« frontières » entre nationalités, entre groupes sociaux ou ethniques, en les rendant perpétuellement renégociables.

Évoquer un « désert cosmopolite » attire l'attention sur les relations qu'entretiennent les individus mobiles et immobiles, nationaux et étrangers, qui sont amenés à se rencontrer et à vivre ensemble le long des itinéraires sahariens. Cela invite à considérer quelque chose de l'ordre de leur ouverture au monde (Roudometof, 2005; Tassin, 2008; Vertovec, Cohen, 2003) et à éclairer de cette manière la condition migrante au Sahara et ce qu'elle révèle des sociétés hôtes. Tout en reconnaissant en premier lieu l'intérêt du pouvoir évocateur de cet oxymore, il s'agira de discuter son aptitude à rendre compte des réalités sahariennes à l'aune de situations observées au Niger. Quelle est la nature des échanges, volontaires ou contraints, matériels ou immatériels, qui mettent en relation les différents groupes d'acteurs du système migratoire, là où les gens se rencontrent, dans des « *espaces de sociabilité non figés* » (Berthomière, Hily, 2006)? Les transformations des rapports à l'altérité et à l'extériorité que la mobilité induit favorisent-elles l'émergence de nouveaux sentiments d'appartenance et de recompositions identitaires en cours de voyage (Mitchell, 2007; Tarrius, 2000)? De quelle manière l'espace – géographique et social – offert ou concédé à l'« Autre », à l'étranger, est-il occupé et aménagé par l'ensemble des migrants sur la base de leurs différences culturelles et de ce qui les unit de manière contingente ?

Fragments d'itinéraire. De l'expérience au discours

Force est de reconnaître que lorsque je suis parti au Niger pour commencer mes recherches de terrain, dans le cadre de la préparation de la thèse dont est tiré cet ouvrage (Brachet, 2007), je n'avais pas pour optique de travailler spécifiquement sur les phénomènes migratoires. Mon projet initial postulait que le Sahara ne pouvait se comprendre qu'à travers l'étude de l'ensemble des circulations qui le structurent, et je souhaitais donc m'intéresser au nomadisme, au commerce et au tourisme, tout autant qu'aux migrations dont je ne devinais alors pas l'importance. Après m'être procuré non sans mal une autorisation de recherche du ministère nigérien de la Recherche et de l'Enseignement supérieur, indispensable pour circuler dans le nord du pays, je sillonnai pendant plusieurs mois la région d'Agadez.

À la manière d'un « empiriste aveugle », glanant des informations de-ci de-là, testant tout au plus quelques grilles d'entretien et les arrangeant au besoin, je n'avais d'autre objectif que de prendre progressivement le rythme de la vie locale dans les villes et les villages, les oasis et les campements. Je voyageais seul, utilisant les modes de transport de tout chacun, et ne cessais donc de faire des rencontres. Mon quotidien était celui de mes hôtes.

Puis je commençais par travailler un temps dans le massif de l'Air, sur les réseaux de commerce « traditionnels » et « modernes » qui liaient les campements de nomades et les oasis aux 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 *tagblamt*, caravane de dromadaires allant de l'Air au Kawar. Expérience magnifique qui allait sonner le glas de mon approche du Sahara nigérien par les zones pastorales et le nomadisme. Au neuvième jour de cette caravane, 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 quitté le groupe et se sont mis à longer les traces des véhicules afin de récupérer « *ce qui tombe des camions, car quand quelque chose tombe, les chauffeurs ne s'arrêtent pas* ». La récupération fut maigre mais anima les discussions du soir, chacun y allant de son commentaire à propos de ces voyageurs qui, depuis l'époque de la rébellion, traversaient le Ténéré pour se rendre en Libye. Certains ont alors évoqué les transformations que ces migrations avaient engendrées dans une oasis proche de celle où nous nous rendions : « *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, il y a tout là-bas* » (Ounos, Ténéré, 2.10.2003). Après plusieurs jours passés à Arrigui et Bilma à observer les échanges entre oasiens et caravaniers, je décidai de ne pas repartir avec ces derniers vers le massif de l'Air afin de séjourner quelque temps dans cette oasis où ils ne pouvaient ou ne voulaient plus aller. Je me rendis donc à Dirkou et découvris une petite ville où il y avait effectivement « tout », et surtout « tout le monde », dont des migrants originaires d'une quinzaine de pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. Quel contraste avec

les autres oasis du Kawar aux allures si calmes et uniformes. Mon intérêt et mes recherches allaient dorénavant se concentrer presque exclusivement sur ces phénomènes migratoires¹¹.

Mais comme je l'évoquais au début de cette introduction, l'intérêt que j'allais porter à ces migrations était partagé par bien d'autres acteurs médiatiques et institutionnels, allant des organismes internationaux (OIM, UNHCR, ONUDC) aux ministères de l'Intérieur et/ou des Affaires étrangères de différents États. Dans un contexte international de crispation identitaire et de rejet de l'altérité, qui se traduit par un durcissement des politiques migratoires, cela soulevait la question générale et permanente des implications sociales et politiques potentielles des recherches sur les migrations, notamment à travers les représentations du monde et les catégories de son organisation qu'elles produisent, les idéologies qu'elles alimentent, volontairement ou non. Jusqu'où était-il intéressant et important d'approfondir l'analyse des réseaux migratoires clandestins ou des trafics marchands, de quantifier les flux ou de décrire les itinéraires, d'étudier les tactiques de contournement, de détournement, de falsification ? Parfois, j'en 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). Plus fréquemment, c'est au moment du passage à l'écrit que la nécessité d'évaluer l'intérêt scientifique de l'utilisation de certaines données au regard des enjeux de leur diffusion s'est fait sentir.

Afin de pénétrer les logiques et les rythmes des mobilités sahariennes et de rapprocher la forme du récit des expériences dont il rend compte, le texte qui suit est organisé autour des parcours migratoires, des contextes d'émergence du mouvement aux différents moments de sa réalisation, jusqu'à ses incidences et ses enjeux. La linéarité qu'impose l'écriture en donnant un ordre successif, unique et fixe aux choses, tend néanmoins à amoindrir l'importance des circonvolutions, des demi-tours et autres zigzags

.....

11. Le présent ouvrage repose sur des recherches empiriques menées durant plus de deux ans au Niger (de mars 2003 à janvier 2004, puis d'octobre 2004 à septembre 2005, et lors de quelques missions ultérieures de courte durée).

qui ponctuent inévitablement les voyages des migrants et des chercheurs dans ces régions désertiques. Aussi, certaines thématiques, certains objets seront traités à plusieurs reprises, réapparaîtront à différents moments de l'analyse, donnant chaque fois l'occasion d'en éclairer un nouvel aspect.

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 années 1950 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 saisir la nature des relations qu'entretiennent les différentes catégories d'acteurs qui animent aujourd'hui les routes sahariennes. Il devient alors possible de mobiliser les outils théoriques qui serviront à l'analyse, notamment la notion de projet migratoire qui permet une approche centrée sur le mouvement et les individus dans leur singularité (chapitre II). La question de la méthode est alors soulevée : quels outils convoquer et comment les utiliser afin de pouvoir observer et analyser les mobilités internationales dans les régions sahariennes de transit ? 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 empiriques sur lesquelles repose le présent travail (chapitre III). La seconde partie est consacrée à la ville d'Agadez, première véritable étape 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 (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 (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 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 sociospatiale des flux le long des deux principaux axes de circulation qui vont d'Agadez aux régions sahariennes d'Algérie et de Libye. 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 ces migrations, qui permet d'interroger le lien entre les politiques migratoires et les pratiques des acteurs privés et publics (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). Un second chapitre consacré à l'axe libyen traite de l'ambiguïté des autorités libyennes face à la question de l'immigration subsaharienne, 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 de première importance dans le nord-est du Niger (chapitre IX). La quatrième et dernière partie met en perspective les analyses qui précèdent selon deux orientations. Les migrations vers et à travers le Sahara servent en premier lieu de révélateur de l'évolution de l'État au Niger et de ce qui, d'un point de vue institutionnel, peut être considéré comme 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, qui participent de la structuration de cet espace migratoire (chapitre X). À travers une tentative de typologie et une réflexion sur la question du risque migratoire, le dernier chapitre s'interroge sur les apports et les limites des théories et des méthodes des études migratoires dans le cadre de l'analyse des migrations au Sahara (chapitre XI).

Première partie

Des circulations anciennes aux migrations contemporaines : saisir la trame de la migration internationale au Sahara central

Historiquement, la circulation des hommes, des bêtes et des marchandises est au cœur de l'organisation des sociétés et des économies sahariennes, notamment à travers ses deux principaux pivots que sont le pastoralisme nomade et le négoce caravanier, cette dernière activité témoignant de l'impossibilité de vivre au désert uniquement des produits du désert (Bourgeot, 1995 ; Retaillé, 1986, 1993b). L'activité des lieux de production que sont les oasis et les caravansérails dépend ainsi étroitement du dynamisme des systèmes de relations, de circulations locales, régionales ou à longue distance, auxquels ils appartiennent et dont ils constituent des relais. Conjointement à ces échanges au départ ou à destination du Sahara, les circulations qui le traversent mettent de longue date en relation le monde arabo-berbère avec le « *Sahel* » (littéralement « rivage » en arabe) et le « *Soudan* », le « pays des Noirs »¹².

Affectés un temps par la colonisation, ces échanges transsahariens se sont progressivement restructurés dès le milieu du xx^e siècle sous l'impulsion de grands commerçants et d'hommes d'affaires, essentiellement arabes mais aussi noirs-africains. À travers leurs relations aux autorités politiques et administratives, par

.....

12. Cf. Devisse (1972), Lydon (2009), Marfaing et Wippel (2004).

leurs stratégies commerciales et grâce à l'existence de solidarités religieuses ou familiales, ils ont mis en place des structures sociales garantissant une bonne circulation des marchandises sur de longues distances, entre les différents pôles urbains d'Afrique du « Nord-Ouest » et d'Europe où ils se sont implantés¹³. Des groupes sociaux appartenant à plusieurs groupes ethniques ont ainsi repris position dans ces réseaux marchands, selon leurs aptitudes à faire face aux évolutions des conditions modernes d'exercice du négoce. Ils animent depuis plusieurs grands axes de commerce assurant la tenue des échanges à travers le désert.

Parallèlement à ces circulations marchandes, le Sahara est devenu le théâtre d'importantes circulations migratoires à destination du Maghreb (et dans une moindre mesure de l'Europe) dont il importe en premier lieu de saisir la trame et la diversité des ressorts, tout en se préservant à la fois des poncifs misérabilistes selon lesquels ces migrants fuiraient la misère de leurs pays d'origine, attirés qu'ils sont par un hypothétique eldorado, et des visions idéalisant leur liberté de nouveaux nomades. La réalité semble en effet beaucoup plus complexe pour qui séjourne un temps dans ce désert. Mais que sommes-nous prêts à entendre, à comprendre des motivations et des desseins de ces migrants qui traversent le Sahara (et parfois la Méditerranée) dans des conditions extrêmement difficiles et dangereuses ? Que savons-nous de l'histoire de ces migrations, de leur évolution depuis leur genèse dans les années 1950 jusqu'à leur renouveau au cours des années 1990 et leur érection récente en « question » voire en « problème » migratoire ? Par quelles approches théoriques et empiriques peut-on appréhender ces phénomènes migratoires afin de sortir des visions simplificatrices et stéréotypées qui saturent les discours médiatiques et politiques sur cette thématique ?

.....

13. Cf. Blin (1990), Grégoire (1999), Grégoire et Labazée (1993), Guitart (1989).

Chapitre premier

Des migrations sahélo-sahariennes du milieu du xx^e siècle aux migrations transsahariennes contemporaines : la structuration d'un espace migratoire

Les migrations vers et à travers le Sahara représentent depuis quelques années un enjeu grandissant des relations entre les États d'Afrique subsaharienne, d'Afrique du Nord et d'Europe. Pourtant, elles ne constituent pas un phénomène nouveau puisque dès les années 1950 des ressortissants des actuels États sahéliens se rendent en Algérie pour y travailler. Puis au cours des années 1960, suite à l'indépendance de l'Algérie (1962) et au brusque enrichissement de la Libye grâce à la découverte et à l'exploitation de gisements de pétrole (à partir de 1961), s'affirme chez les dirigeants de ces deux États la volonté de développer les régions sahariennes de leurs territoires nationaux. Les grands travaux et les projets de développement économiques qui s'ensuivent créent une forte demande de main-d'œuvre peu qualifiée à laquelle il n'est pas possible de répondre localement, en Algérie du fait de l'émigration de nombreuses populations du Sud vers le Tell et Tunis, et davantage pour des raisons de démographie générale en Libye. Dès lors, les migrations vers puis à travers le Sahara vont se structurer. Un retour sur la genèse du système migratoire du Sahara central et sur l'évolution des pratiques des acteurs privés et publics qui l'animent, ainsi que la présentation des principaux cadres institutionnels censés régir

actuellement la circulation des personnes dans cette zone, permettra d'éclaircir certains aspects de l'organisation et du fonctionnement actuels de ces migrations.

De la genèse à l'élargissement du champ migratoire du Sahara central

Les Touaregs, premiers migrants sahariens

Jusqu'à la fin des années 1960, des caravanes de dromadaires mettent en contact les populations touarègues du sud de l'Algérie et celles du nord et du centre du Niger (Bourgeot, 1994a; Hama, 1967)¹⁴. D'un côté des Kel Ahaggar et des Kel Ajjer des régions de Tamanrasset 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 d'argent. Certains jeunes Touaregs nigériens en quête d'emploi salarié profitent alors de ces mouvements caravaniers pour se rendre dans les régions méridionales de l'Algérie et y travailler quelque temps. À cette époque, le gouvernement algérien lance la troisième phase de sa révolution agricole et crée ainsi un important besoin de main-d'œuvre dans le domaine agropastoral. Les Touaregs du Niger, et principalement les agropasteurs Kel Owey de l'Aïr, 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

.....

14. Dès les années 1930, après la « pacification » de l'Aïr et des zones alentour par l'armée coloniale française, de grands commerçants algériens s'installent dans le nord de l'actuel Niger, rejoignant ainsi des compatriotes œuvrant dans le négoce caravanier qui s'y étaient implantés de longue date. À partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale, en utilisant notamment du matériel militaire laissé par les armées italiennes et françaises, ils développèrent des activités de transports marchands motorisés très actifs entre l'Algérie et l'AOF, à l'origine d'un marché noir florissant (Guitart, 1989).

n'hésitent pas à se rendre dans différents sites d'exploitation des hydrocarbures, ou à Reggane et In Ekker où l'offre d'emplois peu qualifiés (manœuvre, gardien) est importante depuis l'implantation de bases d'essais nucléaires françaises à la fin des années 1950¹⁵.

Néanmoins, ces migrations temporaires ne concernent encore que peu d'individus lorsque survient la sécheresse de 1969-1973. Cette période de crise climatique et écologique, entraîne une chute des productions agricoles au Sahel, décime les troupeaux et perturbe fortement les échanges caravaniers entre l'Algérie et le Niger avant d'y mettre un terme (Bernus, 1993 [1978]). L'ensemble du Sahel agricole et pastoral est touché et nombre de pasteurs touaregs, faute de moyens de subsistance, se rendent en Algérie pour y travailler. Leur habitude de la mobilité, les liens établis avec d'autres régions du Sahara central en raison de leur ancienne activité caravanrière et le fait que les populations de ces zones parlent une même langue (la *tamasheq*), avec des parlers régionaux différents, sont autant de facteurs qui facilitent leur insertion.

Avec l'arrivée au pouvoir de Muammar Khaddafi 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. [...] Souvent les bergers convoyeurs trouvent un emploi dans l'oasis – centre administratif de Sebha – et ne reviennent au Niger que plusieurs mois plus tard* » (Bernus, 1993 [1978]: 248).

Ceux qui quittent ainsi leur communauté d'origine pour se rendre un temps au Maghreb ou dans les grandes villes ouest-africaines sont appelés *ishumar*. Cette dénomination, qui pouvait être valorisante en raison des objets modernes que rapportaient les *ishumar*, s'est rapidement teintée d'une connotation négative liée

.....

15. Ces deux sites d'essais nucléaires seront rendus aux autorités algériennes en 1967.

à la déconsidération dont étaient victimes ces derniers dans leurs régions d'accueil (Bernus, 1999). Ils y étaient perçus comme de pauvres réfugiés en exil poussés au départ par les sécheresses ou les crises politiques dans leur pays d'origine¹⁶. 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 [y] résident)* » (Grégoire, 1999 : 216), le gouvernement nigérien fait ouvrir un consulat à Tamanrasset en 1985. Quelques années plus tard, 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* » (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 politique¹⁷. À la même époque, sans se préoccuper de la rébellion, certains se rendent dans ces pays dans le but d'y travailler, 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 35 personnes. Chacun a donné 20000 francs pour aller à Djanet [en pick-up].* » Pendant un an il y travaille en tant que jardinier. Lorsqu'il

.....

16. 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).

17. 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.

rentre à Timia il dispose de 250 000 FCFA¹⁸. Au bout de six mois, son pécule est dépensé. Il repart alors en Libye. « *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. [...] 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. Pour éviter de se faire arrêter et emprisonner, Aboussaghid explique qu'il est préférable de parler l'arabe libyen et d'avoir une carte d'identité libyenne. « *J'ai fait deux ans à Tripoli, deux ans sans revenir à Timia... je travaillais dans les jardins. [...] 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 intégrés¹⁹. 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 ne travailles pas. [...] si j'ai pas eu le travail je vais repartir en Libye. [...] 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, Niger, 23.08.2003).

.....
18. Suite à la dévaluation du 11 janvier 1994 : 10 000 francs CFA = 100 FF. Depuis le 1^{er} janvier 2002 : 10 000 francs CFA = 15,24 euros (taux de change fixe).

19. Désigne les anciens rebelles qui ont été « intégrés » dans l'armée régulière suite aux accords de paix de 1995.

Les migrations temporaires de travail à destination de l'Algérie et de la Libye sont devenues en quelques décennies un élément constitutif du mode de vie de nombreuses communautés touarègues du Niger, tant en milieu urbain que rural. 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. La police libyenne contrôle, taxe, arrête et parfois expulse de manière plus ou moins arbitraire les migrants, et, dans le même temps, certains policiers leur vendent des papiers 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. Ces activités des agents des États participent de l'imbrication du légal et de l'illégal dans le domaine public, et maintiennent le fait migratoire en dehors de la seule sphère normative de la légalité.

Une diversification progressive des provenances des migrants

Dès les années 1960, parallèlement aux migrants touaregs, de jeunes Toubou et Kanouri du nord-est du Niger (régions du Kowar et du Djado) se rendent dans la région du Fezzan (Libye), où leur insertion est facilitée par l'existence d'une communauté toubou libyenne et de liens commerciaux anciens 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, sur simple présentation d'une carte d'identité nigérienne. À partir d'octobre 1971, tous les migrants qui se rendent en Libye doivent être en possession de divers documents (permis de séjour et de travail, carnet de vaccination, passeport, certificat de nationalité) afin que les autorités libyennes puissent contrôler les flux d'immigration en provenance

du Niger²⁰. Mais dans la pratique, ces décisions gouvernementales sont difficilement applicables et peu appliquées. Des acteurs privés des réseaux de transport organisent des passages clandestins de la frontière libyenne, tandis qu'à Agadez « *l'acquisition de chaque pièce officielle est entourée de corruption* » (Adamou, 1979 : 173).

La période de sécheresse qui sévit au Sahel entre 1969 et 1973 voit également apparaître à Agadez des migrants de diverses nationalités ouest-africaines qui se rendent en Afrique du Nord pour travailler ou, dans une moindre proportion, pour étudier. Bien que leur nombre reste assez restreint jusqu'à la fin des années 1980, leur transport à travers le Sahara est une activité lucrative qui attire déjà les convoitises. Certains Touaregs de l'Air se font ainsi parfois passeurs de frontières: en 1975 un chamelier est intercepté au nord d'Iferwan en train de guider 150 personnes vers l'Algérie; un autre est arrêté à la frontière libyenne accompagné de 90 migrants (Adamou, 1979). Nombreux sont ceux qui périssent en chemin lors de ces longues traversées pédestres du désert.

En parallèle, les transports motorisés de migrants se développent. Des transporteurs libyens, puis dans un second temps nigériens, commencent à emmener des passagers entre Agadez, Bilma et Sebha en plus de leurs marchandises²¹, moyennant des sommes comprises à l'époque entre 10 000 et 20 000 FCFA²². 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 1980²³. Au même moment, la chute des cours du pétrole a pour effet de révéler à la Libye sa dépendance vis-à-vis des

.....

20. Un consulat de Libye est ouvert à Agadez en 1976.

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

22. 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.

23. Sur les origines de cette crise qui entraîna la fermeture de l'ambassade libyenne à Niamey le 13 janvier 1981, voir notamment Robinson (1983).

travailleurs étrangers immigrés – originaires des pays arabes limitrophes plus que d’Afrique subsaharienne – et participe du changement de politique migratoire du régime libyen (Pliez, 2004). Le gouvernement tente alors de limiter les entrées de migrants sur son territoire, sans y parvenir. Les risques d’expulsion des migrants irréguliers sont alors importants, tant en Algérie qu’en Libye où ceux qui sont arrêtés sont emmenés au camp militaire d’Al Katrun, puis escortés jusqu’à la frontière du Niger et déposés près d’un puits. Sachant cela, les militaires nigériens patrouillent régulièrement aux abords de la frontière afin de les récupérer et de les emmener au camp militaire de Madama, puis à celui de Dirkou où ils sont interrogés sur leur séjour en Libye (travail, activités politiques, formation militaire), avant d’être libérés.

Lorsqu’à partir du milieu des années 1980 les relations entre les régimes de Mouammar Khaddafi 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 illégaux bien que tolérés²⁴. « *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, 8.12.2004). 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.

Les 30 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 libyen, ces *exodants* ont participé du développement de réseaux de part et d’autre des frontières nationales, au même titre que les opérateurs de transport

.....

24. 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.

et de commerce, structurant véritablement cet espace migratoire, à l'origine saharien et frontalier, en un système migratoire beaucoup plus vaste (Bredeloup, Pliez, 2005)²⁵.

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

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

Jusqu'aux années 1990, les mouvements migratoires au Sahara 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, 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 d'échelle continentale.

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 pays²⁶. 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 Khaddafi 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 Libye,

.....
25. Sur l'origine et l'emploi du terme « exodant » au Niger, voir Bernus (1999), Bonkano et Boubakar (1996), Boyer (2005a). Les termes passagers, *rakab* (de la racine arabe *rakib* désignant « ceux qui prennent un moyen de transport »), et *yan tafia* (« ceux qui partent » en haoussa) sont également utilisés.

26. Cet embargo sera suspendu par l'ONU en avril 1999.

déjà amorcé avec la signature en juillet 1990 d'un accord de libre circulation des personnes avec le Soudan, suscite l'engouement de nombreux jeunes Africains aux motivations diverses²⁷. S'ensuit un véritable renouveau des migrations 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 d'un contexte général 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, les régimes algérien et libyen organisent dès les années 1970 des expulsions collectives de migrants subsahariens (Bensaâd, 2009b; Bredeloup, 1995); ces flux migratoires ne sont pas dirigés majoritairement vers l'Europe ni uniquement vers la Libye; leur intensification précède la dévaluation du franc CFA. Plus qu'aux causes du développement de ce champ migratoire, qui restent difficilement identifiables de manière globale, il est intéressant de porter attention au processus de son organisation et aux stratégies mises en place par les différents groupes d'acteurs qui l'animent.

Circuler en période de crise ou comment articuler migration au Sahara et rébellion touarègue

La fermeture de la frontière tchado-libyenne en raison du conflit de la bande d'Aozou, le fait que les itinéraires reliant le nord du Mali à Tamanrasset en Algérie comportent d'importants

.....

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



Carte 3. Réseau des principales routes revêtues en Afrique du Nord et de l'Ouest en 2004 *

* 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. Depuis 2004, le développement des réseaux routiers nationaux a continué et plusieurs jonctions inter-étatiques ont été réalisées en Afrique de l'Ouest.

risques (naturels et liés au banditisme)²⁸, ainsi que l'organisation même du réseau routier d'Afrique de l'Ouest et du Nord (carte 3), ont favorisé, dès le début des années 1990, une concentration des flux migratoires sur la voie nigérienne qui permet de relier tant

.....

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

l'Algérie que la Libye. Les informations concernant les possibilités de passage circulant rapidement, un itinéraire de migration qui « fonctionne » devient vite un itinéraire important. Jusque-là davantage pays d'émigration, le Niger est ainsi également devenu un pays de transit, malgré le contexte d'insécurité qui régnait alors dans sa partie nord.

Dès les débuts de la rébellion touarègue et toubou, déclenchée en 1991, rebelles et bandits rançonnent les véhicules qui circulent dans la partie nord du pays, tant sur les routes bitumées que sur les pistes des vastes zones désertiques²⁹. Face à ce 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 transport marchand 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. Outre les fraudeurs, seuls quelques transporteurs continueront de voyager seuls, ne pouvant ou ne souhaitant pas attendre les convois qui, en direction du Kowar, n'ont parfois lieu qu'une à deux fois par mois. Cette organisation des circulations terrestres

.....

29. 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, procéda à de nombreuses arrestations. Le climat était donc déjà tendu lorsque sont arrivés les événements de Tchinn Tabaraden. Au cours de la nuit du 6 au 7 mai 1990, de jeunes Touaregs tentent d'occuper la gendarmerie de la localité de Tchinn Tabaraden pour protester contre les arrestations arbitraires de membres de leur communauté 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 Tchinn Tabaraden sont considérés comme ayant été le déclencheur de la rébellion touarègue au Niger. Sur cette période, voir notamment Bourgeot (1994b, 1996) et Djibo (2002).

par l'armée dans le nord du pays engendre de fait une possibilité de contrôle accru des flux migratoires, les camions de transport des migrants circulant groupés. Ce qui facilite d'autant la taxation 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 l'organisation d'un départ en Libye sous escorte militaire. Babaye, migrant originaire d'Agadez, décrit les pratiques de contrôle des migrations par les autorités nigériennes et libyennes au moment de la rébellion. Son témoignage montre non seulement comment les 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. [...] Le premier village sur la route est à 80 km, c'est Toureyet. [...] C'est sous escorte militaire que les camions partaient, parce que c'était au moment de la rébellion. Les camions s'entassaient au niveau de la sortie de la ville, jusqu'à 100 camions, même jusqu'à 150, tous avec des passagers et des bagages. [...] Les militaires quand ils sont prêts ils vont venir escorter les camions jusqu'à Dirkou. À ce moment-là la ville de Dirkou était une petite ville... y'avait juste une compagnie militaire. [...] 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. [...] 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. [...] Je n'ai rien vu depuis Madama, et les véhicules 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. [...] À partir de la frontière, on faufile [...]. 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, 17.11.2004).

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

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 suite 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 dix 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 individuels. C'est dans ce contexte que se développe le système migratoire du Sahara central, intégrant dès lors des acteurs privés et publics.

**Des acteurs qui s'organisent :
vers une spécialisation des transports sahariens de personnes**

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 du Sud libyen et algérien³⁰, à laquelle répondent dans un premier temps les transporteurs de marchandises. Puis des propriétaires de *pick-up* tout-terrain, notamment des Touaregs d'Agadez, vont mettre 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) pour se faire chauffeurs-guides sahariens et s'essayer au convoi de migrants. Ils organisent ainsi avec l'accord d'hommes politiques locaux les premières agences officielles de transport saharien de passagers. Suite à la signature

.....

30. 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, tout en laissant les rebelles touaregs nigériens utiliser l'oasis de Djanet comme base arrière afin de ne pas provoquer un mécontentement local des populations touarègues algériennes. Dans le même temps, le régime libyen soutenait le mouvement de rébellion et autorisait plusieurs groupes touaregs à circuler et à s'entraîner en territoire libyen.

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 et leurs relations dans les sphères locales du pouvoir politique leur permettent de développer rapidement de nouvelles agences spécialisées dans le transport de migrants entre le Niger, l'Algérie et la Libye. 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, dont les « agences de courtage »³¹, figures de la « reprofessionnalisation » de ce secteur des transports, constituent la structure centrale. Afin de mieux saisir les logiques d'organisation de ces réseaux migratoires, il importe de se pencher également sur les cadres institutionnels censés régir la circulation des personnes dans ces zones.

Le chevauchement des cadres institutionnels : un droit des migrants abscons et parcellaire

L'examen des politiques migratoires et des législations relatives à la migration internationale fait ressortir deux approches complémentaires de la question. D'une part, les principes et les normes qui relèvent de la souveraineté des États (droit de protéger ses frontières, d'admettre ou de refuser des ressortissants étrangers) et qui peuvent s'appliquer à l'échelle de regroupements interétatiques. 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 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

.....
31. Nom officiel des agences s'occupant du transport des migrants vers l'Algérie et la Libye.

une grande complexité de la question du droit des migrants³². Tel est le cas au niveau du système migratoire du Sahara central, où différents cadres institutionnels et juridiques protégeant les migrants et/ou régissant les migrations internationales se chevauchent.

L'effcience limitée des engagements internationaux

Outre les conventions onusiennes qu'ils ont ratifiées, les États du Sahara central sont sous le coup de plusieurs cadres institutionnels supranationaux ayant trait aux migrations. Le Niger participe ainsi à différentes organisations interétatiques qui se sont prononcées en faveur de la libre circulation des ressortissants de leurs États membres, telle la CEDEAO, la CEN-SAD ou encore l'UEMOA.

Cette question ne semble cependant pas prioritaire pour l'UEMOA, et la CEN-SAD, tout en l'affichant comme étant l'un de ses principaux objectifs, n'a émis en ce sens que des recommandations non contraignantes qu'aucun de ses 28 États membres n'a réellement mis en application (si ce n'est à travers quelques accords bilatéraux ponctuels).

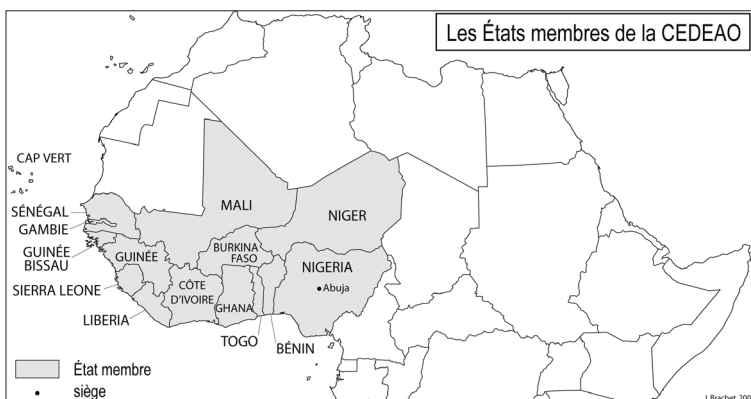
« Nous on n'a pas besoin de visa en Afrique, ici c'est chez nous, on peut voyager comme ça, comme vous en Europe, vous pouvez passer d'un pays à l'autre avec le visa Schengen »
(Migrant congolais, Agadez, 15.04.2003).

En revanche, un protocole de libre circulation des individus au sein de l'espace CEDEAO existe depuis 1979³³. Nombre de migrants devraient ainsi pouvoir se rendre au Niger, *i.e.* jusqu'aux frontières méridionales d'Algérie et de Libye, sans soucis d'ordre

-
32. Un département du droit international de la migration a été créé en 2004 au sein de l'OIM afin de regrouper et de clarifier les instruments juridiques liés à la question migratoire aux niveaux international, régional et national.
33. L'accord sur la libre circulation des personnes, signé et ratifié par tous les membres de la CEDEAO, stipule que « *tout citoyen de la Communauté, [...] désirant séjourner dans un État-membre [...], 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).



Figure 1. Publicité pour le carnet de voyage de la CEDEAO (« Passez les frontières librement avec le carnet de voyage CEDEAO. Sans visa. Sans pot-de-vin »)



Carte 4. La CEDEAO : un espace de libre circulation officielle des personnes.

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, les conditions de leur mobilité ne diffèrent pas : tous peuvent circuler au Niger, mais tous sont également taxés de manière illégale à chaque contrôle des agents de l'État nigérien. D'où la récurrence dans les discours de migrants des affirmations sur le fait qu'il « est facile de voyager sans visa ». 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, comme en atteste la publicité faite pour le carnet de voyage qu'elle a mis en place (figure 1).

En janvier 2008, les chefs d'États de la CEDEAO ont adopté une « *approche commune sur la migration* » visant à améliorer leur gestion des circulations migratoires intra et inter régionales. Largement inspiré des conférences euro-africaines de Rabat et de Tripoli de 2006 sur les migrations et le développement, et donc influencé par la vision européenne des migrations ouest-africaines, ce texte affiche parmi ses objectifs prioritaires la lutte contre « *l'émigration irrégulière* ». Outre les critiques que l'on se doit de formuler à l'égard de cette notion³⁴, cet objectif reflète un changement d'orientation de la CEDEAO qui ne s'attelle plus uniquement à mettre en place la libre circulation des personnes à l'intérieur de l'espace communautaire, mais prend désormais également des mesures relatives aux migrations vers l'extérieur de cet espace. On assiste donc à un transfert des logiques politiques européennes vers ces élites ouest-africaines qui n'envisagent plus prioritairement la migration comme facteur de développement, mais aussi le développement comme moyen de restreindre les migrations (à destination de l'Europe).

L'Union européenne et plus particulièrement certains de ses membres (Espagne, France, Italie), ont une influence croissante sur les politiques migratoires africaines. Dans le cadre du « dialogue 5 + 5 »³⁵, d'accords bilatéraux, et depuis peu au travers d'organismes de coopération telle la CEDEAO, les États européens encouragent les États d'Afrique du Nord et de l'Ouest à renforcer le contrôle de leurs frontières afin d'endiguer les circulations migratoires au Sahara qui, depuis l'Europe, sont perçues comme étant une première étape des migrations transméditerranéennes. Ce qui n'empêche pas l'UE de se déclarer favorable au principe libéral de la libre circulation des biens et des personnes et d'en faire la promotion dans les capitales africaines (photo 1).

.....

34. Cf. introduction générale.

35. Entre 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'UE installé en période préélectorale à Niamey
(© J. Brachet, 2004).

De l'absence au durcissement des cadres juridiques nationaux

Les cadres juridiques nationaux ayant trait à la migration ne reflètent pas nécessairement les politiques migratoires effectives des États sahariens, tant les écarts entre les discours politiques, les engagements internationaux, les législations nationales et les pratiques des agents des États sur le terrain, peuvent être grands. Néanmoins, l'évolution récente de ces cadres juridiques en Algérie et en Libye traduit un changement de perception et de traitement de la question migratoire, qui contraste avec la situation du Niger.

Au Niger, les migrations internationales ne sont pas considérées comme un problème à résoudre et ne font pas l'objet d'une politique spécifique. D'un point de vue juridique, en dehors des textes internationaux ratifiés par le gouvernement et mis en application avec plus ou moins de réussite, seule une loi portant sur le statut des réfugiés à trait à la présence étrangère sur le territoire national (loi 97-17 du 20 juin 1997). Cette absence de politique migratoire officielle se heurte aux pressions exercées depuis quelques années par l'OIM et par l'UE, qui entendent intégrer les États ouest-

africains dans la lutte contre les migrations supposées être à destination de l'Europe, de la même manière qu'ils ont réussi à intégrer dans cette lutte les États d'Afrique du Nord (CSAO-OCDE, 2008). Depuis quelques années, les transformations des normes juridiques au Maghreb résultent en effet d'une « transposition » du droit européen régissant les migrations, et semblent davantage répondre aux accords euro-méditerranéens qu'être adaptées aux réalités sahélo-sahariennes (Perrin, 2008).

L'Algérie, qui ne fait pas partie des regroupements interétatiques précédemment mentionnés, s'est longtemps perçue comme un pays uniquement d'émigration. L'entrée et la circulation des étrangers sur son territoire ne sont conditionnées que par l'accomplissement des formalités de visa consulaire, pour lesquelles est appliqué le principe de réciprocité. Bien que dans la pratique ce pays lutte contre l'immigration irrégulière depuis plusieurs décennies, son gouvernement ne s'est doté d'une politique migratoire basée sur des textes juridiques relatifs aux conditions d'entrée, de séjour et de circulation des étrangers qu'en 2008, modifiant une ordonnance qui datait de 1966 (Perrin, 2009). Cette nouvelle législation, largement dominée par une approche sécuritaire, renforce les sanctions à l'encontre des migrants irréguliers et des personnes ayant facilité leur entrée, leur séjour ou leur sortie du territoire algérien (Zeghib, 2009).

Dès 2005, le même type de loi sécuritaire avait été promulgué en Libye, suivi en 2007 d'une généralisation de l'obligation de visa pour tous les étrangers, excepté les ressortissants des pays arabes. Pays fondateur et leader de la CEN-SAD, chantre de la libre circulation et du panafricanisme, la Libye participe ainsi au mouvement de durcissement des politiques migratoires des États nord-africains.

Conclusion

En quelques décennies, le champ migratoire du Sahara nigérien, circonscrit et de relative proximité, est devenu le cœur d'un véritable système migratoire international mettant en relation des populations et des espaces lointains (carte 5). Les réseaux migratoires se sont développés en se « greffant » sur des espaces commerçants et nomades déjà bien établis, intégrant des acteurs qui

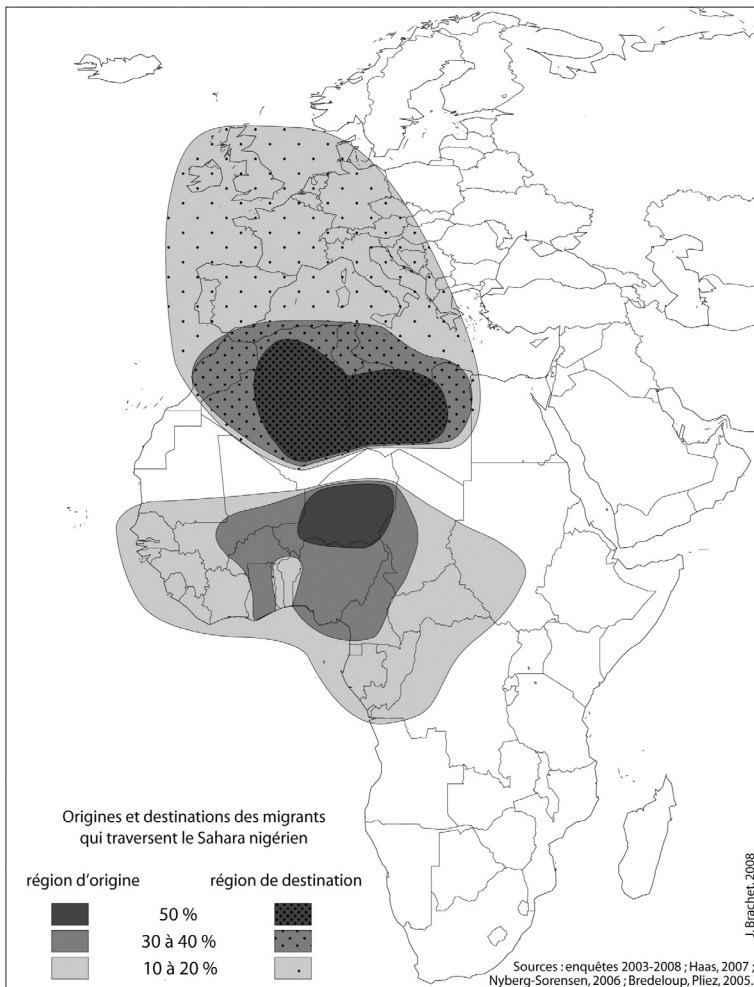
organisaient depuis plusieurs décennies la circulation des personnes entre le Sahel et les régions sahariennes d'Algérie et de Libye. Actuellement, plus aucun migrant ne traverse le Sahara sans avoir recours à un moment ou à un autre aux moyens de transport ou aux lieux d'hébergement qui leur sont spécifiquement destinés.

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 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 migratoires permet depuis près de 20 ans à des flux quasi constants de migrants de circuler au Sahara central et structurent ainsi cet espace en un système migratoire intégrant des circulations de personnes, de marchandises et d'informations liées les unes aux autres (Béteille, 1981; Ma Mung, Hily, Dorai, 1998; Simon, 2006).

Ce développement rapide des réseaux ainsi que l'accroissement et la diversification des flux ont entraîné un changement de la configuration migratoire des États concernés. Le Niger, pays d'émigration vers les États côtiers du Golfe de Guinée d'une part et vers l'Algérie et la Libye d'autre part, est également devenu un pays de transit. L'Algérie, pays d'émigration vers l'Europe et d'immigration dans sa partie sud, est devenue dans son ensemble un pays d'immigration et de transit. Enfin, la Libye, pays d'immigration (arabe et sahéenne) est également devenue un pays de transit. Mais l'élargissement et la complexification de ce système migratoire (et marchand) transnational ne doivent pas faire oublier qu'il demeure avant tout sahélo-saharien bien plus qu'afro-européen (carte 6).



Carte 5. Élargissement progressif du champ migratoire du Sahara nigérien (1965-2005)



Carte 6. Le Sahara central : cœur d'un système migratoire davantage sahélo-maghrébin qu'intercontinental

Chapitre II

Les migrations vers et à travers le Sahara : 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*.*

Depuis le début des années 1990, les migrations vers et à travers le Sahara par voie terrestre ont pris une ampleur inédite. Ce constat empirique, largement relayé par les médias du Nord comme du Sud, interpelle les populations et les dirigeants des pays maghrébins nouvellement de transit et de destination, où ces mouvements migratoires sont désormais perçus comme un problème de société (Bensaâd, 2009b). Les politiques de lutte contre les migrations irrégulières sont renforcées ou instaurées, mises en œuvre « conjointement » par l'Union européenne et les États d'Afrique du Nord, et depuis peu par certains États d'Afrique subsaharienne. Mais le durcissement des politiques migratoires et de leur mise en œuvre n'a pas eu les effets escomptés, validant aujourd'hui encore les propos que tenait Jean-Pierre Guengant au commencement du partenariat euro-méditerranéen : « *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 mis en avant pour expliquer ces mobilités peinent à intégrer l'ensemble des dimensions que recouvrent les phénomènes observés, notamment en raison de la prééminence accordée à l'étude des facteurs structurels et des pratiques migratoires sur celle des logiques – entre autres individuelles et subjectives – qui les sous-tendent. Il importe donc d'adopter une approche des phénomènes migratoires qui permette de saisir de la manière la plus complète possible ce qui constitue les fondements de leur existence même, ce qui fait que des individus sédentaires sont un jour devenus des migrants.

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 les émigrants que l'on regarde partir, migrants dont on observe le passage, immigrants dont on étudie l'installation, font-ils le choix de se « mettre en mouvement », d'aller d'un lieu à l'autre, d'une société à l'autre ? Qui sont ces ressortissants d'Afrique subsaharienne qui se rendent au Maghreb et en Europe, et que représente pour eux cette migration ? Comment tenir compte de la diversité des logiques (entendues comme configurations normatives qui orientent les stratégies des acteurs) et des pratiques migratoires à l'œuvre sans se perdre dans une myriade d'explications particulières ? Inévitables questions qui impliquent de travailler sur les influences réciproques et les importances relatives des niveaux macro (structurel), meso (relationnel) et micro (individuel) dans les choix de partir ou de rester (Faist, 2000).

De nombreuses analyses critiques des théories des migrations internationales ont été formulées ces dernières années, met-

tant en évidence leurs intérêts et plus encore leurs limites dans un contexte de généralisation de la mobilité et de complexification des mouvements³⁶. Sans proposer une nouvelle revue des approches classiques des migrations internationales à l'aune des faits migratoires observés dans le Sahara nigérien, nous nous intéresserons néanmoins à celle dite du *push and pull*. Cette théorie n'est ni la plus récente ni la mieux élaborée, et elle fut à de nombreuses reprises très critiquée, mais elle continue pourtant d'être le modèle sous-jacent de nombre de discours médiatiques et d'expertises des organismes internationaux, et de la plupart des politiques migratoires concernant les migrations africaines. C'est à ce titre qu'il apparaît important d'en relever à nouveau les limites.

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

Les motivations d'ordre économique sont de longue date considérées comme le moteur fondamental des migrations internationales. Le modèle du *push and pull*, dont l'angle d'approche privilégié est celui des contraintes macroéconomiques et des compétences propres des migrants, considère que les migrations résultent du choix rationnel des individus concernant le rapport entre les facteurs de « répulsion » et ceux « d'attraction » de leurs régions d'origine et de destination. La critique de ce modèle 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, une maîtrise des informations concernant les atouts et les contraintes des espaces concernés, et une rationalité économique des individus (Fischer, Martin, Straubhaar, 1997; Massey, Arango, Hugo *et al.*, 1998). Cette explication « mécanique » des flux migratoires, qui ne tient pas compte des dimensions sociales et culturelles de la migration, se heurte aux travaux qui ont montré d'une part que les populations les plus pauvres ne sont pas celles qui émigrent le plus (puisque la grande pauvreté assigne à la sédentarité, sauf dans les cas de « migrations forcées »), et d'autre part qu'il n'y a pas de correspondance réelle et stable entre la demande du Sud et

.....

36. Cf. Arango (2000), Fusseland et Massey (2004), Gent (2002), Massey, Arango, Hugo *et al.* (1998), Simon (1995), Stjernström (2004), Van Dijk, Foeken et Van Til (2001), Wimmer et Glick Schiller (2003).

l'offre du Nord (Malmberg, 1997). Globalement, les différentes critiques du modèle *push/pull* proposent une vision plus fine 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 (Kalir, 2005; Krokfors, 1995), 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 assez statiques et collectives des phénomènes migratoires, portant sur des déterminants fixes à des moments fixes, et ne permettent pas nécessairement de saisir tous les sens des migrations pour les individus.

Des déterminants migratoires collectifs introuvables ?

« *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 18.04.2005).

« *J'ai décidé d'explorer, d'aller ailleurs, peut-être que la chance m'y attend, on ne sait jamais...* » (Migrant ivoirien, Agadez, 23.11.2004).

Tenter d'expliquer les mouvements migratoires par l'existence de déterminants structurels, communs à tout ou partie des migrants, a souvent tendance à simplifier les faits pour mieux les catégoriser, et ne permet pas réellement de sortir de la dualité quête/fuite dans laquelle sont trop facilement confinés les phénomènes 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)³⁷. 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 qui animent aujourd'hui l'espace saharien.

Ces approches des faits migratoires s'inscrivent à petite voire très petite échelle et ne peuvent en aucun cas aborder toutes les nuances 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 peut de nouveau se poser en termes de motivations 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 ?

Agadez. Quelques jours après notre première rencontre, je demande à une migrante camerounaise qui souhaite se rendre 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*. Lui demandant alors ce qu'elle faisait à Douala avant de partir, elle m'explique que depuis « *long-temps* » 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 petite entreprise, mais, poursuit-elle, « *ils m'ont renvoyée à un moment donné parce que j'accusais trop de retard* ». Elle aurait pu changer de travail une nouvelle fois ou tenter d'obtenir un visa, mais au lieu de cela, elle dit avoir

.....

37. Sachant que la population actuelle du Burkina Faso, du Mali, du Niger, du Sénégal, et du Tchad réunis est d'environ 60 millions de personnes, on est en droit de se demander de quelles « *zones arides subsahariennes* » font état ces propos alarmistes.

« *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 prévenu toute ma 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 là là 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.* » 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, 24.11.2004).

Les propos de cette jeune Camerounaise sont représentatifs des nombreux entretiens menés avec des migrants de différentes origines sur cette question. 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 qu'ils ne sont pas clairement identifiés/identifiables. Le licenciement semble être davantage un élément de justification du moment choisi pour partir qu'un réel déterminant, l'envie de partir lui étant antérieure. Dans bien des cas il apparaît que la prise de décision des départs en migration résulte non pas d'un ou plusieurs facteurs objectifs mais davantage de l'interprétation par les individus d'une multitude de facteurs, concrets, symboliques ou relevant de l'imaginaire individuel. En somme, ce qui détermine la migration peut tout à la fois relever d'une « médiation » du monde qui décuple les champs des envies et des vies possibles (Appadurai, 2005 [1996]), de l'intériorisation par les individus de contextes sociopolitiques et économiques favorisant l'émigration (Kalir, 2005), et de faits vécus et perçus – événement biographique – qui, à un moment donné, affectent directement leur existence (Fusselland, Massey, 2004).

Un aspect caractéristique d'une partie des migrations contemporaines au Sahara est la dimension individuelle des choix,

qui s'accompagne d'une importance accrue du rôle de l'imaginaire migratoire et d'une volonté d'autonomisation par rapport au groupe social d'origine (parfois dans le but d'échapper à la « dette communautaire » (Marie, 1997). Au-delà, à côté ou à la place des espoirs économiques, des contraintes sociales, des stratégies collectives de diversification des ressources ou de la volonté de promotion voire de prestige social, 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 que 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, à l'échelle individuelle autant que collective, se heurte nécessairement à la diversité et à la complexité des faits observés, et, surtout, ne peut expliquer pourquoi si peu de personnes migrent (Faist, 2000; Fischer, Martin, Straubhaar, 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 entièrement rationnels, quel que soit le domaine envisagé. Et l'on rejoint ici l'une des limites des principales théories des migrations internationales qui ont trop souvent proposé et utilisé des catégories d'analyse largement influencées par l'instrumentalisme, privilégiant les déterminants migratoires aux dépens des projets des migrants (Cohen, 1996). Ces théories enfermaient les migrants, et surtout les migrants du Sud, dans des logiques de gestion de situations critiques, et, d'une certaine manière, ne leur reconnaissaient pas le droit d'avoir des désirs subjectifs.

Articuler la complexité du fait migratoire : la migration comme projet

Tout le monde se projette dans l'avenir et pense aux possibles de son existence future. Certains ont le projet de l'ici, d'autres le projet du là-bas connu ou de l'ailleurs inconnu. Mais toujours, ces

projets structurent le réel vécu, les pratiques et l'imaginaire des individus, en même temps qu'ils sont structurés par eux.

Des migrations entre nécessité, curiosité et espoir

Les projets des migrants qui partent à travers le Sahara reposent-ils sur une envie de découvrir le monde, une volonté de fuir une situation, une quête de richesse ou un rêve de changement ? Y a-t-il des situations ou des événements fondateurs transversaux, des motivations pérennes qui se traduiraient par un désir général de vivre « une autre vie » « ailleurs », loin des coutumes de chez soi et des regards familiers ? Aborder les migrations vers et à travers le Sahara par la notion de projet migratoire permet de ne pas survaloriser l'importance d'un élément (déterminant), et d'essayer d'articuler les différentes échelles spatiales, sociales et temporelles qui entrent en jeu dans la migration afin de rendre compte des différents facteurs qui participent du choix du départ puis qui orientent la réalisation du voyage³⁸.

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 (Bardem, 1993 ; Gourcy, 2005), et ce n'est pas du seul fait des biais idéologiques ou méthodologiques des chercheurs, mais aussi parce que nombre de migrants légitiment leur migration 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 vers le Sahara maghrébin existe ou est en construction (cas de quelques groupes sahéliens et sahariens), pour la majorité d'entre eux cette démarche de migration vers le Maghreb ou l'Europe est individuelle.

Les migrations vers et à travers le Sahara peuvent aussi revêtir une dimension initiatique forte (De Latour, 2001). Alors que l'initiation est traditionnellement assumée par la société d'appartenance, elle est ici individuelle et vise soit également à « entrer » dans la société, soit, tout aussi fréquemment, à s'en extraire et à s'affranchir de ses règles. À ce titre, les logiques des migrants originaires de la

.....
38. Sur la notion de projet migratoire, voir Boyer (2005b), Rosental (1999).

vallée du fleuve Sénégal³⁹ apparaissent très différentes de celles de nombreux migrants en transit au Niger qui assument voire affirment une certaine forme de rupture – au moins temporaire – avec leur groupe d'origine. En effet, si 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 objectif⁴⁰, leur engagement dans un projet de réalisation personnelle ou leur volonté d'autonomisation par rapport à leur groupe social d'origine peuvent également être prééminents. Il ne s'agit pas de minimiser la rationalité et les motivations d'ordre économique des migrants mais d'en relativiser l'importance au regard de leurs motivations plus subjectives, sociales ou culturelles. Ces différentes dimensions de la migration coexistent toujours, interfèrent et s'articulent les unes aux autres⁴¹.

Les projets migratoires à l'épreuve des parcours

L'aspiration au changement qui porte les migrations peut être satisfaite à la fois pendant le parcours et dans le lieu d'installation,

.....

39. Cf. Herman (2006), Lombard (2008), Pian (2007), Schmitz (2005).

40. La dimension économique de la migration ne se traduit pas nécessairement par des projets très construits, comme en témoigne les propos de ce migrant originaire d'une famille aisée de Cotonou : « *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 super 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 20.12.2004).

41. On se doit de distinguer une partie des migrants sahéliens pour qui la migration au Sahara constitue avant tout une ressource économique. Plus que d'autres, ces migrants 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. Mais la migration vers l'Afrique du Nord ne constitue jamais une rente migratoire, c'est-à-dire que les transferts matériels et immatériels issus de la migration ne permettent jamais à un groupe social de subsister, reléguant les autres types de ressources au second plan.

par la transformation du contexte de vie, et également par la suite, lorsque ceux-ci reviennent, dans le lieu d'origine des migrants du fait des apports de l'expérience migratoire. Il n'est pas toujours aisé d'avoir conscience des facteurs qui ont participé de l'envie de partir, et il est encore plus délicat de les exprimer sans entrer dans une reconstruction ou une affabulation, sans omettre volontairement ou non certains éléments (ce qui renvoie aux biais des enquêtes biographiques et des récits de vie). Pourtant, « *rapportés à [la] 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 de discussions libres sur les hésitations des uns et des autres, sur les sens que conservent les entreprises migratoires malgré les incertitudes qui leur sont inhérentes.

« 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, 4.12.2004).

Les rumeurs qui informent des possibilités de se rendre en Afrique du Nord par voie terrestre propagent en Afrique occidentale et centrale 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 d'Algérie ou de Libye. Ces rumeurs colportent la dimension aléatoire des traversées sahariennes, jusque dans les espaces de départs. Puis tout au long du voyage, les informations perçues, interprétées et échangées par les migrants, qui varient selon les lieux et sont accessibles de manière différenciée selon les individus présents au sein d'un même lieu, vont participer de la reformulation individuelle ou par petit groupe des projets.

« J'ai une connaissance au Maroc [...]. C'est un Camerounais. Si je parvenais au Maroc, auprès de lui, de là je devrais 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, 24.11.2004).

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 étant géré par sa reformulation au fur et à mesure du parcours. Les migrants intègrent en effet à leur projet les informations qui leur parviennent, les opportunités qui se présentent et les contraintes qu'ils rencontrent, autant de paramètres qui interfèrent entre le projet d'origine et la forme que prendra concrètement leur migration. Le projet migratoire n'est donc pas à considérer comme un tout fini et figé, qui aurait un début, un déroulement et une fin, mais davantage à envisager comme un moyen de progresser – par étapes successives – dans l'aventure migratoire. Une approche par la notion de projet migratoire aide ainsi à saisir les variations des logiques qui sous-tendent les migrations, à la fois au cours des parcours et selon les individus, tout en redonnant de l'importance aux contextes de réalisation de la migration.

Si l'avenir est imaginé, préparé et éventuellement précisé dans les discours, les migrants ont conscience de son caractère incertain. L'aventure migratoire se pense comme étant un moment de vie, mais la vie n'est pas la migration. La fin du moment migratoire n'est pas déterminée par le projet initial, mais par celui qui, de

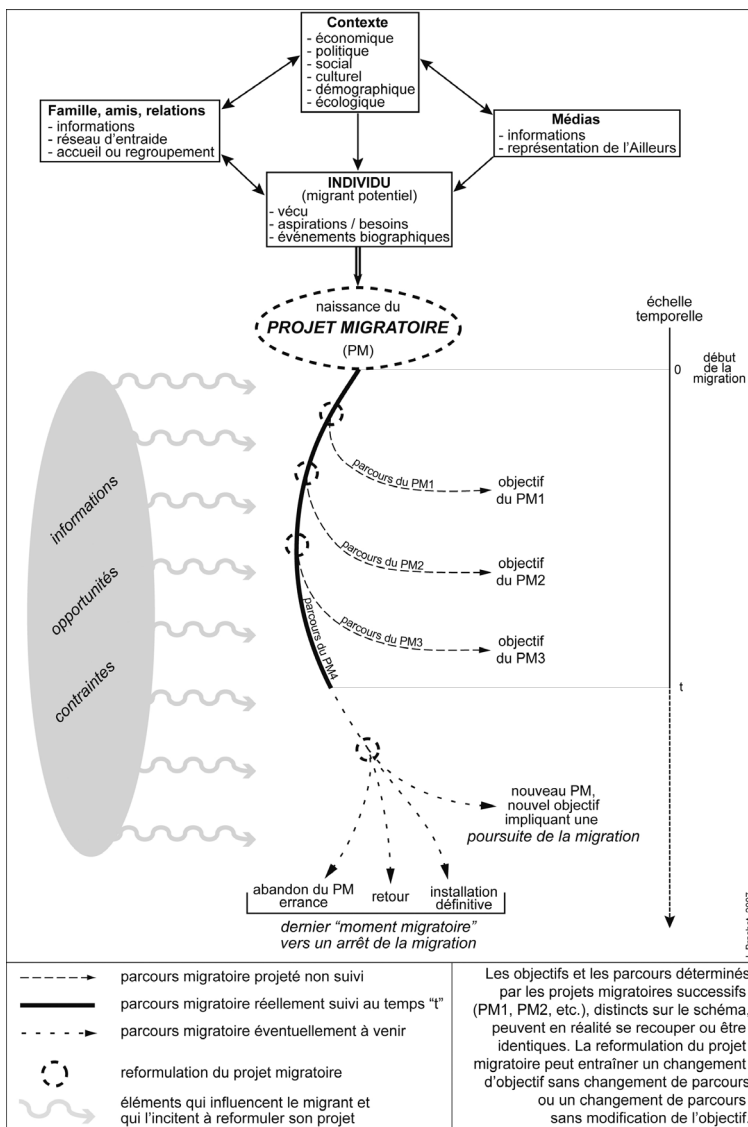


Figure 2. Le projet migratoire, un processus pensé entre détermination et reformulation.

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.

Conclusion

Les migrants qui passent par le Niger pour se rendre en Afrique du Nord sont caractérisés par l'hétérogénéité de leurs origines socio-économiques et géographiques, de leurs objectifs et des relations qu'ils maintiennent ou non avec leur groupe social d'origine. À la différence des circulations migratoires qui animent d'autres régions du monde, les migrations au Sahara central ne s'inscrivent en effet que rarement dans des logiques familiales ou communautaires, dans des réseaux diasporiques, ou dans des logiques transnationales (Levitt, Glick Schiller, 2004 ; Portes, Escobar, Walton Radford, 2007), excepté pour certains migrants d'origine sahélienne. Cette grande diversité des cas constitutifs de ces phénomènes migratoires restreint la portée explicative des grandes théories des migrations internationales, et invite à sortir des analyses en termes de déterminants migratoires, qu'il s'agisse de déterminants structurels ou individuels. Pour cela, il importe de considérer les migrants comme des sujets agissants d'histoires particulières qui intègrent les contraintes extérieures (Fusselland, Massey, 2004), sans que celles-ci ne déterminent, à elles seules, leurs comportements migratoires (Kalir, 2005). Dans cette optique, les migrations au Sahara peuvent être envisagées comme des successions de projets qui se redéfinissent et s'ajustent en permanence selon divers facteurs contextuels, mais aussi selon les envies propres des migrants.

Les projets des migrants ne sont en effet généralement pas figés ; ceux qui portent leur mobilité se recomposent au fur et à mesure des parcours, selon les informations qui parviennent aux individus, selon les contraintes qu'ils rencontrent et 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, sont d'autant plus facilement modifiés en cours de route que dans le cadre des migrations observées, le risque migratoire est un risque individuel et non familial: les familles, les groupes sociaux, ne comptent pas sur l'aide des migrants, ou plutôt ils n'attendent ni qu'ils reviennent ni qu'ils envoient des remises. La survie des groupes d'origine ne dépend pas de la réussite des migrants. Une approche par la notion de projet migratoire permet ainsi d'articuler la dimension très individuelle des migrations avec leurs dimensions plus collectives et contextuelles (sociale, culturelle, politique, économique), tout en tenant compte de leurs différentes échelles spatiales et temporelles 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*.*

Longtemps considéré comme une simple évidence, notamment dans la littérature francophone et cela malgré l'existence de travaux précurseurs qui ont insisté sur le rôle des situations sociales dans les recherches empiriques⁴², le « terrain » des sciences humaines et sociales constitue aujourd'hui un objet de recherche à part entière, dont l'analyse critique doit permettre de prendre en compte les conditions subjectives et sociales de productions des savoirs scientifiques. Ce « retour réflexif » a permis de déconstruire toute une mise en scène théorique qui masquait parfois la réalité des pratiques, incitant à rendre accessibles les choix méthodologiques, les modes d'utilisation des outils, les émotions et la propre subjectivité du chercheur que le terrain met face à lui-même et face aux autres; autant d'éléments qui orientent voire dirigent les pratiques de terrain⁴³.

.....

42. Voir par exemple les travaux de Georges Balandier ou de Pierre Bourdieu dès les années 1950 et 1960.

43. Cf. Bourdieu et Wacquant (1992), Ghasarian (2002), Ginzburg (1980), Leser-voisier (2005), Rabinow (1978), ainsi que plusieurs des textes réunis et commentés par Daniel Céfaï (2003).

Dans le champ de la production des savoirs sur les migrations internationales et les mobilités, l'appel à la réflexivité implique de s'interroger sur un aspect particulier des pratiques de terrain : les pratiques spatiales de l'observateur. Après avoir brièvement retracé le processus de construction et de délimitation du terrain de cette recherche et souligné quelques aspects déterminants des « manières de faire » qui ont orienté ce travail, relatives notamment à la durée et aux conditions de séjour au Niger, nous poursuivrons cette forme d'archéologie du savoir empirique en questionnant les possibilités et les intérêts d'une pratique de la mobilité sur le terrain. Quelles sont les incidences de cet aspect de la méthodologie sur l'approche et la perception que l'on peut avoir des phénomènes migratoires et sur la nature des données produites ? En d'autres termes, la mobilité peut-elle constituer une dimension signifiante de l'expérience dans les études migratoires ?

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

Du terrain prévu aux terrains pratiqués : choix, hasards et contraintes

Une nouvelle recherche, cela part souvent d'une envie, d'une intuition a priori qui projette de se réaliser dans un espace aux contours généralement assez flous. La détermination précise du terrain de recherche ne se fait ensuite que progressivement, par la pratique et non pas à partir d'une bibliothèque ou d'un bureau universitaire. À l'origine de cette étude, alors que j'allais commencer ma thèse de doctorat, j'avais pour projet de travailler sur et dans la région d'Agadez dont la superficie avoisine les 668 000 km², c'est-à-dire dans une région administrativement plus vaste que la France. Une grande partie de cette région saharienne étant inhabitée, je savais qu'il me faudrait spécifier davantage ce terrain une fois sur place, afin de déterminer ce que l'on pourrait appeler les « micro-terrains », les endroits – villes, villages, quartiers, rues, habitations – qui me sembleraient les plus pertinents pour mener mes travaux et où j'allais réellement me rendre pour enquêter, observer. Des premières discussions avec des pasteurs nomades à l'ombre des *afagag*⁴⁴

.....

44. Terme tamasheq désignant les *Acacia raddiana*.

de l'Air aux entretiens réalisés au poste militaire de Séguédine, ces « micro-terrains » de recherches se sont déterminés et délimités de différentes manières.

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 lieux où les opportunités de déplacement me menaient, où j'avais simplement envie d'aller, ce qui m'a permis de prendre contact avec ma zone d'étude de manière 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 frontalières, les *checkpoints* aux entrées et sorties des 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 ces « 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 en Algérie et en Libye depuis le Niger, ou simplement dans les confins du Sahara nigérien, vers Dao Timmi et Madama. Et bien sûr, aucun motif officiel n'a jamais justifié l'inaccessibilité de ces terrains.

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. 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 l'autoritarisme, au risque moral et physique, ou à l'extrême pauvreté d'un pays en proie à des crises alimentaires

récurrentes, comme ce fut le cas en 2004-2005 ? Ces situations 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 (Dozon, 1997).

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 (Houssay-Holzschuch, 2006). L'accès à l'information concernant certains trafics était particulièrement difficile, l'information se dérobaient devant moi, je n'arrivais à en saisir que des bribes jusqu'à ce que je comprenne qu'il s'agissait de « terrains minés »⁴⁵ dont il était préférable de se détourner. En 2003, alors que je travaillais à Dirkou sur les relations entre les réseaux migratoires et le trafic des 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 l'oasis 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 la région deux jours plus tard. Menacé à Dirkou, expulsé d'Arlit, incarcéré à Agadez, interdit d'accès à Madama, refoulé à In Guezam ; 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 néanmoins grandement de sa délimitation *de fait* et des représentations que nous en avons.

De quelques manières de « faire du terrain »

Il m'aura fallu disposer de temps, de beaucoup de temps pour pouvoir ne rien faire en apparence, pour pouvoir me perdre dans

.....

45. Titre d'un numéro de la revue *Ethnologie française* de 2001 (tristement adapté à la situation du nord du Niger où plusieurs pistes ont été minées lors des affrontements entre les rebelles touaregs du MNJ et les forces armées nigériennes, entre 2007 et 2009).

le rythme lent des attentes interminables dans les gares routières et les *ghettos*, des obligations sociales récurrentes, de la marche à pied dans les grandes villes et les petites oasis, des transports lents et des pannes régulières sur les pistes sahariennes⁴⁶. Mais ce n'est que grâce à ces pratiques familières, à un mode de vie ordinaire et à une présence quotidienne que la distance qui me séparait des personnes que je rencontrais pouvait progressivement s'amenuiser, et que les conversations et les activités de tous pouvaient avoir lieu de manière à peu près habituelle, malgré la présence d'un « Blanc ». Comme le remarque avec justesse Gerd Spittler (1996) à propos des explorateurs du XIX^e siècle, ce que l'on observe sur le terrain, la manière dont on l'interprète, les personnes que l'on rencontre et les contacts que l'on peut nouer dépendent bien sûr de la personnalité du chercheur et de « qui » il est⁴⁷, mais dépendent aussi fortement des conditions de voyage, des conditions matérielles dans lesquelles se réalisent ses séjours de terrain. Parallèlement, j'ai accordé une large place à la *serendipity* en tant que méthode et processus de découverte par hasard, par chance. Cette forme d'ouverture à l'inattendu vise à prêter une attention particulière aux moments qui accroissent les opportunités de faire des découvertes par hasard, et favorise la prise en compte des observations imprévues ainsi effectuées, notamment lorsque celles-ci vont à l'encontre des connaissances établies et des théories jusque-là acceptées (Merton, Barber, 2004). L'empirisme à l'aveugle et la *serendipity*, comme démarches inductives possibles, jamais exclusives, ont cet intérêt majeur de laisser ouvert le champ des possibles, le champ des objets et des informations qui peuvent émerger, mais nécessitent, bien sûr, d'avoir du temps.

De manière générale, la présence de longue durée au plus près des situations vécues par nos interlocuteurs engendre une familiarisation avec leur culture, une imprégnation inconsciente qui, dans la répétition du quotidien, permet de s'accoutumer aux pratiques et aux logiques des personnes avec qui l'on vit, de comprendre

.....

46. Au cours des deux années passées au Niger pour effectuer mes recherches, plus de 50 journées ont été entièrement consacrées à mes déplacements, les transports devenant eux-mêmes des terrains d'enquête.

47. Sur le positionnement et les savoirs situés, voir notamment D'Alessandro-Scarpari (2005), Haraway (2007).

leurs codes sociaux, leurs comportements et tout ce qui sous-tend les activités formelles (Glaser, Strauss, 1967). Et cette connaissance sensible du terrain 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).

La durée et la proximité permettent également de travailler sur tout ce qui n'est que difficilement visible ou dicible. Pouvoir observer l'éphémère, le discret, le conflictuel ou le marginal fut essentiel dans la réalisation de ce travail. Pouvoir en entendre parler et en discuter le fut tout autant. Or, mis à part certains sujets sensibles dont on ne parlait qu'en filigrane et que je ne n'osais pas toujours faire ressurgir davantage par peur de mettre un terme à l'échange, la plupart des thématiques qui m'intéressaient étaient abordées naturellement à un moment ou à un autre dans les conversations. Et lorsque ce n'était pas le cas, lorsque les paroles ne venaient pas d'elles-mêmes, après un certain temps, j'essayais de les attirer et de les accueillir, tout en évitant de formaliser l'entretien. Le mode de dialogue de la simple conversation est tellement plus agréable et les informations échangées sont loin d'être moins pertinentes. Selon les cas, ma prise de notes se réalisait pendant ou après l'entretien, et je n'enregistrais les conversations que si je pouvais espérer que cela ne modifie pas trop le propos tenu. Tous les extraits d'entretiens cités dans le texte ont été ainsi enregistrés⁴⁸.

.....

48. L'enregistrement d'entretiens sur microcassettes était généralement précédé de plusieurs rencontres informelles avec les personnes interviewées. Les entretiens qui se sont déroulés en français sont restitués dans le texte sans modification de forme (sachant que tous les extraits cités sont aisément compréhensibles). Ceci permet de laisser apparents le type et le niveau de langue employés, qui sont autant d'indicateurs de l'aisance des locuteurs en français, les limites du langage étant également les limites de la capacité des individus à exprimer leurs projets et leurs représentation du monde dans cette langue. Les entretiens qui se sont déroulés en anglais ont été traduits par nos soins. Les entretiens en d'autres langues étaient réalisés grâce à une traduction immédiate en français par une personne participant à la discussion. Une liste des 112 entretiens enregistrés entre 2003 et 2005 est disponible en annexe de ma thèse (Brachet, 2007); les entretiens réalisés ultérieurement n'ont pas fait l'objet d'un listing. Dans certains cas, les noms des individus ont été modifiés.

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. Mais que faire lorsqu'on est confronté en permanence à une grande diversité de langues (les principales langues vernaculaires dans le nord du Niger 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'ajoutent les langues parlées par les migrants) ? 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 (nombre de mes interlocuteurs étaient polyglottes), 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 car aucun interprète n'aurait pu connaître l'ensemble des langues auxquelles je pouvais être confronté chaque jour, il aurait donc fallu en privilégier certaines. Mais la principale raison est que la présence d'un interprète aurait inévitablement modifié la nature même de mes séjours, de ma relation aux personnes avec qui je vivais, et n'aurait sans doute pas permis l'imprégnation que j'évoquais précédemment. Enfin, raison prosaïque mais pragmatique, je n'avais pas les moyens de financer honorablement un tel travail d'interprétariat. En définitive, tout un chacun pouvait servir d'interprète volontaire 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 élève, un vieux 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 occasionnels 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. Il faut bien s'arranger comme on peut, mais je dois reconnaître 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 ». 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 des

traducteurs et des enquêteurs si besoin, avoir son propre moyen de transport. Ce type d'approche s'impose souvent lorsqu'on ne dispose que de peu de temps, et n'empêche heureusement pas de réaliser de très bons travaux notamment lorsqu'on a déjà une expérience du terrain. J'ai essayé à quelques reprises de travailler ainsi, mais je me suis vite rendu compte que cela ne correspondait 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 recueillis auparavant en un mois. Mais je ne savais quelle valeur accorder à ces données, à ces entretiens directs sollicités sans rencontres préalables. Je n'ai donc pas poursuivi dans cette voie. Entre les terrains de très longue durée et les « 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, à chacun de naviguer au mieux afin de n'être ni « intérieur » ni « extérieur » de façon radicale.

Photographier a minima

Ce travail aurait sans doute gagné à être illustré de quelques photographies supplémentaires, mais je n'ai que rarement souhaité photographier les endroits où j'ai travaillé. Non que cela était impossible, mais 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 d'une gare routière ou d'un ghetto, mon statut d'étudiant, d'étranger curieux ou d'observateur suspect selon les cas, était fortement atténué par l'habitude de ma présence, ce qui me permettait d'assister à toutes les discussions, aux transactions et aux conflits. Je ne souhaitais donc pas faire revenir avec force ce statut en m'y rendant avec un appareil photo. Le choix de ne pas photographier ces lieux et les scènes de vie qui s'y déroulent, alors qu'il aurait été possible de le faire, m'a permis d'être et de me sentir libre d'y circuler, d'y discuter, d'y observer tout au long de mes séjours. Ce choix, je l'ai renouvelé à de nombreuses reprises, voire de manière quasi systématique dans certaines localités.

Géographie du mouvement, géographie en mouvement

La mobilité sur le terrain fut longtemps considérée comme étant une marque de « superficialité » s'opposant à l'ancrage « en

profondeur » dans un terrain caractérisé par son unité de lieu, et impliquant de fait la sédentarité. Cette vision normative et exclusive de l'expérience de terrain, qui se structure durant la première moitié du xx^e siècle notamment avec les travaux de Bronislaw Malinowski, est aujourd'hui remise en cause. Selon les objets et les approches, d'autres pratiques ont été expérimentées et théorisées, révélant par exemple l'intérêt pour certaines recherches de définir des terrains multi-situés⁴⁹. Au niveau des modes de production des données empiriques, les *situations de résidence* n'en demeurent pas moins privilégiées, au détriment des *situations de voyage* (Clifford, 1997a; Spittler, 1996). Ne faudrait-il pas pourtant chercher à articuler un travail *sur* le mouvement avec un travail *en* mouvement ?

De l'intérêt de travailler aussi dans les espaces de transit

La notion de transit est fréquemment utilisée dans l'étude des migrations entre l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord et l'Europe, en références à des réalités diverses⁵⁰. Cette notion, qui s'est imposée depuis une décennie via les institutions internationales, peut revêtir un contenu idéologique fort selon les objets auxquels elle s'applique et les champs de discours au sein desquels elle est utilisée, particulièrement lorsqu'il s'agit de légitimer le contrôle ou la restriction de migrations qui sont envisagées par les pouvoirs publics comme des délits potentiels (Perrin, 2008; Streiff-Fénart, Poutignat, 2008). La diversité des utilisations de la notion de transit et son instrumentalisation politique invitent à en préciser le sens dans le cadre de cette étude.

Étymologiquement, le transit renvoie à une dynamique de mouvement (du latin *transitus* signifiant « l'action de franchir », le « passage »). Si à l'origine l'aspect temporel est au cœur de la notion, par exemple pour le transit marchand à travers un territoire où transiter signifie une quasi-absence d'arrêt du mouvement, la question de la durée perd de son sens dans le champ des migrations. Dans ce champ spécifique, nous considérons que c'est l'intention qui fait le

.....
49. Cf. Clifford (1997b), Hannerz (2003), Marcus (1998), Tarrus (2000, 2009).

50. Cf. Bensaâd (2009b), Choplin et Lombard (2008), Collyer (2006), Hamood (2006), Howaida (2006), Nadi (2007), Nyberg-Sorensen (2006), Pian (2007), Robin (1999), Streiff-Fénart et Poutignat (2008).

transit, qui donne du sens à la notion de migration de transit, dans la mesure 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. 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 a ainsi permis aux États – maghrébins en l'occurrence – de ne pas se reconnaître ni se penser également en tant que terre d'immigration. C'est pourquoi 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 effective. S'intéresser à cette « logique du transit » permet d'éclairer les manières différenciées dont les migrants investissent certains lieux ainsi que la nature des relations qu'ils entretiennent avec les individus qu'ils rencontrent. La fonction de transit d'un lieu ou d'un territoire s'affirme lorsque la mobilité des migrants en transit y occupe une place notable au sein de l'ensemble des mobilités. Tous les espaces traversés par des migrants ne sont donc pas des espaces de transit de manière signifiante. La spécificité du Sahara nigérien est justement de n'être qu'un espace de transit et jamais de destination. 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 réussir à poursuivre leur voyage.

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 d'un système migratoire. Aussi, lorsque le système migratoire étudié est animé par des migrants dont les origines géographiques et les destinations sont multiples, se positionner dans les espaces de transit où se concentrent les flux minimise le risque

de focalisation excessive sur des groupes d'individus particuliers et permet de mieux en saisir les dynamiques générales. Si le Sahara est dans sa globalité un espace où transitent des migrants, les lieux où la fonction de transit est réellement affirmée sont relativement peu nombreux. Le nord du Niger est celui qui concentre la plus grande partie des flux par voie terrestre, tout d'abord dans une ville, Agadez, puis sur deux principaux axes en direction de Tamanrasset et Sebha. La plupart des migrants sont susceptibles de passer par là, quelles que soient leurs origines et leurs destinations, et ceux qui reviennent d'Afrique du Nord s'autorisent à y parler de leur expérience migratoire plus aisément qu'en Algérie ou en Libye. Tout en posant des contraintes méthodologiques particulières, les espaces spécifiques des migrations par étapes que sont les espaces de transit rendent accessibles des matériaux empiriques originaux et offrent ainsi la possibilité de mener une réflexion complémentaire de celles conduites dans les espaces de départ et d'arrivée des migrants. En parallèle, considérant que la migration ne peut se réduire à une succession d'étapes fixes, et les espaces de transit étant par excellence des espaces du mouvement, se pose la question de la prise en compte, au niveau méthodologique, de cette dimension de *mouvement* qui est fondatrice de la migration. Comment travailler sur le déplacement physique qu'induit la migration et sur les constructions sociales éphémères et instables que cela engendre ? Dans quelle mesure faut-il partager avec les acteurs l'expérience de la mobilité pour en saisir les implications ?

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 statistiques migratoires concernent les stocks de migrants, c'est-à-dire le nombre d'individus vivant en dehors de leur pays de naissance à un moment donné, et non les flux, c'est-à-dire le nombre d'entrées et de sorties d'un territoire pendant un temps donné (le mois, l'année). Les stocks de migrants, seule source qui autorise – parfois – la comparaison des pays entre eux, 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). En revanche, des données sur

les flux 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. Tout dépend bien sûr du questionnement auquel on souhaite répondre, mais en l'occurrence, travailler sur les stocks ne rend pas compte de l'essence même de la migration qui nous intéresse ici, sa dynamique dans l'espace, le mouvement.

Pour une mise en mouvement de l'observateur

La migration, en tant que mouvement, déplacement, implique le changement permanent des contextes dans lesquels se trouvent les migrants. Son étude doit en ce sens postuler l'instabilité des formes sociales qu'elle engendre et se centrer sur la négociation permanente des relations entre les individus, sur l'adaptation de leurs comportements ou la redéfinition de leurs projets. Comprendre la complexité des parcours migratoires, pris comme combinaison d'étapes et de déplacements, implique de prendre en compte cette variabilité des contextes, qui sont – aussi – des contextes d'observation et d'énonciation des acteurs. Pour cela, l'observateur doit lui-même être mobile, et d'un point de vue méthodologique cette mobilité peut se décliner de deux manières: d'une part en circulant sur le terrain, c'est-à-dire en travaillant successivement dans différentes localités de transit des migrants; d'autre part en faisant de la « mobilité » un terrain, en intégrant à l'analyse les temps et les lieux de la mobilité physique, c'est-à-dire en envisageant les transports comme des terrains de recherche.

La mobilité *sur* le terrain permet de « 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 forme d'ethnographie multi-située à grande échelle permet de mieux contrôler la production de l'objet de recherche, car en circulant entre différents sites, le terrain est nécessairement envisagé à travers ses relations aux localités qui l'environnent, à travers les réseaux qui le connectent aux espaces régionaux voire mondiaux dans lesquels il est enserré (Hanerz, 2003; Marcus, 1995, 1998). En parallèle, il est possible d'ériger la « mobilité » en terrain. « *Les "phénomènes dynamiques" tiennent leur*

unité de moi qui les vis, qui les parcours, 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 [1945]: 314-316). En partant de l'hypothèse selon laquelle le mouvement modifie la perception des individus, et supposant 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 alors intéressant voire nécessaire de se mettre soi-même en mouvement et d'observer les flux de l'intérieur. Il s'agit en somme de considérer la circulation, le voyage comme une situation particulière d'enquête et d'observation donnant accès à certains aspects des processus migratoires qui ne sont pas observables à partir des localités fixes. Travailler dans les transports donne accès aux sociabilités naissantes dans l'immédiateté des rencontres qu'offre et qu'implique le mouvement, ou aux moments éphémères de contact entre les individus mobiles et les agents de l'État. Ces contacts discrets, formels ou informels, ne peuvent être observés qu'en étant du côté des circulants, notamment du fait que les agents de l'État sont des agents de contrôle (policiers, gendarmes, militaires, douaniers) qui interviennent dans des endroits isolés le long des itinéraires ou aux entrées/sorties des localités (*checkpoint*), où ils n'est pas aisé d'être un observateur extérieur.

Finalement, par rapport aux sociabilités des migrants et à leur rapport à l'altérité, à leurs comportements économiques et à leurs sentiments d'appartenance, à leurs discours concernant les raisons de leur départ et à leurs projets, ces deux pratiques combinées de mobilité de l'observateur permettent d'aborder les phénomènes migratoires réellement comme des continuums, comme des processus fluides et non comme des successions d'étapes indépendantes. Cette approche de la migration implique donc d'être immobile et d'observer ceux qui passent; d'être mobile et d'observer ceux qui, immobiles, semblent passer; d'être mobile et d'observer ceux qui, avec soi dans le mouvement, semblent immobiles. Ces trois manières

d'étudier le *mouvement* dans la migration visent à décrypter la tension entre mobilité et immobilité, entre voyage, rétention et installation temporaire, qui est fondatrice des phénomènes migratoires. Ces moments de la migration n'étant pas opposés l'un à l'autre mais constituant au contraire les deux faces d'un même processus, il ne s'agit ni de privilégier le travail multisitué ou en mouvement sur le travail fixe en un lieu unique, ni de privilégier la recherche dans les espaces du transit sur celle dans les espaces de départ et de destination, mais bien de souligner la complémentarité de ces approches.

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, sans pour autant qu'un paradigme ou qu'une théorie ne s'impose réellement et ne soit unanimement reconnue. Les approches varient selon les phénomènes observés, les périodes 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 en profondeur ces phénomènes. Au niveau méthodologique, les incertitudes sont du même ordre et il apparaît nécessaire d'adapter et de réinventer sans cesse les outils et les manières de les utiliser pour saisir et comprendre les phénomènes observés, selon les contextes et les objectifs.

Rendre compte des choix méthodologiques et des « manières de faire » du terrain renseigne sur la rigueur recherchée dans le processus de production des données, sachant que la validité de notre discours 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 (Geertz, 1996; Olivier de Sardan, 2004). L'objectivation de la pratique du terrain, des circonstances et des conditions de cette pratique, fait apparaître celui-ci comme un rapport entre le chercheur, un espace-milieu et des individus en sociétés, comme une situation construite et non en tant que réalité qui préexisterait à l'activité de recherche. Cette mise à jour de l'inévitable part de subjectivité que recèle ce travail constitue un éclairage indispensable des propos qui vont suivre.

Conclusion de la première partie

Les réseaux migratoires sahariens et 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. Grâce à un contexte politique favorable au Niger et en Libye, dans une moindre mesure en Algérie, certains 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. Lorsque des migrations en provenance d'une grande partie de l'Afrique occidentale et centrale se sont ajoutées aux migrations sahélo-sahariennes plus anciennes, un système de transport spécifiquement destiné aux migrants s'est mis en place, offrant la possibilité de circuler sans avoir recours aux transporteurs 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 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 taxations illégales des agents des différents corps de contrôle et de sécurité des États.

Il s'agit maintenant de comprendre comment ces migrations se réalisent aujourd'hui au Niger, quelles sont les formes d'interactions sociales qu'elles engendrent et quelles sont leurs incidences sur les espaces traversés par ces migrants aux motivations variées et parfois changeantes. La notion de projet migratoire permettra d'articuler les différentes échelles de réalisation des migrations au Sahara tout en intégrant leur 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, de réalisation de soi ou d'individualisation.

Deuxième partie

Agadez ville ouverte (aux circulations)

L'information selon laquelle il est possible de traverser le Sahara en passant par le Niger a circulé à travers toute une partie du continent. Au début des années 1990, des migrants d'horizons nouveaux parviennent ainsi jusqu'à cette marge saharo-sahélienne avec pour projet de se rendre au Maghreb voire en Europe. Les Sahéliens du Niger, du Mali et du Tchad qui empruntent ces itinéraires depuis plusieurs décennies, et qui continuent de constituer le gros des contingents de migrants, sont rejoints par des individus provenant de toute l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale⁵¹. Pour tous, la ville d'Agadez symbolise la porte de sortie de l'Afrique subsaharienne. Les infrastructures contemporaines de transport confèrent en effet à Agadez la position de dernière ville du réseau routier bitumé sur l'axe Niger-Libye, 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 2). 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 rallye Paris-Dakar ou en tant que « capitale » des très photogéniques Touaregs, n'attirant cependant qu'environ 3 000 touristes chaque année en dehors des

.....

51. Et, exceptionnellement, d'Afrique de l'Est (Érythrée, Soudan) et d'Asie du Sud (Bangladesh, Inde, Chine, Pakistan).

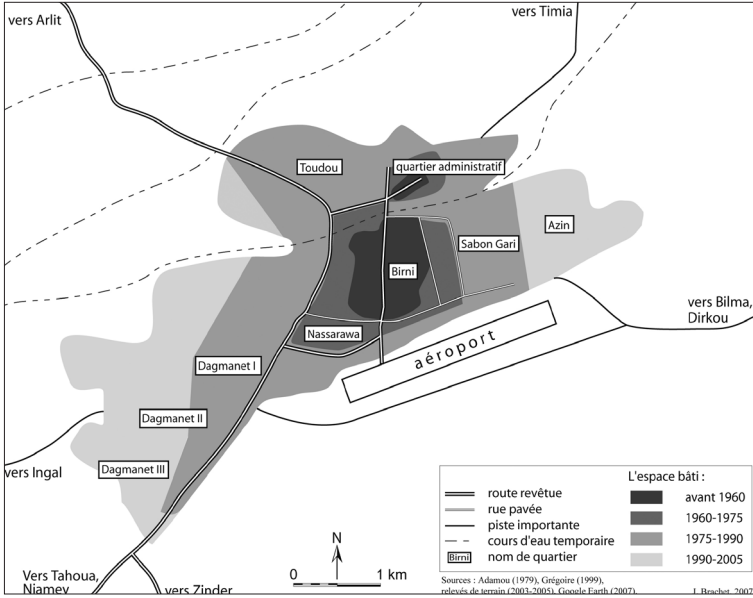
périodes de rébellion⁵², Agadez l'est aujourd'hui pour son rôle de ville de transit migratoire.

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 an (ministère de l'Économie et des Finances, 2004). Ce qui 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'informations concernant la réalité de la présence étrangère dans la ville d'Agadez. Dans une ville de transit peut être plus encore qu'ailleurs, travailler sur des stocks ne peut pas permettre de saisir l'ampleur des phénomènes migratoires à l'œuvre. 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, 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 en 2008 à 100 000 habitants (carte 7).

Si les flux migratoires de transit confèrent certaines fonctions aux villes qu'ils traversent, ils participent également de leur transformation. Il s'agit donc d'interroger tant le rôle d'Agadez dans l'organisation des migrations au Sahara central, dans l'organisation des réseaux qui s'y connectent, que les incidences des circulations dans la ville. De quelle manière les mouvements migratoires influent-ils sur l'organisation spatiale d'Agadez, sur son développement, sur ses activités économiques ? Comment s'articulent les fonctions de carrefour migratoire et de place marchande ? 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 ?

.....

52. Direction régionale du ministère du Tourisme et de l'Artisanat d'Agadez.



Carte 7. Croissance urbaine d'Agadez (1960-2005)

Chapitre IV

Agadez, ville du transport Croisement des itinéraires et connexion des réseaux

La circulation des hommes et des marchandises implique le transport, qui lui-même induit l'existence de lieux de transport. Dans ces lieux, la mise en contact des voyageurs et des populations autochtones, des acteurs publics et des opérateurs privés est quasi permanente, les desseins et les intérêts qui les unissent ou les opposent s'expriment, l'information circule. Dans le même temps, la circulation intra et interurbaine des hommes et des marchandises met en relation ces lieux de transport avec d'autres, proches ou lointains, articulant plusieurs échelles d'organisation spatiale (Lombard, Steck, 2004a). Les nombreux liens sociaux et économiques qui se tissent au sein des lieux de transport, et la manière dont ces lieux s'articulent au reste de la ville et à des « ailleurs » extérieurs, 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 d'aborder la question de l'organisation des circulations, en l'occurrence de la migration, et celle de la place de ces circulations dans la ville, particulièrement la place octroyée aux migrants et celle qu'ils prennent. Entrons dans le pays et dans la ville comme le font les migrants, par la route.

Être migrant et le devenir socialement : un changement de statut qui porte à conséquence

La migration transsaharienne commence au Sahel

En raison de l'organisation des infrastructures de transport, les migrants qui transitent par le Niger pénètrent dans ce pays par le sud, puis parcourent plusieurs centaines de kilomètres avant d'atteindre les « ports sahariens » d'où ils peuvent 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 d'une stigmatisation particulière de la part des forces de l'ordre et des opérateurs de transport qu'ils rencontrent. Voyageurs parmi les autres voyageurs, leur identité de migrant en partance pour l'Afrique du Nord n'est pas encore révélée ni reconnue.

« Entre Dakar et Bamako, on ne 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 1000 francs 1000 francs⁵³. 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 » (Migrant sénégalais, Niamey, 17.12.2003).

« 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 » (Migrant camerounais, Agadez, 18.04.2005).

À partir du moment où ils arrivent au Niger, les migrants voient leur statut social se transformer. Dans ce pays, ne pas être

.....

53. 1 000 FCFA par personne.

nigérien et chercher à se rendre à Agadez ou à Arlit signifie généralement que l'on part tenter sa chance de l'autre côté du Sahara, et l'on passe ainsi du statut de simple voyageur à celui de migrant en partance pour le Maghreb ou l'Europe. Or la migration transsaharienne est connue pour être une migration onéreuse. Sachant cela, nombre d'agents de l'État, d'acteurs du transport et de commerçants supposent que les migrants ont en leur possession des sommes d'argent importantes et essaient par tous les moyens d'en tirer profit. Les propos qui suivent 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.

« On est rentrés 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 jusqu'à Agadez. J'ai payé le gari, deux tasses de Labda⁵⁴, les bidons de 20 litres et le petit de 5 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 50 minutes à Niamey, on a payé le billet, 11 250 [francs CFA] le tarif pour Agadez » (Badio F., migrant sénégalais, Niamey, 17.12.2003).

Depuis les zones méridionales du Niger, la plupart des migrants poursuivent leur voyage jusqu'à Agadez en utilisant les taxis interurbains ou les autocars. Les taxis interurbains, appelés « taxis-brousse », sont des minibus de 19 ou 22 places qui peuvent desservir toutes les localités situées sur leurs parcours. Un trajet Niamey-Agadez en taxi-brousse coûte entre 7 000 et 10 000 FCFA selon les cas et dure environ deux jours (la circulation interurbaine des véhicules de transport en commun de passagers est interdite entre minuit et 6 heures du matin depuis 2002). Les compagnies de transports équipées d'autocars se sont créées suite à la libéralisation du secteur des transports imposée par le FMI à la fin des années 1990. Les quatre principales compagnies sont la Société nationale des transports de voyageurs (SNTV), Rimbo transport voyageurs (RTV), El Hadj Garba Messenger (EHGM) et Air Transport (AT). Ces

.....

54. Lait en poudre (du nom d'une ancienne marque algérienne).

compagnies (dont les sièges agadéziens sont localisés sur la carte 8) ne desservent que les principales localités situées sur les axes goudronnés. Un trajet Niamey-Agadez en car coûte 12 000 à 19 000 FCFA et dure une douzaine d'heures. À ces coûts 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 généralement entre 500 et 2 000 FCFA, mais peut parfois être bien supérieur. Il suffit par exemple que les migrants étrangers aient en leur possession quelques objets en provenance de leurs pays d'origine pour que les douaniers décident de leur faire payer d'importantes taxes d'importation.

Certains migrants qui souhaitent se rendre à Agadez peuvent aussi être pris en charge par des réseaux migratoires à partir de Niamey ou Kano, et parfois même dès Lagos, Cotonou ou Accra. Des véhicules sont alors affrétés pour les transporter jusqu'au nord du Niger, voire directement jusqu'en Algérie ou en Libye. Le récit d'une migrante camerounaise encadrée par ces réseaux à partir de Kano en éclaire le fonctionnement.

Liliane a quitté le Cameroun pour se rendre en Europe. Arrivée à Kano, dans le nord du Nigeria, elle se rend dans une agence de voyage et paie pour être emmenée 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 descendus, 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 n'avait pratiquement plus d'argent.* » Un homme du réseau les attend donc près de la frontière, du côté nigérien. Cet homme emmène plusieurs migrants chez lui à Zinder, à une centaine de kilomètres, et les met 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. Après quelques jours, ils reçoivent leur argent grâce au service interban-

caire de transfert de mandat Western Union. L'homme leur demande ensuite 80 000 FCFA chacun pour les emmener directement de Zinder à Tamanrasset en Algérie. Ils quittent Zinder de nuit en véhicule tout-terrain. 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 situés sur les voies d'entrée légales de la ville. « *Sans passer aucune barrière on a fau-filé jusqu'ici [à Agadez].* » Le groupe de migrants est alors emmené chez une femme avant que leur chauffeur ne parte chercher un autre véhicule, soi-disant équipé pour le désert. Après quatre jours d'attente, ils se rendent à l'évidence : le chauffeur est parti avec leur argent et ne reviendra pas. (Carnet de terrain, extrait, Agadez, 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 la première véritable étape de leur migration, en attendant l'étape désertique, la traversée du Sahara.

Tous les chemins mènent à Agadez

« *En rentrant à Agadez c'est mauvais, ils sont très méchants, ils prennent 10 000 FCFA. [...] Les policiers ils nous ont arrêtés, ils ont fouillé nos chaussures, en cas de pistolet, en cas de couteau. Ils ont dit on va payer chacun 10 000 CFA [uniquement les étrangers]. Au début on a refusé mais ils ont dit par force vous allez payer. Alors on a payé et on est rentrés dans la ville* » (Badio F., migrant sénégalais, Niamey, 17.12.2003).

Les itinéraires de migration qui passent par le Sahara central convergent dans leur grande majorité vers Agadez. Mis à part ceux qui sont encadrés par des réseaux clandestins, les migrants arrivent dans cette ville par la route nationale officielle. Dès leur arrivée à la barrière d'entrée, 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, ils doivent s'acquitter d'une somme dont le montant, négociable indépendamment de la régularité de leur situation, va de quelques milliers à plus de 20 000 francs CFA. Lorsque des migrants dont les papiers sont en règle refusent de payer cette « taxe d'entrée », aussi incontournable qu'informelle, ils sont retenus à l'entrée de la ville ou au commissariat central, et parfois même mis en cellule jusqu'à ce qu'ils acceptent de déboursier.

« *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., Direction régionale des transports d'Agadez, Agadez, 25.04.2003).

« *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'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 partis voir la police... Le commissaire de police a dit que maintenant il ne faut plus que la police prenne l'argent des étrangers, il a dit qu'il ne faut même plus faire descendre les étrangers à la barrière... mais jusqu'à présent la police prend l'argent des étrangers à partir de la barrière...* » (M., membre d'une agence de courtage, Agadez, 29.11.2004).

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. Afin d'être rapidement informés, ces derniers n'hésitent pas à offrir des cartes de recharge pour télé-

phone mobile⁵⁵ à certains policiers, en échange de quoi ceux-ci s'engagent à les prévenir de l'arrivée de migrants. Les directeurs d'agence de transport peuvent alors venir et leur proposer leurs services. En réaction à cette pratique qui biaisait la concurrence entre les *coxeurs*⁵⁶ 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 devenu stratégique. Les arrivées de migrants, bien que quotidiennes depuis plusieurs années, continuent de rythmer la vie des lieux de transport et de provoquer une certaine agitation au sein des groupes d'acteurs qui y travaillent.

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

« 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 » (L., Direction régionale des transports d'Agadez, Agadez, 25.04.2003).

Les migrants étrangers sont attendus par des *coxeurs* dès l'entrée de la ville. Dans cette cité qui leur est inconnue, ils se laissent aisément diriger vers les « agences de courtage », structures centrales du système de transport qui permet de passer de la rive sahélienne à la rive maghrébine du Sahara.

Les coxeurs, figures de la débrouille et acteurs « fluidifiants » du secteur des transports

Les *coxeurs* constituent une catégorie d'acteurs informels du secteur des transports dont le rôle consiste à mettre en contact l'utilisateur avec le professionnel. Au Niger, il s'agit généralement de jeunes urbains sans emploi qui ne viennent pas du milieu

.....

55. 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.

56. Sur l'origine de l'utilisation du terme *coxeur* dans le secteur des transports en Afrique, voir Hazemann (1992).

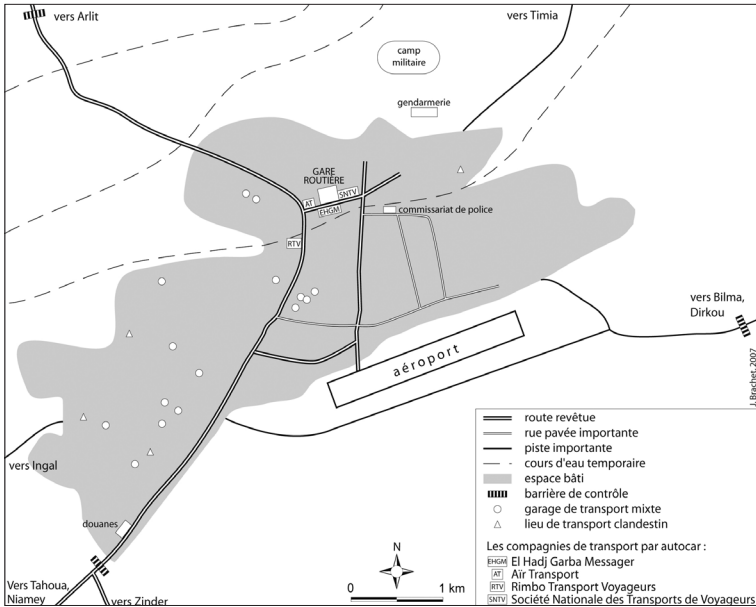
des transports, mais qui réussissent à s'y imposer (à la différence d'autres pays où l'on retrouve également des chauffeurs sans véhicules ou trop âgés pour conduire (Lombard, Ninot, 2002)). Du fait d'une présence répétée et longue dans les lieux de transport et notamment les gares routières, ils apprennent à en connaître tous les acteurs et le fonctionnement, et s'instituent comme intermédiaires incontournables en orientant et accompagnant 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 les activités de transport, est devenue dans bien des agglomérations africaines indispensable au fonctionnement des lieux de transport. À Agadez, la plupart des *coxeurs* sont spécialisés dans l'intermédiation entre les migrants et les responsables d'agence de courtage, activité qui rapporte bien davantage que celle qui consiste à orienter les clients vers les lignes régulières des taxis de la gare routière. Nombreux et souvent désœuvrés, ils se livrent une concurrence acharnée afin de recueillir le maximum de clients pour l'agence avec laquelle ils travaillent de manière privilégiée. Les *coxeurs*, immobiles puisqu'attachés à une ville dont ils connaissent les gens et les lieux, vivent de la mobilité des autres ; leur métier est un métier de l'entre-deux, informel mais devenu indispensable, à la charnière de la mobilité et de l'immobilité.

Les « agences de courtage », structures centrales du système de transport saharien

Quinze agences de courtage étaient officiellement enregistrées en mairie en 2008, 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). Malgré le caractère équivoque de cette activité au regard de la loi (les migrants ne possédant que rarement les papiers leur permettant de circuler légalement au Niger et au Maghreb, et les passages de frontière étant le plus souvent effectués de manière irrégulière), 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 routière⁵⁷. Si l'on s'accorde à considérer que les démarches

.....

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



Carte 8. Lieux du transport de personnes à Agadez

officielles sont simples, chacun sait que l'exercice d'une telle activité nécessite de posséder d'importants réseaux sociaux au sein de la ville et dans le nord du pays, intégrant à la fois des acteurs privés (*coxeurs*, propriétaires de véhicules, chauffeurs, passeurs-guides) et publics (policiers, gendarmes, militaires). C'est pourquoi peu de personnes tentent leur chance dans cette profession, bien qu'elle soit très rémunératrice. Parmi les quinze directeurs d'agence en activité, neuf sont originaires d'Agadez, quatre 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 leurs régions 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 concurrents. Celui qui a vécu à Accra est devenu le contact privilégié à Agadez des migrants originaires du Ghana, non seulement du fait qu'il parle ashanti et anglais (en plus du haoussa, sa langue maternelle), mais aussi grâce à ses contacts qui lui « envoient » des passagers depuis la capitale ghanéenne.

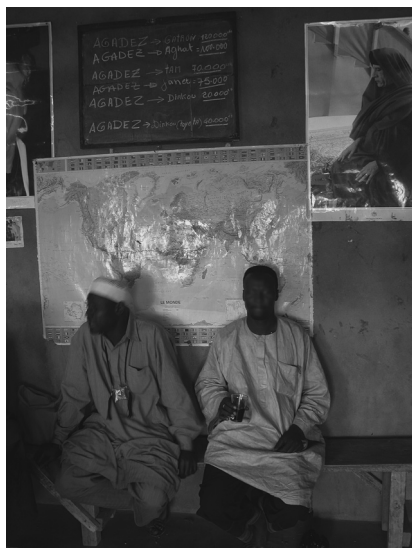


Photo 2. Bureau d'une agence de courtage dans la gare routière d'Agadez. Accrochés au mur : une carte du monde, les tarifs des transports, et deux posters de M. Khaddafi (© J. Brachet, 2008)

Les bureaux des agences, situés dans l'enceinte de la gare routière, sont constitués d'une simple petite pièce en béton d'environ 6 m², sur laquelle sont accrochées des enseignes peintes indiquant le nom de l'agence (« Agence de courtage de l'Air », « Ténéré voyage », « Sahara Tour ») accompagné parfois d'une maxime rassurante 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 Khaddafi, du président nigérien Mamadou Tandja, ou de propa-

gande 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 davantage en décoration que par 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 des services qu'elle propose, et rassurer ainsi les futurs passagers. Les bancs des agences accueillent à longueur de journée des migrants et de nombreux autres individus dont les rôles ne sont pas aisément identifiables. Outre les chauffeurs et les *coxeurs* officiels, nombreux sont ceux qui essaient de gagner un peu d'argent en se faisant occasionnellement *coxeurs*, en rendant des services en matière de secrétariat (tenue de registres avec les noms des passagers, leur destination et l'argent qu'ils ont versés à l'agence), ou en jouant les intermédiaires auprès de certaines institutions publiques. 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 » (T., membre d'une agence de courtage, Agadez, 28.11.2004).

Une fois guidés jusqu'au bureau d'une agence, c'est entourés de *coxeurs* et du directeur de l'agence que les migrants devront expliquer où ils souhaitent se rendre, choisir le type de véhicule qu'ils prendront (camion ou *pick-up*) et négocier le tarif de leur

transport. Le départ d'un véhicule est toujours promis très prochainement, voire « *demain ou après demain incha Allah* », afin de pousser les migrants à payer rapidement leur place. Ce qui permet aux agences de ne pas risquer de perdre leurs clients au profit de leurs concurrents. Les migrants dont les moyens financiers sont insuffisants cherchent un emploi à Agadez ou contactent leur famille pour solliciter une aide. Certains ne paient que pour se rendre au Kawar, soit à mi-chemin entre Agadez et la Libye, poussés par une volonté d'avancer tant que possible, considérant qu'une étape, aussi courte soit-elle, est toujours un pas de plus effectué vers la destination finale.

Les tarifs des transports proposés par les agences varient selon divers facteurs politiques (qui jouent sur les risques liés aux contrôles dans les zones frontalières, à la rébellion, au banditisme) et selon le coût du carburant. Le tableau ci-dessous expose les moyennes hautes et basses de ces tarifs entre 2003 et 2008, sachant que ce que paient réellement les migrants varie selon le nombre de passagers par véhicule et leur capacité à négocier leur place individuellement ou en groupe.

Exemple de répartition des recettes d'une agence de courtage

L'organisation d'un voyage d'Agadez à Tamanrasset, payé en moyenne 70 000 FCFA par les migrants, à raison de 32 passagers par *pick-up*, rapporte 2 240 000 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 70 000 FCFA réglés par un passager, jusqu'à 5 000 FCFA peuvent être reversés au *coxeur* qui a amené le passager, 50 000 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), et 15 000 sont gardés par le chef d'agence. Sur 2 240 000 FCFA perçus, le gain du directeur de l'agence est donc de 480 000 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'État⁵⁸.

.....
58. Par comparaison, les salaires moyens des fonctionnaires nigériens vont de 30 000 à 100 000 FCFA par mois selon le poste et l'avancement de la carrière.

**Tableau 2. Tarifs des agences de transport d'Agadez
(en francs CFA, 2003-2008)**

Trajet	Type de véhicule	Tarifs 2003-2004	Tarifs 2005	Tarifs 2008
Agadez-Tamanrasset	<i>pick-up</i>	40 000 à 50 000	50 000 à 60 000	60 000 à 80 000
Agadez-Djanet	<i>pick-up</i>	50 000	60 000	70 000 à 80 000
Agadez-Ghat	<i>pick-up</i>	80 000*	70 000*	100 000*
Agadez-Dirkou	camion	10 000 à 20 000	10 000 à 20 000	10 000 à 15 000
	<i>pick-up</i>	20 000 à 30 000	20 000 à 30 000	20 000
Agadez-Al Katrun	<i>pick-up</i>	-	70 000*	100 000 à 130 000*
Agadez-Sebha	camion	40 000 à 60 000*	-	-
	<i>pick-up</i>	50 000 à 80 000*	90 000*	100 000 à 150 000*

* 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 Kowar, où ils sont mis en contact avec d'autres réseaux de passeurs qui leur permettent de franchir clandestinement la frontière.

Sources : enquêtes 2003, 2004, 2005, 2008.

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 (4 véhicules pour 1 000 habitants en 2007), le transport routier collectif demeure prépondérant dans les liaisons interurbaines. Les gares routières, appelées *autogares*, sont de ce fait des lieux d'animation privilégiés des villes nigériennes, tant en raison des activités de transport que des multiples autres activités commerciales qui s'y déroulent. Structures publiques d'organisation et de contrôle des transports interurbains, les gares routières sont également des lieux de mise en relation des pouvoirs publics et des opérateurs privés. La particularité de celle d'Agadez est d'accueillir en son sein les locaux de la plupart des agences de courtage (Figure 3), ce qui en fait le lieu par excellence de la reconnaissance officielle de l'activité de ces agences par les pouvoirs publics nigériens.

Rénovée en 1998 grâce à des fonds libyens⁵⁹, cette gare routière 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. L'activité de transport y est moindre, notamment depuis la libéralisation du secteur et l'essor des compagnies d'autocars privées. Elle peut même paraître calme, voire inactive aux heures chaudes de la journée lorsqu'aucun véhicule ne circule et que tout le monde, du petit vendeur d'eau au policier, demeure immobile, à l'ombre.

La principale animation de la gare routière ne vient ni du centre de la gare, où se trouvent les minibus (taxis-brousse), ni du fond où stationnent quelques vieux cars qui desservent Arlit et Tahoua, mais davantage des petits locaux en ciment qui constituent pour partie l'enceinte (photo 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 passage des migrants (vente des ustensiles nécessaires à la traversée du Sahara, revente d'objets achetés aux migrants, change de monnaies), ainsi que des locaux vides loués par les 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 les transports sahariens que par ceux à destination des autres villes du pays.

Négocier les taxes officielles. Les transports sahariens 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 opérateurs de transport au prorata du nombre de passagers qu'ils font voyager sont payées de

.....

59. Mouammar Khaddafi 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.

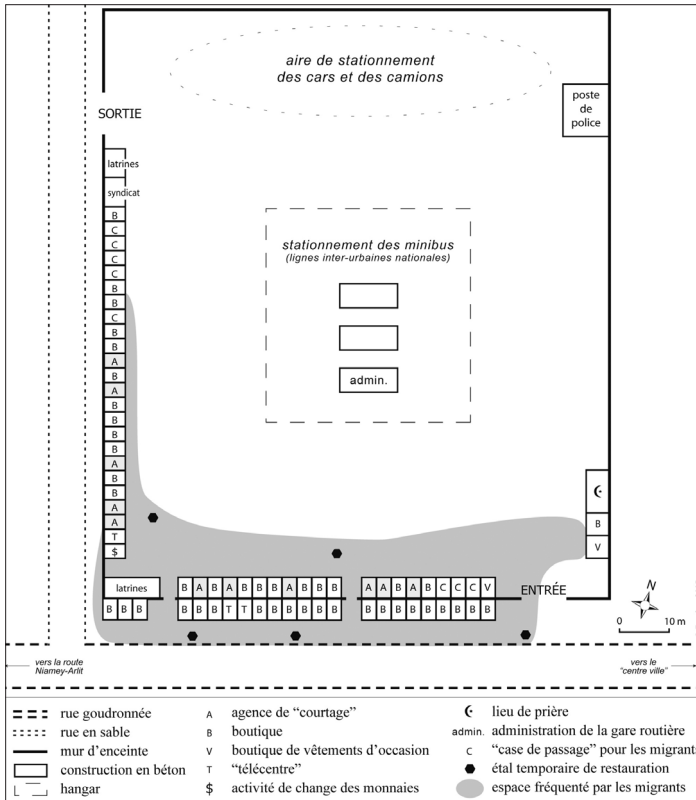


Figure 3. Schéma de la gare routière d'Agadez.

manière beaucoup plus aléatoire par les directeurs des agences de courtage que par les autres professionnels du transport. Ainsi, les timbres fiscaux de 100 FCFA qui doivent être collés sur tous les titres de transport émis au sein de la gare routière sont fréquemment omis par les directeurs d'agence. Lorsque le responsable de la gare routière chargé de récolter la recette de la vente de ces timbres passe, il ne lui est reversé que l'équivalent de quelques timbres retirés du carnet, plus quelques centaines de francs CFA de bakchich. Il en va de même pour la taxe municipale dite « de voirie », d'un montant de 1000 FCFA par passager se rendant à l'étranger au départ d'Agadez. En l'absence de moyen de contrôle du nombre



Photo 3. Départ de migrants depuis la gare routière d'Agadez. Debout au premier plan : des membres de l'agence de courtage (© A., guide, 2003).

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.

Négocier les habitudes. Une autre particularité des agences de courtage qui opèrent au sein de la gare routière est de n'être pas ou peu soumises à l'influence du Syndicat national des transporteurs, dont le bureau se situe dans l'enceinte de la gare, ce qu'illustrent notamment les pratiques différenciées du « tour de rôle ». 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 » (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 (les départs n'ont pas lieu à heure fixe mais lorsque les véhicules sont pleins). Dans le même temps, cette pra-

tique ne permet pas aux usagers de choisir le véhicule avec lequel ils vont voyager. La qualité du transport proposé n'est donc pas un critère de prospérité, tous les véhicules, quel que soit leur état, étant soumis au même système de rotation. D'où la réticence de nombreux transporteurs à investir dans de nouveaux véhicules. Si cette pratique n'a pas de fondement législatif ou réglementaire au niveau de l'État, elle n'en est pas moins systématiquement pratiquée dans les gares routières du Niger, sous contrôle du Syndicat national des transporteurs (ministère nigérien de l'Équipement, des Infrastructures et des Transports, 1999). Ce principe du tour de rôle a été mis en place pour ce qui concerne les transports sahariens 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* utilisés pour 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. Lorsqu'une agence de courtage a suffisamment de passagers pour faire partir un véhicule, elle est censée faire appel au premier chauffeur de la liste. Dans la pratique, ce n'est finalement jamais le cas. Les chauffeurs qui effectuent le convoi des migrants étant indépendants, ils ne sont jamais confrontés au Syndicat des transporteurs hormis au sein même de la gare routière, et préfèrent donc passer des accords directement avec quelques directeurs d'agence qui font appel à eux de manière privilégiée.

Négociation de l'irrégularité. Les pouvoirs publics nigériens ont conscience du fait que les règles édictées par l'État et divers autres organismes ont une efficacité limitée sur l'ensemble du territoire national. « *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 transports sahariens n'échappent pas à la « règle », c'est-à-dire à la négociation du non-respect de la législation avec les agents chargés du contrôle de son application. Au sein de la gare routière d'Agadez 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 sahariens. Ce dernier point consiste notamment en l'enregistrement officiel des départs vers l'Algérie et la Libye. Chaque agence doit remettre une feuille de route aux services de police spécifiant, pour chaque départ, l'immatriculation du véhicule, le nom 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 au poste frontière dans des temps raisonnables, et de s'assurer de la présence de tous les passagers aux différents *checkpoints* 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 lorsqu'ils quittent le territoire national, font que ces données sont peu utilisées, voire de moins en moins collectées par les services de police. Lorsque des véhicules s'appêtent à quitter la gare routière, les policiers peuvent tout de même avoir recours à ces documents afin de procéder à une vérification des papiers des passagers, qui leur donne l'occasion de percevoir une taxe supplémentaire de quelques milliers de francs CFA.

Garages privés et transport par camion : la complémentarité des activités

Les camions de transport de marchandises constituaient jusqu'aux années 1990 le principal mode de transport des migrants à travers le Sahara. L'apparition d'agences spécialisées dans le transport des personnes et disposant de petits véhicules tout-terrain, ainsi que le durcissement des politiques migratoires algériennes et libyennes, ont progressivement mis fin à cette prééminence du transport mixte. Depuis que cette forme de transport n'est plus pratiquée dans le sens Sud-Nord qu'entre Agadez et Dirkou (et parfois jusqu'à Madama), les camions de marchandises ne pénètrent plus qu'occasionnellement dans l'enceinte de la gare routière, les transporteurs préférant embarquer les passagers à partir de leurs propres garages (carte 8).

« Avant, quand il y avait beaucoup de passagers qui venaient, les grands camions faisaient leur chargement à partir de l'auto-gare mais maintenant ils font leur chargement en ville, depuis



Photo 4. Panneau de propagande contre les migrations à destination de l'Europe, installé dans la gare routière d'Agadez (© J. Brachet, 2008).

un an. 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 » (H., secrétaire d'une agence de courtage, Agadez, 29.11.2004).

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 différentes catégories d'opérateurs privés du secteur des transports (les transporteurs marchands et les directeurs des agences de courtage), et matérialisant le fait que de nouveaux lieux de transport s'inventent en dehors des lieux publics ou en détournant ceux-ci de leurs fonctions d'origine.

Les lieux du transport clandestin, épars et éphémères

À partir d'Agadez, et plus rarement dès les frontières méridionales du Niger, des réseaux de transports clandestins officient en toute discrétion dans des concessions privées et organisent le convoi de migrants jusqu'en Algérie ou en Libye. Le principal intérêt de la clandestinité au Niger est de diminuer le coût des voyages, tant pour les opérateurs du transport (qui ne paient ni les taxes officielles ni celles prélevées abusivement par les agents de l'État) que pour les migrants qui évitent ainsi les nombreux *check-points* où ils se feraient sinon racketter. Ces réseaux, tout en étant clandestins, sont connus des membres des agences officielles, ce qui ne manque pas de créer quelques tensions en raison de la concurrence qui règne dans ce secteur. « *Y'a pas d'organisation, ceux qui ont des agences ne sont pas organisés. [...] 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 clients à cause de ça* » raconte Khada, membre d'une agence de courtage officielle (Agadez, 29.11.2004).

Il est évidemment difficile d'évaluer l'importance du transport clandestin. 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. Longtemps, la stigmatisation de cette marge extérieure et minoritaire du système migratoire a permis, au moins socialement, de ne pas questionner les responsabilités des uns et des autres lors de ces épisodes tragiques. Mais cette situation tend à changer en raison de l'importance prise ces dernières années par les transports clandestins, qui constituent aujourd'hui une marge intérieure et influente du système migratoire saharien à laquelle participent de plus en plus d'acteurs.

Escroqueries, conflits et négociations autour des transports

Les escroqueries et les conflits, ainsi que les procédures de négociations qu'ils engendrent, révèlent les stratégies, les contradictions et les rapports de pouvoirs qui régissent les relations entre

catégories d'acteurs voire entre individus, au-delà de ce qui est perceptible dans le quotidien de la relation consensuelle ou distante.

Escroquer les migrants... dans la limite du raisonnable

« *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, 18.04.2005).

Les activités de transport des migrants représentent à Agadez une importante source de revenus et attirent de ce fait les convoitises. Ainsi, nombre d'agents de l'État interviennent dans ce secteur davantage dans le but de percevoir une part des gains tirés du passage des migrants que dans celui d'effectuer les contrôles qui leur incombent du fait de leur qualité d'agents de police ou de gendarmerie. De nombreuses taxes sont prélevées illégalement à l'entrée et à la sortie de la ville aux tampons apposés inutilement sur les carnets de voyage CEDEAO ou les passeports en échange d'argent, les escroqueries orchestrées par ces corps de fonctionnaire – parfois avec la complicité des opérateurs de transport. Néanmoins, si les arrangements entre acteurs privés et publics se font généralement au détriment des migrants, il arrive que ces derniers soient partiellement soutenus par les autorités locales lorsqu'ils sont victimes de pratiques jugées abusives ou illégitimes.

Un *pick-up* part d'Agadez en direction de Djanet avec 32 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. Ils paient alors 20000 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 (50000 FCFA de départ plus 20000 de retour, soit 70000 FCFA par personne). Celui-ci refuse de les dédommager. Les migrants font alors appel à la police de la gare routière. Refusant dans un premier temps d'intervenir, le responsable du 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 Tamanrasset, trois migrants camerounais sont toujours en attente à la gare routière d'Agadez. Le coût financier de cette attente les a plongés dans une situation de grande précarité : leur transport est payé mais ils n'ont 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 circulent 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 papiers en règle. 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 l'un d'eux. 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 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 a rapidement envoyé les trois migrants jusqu'à Tamanrasset (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 migrants sans que cela ne pénalise réellement les directeurs des agences de courtage, montrent que les relations entre ces groupes d'acteurs peuvent, dans une certaine mesure, être renégociées en fonction de chaque situation. Les cas relatés ci-dessus illus-

trent également le rapport qu'entretiennent les acteurs du système migratoire avec la légalité. Les migrants qui considèrent être victimes d'injustices n'hésitent pas à faire appel aux autorités nigériennes pour demander une aide, bien qu'ils soient en situation irrégulière sur le territoire nigérien. De même, les autorités nigériennes rendent tout d'abord justice en préservant leurs relations d'intérêt avec les opérateurs de transport (non-intervention dans un cas, 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.

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. Ainsi les *coxeurs*, qui sont rémunérés entre 1 000 et 5 000 FCFA par migrant accompagné jusqu'à l'agence de courtage, se querellent fréquemment afin de savoir qui a repéré en premier tel ou tel migrant, et qui l'a accompagné jusqu'à l'agence. Certains n'hésitent pas à mentir pour obtenir une rémunération du directeur de l'agence, ce qui ne manque pas d'entraîner des altercations violentes. Ces conflits sont révélateurs de la précarité dans laquelle vivent ces individus, car si tous les *coxeurs* se connaissent, ils n'en demeurent pas moins prêts à se battre pour obtenir, au détriment d'un autre, l'argent qui leur permet de subvenir quotidiennement à leurs besoins et à ceux de leur famille.

À l'inverse, 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, notamment lorsque des passagers confient leurs documents de voyage en gage à une première agence, puis souhaitent ensuite voyager avec une seconde. L'un mettra alors en avant la primauté de la captation, l'autre le droit des migrants à disposer de leurs documents de voyages, et il n'est pas rare que la police soit appelée afin de régler ces différends.

Au-delà des quelques cas illustratifs proposés, les multiples situations d'escroquerie et de conflit en vigueur dans le secteur du

transport reflètent deux traits importants des logiques d'action des acteurs concernés. Tout d'abord, ceux-ci ne prennent pas la législation ni les règlements officiels pour cadre légitime d'action. Les enjeux relationnels et économiques des pratiques importent 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. Les uns s'organisent pour tirer un maximum de profit du transit migratoire sur du moyen 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 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, 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 des lieux de transport. 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. Parallèlement, de même que les activités de transport sont centrales dans l'organisation des migrations, 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 » (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, par-

ticipient également de l'animation de la ville et de l'organisation des migrations vers et à travers le Sahara. 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 sahariens, au carrefour d'importants 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

Agadez, 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. [...] 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. »

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

L'animation des routes migratoires sahariennes 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.-B. 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 pour autant disparu. Les échanges économiques, dynamisés par ces circulations migratoires, continuent de structurer l'espace saharien et permettent à Agadez de conserver son statut de place marchande parallèlement à celui plus récent de carrefour migratoire.

Les réseaux commerciaux qui se croisent dans cette ville mettent en relation des espaces plus ou moins lointains selon que leurs activités portent sur des échanges locaux, régionaux ou intercontinentaux. Des caravaniers touaregs aux grands commerçants haoussas et arabes, en passant par les membres des différentes coopératives agricoles régionales, nombreux sont ceux qui passent à Agadez pour acheter, vendre ou plus rarement troquer des marchandises, transformant cette ville en véritable centre de ravitaillement et de commercialisation. Située à l'extrémité du réseau routier bitumé sur l'axe Niger-Libye, elle est également un point de rupture de charge pour tous ceux qui n'y font que transiter leurs marchandises. Dans la continuité des travaux effectués sur ces différents aspects du commerce et sur l'organisation des réseaux marchands au sein desquels est insérée Agadez (Adamou, 1979; Grégoire, 1998a, 1999, 2000; Guitart, 1989, 1992), il s'agit de saisir la manière dont s'articulent aujourd'hui les activités marchandes et les circulations migratoires, à travers les activités de transport.

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, des horaires de conduite ou de l'activité des véhicules étrangers, l'écart entre les textes réglementaires et les pratiques est souvent conséquent. Et cet écart est particulièrement visible dans le nord du pays, les spécificités des échanges sahariens et transsahariens n'étant jamais prises en compte dans les projets sectoriels sur les transports terrestres⁶⁰. Pour les pouvoirs publics et les experts avec qui ils travaillent, les activités de transport qui se réalisent au

.....
60. Cf. Direction régionale des transports d'Agadez (2003), ministère nigérien de l'Équipement et des Transports (2000), ministère nigérien de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire (2002).

Sahara sont en effet considérées comme marginales et peu importantes comparées à celles qui animent 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, souvent anciennes, et leurs possibilités d'application dans ces zones. La légitimité des cadres produits par les institutions est de ce fait remise en cause, ce qui se traduit par l'émergence de normes non officielles et la tolérance de certaines pratiques illégales d'une part, et par le développement de pratiques corruptives de l'autre. 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.

De ce caractère informel évident d'une partie de ces activités de transport dans le nord du Niger, qui témoigne de la faible capacité des institutions à produire, faire accepter et faire respecter leurs propres règles, 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. Cela concourt à créer un nouvel espace normatif où la limite entre le licite et l'illicite est brouillée (Blundo, Olivier de Sardan, 2001 ; Botte, 2004). Dans ce contexte, l'approche institutionnelle ne peut permettre une compréhension fine des activités de transport et des stratégies d'acteurs qui les sous-tendent.

Le transport mixte ou l'articulation des échanges marchands et des circulations migratoires

Le transport mixte est une pratique ancienne et très répandue en Afrique de l'Ouest, notamment dans les zones désertiques où l'offre de transport est rare et onéreuse. Cependant, si dans les régions sahariennes du Niger les transporteurs qui ne prennent aucun passager sont peu nombreux, tous les transports de marchandises entre Agadez et l'Afrique du Nord ne concourent pas pour autant au déplacement des migrants, et rares sont ceux qui passent encore aujourd'hui les frontières méridionales de l'Algérie et de la Libye avec des passagers en situation irrégulière (Brachet,

2009). Le transport mixte n'est en effet plus pratiqué que sur une partie des trajets en raison du durcissement des politiques migratoires des États nord-africains. Mais cette activité continue néanmoins d'être rentable tant pour les directeurs d'agence (dont les bénéficiaires par passager sont aussi importants que lorsqu'ils travaillent avec des chauffeurs de *pick-up*), que pour les chauffeurs et/ou les transporteurs propriétaires des camions (pour qui cela représente un bénéfice net, puisque les voyages seraient effectués de la même manière s'ils n'avaient pas de passagers), et pour les migrants pour qui le coût du transport est généralement moindre que s'ils voyageaient en *pick-up*.

Les échanges Niger-Algérie : l'officiel vs. l'informel

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

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 CFA⁶¹. Ces exportations ne représentent qu'une petite partie du trafic dans ce sens, l'essentiel des mouvements étant constitué de marchandises réexportées : tissus, thé vert, pièces automobiles, et à près de 90 % de tabac. À partir de 2000, une partie de ces flux de réexportation de tabac vont être réorientés sur l'axe libyen, entraînant une chute de la valeur globale des réexportations à destination de l'Algérie (Figure 4). En parallèle, l'essentiel des flux d'importation est constitué de dattes de seconde qualité et le sel destiné aux mines d'Arlit (utilisé dans le traitement

.....
61. 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 (Direction générale des douanes, Niamey, 2004).

de l'uranium), auxquels s'ajoutent en petites quantités divers produits alimentaires et manufacturés (qui pénètrent légalement au Niger bien qu'ils soient interdits à l'exportation en Algérie)⁶².

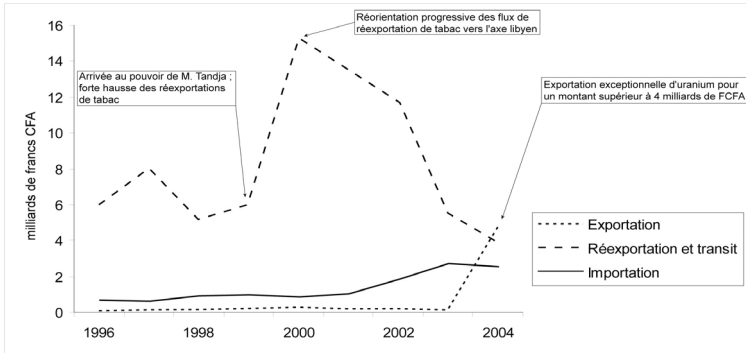


Figure 4. Valeur des échanges marchands du Niger avec l'Algérie par voie terrestre (1996-2004).

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

Ces échanges marchands officiels ne donnent que rarement lieu à du transport mixte du Niger jusqu'en Algérie, en raison des contrôles et de la répression de l'immigration irrégulière exercés par les autorités algériennes. Le transport mixte n'est donc parfois pratiqué dans ce sens qu'entre Arlit et Assamakka. En revanche, pour revenir d'Algérie au Niger à partir de Tamanrasset, certains transporteurs n'hésitent pas à convoier des migrants, le risque d'interpellation étant alors très faible.

Parallèlement aux échanges officiels, enregistrés et imposables, existent entre le Niger et l'Algérie d'importantes circulations marchandes qui font partie de l'économie « parallèle », « souterraine »

.....
62. En dehors des dattes, du sel et des produits artisanaux, seuls les couvertures et les objets en plastique et en métal peuvent être exportés légalement d'Algérie (Cf. Arrêté interministériel du 14.12.1995 fixant les modalités d'exercice du commerce de troc frontalier avec le Niger et le Mali, Direction générale des douanes algériennes).

ou « informelle » (Ellis, Mac Gaffey, 1997). Ces échanges, qui ne sont pas directement ou pas officiellement signalés aux autorités publiques, et qui 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 de l'ensemble des échanges économiques. Parmi ces échanges, plusieurs types sont à distinguer selon qu'ils portent sur des produits licites ou illicites (armes et drogues principalement) 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 ou qu'il se réalise clandestinement, en dehors du contrôle des agents des États.

« 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 » (Responsable de la société de transit NITRA, Arlit, avril 2003).

Du bétail nigérien est ainsi exporté frauduleusement vers l'Algérie. En parallèle, des produits alimentaires « subventionnés » par le régime algérien ainsi que certains produits manufacturés sont amenés clandestinement 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 grande partie approvisionnés par ces produits issus de la contrebande. En raison de leur moindre coût à la vente, ces marchandises sont considérées par beaucoup comme étant indispensables à la survie des habitants de la région d'Agadez, ou tout au moins au maintien de leurs conditions de vie.

Grandes filières et petits trafics entre le Niger et la Libye

Le bétail constitue plus de 90 % des exportations officielles du Niger vers la Libye⁶³. Il est néanmoins très difficile d'évaluer

.....

63. En 2002, 4 000 camélidés et 1 000 ovins et caprins furent emmenés officiellement en Libye, pour une valeur de 360 millions de francs CFA (Service

l'importance réelle de cette filière tant les exportations illégales sont importantes. Ces animaux, élevés dans la zone pastorale du Niger, appartiennent généralement à des Arabes nigériens. Ils sont emmenés en Libye directement à partir des zones rurales, soit sous forme de caravanes, soit en véhicules. Les caravanes sont constituées de plusieurs centaines de bêtes accompagnées de deux camions transportant le fourrage qui leur est nécessaire pendant le trajet (qui peut durer jusqu'à un mois). Les camions, qui appartiennent au même propriétaire que le bétail, sont généralement conduits par des chauffeurs arabes accompagnés de bergers touaregs ou toubou qui s'occupent des bêtes. Ce type de convoiage des dromadaires jusqu'aux centres urbains du Sud libyen, où chaque animal peut être vendu deux à quatre fois plus cher qu'au Niger⁶⁴, permet de dégager d'importants bénéfices. En revanche, lorsque le bétail est chargé dans des camions, les 1700 kilomètres qui séparent Agadez de Sebha peuvent être effectués en une semaine, mais le coût de transport par animal est alors bien supérieur. En accord avec les chauffeurs ou les guides, des migrants nigériens profitent parfois de ces convois pour se rendre en Libye à moindre coût 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, ne sont alors pas trop regardants sur la régularité de leurs papiers.

Le reste des exportations nigériennes officielles porte principalement sur des alcools. Et de la même manière que pour l'Algérie, ces flux d'exportation directe sont nettement moins importants que ceux de réexportation. Ainsi, en 2004, pour environ 220 millions de FCFA d'exportation (dont 211 millions de bétail), le Niger a réexporté près de 24 milliards de FCFA de marchandises, dont 23,5 milliards de tabac (Figure 5)⁶⁵.

.....

Département des ressources animales de Bilma, Rapport annuel d'activité, 2002; Direction générale des douanes, Niamey, 2003).

64. Un dromadaire peut être vendu jusqu'à l'équivalent de 500 000 FCFA en Libye.
65. La forte hausse des flux de réexportation à partir de 1999 vient à la fois de la réorientation d'une partie des flux de tabac qui allaient en Algérie vers l'axe libyen, et de l'augmentation générale du volume de tabac passant officiellement par le Niger à destination de l'Afrique du Nord.

À l'exception du bétail, toutes les marchandises exportées ou réexportées depuis le Niger vers la Libye transitent par Agadez, où elles sont chargées sur des camions tout-terrain spécialement équipés pour les traversées sahariennes⁶⁶. Elles sont ensuite amenées par des transporteurs nigériens jusqu'à Dirkou ou Madama, puis chargées sur des camions libyens (conduits par des chauffeurs libyens, tchadiens ou soudanais) qui effectuent la fin du trajet. Cette rupture de charge engendre des flux régionaux de contrepartie, les transporteurs nigériens chargeant au retour, selon la saison, des dattes et du sel produits dans les oasis du Kawar.

Dans l'autre sens, les principales marchandises importées de Libye sont des produits alimentaires (huile, farine, riz, pâtes, concentrés de tomates) et des hydrocarbures (gasoil⁶⁷, 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, 2003). Une petite partie de ces exportations frauduleuses de Libye deviennent au Niger des importations légales soumises à une importante taxe sur leur valeur de base⁶⁸, à laquelle s'ajoutent

.....

66. 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 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.
67. Un fût de 200 litres de gasoil vaut l'équivalent de 6 000 FCFA dans le Sud libyen, et peut être revendu 25 000 à 30 000 FCFA à Madama, 45 000 à 65 000 FCFA à Dirkou, et 70 000 à 90 000 FCFA à Agadez.
68. Cette taxation est 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, etc.).

de nombreuses taxes non officielles prélevées par des membres de l'armée, de la gendarmerie, de la police ou des douanes selon les cas. Ainsi, entre Sebha et Agadez, un camion libyen peut payer jusqu'à un million de francs CFA de taxes informelles. C'est pourquoi certains « *transporteurs libyens ont deux plaques [d'immatriculation] pour leurs camions. Quand ils arrivent au Niger, ils mettent les plaques nigériennes pour ne pas avoir de problème* » explique un gendarme de Bilma (Bilma, 8.12.2004). D'autres, qui pourraient convoier leurs marchandises jusqu'à Agadez, préfèrent les vendre à un de leurs correspondants locaux au Kawar, afin de ne pas trop circuler sur le territoire nigérien et limiter le surcoût engendré par ces taxes.

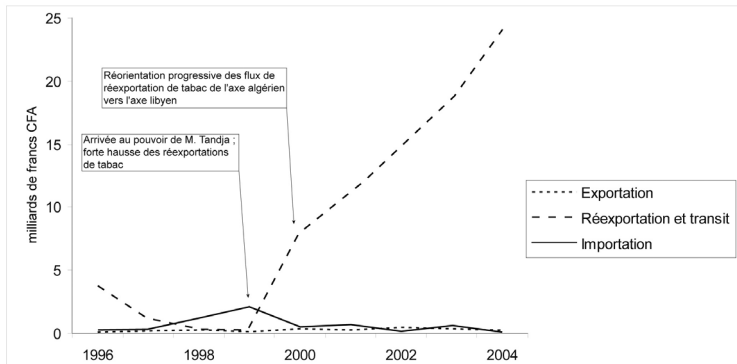


Figure 5. Valeur des échanges marchands du Niger avec la Libye par voie terrestre (1996-2004).

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

Le transport mixte était très pratiqué sur cet axe jusqu'au début des années 2000. Les autorités libyennes toléraient alors l'entrée en Libye de migrants en situation irrégulière, ce qui permettait aux chauffeurs des véhicules d'augmenter substantiellement leurs revenus (les commerçants propriétaires des camions et/ou des marchandises n'étant pas toujours informés de ce surplus d'activité). Mais le durcissement effectif de la politique migratoire libyenne, en raison notamment des pressions exercées par l'Union européenne et spécifiquement par l'Italie (Perrin, 2008), a entraîné la quasi-disparition

de cette pratique basée sur la complémentarité entre le transport marchand et le transport de personnes. Depuis quelques années, il n'est plus permis aux migrants de pénétrer irrégulièrement en Libye par le poste frontière de Tumo que de manière exceptionnelle. Pour ne pas prendre le risque d'être taxés voire emprisonnés, les transporteurs marchands ne pratiquent plus de transport mixte dans le sens Sud-Nord qu'entre Agadez et le Kawar ou la frontière (seuls les rares migrants en règle, dont les papiers sont vérifiés avant le départ, sont encore emmenés jusqu'en Libye). Pour franchir la frontière libyenne, la plupart des migrants passent maintenant par des réseaux spécialisés dans le transport clandestin, dont les chauffeurs ont une connaissance fine du terrain et des itinéraires de fraude. Dans le sens inverse, pour revenir de Libye, le transport mixte est encore très fréquent car autorisé par les autorités libyennes (la totalité des marchandises transportées par un camion pouvant appartenir aux migrants convoyés par ce même véhicule).

À l'instar de ce qui se passe sur l'axe algérien, les échanges officiels ne constituent qu'une partie des échanges marchands réels entre le Niger et la Libye. Les contraintes que représentent les législations sur l'import-export et les montants des taxes officielles de dédouanement des marchandises sont fréquemment contournées par les transporteurs qui circulent entre ces deux pays soit par la voie légale en corrompant les agents de contrôle, soit clandestinement. Dans les deux cas, les marchandises qu'ils transportent n'apparaissent pas dans les statistiques officielles du commerce extérieur. De plus, une partie des échanges informels s'opère dans une sorte de « commerce à la valise » réalisé par les migrants qui rapportent de Libye de nombreuses marchandises destinées à la vente. Ces diverses formes d'échange, difficilement quantifiables, participent indéniablement de l'approvisionnement et du dynamisme commercial des régions sahariennes du Niger.

Un commerce à part : le trafic de cigarettes

La réexportation de tabac vers l'Afrique du Nord occupe une place singulière dans le commerce extérieur officiel du Niger, en représentant selon les années entre 75 et 90 % de la valeur de la totalité des échanges avec l'Algérie et la Libye (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 en 2004, ce commerce existe depuis plusieurs décennies.

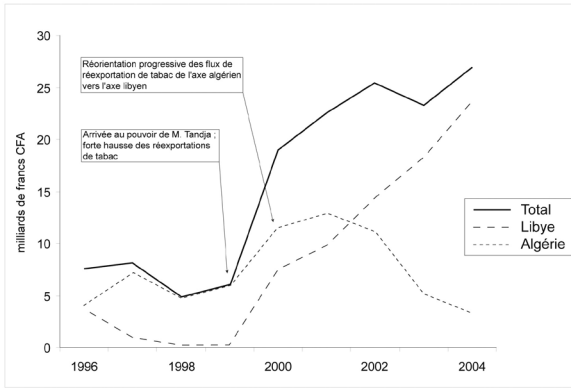


Figure 6. Valeur des réexportations de tabac du Niger vers l'Algérie et la Libye (1996-2004).

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

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. Des réseaux d'importation illégale se sont alors développés, faisant venir des cigarettes par conteneurs depuis l'Europe et l'Amérique. 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 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 la longue et poreuse frontière qui sépare les deux États.

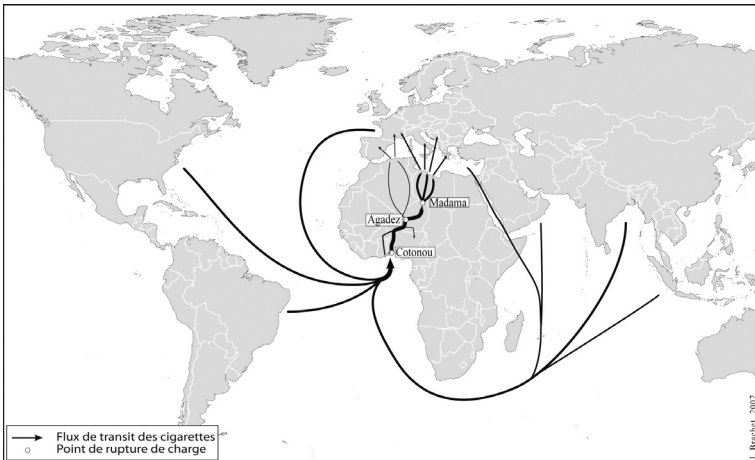
Au cours des années 1980, ce trafic de cigarettes s'est prolongé vers l'Algérie et la Libye pour des raisons similaires (interdiction ou forte taxation des importations de tabac). Dans un premier temps, des commerçants algériens se fournissaient auprès de grossistes nigériens et ramenaient la marchandise 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 cartons de cigarettes* » (Grégoire, 1998a: 100). Le trafic prit 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 Khaddafi. 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 un temps une partie du trafic, la firme Marlboro lui ayant accordé un monopole de distribution dans toute la sous-région (Grégoire, 1998b). 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. Dans les années 1990, 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, licite au Niger où il ne consiste qu'en une réexportation de marchandises⁶⁹.

.....

69. Couramment désigné comme « transit », le trafic de cigarettes 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).

À travers le Niger et l'Afrique du Nord-Ouest

Les conteneurs de cigarettes qui transitent par le Niger arrivent en grande majorité au port de Cotonou, et dans une moindre mesure à Lomé et Tema (Carte 9). Les agences de transit nigériennes les y réceptionnent directement, puis les acheminent ensuite jusqu'aux villes du Nord Niger en semi-remorques. En entrant au Niger par le poste frontière de Gaya (ou de Torodi pour ceux qui arrivent de Tema), 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 alors qu'une petite taxe, tout en sachant qu'ils dépasseront le délai légal du transit sur le territoire nigérien et qu'ils seront amenés ultérieurement à payer la Taxe spéciale de réexportation⁷⁰.



Carte 9. Agadez, ville relais d'un trafic mondial de cigarettes.

Les cargaisons de tabac destinées à l'Algérie sont emmenées à Agadez, Arlit ou Ingal où les transitaires paient de nouvelles taxes douanières, avant de les transmettre aux trafiquants algériens qui les emmèneront clandestinement, en *pick-up*, en Algérie. Grâce aux

70. La TSR est de 15 % pour les produits du tabac à destination des pays hors de la zone franc et de la CEDEAO.

téléphones satellites et aux GPS dont ils disposent, transitaires nigériens et trafiquants algériens se donnent fréquemment rendez-vous dans des lieux isolés proches de la zone frontalière, et effectuent ainsi leurs transactions en plein désert, en toute discrétion. Mais le gros du trafic concerne l'axe libyen. Les cartons de cigarettes à destination de la Libye sont débarqués à Agadez dans des entrepôts sous douane, et plus rarement dans des entrepôts privés gardés par des hommes armés. Ils y sont stockés jusqu'à ce que l'ensemble des marchandises des différentes agences de transit puisse constituer un convoi d'une cinquantaine à une centaine de camions, qui sera escorté par deux véhicules de la douane nigérienne jusqu'au poste militaire de Madama (à la frontière libyenne). Outre un aspect sécuritaire, l'organisation en convoi permet aux représentants des transitaires – qui accompagnent les véhicules – de diminuer le montant des taxes qu'ils ont à payer en les négociant collectivement.

Les camions tout-terrain qui acheminent les cigarettes 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, uniquement pour effectuer l'aller-retour jusqu'à la frontière. D'après nos observations, le rythme des convois ces dernières années était d'un toutes les trois à quatre semaines, chaque convoi étant constitué de 70 à 120 camions, et chaque camion transportant en moyenne 900 à 1 000 cartons de cartouches de cigarettes. Sachant que selon les marques et le nombre de cartouches par carton, un carton de cigarettes 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 milliards⁷¹.

À Dirkou, le convoi s'arrête quelques jours pendant lesquels les représentants des transitaires négocient 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 en raison de l'importance des transactions officielles et corrompues en jeu, a obtenu le droit de taxer la moitié du volume de tabac

.....

71. Par comparaison, le budget annuel de l'État nigérien n'atteignait pas 500 milliards de FCFA en 2007 (loi de finances n° 2006-32).



Photo 5. Camions chargés de cartons de cigarettes, Dirkou
(© J. Brachet, 2003).

réexporté en direction de la Libye (le reste étant taxé au niveau des bureaux de douanes par lesquels sont entrées les cargaisons, Gaya et Torodi, ou à Agadez). Dans les faits, les douaniers ne contrôlent pas les chargements (marque des cigarettes, quantité exacte) et les représentants de chaque transitaire négocient donc le paiement d'une taxe forfaitaire qui ne dépasse pas quelques dizaines de milliers de FCFA pour chaque véhicule qu'ils supervisent. L'armée prend également sa part (125 000 FCFA par camion), tandis que la préfecture de Bilma a officiellement instauré une « taxe spéciale sur les cigarettes » de 50 000 FCFA par véhicule du convoi, ce qui représente annuellement plusieurs dizaines de millions.

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). Au cours des années 1990 et jusqu'au début des années 2000, les chauffeurs du convoi transportaient chacun quelques dizaines de migrants. Plus d'un millier d'individus pouvaient ainsi être déposés d'un coup au poste frontière de Madama, avant d'être rapidement pris en charge par des passeurs libyens. Mais suite au

durcissement de la politique migratoire libyenne, les migrants qui arrivaient ainsi à Madama s'y retrouvaient bloqués plus longtemps. Or Madama n'est qu'un camp militaire saharien, sans village ni oasis, où il est impossible de survivre sans l'aide de l'armée. Le nombre de migrants transportés aujourd'hui par le « convoi de cigarettes » est de ce fait limité par les militaires nigériens, mais plusieurs centaines d'entre eux sont encore déposés chaque mois aux abords du poste militaire frontalier.

Les trafiquants libyens sont prévenus par téléphone satellite quelques heures avant que le convoi n'arrive à Madama. Ils s'y rendent alors en *pick-up*, y retrouvent leurs correspondants et effectuent rapidement leurs transactions. La marchandise, remise en échange de très importantes sommes d'argent liquide, est chargée sur les véhicules libyens qui partent aussitôt jusqu'aux villes du Fezzan, sans emmener de passagers (les migrants sont pris en charge à partir de Madama par des réseaux de passeurs indépendants des trafiquants de cigarettes). 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 tabac⁷².

« 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. [...] 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. [...] 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 » (R., Agadez, 18.11.2004).

.....
72. 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 généralement tchadiens (Toubous), soudanais (Arabes) ou nigériens (Touaregs et Toubous).

En revenant de Madama vers Agadez, les camions du convoi s'arrêtent à Bilma pour y acheter du sel (et éventuellement des dattes), et à Dirkou pour y prendre des passagers de retour de Libye. Il est également arrivé que les camions du convoi soient réquisitionnés – sans défraiement – pour ramener jusqu'à Agadez des migrants expulsés par les autorités libyennes.

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 ou aux intérêts 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 2004 à plus de 4,8 milliards de FCFA, et représente 90 % des recettes douanières annuelles 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. Comme le souligne régulièrement la presse nationale, plusieurs dirigeants nigériens, dont des membres du gouvernement, investissent à titre privé dans cette activité particulièrement lucrative. En parallèle, les pratiques corruptives dans le domaine du transit des cigarettes sont très répandues allant de la « petite corruption » des agents de contrôle, courante dans le milieu du transport marchand, à 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. Les rares personnes qui ont essayé de contrôler réellement cette activité de réexportation des cigarettes se sont vues durement sanctionnées par leur hiérarchie, révélant les appuis hauts placés dont disposent les transitaires au sein du régime nigérien⁷³.

.....

73. 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

« 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 bagages 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, 30.12.2003).

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 du Golfe de Guinée au cœur du Sahara, et les pouvoirs publics nigériens disent ne pas savoir ce qu'il en est. « 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 » (Niamey, 30.12.2003). Un autre douanier ayant participé à plusieurs reprises à l'escorte 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... » (Dirkou, 17.05.2003). Parallèlement à ces zones d'ombre qui entourent les acteurs non nigériens 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,

.....

de 200 millions de FCFA en 1999 à près de 7,5 milliards 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) et impliqué dans ces activités commerciales.

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. » (H., homme politique, Agadez, 29.11.2004).

Ce trafic alimente le marché noir européen (qui a fortement augmenté ces 15 dernières années du fait de l'augmentation des taxes sur le tabac en Europe) et place Agadez au cœur de circulations mondiales si l'on en croit l'origine de certaines cigarettes qui y transitent⁷⁴. En associant des intérêts économiques d'État, des intérêts privés légaux et des intérêts mafieux, le trafic de cigarettes constitue un *antimonde*, difficilement accessible à la recherche scientifique en raison des problèmes méthodologiques que soulève son analyse, mais néanmoins révélateur de l'évolution des sociétés dont il est le « *double indispensable* » (Houssay-Holzschuch, 2006), en l'occurrence tout spécifiquement l'évolution de l'État au Niger.

Conclusion

À la différence des frontières coloniales, qui avaient dans un premier temps perturbé les échanges transsahariens, avant que ne se développent des pratiques de fraude, celles issues de la création des États-nations suite aux indépendances en sont rapidement devenues un moteur (Guitart, 1992). De grands commerçants, majoritairement arabes, mais également haoussas et djerma-songhaïs, ont su développer des réseaux de relation dans les administrations et dans différents corps de contrôles des pouvoirs publics, entretenir des réseaux de solidarité religieuse ou familiale de part et d'autre du Sahara, et élaborer des stratégies commerciales basées sur des pratiques corruptives ou d'autres formes de fraude qui leur permettent

.....

74. Telles les *Cooper* et les *Karelia* fabriquées en Grèce, les *Riya* dont les inscriptions sont en anglais et en arabe, ou encore des Rothman fabriquées au Canada et en Pologne. Ce qui laisse supposer que le trajet entre la côte du Golfe de Guinée et la côte méditerranéenne 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.

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 transfrontalier dynamique et lucratif, inséré dans des réseaux de commerce internationalisés voire mondialisés. Et pour certains, les activités de négoce sont devenues indissociables de celle de convoi des migrants.

D'un côté, les grands trafics intercontinentaux, tel celui de cigarettes, ne sont pas influencés par les flux migratoires mais peuvent en être les supports. Les opportunités de transport qu'ils génèrent dans les régions sahariennes sont très importantes et participent de manière significative au déplacement des migrants à travers le désert. De l'autre, les flux régionaux et transfrontaliers qui permettent l'approvisionnement d'une grande partie des marchés du nord du Niger peuvent être dynamisés par les circulations migratoires et la demande de transport qu'elles engendrent. Ces deux catégories d'échanges commerciaux, qui ne peuvent être systématiquement séparées et différenciées, participent sous différentes formes du dynamisme des régions et des villes sahariennes. Située au croisement de plusieurs voies commerciales de nouveau très actives, Agadez a su profiter de ces évolutions du négoce transsaharien pour renouer avec son statut de place marchande saharienne.

Chapitre VI

Un migrant dans la ville Être étranger et voyageur à Agadez

« Le Niger c'est trop dur. Agadez pour moi, c'est une ville que je ne pourrai jamais oublier. Les trois mois que j'ai passés ici, c'est plus que dix ans. [...] En dehors de ceux qui sont à la gare, les gens sont très difficiles, les gens sont bizarres. Quand on leur parle en français, ils vous répondent en dialecte, alors qu'ils sont franco-arabes. Mais ils font comme si ils ne comprenaient même pas. Donc vous êtes obligés de laisser parce que vous demandez un renseignement et "wha wha wha". Vous ne comprenez pas ce qu'ils disent, vous passez seulement. [...] Et ici on n'embauche pas les étrangers. Parce que même les gens d'ici ils ne trouvent pas de travail » (Junior, migrant camerounais, Agadez, 10.03.2008)

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. Qu'ils effectuent un séjour relativement long lorsqu'ils cherchent à reconstituer leur capital financier, ou qu'ils ne restent là que le temps de trouver un véhicule et de repartir, ils sont généralement amenés à circuler et à vivre dans la ville, hors des garages et de la gare routière. Au même titre que les lieux de transport, les lieux d'habitation des migrants représentent 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 circuler.

L'organisation générale des séjours des migrants étrangers à Agadez, les formes de leur présence dans la ville, renseignent sur la nature des interactions entre la ville, ses habitants permanents et ses habitants de passage. Si de nombreux auteurs se sont penchés sur la question de l'insertion des migrants étrangers dans les villes africaines où ils s'installent, de manière volontaire ou contrainte, temporaire ou définitive⁷⁵, beaucoup plus rares sont les travaux qui portent sur la place et l'influence des migrants dans les villes où ils ne font que passer. Comment les migrants vivent-ils au quotidien 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, et comment évoluent, se repensent et se reconstruisent leurs projets voire certains de leurs traits identitaires ?⁷⁶ En introduisant des référents et des pratiques urbaines autres, dans quelle mesure contribuent-ils à la reconfiguration de certains quartiers, à l'émergence d'une urbanité nouvelle ?

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

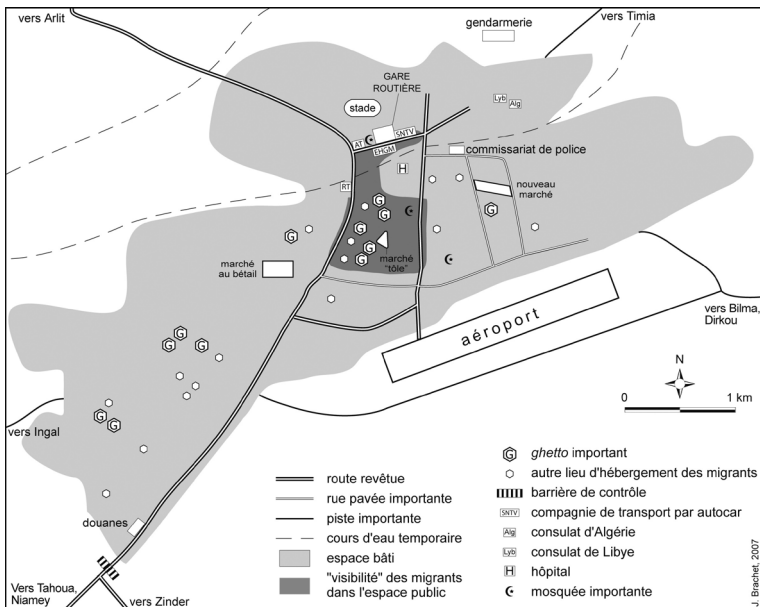
Si la première préoccupation des migrants qui arrivent à Agadez est celle de la poursuite de leur voyage, la seconde est celle de leur logement. Où vivre dans cette ville en attendant de la quitter ? Les migrants ne disposent généralement pas de moyens suf-

.....

75. Cf. Bocquier et Traoré (2000), Boesen et Marfaing (2007), Boubakri et Mazzella (2005), Coquery-Vidrovitch, Goerg, Mande et Rajaonah (2003), Gervais-Lambony (2003), Gregory (1989), Pérouse De Montclos (1998), Pliez (2000), Shack et Skinner (1979).

76. L'attention sera ici portée exclusivement sur les migrants étrangers, et non sur les migrants nigériens qui connaissent les us et coutumes du pays, parlent les langues nationales, sont la plupart du temps hébergés par des amis ou de la famille, et ne sont donc pas socialement identifiés comme étant des migrants jusqu'au moment de leur départ. En conséquence de quoi, les migrants nigériens sont difficilement différenciables du reste de la population de la ville, et difficilement localisables 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 ne séjournant que très peu de temps à Agadez, ayant les moyens de poursuivre leur route vers le Sud le plus promptement possible.

fisants pour se loger dans les hôtels de la ville⁷⁷. Trop nombreux pour pouvoir tous séjourner dans les lieux de transport, certains sont hébergés dans d'autres lieux dédiés à leur accueil, ou chez des membres des réseaux de transport avec lesquels ils voyagent. Activité rémunératrice en elle-même (sauf exception), l'hébergement fait partie des activités des réseaux migratoires au même titre que le transport, le logeur devenant l'intermédiaire privilégié de ceux qu'il loge vis-à-vis des opérateurs de transport.



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

77. Les hôtels d'Agadez ne proposent pas de chambre en dessous de 6000 FCFA par personne et par nuit.

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 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.

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

Selon leurs possibilités, les opportunités des rencontres et les affinités, certains membres des agences de courtage et certains *coxeurs* qui habitent Agadez proposent à des migrants de les loger à moindre coût à leur propre domicile. Rarement plus de deux ou trois par concession où une chambre leur est mise à disposition, les relations qu'ils entretiennent avec leur logeur et éventuellement sa famille peuvent être assez importantes. 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), les ont délimitées par des petits murs d'enceinte, et y ont fait construire de simples pièces en *banco*. 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 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 chez eux, en échange de nuits communes. Cette forme de prostitution repose sur l'initiative des hommes autochtones et non sur celle des femmes étrangères. Si certaines acceptent et demandent parfois à ce qu'un de leurs compagnons de voyage soit hébergé gratuitement dans la même concession, la plupart refusent ce genre d'offre. Mais le seul fait que cela leur soit proposé, même lorsqu'elles ont les moyens de financer leur logement, montre que dans les représentations des membres des réseaux migratoires, les migrantes sont fréquemment considérées comme des femmes aux mœurs légères.

Loin d'être spécifique aux migrations féminines dans ces régions d'Afrique (Robinson, 2002), l'importance de ces représentations dans la relation des migrantes subsahariennes aux sociétés qu'elles traversent et leur influence sur les modalités de leur mobilité semblent s'accroître au fur et à mesure de leur progression vers le nord du continent.

Foyers et *ghettos*, hauts lieux de la migration au Sahara

Le type de logement 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 généralement *ghetto* par les Nigériens et les migrants des autres nationalités⁷⁸. Ces maisons d'accueil des migrants se retrouvent tout au long des routes migratoires sahariennes. Elles correspondent à une demande de logement temporaire d'individus en transit et sont en cela à différencier de celles qui se situent dans des pays où l'installation est plus durable (Bredeloup, 2003 ; Bredeloup, Zongo, 2005 ; Pian, 2007). Sans qu'il n'y ait de réelle exclusivité, elles regroupent généralement les migrants par nationalité d'origine, du simple fait de leurs réflexes ou envies communautaires (sans que cela ne renvoie à l'existence de filières migratoires organisées).

Le premier *ghetto* d'Agadez fut créé vers 1990 par le chef de ligne Agadez-Assamakka de la gare routière. Situé dans le quartier Dagmanet I, ce *ghetto* est spécialisé 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 10), certains tenus par d'anciens migrants (cas du *ghetto* sénégalais), d'autres par des Nigériens liés aux réseaux de transport sahariens (cas des *ghettos* malien et

.....
78. 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, provient sans doute des pays côtiers du Golfe de Guinée où le terme de *ghetto* est « attribué aux lieux de rassemblement des jeunes en rupture dans les villes » De Latour (2003 : 171). Voir également De Latour (2001).

camerounais)⁷⁹. Il s'agit généralement de concessions au sein desquelles sont construites plusieurs pièces contiguës, 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.

L'hôtel Sahara, situé près du marché central (*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. 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.

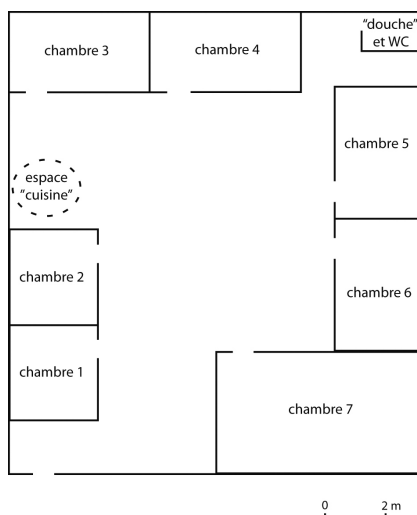


Figure 7. Schéma d'un *ghetto* à Agadez.

.....
 79. 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.

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-mêmes sur la présence de compatriotes avec lesquels ils souhaitent être logés, comme ce migrant sénégalais qui relate son arrivée au « foyer sénégalais » 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 15 Sénégalais dans un foyer, près de l'autogare. Le gérant du foyer c'est un Sénégalais [...] 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. 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 » (Migrant sénégalais, Niamey, 17.12.2003).

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 3). Or les principaux *ghettos* peuvent héberger de quelques dizaines à une centaine de migrants simultanément.

Tableau 3. 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 <i>ghettos</i>	100 à 400 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.

Sources : enquêtes 2003-2008.

La difficile invention du quotidien

Globalement, l'influence des mouvements migratoires sur le marché foncier de la ville est très limitée 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 en transit qu'il importe de prêter attention. La dispersion relative de leurs lieux d'hébergement n'autorise pas à parler de ségrégation à l'échelle de la ville, mais s'il n'existe pas de quartier dont la caractéristique serait de concentrer les populations migrantes, que dire, en changeant d'échelle, des enclaves que constituent les *ghettos*? 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, il importe de s'intéresser au quotidien des migrants étrangers à Agadez et aux relations qu'ils entretiennent avec les populations autochtones.

Ascètes malgré eux ou le dénuement de la vie quotidienne

Agadez n'est pas une ville de destination mais uniquement de transit, où la plupart des migrants restreignent volontairement leurs dépenses afin de ne pas dilapider un budget toujours limité, quel qu'en soit le montant. 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, 31.12.2004). À cela s'ajoute le fait qu'ils sont souvent logés dans des conditions déplorable (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). Ces conditions de vie difficiles accentuent leurs représentations négatives de la ville.

« 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 »
(Migrant camerounais, Agadez, 31.12.2004).

« 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 gari. Ça nous donne des problèmes de digestions on est fatigué. [...] Nous on nous a tout pris et maintenant on est bloqués 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, 29.11.2004).

Le manque d'argent constitue le principal problème des migrants tant pour voyager vite que pour vivre mieux pendant le voyage. 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 initial, 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 resté dans le pays d'origine. À ces difficultés de la vie matérielle s'ajoutent les premiers doutes concernant les possibilités et les conditions de réalisation de leur projet migratoire.

Des migrants en quête d'argent

« 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, 23.11.2004).

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 les ressortissants de pays limitrophes du Niger). Les taxes illégales que prélèvent les agents

de l'État nigérien peuvent ainsi les mettre en difficulté, et nombreux sont ceux qui se retrouvent dans l'obligation de trouver de l'argent dès Agadez pour pouvoir poursuivre leur route.

S'EN SORTIR SEUL :

VENDRE SA FORCE DE TRAVAIL, SES BIENS, SON CORPS

« 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. [...] Je sais pas là où l'argent est parti peut-être qu'on a bloqué l'argent dans les banques »
(Migrant camerounais, Agadez, 17.04.2005).

À la différence d'autres villes sahariennes de tailles comparables (Sebha, Tamanrasset, Nouadhibou), les migrants ne se regroupent pas en un lieu particulier de la ville pour signifier qu'ils sont à la recherche d'un travail. Le peu d'offres que propose le marché de l'emploi d'Agadez rend cette pratique inutile : la circulation orale des informations suffit aisément à combler la demande. Dans ce contexte de chômage important et de pauvreté, les migrants ont donc du mal à se faire embaucher. Quelques-uns réussissent à valoriser des compétences professionnelles en mécanique, électronique, maçonnerie ou coiffure (ce qui n'empêche pas qu'ils soient sous-payés au regard des travaux qu'ils effectuent), tandis que la plupart ne trouvent qu'occasionnellement des emplois sans qualification. Les « côtiers », termes par lequel les Nigériens désignent les ressortissants des pays du Golfe de Guinée, sont considérés comme une main-d'œuvre plus vigoureuse que les Sahéliens et sont plus facilement que les autres embauchés à la journée en tant que manœuvres. Qu'ils fabriquent des briques d'argile dans les carrières d'argile aux abords de la ville, qu'ils œuvrent à la consolidation des rives des oueds encadrés par des ONG locales, ou qu'ils chargent et déchargent des camions pour le compte de commerçants, leur journée de travail est généralement rémunérée 1 000 FCFA.

Parallèlement aux travaux salariés, certains migrants se procurent de l'argent en revendant leurs effets personnels (vêtements, chaussures, montres, bijoux). 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 financiè-

res des migrants, ils n'hésitent pas à leur acheter à très bas prix des objets qui seront ensuite revendus nettement plus chers dans leur boutique ou sur d'autres marchés de la ville.

Une autre activité rémunératrice peut être le trafic de drogue. Agadez est une ville de transit des drogues produites au sud du Sahara (drogues de synthèse, marijuana), mais aussi de drogues en provenance d'Amérique du Sud (cocaïne) ou d'Asie (héroïne) et destinées aux marchés nord-africain et européen (Labrousse, 2003; Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2006). « *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, « *ont souligné la nécessité de conjuguer les efforts pour lutter contre le trafic des stupéfiants* » entre les deux pays (*Revue des douanes nigériennes*, juillet 2003). Ces trafics peuvent être liés aux circulations migratoires lorsque des migrants emportent avec eux une petite quantité de drogue qu'ils revendent au fur et à mesure de leur voyage, ou lorsqu'ils sont payés par des trafiquants pour transporter de la drogue à partir d'Agadez jusqu'à différentes villes du Maghreb.

Enfin, la prostitution, sous différentes formes, constitue pour certaines migrantes le seul moyen de gagner de l'argent pendant leur voyage⁸⁰. Comme nous l'avons évoqué précédemment, certaines se prostituent pour être hébergées, sans qu'il n'y ait d'échange monétaire, tandis que d'autres sont encadrées par des individus qui font office de proxénètes de soutien⁸¹ et se prostituent de manière permanente dans des lieux particuliers de la ville (aux abords de la gare routière et du marché central notamment). La prostitution occasionnelle est sans doute la pratique la plus répandue, à l'image des quelques migrantes qui travaillent comme serveuses dans des

.....

80. 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 qui se placent dans un autre registre que celui du besoin de ressource financière des migrantes pour voyager.

81. 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).

bars qui font également office de maison de passe⁸². Sans qu'il ne soit possible de connaître la part des migrantes qui se livrent à ces pratiques (mais que l'on peut supposer minoritaire), il apparaît que les faits de prostitution ont un impact sur l'ensemble de la communauté féminine migrante. En effet, dans un contexte de féminisation des migrations transsahariennes (Bensaâd, 2003; Escoffier, 2006), nombre de migrantes sont aujourd'hui perçues comme des prostituées potentielles, et cette représentation violente et dégradante est encore accrue lorsqu'il s'agit de femmes anglophones.

LA RÉVOLUTION WESTERN UNION

« *Les gens d'Agadez à l'autogare ils disaient que si ton argent il est fini, [tu es] 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, 17.12.2003).

Les possibilités de gagner de l'argent à Agadez lorsqu'on est migrant et étranger sont limitées. Aussi, depuis l'implantation en l'an 2000 du service d'envoi de mandat cash Western Union, et afin de rendre leurs clients solvables le plus rapidement possible, les membres des agences de courtage les encouragent dorénavant à appeler leurs familles ou des amis pour qu'ils se fassent envoyer un mandat. Certains directeurs d'agence vont jusqu'à avancer les appels téléphoniques de ceux 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 argent. C'est ainsi qu'une partie des *télécentres* de la ville sont occupés en permanence par de nombreux migrants, car après avoir joint leur contact une première fois et sollicité une aide, il faut attendre de se faire rappeler afin d'obtenir le code qui permettra de récupérer l'argent au guichet Western Union. Et cette attente peut durer des jours.

.....

82. 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 2000 à 5000 FCFA. Par comparaison, dans d'autres lieux les serveuses de bar ont des salaires mensuels fixes compris entre 10000 et 18000 FCFA.

« J'ai eu ma maman au téléphone là, elle m'a appelé aujourd'hui, et maintenant elle me dit encore il faut attendre la semaine prochaine, mais je vais faire comment là, je suis là, je mange rien, rien, rien » (Migrant camerounais, Agadez, 10.03.2008).

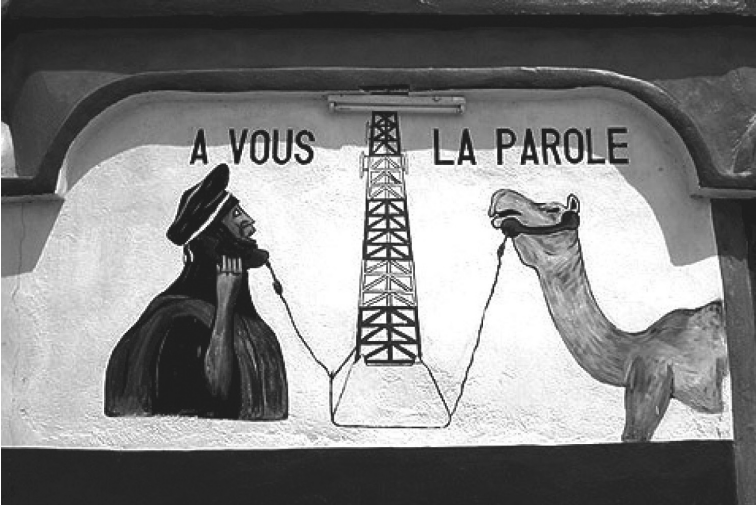


Photo 6. Peinture sur le mur d'un *télécentre* d'Agadez (© J. Brachet, 2005)

Depuis l'ouverture du premier cybercafé opérationnel de la ville en 2005, l'Internet est également devenu un moyen de communication prisé des migrants, permettant d'obtenir à moindre coût les précieux codes⁸³. Mais le service de transfert de mandat, qui est le moyen le plus efficace pour recevoir de l'argent en provenance de l'étranger reste en lui-même très onéreux: selon les devises et les montants transférés, une taxe de 5 à 20 % est prélevée. L'argent que reçoivent ainsi les migrants provient soit de leurs propres économies, qu'ils n'auront pas souhaité emmener avec eux pour ne pas risquer de se les faire voler, soit de dons ou de prêts de leur entourage amical ou familial. Dans un cas comme dans l'autre, les migrants ne sont jamais sûrs de recevoir l'aide escomptée, et les surprises peuvent être dures et le sentiment de déréliction grand.

.....

83. Coût de connexion: 500 FCFA les 15 minutes.

« *En partant, je suis allée chez une cousine et je lui ai laissé la responsabilité de 90000 francs, et en arrivant ici elle devait m'envoyer ça... j'arrive, je l'appelle, et elle a dépensé ça...* » (Liliane, migrante camerounaise, Agadez, 24.11.2004).

« *J'ai eu ma maman, elle dit que y'a pas l'argent, tout le monde dit y'a pas l'argent. Ils m'ont dit tu vas te débrouiller à la manière que tu peux. [...] Je suis seul. Si je vais mourir, je vais mourir, si je vais vivre, je vais vivre. C'est gâté, y'a pas quelqu'un qui va envoyer de l'argent, personne* » (Migrant ivoirien, Agadez, 12.03.2008).

ENTRE VOYAGEURS, SOLIDARITÉ, PRAGMATISME ET INDIVIDUALISME

Au sein de la « communauté » des migrants étrangers, le partage et l'entraide sont valorisés. Au-delà des formes de solidarités pragmatiques, qui permettent notamment de réduire le coût de la vie quotidienne (telle la préparation et la prise des repas en commun, ou le partage des logements, les plus aisés payant davantage que les plus démunis), certains prêtent ou donnent des sommes d'argent plus conséquentes afin d'aider un membre du groupe à payer son transport. Il ne s'agit généralement pas de financer la totalité du voyage jusqu'au Maghreb, mais de compléter le budget d'une personne avec qui l'on souhaite voyager, qui est bloquée là depuis longtemps ou à qui il ne manque que peu pour pouvoir reprendre la route. Ceux qui en ont les moyens peuvent payer pour les autres, du repas au transport, aidant ainsi ceux et celles qu'ils considèrent subjectivement comme leurs *frères* ou leurs *sœurs*. Certes, le frère de misère du moment peut devenir un compagnon de route dont le soutien sera précieux, mais ces formes d'entraide semblent principalement mues par l'importance qui est accordée au regard des autres et à l'image que les migrants ont d'eux-mêmes; la solidarité entre membres d'une même « communauté » est une valeur morale forte, valorisée et partagée par tous. Cependant, la question de la solidarité est complexe car l'émergence de groupes d'affinités et d'un nouveau sentiment d'appartenance communautaire, qui repose sur l'expérience commune vécue, 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. 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.

Une quinzaine de migrants sont réunis dans la cour de l'un des *ghettos* camerounais d'Agadez. 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. Depuis quelques jours, les autres migrants lui paient sa nourriture et des médicaments. Mais comme son état ne s'améliore pas, certains ont décidé de ne plus financer les médicaments, « *ça coûte trop cher* », alors que d'autres veulent se cotiser pour envoyer le malade à l'hôpital. Il n'est pas simple d'assumer le fait que l'on ne souhaite plus aider un *frère* malade, mais c'est pourtant la décision qui sera prise collectivement, car pour tous ceux qui ont aidé le malade, la vie quotidienne est déjà difficile et l'argent manque. (Carnet de terrain, extraits, novembre 2004).

La solidarité est ainsi quotidiennement mise à l'épreuve. Aussi, pour ne pas avoir à assumer publiquement son individualisme, qui pourtant est une posture partagée par tous, nombreux sont ceux qui 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. Néanmoins, constater que les migrants essaient fréquemment de contourner leur « devoir » de solidarité, dans la situation particulière qu'est la migration internationale, ne permet pas d'en déduire une primauté de l'individualisme sur le communautarisme (Bayart, 1996). Certes les actes de solidarité ne sont pas toujours accomplis avec enthousiasme ni sans arrière-pensées et le communautarisme parfois mis en avant et revendiqué collectivement par les migrants doit être relativisé.

Mais lorsqu'un individu en aide un autre alors que rien ne l'y oblige concrètement, et qu'il sait que leurs routes se sépareront prochainement, quelle que soit sa motivation, le geste est là. Aussi, afin de laisser aux migrants cette part de libre arbitre et d'autonomie qu'ils sont justement nombreux à rechercher et à revendiquer, mieux vaut s'abstenir de toute généralisation concernant leurs pratiques individualistes ou communautaristes.

Sociabilités électives et flexibilité identitaire

De manière générale, les études migratoires ont presque toujours traité la question des relations entre étrangers et autochtones dans des cas d'installation durable des migrants, mais très rarement dans des cas de simple passage. La durée de la présence commune en un lieu joue pourtant 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, quels sont les métissages, les échanges interculturels et les transformations des conduites sociales à l'œuvre ?

À Agadez, du fait de la mobilité des uns et de la sédentarité des autres, les relations qu'ont les migrants avec des habitants permanents de la ville sont majoritairement 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'ont que peu de contacts avec les Agadéziens et les échanges interculturels sont quasi inexistantes. À cela plusieurs raisons dont la temporalité inhérente au transit, les distances culturelles et les différences 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 à l'intérieur de la ville que dans des espaces bien circonscrits. Ils ne s'aventurent pas au-delà des abords immédiats

de leurs logements, de la gare routière et du marché central, et des itinéraires qui relient ces lieux entre eux (Carte 10). 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, 29.11.2004).

La présence étrangère, pour partie circonscrite à des lieux d'important brassage de population (marché, gare routière) et dans des lieux privés (habitations), est discrète pour qui n'y porte pas une attention particulière. En outre, la population d'Agadez offre aux migrants étrangers un accueil teinté d'indifférence, forme de tolérance passive de l'altérité qui caractérise les places cosmopolites et qu'il est bien sûr délicat de mesurer. Bien qu'elles cohabitent ou du moins qu'elles se côtoient en certains lieux, les interactions entre populations autochtones et étrangères sont limitées, et si une petite partie des habitants d'Agadez vit du passage des migrants et les fréquente au quotidien, le « *cosmopolitisme de circonstance* » (Schmoll, 2004) qui en résulte n'interroge et n'influence que peu la ville. Les pratiques urbaines des migrants ne participent que discrètement aux transformations de l'urbanité à Agadez. Seuls les quartiers du marché central et de la gare routière, par moments, semblent marqués par la présence des migrants qui y est suffisamment importante pour faire varier la densité et la diversité des interactions sociales rendues possibles, pour influencer sur certaines pratiques culturelles. En revanche, cette proximité de groupes sociaux d'origines différentes, entre étrangers et avec les autochtones, entraîne une transformation de la nature et de la position des « frontières » qui les séparent. Sans qu'il n'y ait intégration ni métissage (Gastaut, 2002; Vertovec, Cohen, 2003), les relations que nouent les migrants à Agadez, qui peuvent être fortes entre eux et qui sont généralement faibles avec les populations locales, participent de la redéfinition de leurs sentiments 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. 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'appartenance à la « communauté des migrants » prime progressivement sur toute autre forme d'appartenance (nationale, ethnique, religieuse), sans pour autant être exclusive. 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, 2005 : 17), relaté par plusieurs observateurs au-delà des frontières de l'Afrique subsaharienne. Les racines de ces recompositions identitaires ne plongent donc pas dans un passé commun, ni dans des territoires politiques qui lieraient les migrants-habitants à l'espace habité (Bonnemaison, 1986-1987; Bourgeot, Guillaume, 1990; Gervais-Lambony, 2004), mais proviennent davantage d'une expérience temporaire partagée. La migration, comme processus particulier d'individuation, est porteuse d'identités individuelles et collectives nouvelles qui se construisent dans une complexité autre que celle des identités sédentaires (Quiminal, 2000; Tarrius, 2000). « *On n'est pas soi-même dans l'absolu, mais dans un rapport en devenir à l'altérité* » (Berque, 2004 : 399), et lorsque l'altérité est sans cesse changeante, et avec elle le rapport au monde, les identités des individus pris dans des processus de mobilité n'apparaissent plus tant caractérisées par une reconstruction d'identités anciennes que par une forme de flexibilité identitaire contingente, opportuniste et éphémère.

Le départ, moment attendu et redouté

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, ainsi que les propos de certains migrants de retour d'Afrique du Nord, tels ceux de ce Guinéen revenant de Tunis qui affirme qu'« *il n'y a rien là-bas, rien, pas de travail et pas d'argent pour les Africains comme nous* » (Agadez, 16.04.2003), font parfois douter ceux qui s'y rendent de 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. [...] 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, 20.11.2004).

Rares sont ceux qui renoncent à leur projet migratoire, à l'image de cette migrante camerounaise qui après bien des hésitations, après avoir songé à retourner « au pays », a fini par réunir l'argent nécessaire pour payer son transport jusqu'à Tamanrasset. 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, c'est s'assurer dans bien des cas la raillerie et la honte parmi les siens (De 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 vers le Nord. 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 prend la forme d'un détour et les mène 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 lui ai dit "mon capital dans ma poche y'a 3 500 seulement", je lui ai dit "excuse mais il faut que tu m'emmènes 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, 17.12.2003).

Bloqué à Agadez, faute de moyens suffisants 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 selon lui plus importants. Cette stratégie est courante dans les migrations par étapes: 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 que ce migrant 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 la destination initialement prévue parfois modifiée⁸⁴.

.....

84. Certains migrants abandonnent sans aucun doute totalement leur projet de migration dès Agadez, mais ces cas d'abandon sont difficilement observables car ils s'en retournent alors chez eux sans le dire, sans que l'on puisse savoir qu'ils ont mis un terme à leur projet.

Une appréhension du désert teintée de curiosité

Les migrants qui passent par Agadez sont originaires de toute l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, et n'ont généralement 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 régulièrement⁸⁵. 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 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 se livrent à des exactions impunément. Cette peur du désert est souvent mêlée à une envie de découverte, une envie de poursuivre l'aventure quels que soient les risques d'échecs (arrestation, refoulement) voire de mort à encourir. Bien qu'ayant connaissance de ces risques, qui font pleinement partie de la dimension aventureuse de leur migration (Bredeloup, 2008), nombreux sont ceux qui ont le sentiment que leur cheminement ne peut s'arrêter là; la traversée du désert fait partie du voyage, elle constitue une étape indispensable de l'aventure, qui, « *avec l'aide de Dieu* », se passera bien⁸⁶.

« 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

.....

85. Les médias se font régulièrement l'écho de ces dizaines voire centaines de corps que l'on retrouve parfois dans le Sahara. Néanmoins, le décalage entre le nombre de drames de ce type dont parlent les populations sahariennes et ce qui est relaté dans la presse apparaît flagrant lorsque l'on séjourne dans ces régions. Il semble que les pouvoirs publics nigériens minimisent l'importance de ces tragédies en ne divulguant pas systématiquement les informations concernant le nombre de personnes décédées retrouvées par les patrouilles militaires dans les régions sahariennes.

86. Sur l'importance du religieux dans la préparation et la réalisation des migrations transsahariennes, voir notamment Bava (2005), Escoffier (2006).

trop chaud, tu grelottés 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... »
(Migrante camerounaise, Agadez, 24.11.2004).

« 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 soies moi sur les photos »
(Migrant congolais de RDC, Agadez, 16.04.2003).

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'appêtent à effectuer. Tous se sont pourvus d'un ou plusieurs bidons en plastique pour stocker de l'eau (ceux qui se rendent à Tamanrasset en emportent en moyenne 25 litres, ceux qui partent pour Djanet ou la Libye environ 40 litres) et de nourriture qui puisse se consommer sans préparation ou presque (farine de manioc, lait en poudre, biscuits secs). Lors de la saison froide, les migrants se munissent en outre de grands manteaux et de bonnets de laine. Lorsque le départ est annoncé, les bagages sont chargés en premier, avec minutie, afin d'éviter qu'ils ne se décrochent pendant le voyage, de rendre accessibles les bidons d'eau, et si possible d'organiser des « places » un tant soit peu confortables. Puis commence l'attente du départ réel qui peut durer plusieurs heures si ce n'est une journée après que le véhicule a 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. Ils réussissent ainsi parfois à vendre un bidon ou un turban supplémentaire.

Après avoir vérifié une dernière fois son véhicule et surtout après que la répartition de l'argent entre les différents protagonistes a eu lieu, le chauffeur fini par démarrer. Le bruit du moteur sonne le départ. Les migrants qui attendaient à proximité se précipitent alors pour s'installer à la place la plus commode possible. 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 de Bilma, où les migrants seront de nouveau taxés par les policiers. Bien qu'habités à ces départs, quasi quotidiens depuis des années, les habitants d'Agadez conservent une pointe d'attention à la vue du passage des véhicules sur lesquels sont juchés ces femmes et ces hommes qui partent vers le désert, vers l'autre côté du désert.

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, 23.11.2004).

L'importance croissante des taxes illégales que sont amenés à payer les migrants lors de leur séjour au Niger, les difficultés qu'ils rencontrent lorsqu'ils cherchent à gagner localement de quoi poursuivre leur route, et le renforcement des contrôles aux frontières méridionales des États algérien et libyen, 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 trois semaines, et les formes d'inscription des flux migratoires dans la ville s'en ressentent : ils n'ont que peu d'incidence directe sur son urbanité, son développement et les pratiques socioculturelles de ses habitants. Autochtones et étrangers se croisent mais se rencontrent peu. Les échanges sont rares et la relative brièveté des séjours des migrants, sans en être la seule cause, peut en être une des explications. 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'ils 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 4)⁸⁷.

Tableau 4. Estimation du montant moyen annuel des devises injectées par les migrants dans l'économie de la ville d'Agadez (2003-2008)

	Hypothèses basses	Hypothèses hautes
Nombre de migrants	40 000	70 000
Durée du séjour	5 jours	20 jours
Dépenses quotidiennes (hébergement, nourriture)	400 FCFA	800 FCFA
Coût du transport	30 000 FCFA	60 000 FCFA
Taxes prélevées par les agents de l'État	10 000 FCFA	15 000 FCFA
Total (en FCFA)	1 680 000 000	6 370 000 000

.....

87. 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 1 500 euros). Les recettes tirées du transit migratoire sont donc du même ordre de grandeur que les recettes touristiques, dans une ville réputée vivre du tourisme.

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 qui se suffirait à lui-même, mais davantage un lieu pris dans des dynamiques de mobilité qui la fondent en même temps qu'elles fondent des territoires en réseaux⁸⁸. 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* » (Retaillé, 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 fixité. 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, de manière générale, comme un carrefour des mobilités tout autant que comme un observatoire des sédentarités⁸⁹, et le terme « carrefour » a déjà été utilisé pour qualifier les villes d'Agadez (Bensaâd, 2003), de Tamanrasset (Minvielle, 2006) et de Sebha (Pliez, 2000c). Néanmoins, si le *carrefour* désigne

.....

88. Le sens que nous conférons à cette expression « ville ouverte » renvoie ainsi davantage à celui défini par Jérôme Lombard dans son article intitulé « Kayes, ville ouverte » (2008), qu'au magnifique film de Roberto Rossellini *Rome ville ouverte* (1945).

89. Cf. Capron, Cortes et Guetat-Bernard (2005), Schmoll (2004), Tarrus (2000).

littéralement l'endroit où se croisent plusieurs chemins, le *carrefour migratoire*, pour être signifiant, suppose 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 Libye, parfois au-delà. Cette circulation des migrants est rendue possible par l'existence de réseaux de transport efficaces dont l'importance prime sur celle des infrastructures. 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 Niger selon des axes méridiens. Cet aspect de la position d'Agadez, qui offre le choix des itinéraires, est une première dimension de sa fonction de carrefour.

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 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 les informations échangées entre migrants, qu'ils soient en partance ou de retour, et 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, les risques ou les modalités de passage des frontières, incite en effet les migrants à réinterroger leur projet migratoire. Le carrefour migratoire concentre donc l'information migratoire, qui n'est pas accessible ni perçue de manière uniforme par les migrants en transit. Il est aussi un lieu ressource en tant que lieu de 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 demande. Les conditions d'attribution de ces visas étant particulièrement restrictives, un marché noir s'est développé, depuis de

nombreuses années, permettant d'obtenir de faux visas pour environ 20000 FCFA. Parmi toutes ces informations qui circulent à Agadez, des opportunités (de déplacement, de travail) s'offrent au hasard des rencontres et des situations. Risquées ou au contraire très fiables, elles sont à saisir lorsqu'elles se présentent, sans attendre, et ne peuvent donc 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 et du fait qu'elle ouvre sur des possibles parmi lesquels il faut choisir, sa dimension de carrefour vient également des migrants et de la manière dont ils envisagent leur migration. Des migrants en tant que circulants, car sans circulation, sans mouvement, sans animation des routes migratoires, le carrefour n'est plus signifiant. Et de 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 en demande d'informations et sont prêts à saisir les opportunités qu'elle leur présente. Le fait que leurs projets migratoires puissent être reformulés 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 social facilite la mobilité au Sahara central (populations arabes et touarègues), ne sont pas les seuls éléments qui lui ont permis de profiter du renouveau des migrations entre l'Afrique subsaharienne et le Maghreb pour devenir un véritable carrefour migratoire, actuellement le plus important du Niger et peut-être également du Sahara⁹⁰. 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

.....

90. Contrairement aux statuts de carrefour culturel ou économique d'Agadez, qui ont une profondeur historique, ce statut de carrefour migratoire est récent et réversible, du fait des évolutions des politiques migratoires et de la réorientation possible des flux.

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.

Troisième partie

Espaces, temps et modalités des circulations sahariennes

« On est là, on est sales, 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, 8.12.2004).

En augmentant le nombre de ses agents présents le long des axes sahariens de circulation, afin officiellement de les sécuriser, l'État nigérian a renforcé le contrôle des circulations dans ces zones. 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 dont doivent s'acquitter les individus qui circulent dans ces zones, qu'ils soient migrants ou commerçants, nigériens ou étrangers, en situation régulière ou non. Ces pratiques de taxation illégale des agents de l'État témoignent de leur préoccupation plus grande pour leurs gains personnels que pour les tâches qui leur sont officiellement assignées, et grèvent le budget de certains migrants. Le ralentissement induit des circulations joue à son tour sur les relations sociales qui se nouent pendant ces voyages, en même temps qu'il modifie les effets de ces mouvements migratoires sur les localités qui servent d'étapes, telles la ville minière d'Arlit située « au bout du goudron », ou

la petite oasis de 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 migrations au Sahara central : l'entrée dans le monde arabe, symbolisé par le franchissement des frontières méridionales de l'Algérie et de la Libye. Particulièrement appréhendée du fait de sa pénibilité et des risques liés à la traversée du désert (égarement, attaque, refoulement), cette étape entraîne un nouveau changement de statut des individus. De migrants dont la régularité de la situation importe peu, les Subsahariens deviennent des migrants irréguliers et dans la plupart des cas clandestins, situation généralement inconnue d'eux jusqu'alors. Au sud du Sahara l'irrégularité n'implique en effet pas la clandestinité, et il est possible de circuler et de séjourner dans la plupart des États sans se cacher des agents de contrôle quelle que soit la situation dans laquelle on se trouve⁹¹. En revanche, en Afrique du Nord les pouvoirs publics luttent de plus en plus activement contre l'immigration irrégulière en provenance du sud du Sahara, incités et soutenus en cela par plusieurs États européens. On assiste ainsi depuis quelques années au déploiement d'importants moyens destinés au contrôle des frontières et des régions sahariennes, entraînant une hausse des refoulements et des expulsions de migrants. Au même titre que les pratiques illégales des agents de l'État nigérien, ce durcissement des politiques migratoires participe d'un morcellement de l'espace saharien qui influe tant sur les mobilités individuelles que sur l'organisation générale des migrations dans ces zones. À travers l'étude des transformations des modalités de circulation au Niger et de franchissement des frontières nigéro-algérienne et nigéro-libyenne, il s'agit de mettre en lumière la tension entre possibilité de déplacement et rétention des individus qui caractérise aujourd'hui les migrations vers et à travers le Sahara, de saisir les incidences locales de ces migrations dans les espaces de transit, et d'interroger les logiques des acteurs privés et publics qui œuvrent de part et d'autre de ces « invisibles frontières ».

.....

91. Ces possibilités de circulation en Afrique subsaharienne sont davantage dues aux tolérances aux frontières (liées aux faits de corruption) qu'au respect des accords de libre circulation (CEDEAO, UDEAC), d'où les expulsions régulières d'immigrés étrangers de certains pays. Notons que ces circulations peuvent tout de même, dans certains cas, être clandestines.

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 algérien est également devenu un espace de transit migratoire au cours des années 1990. Toute la société algérienne est aujourd'hui concernée par la question migratoire sous ses différents aspects que sont le départ, le passage ou l'installation de migrants. En parallèle, plusieurs États européens essaient de mettre en place une politique de « coopération » avec les États du Maghreb en matière de contrôle et de gestion des flux migratoires en Méditerranée. Depuis quelques années, l'Algérie est ainsi encouragée à surveiller davantage les entrées et sorties de son territoire, soutenue pour cela par une Europe qui croit voir dans les mouvements migratoires au Sahara des flux dont elle serait la destination principale. Dans ce contexte, le gouvernement algérien aborde aujourd'hui la question des migrations comme un véritable problème et affiche sa volonté de lutter contre l'immigration irrégulière vers et à travers son territoire (Bensaâd, 2009a; 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. Ici comme ailleurs, l'échec – au moins partiel – de ce durcissement de la politique migratoire est imputé aux difficultés de contrôle des vastes frontières. Pourtant, en regardant de plus près les modalités de circulation entre les villes du Nord Niger et

celles du Sud algérien, en considérant la dimension internationale des réseaux migratoires tout en mettant en regard discours des États et pratiques des agents de contrôle des deux côtés de la frontière, d'autres facteurs explicatifs se dessinent.

Arlit, de la ville évitée à la ville traversée

Jusqu'à la fin des années 1990, Arlit ne servait que rarement d'étape aux migrants qui se rendaient en Algérie. Mis à part certains Nigériens, la grande majorité d'entre eux rejoignaient Tamanrasset et Djanet à partir d'Agadez où étaient implantés les réseaux migratoires. Arlit était alors systématiquement contourné afin d'éviter le paiement de taxes supplémentaires. Puis cette ville est peu à peu devenue une étape fréquentée par les migrants, jusqu'à être aujourd'hui pleinement insérée dans le maillage urbain des villes de transit du Sahara central.

Une ville nouvelle au cœur du désert

Située à environ 250 km au Nord d'Agadez, terminus 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'uranium⁹². 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. Les « Blancs » étaient logés dans un secteur du centre de la ville nommé « cercle cadre », entouré d'une enceinte de plusieurs mètres de haut surplombée de barbelés. Les cadres nigériens disposaient quant à eux de villas de fonction, entièrement équipées, dans un quartier appelé « 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 de populations ne travaillant pas pour

.....
92. Deux filiales du groupe français Areva y exploitent le minerai, la SOMAÏR et la COMINAK, et font du Niger le troisième pays producteur d'uranium (9 % de la production mondiale). Ce minerai constitue la principale filière d'exportation du pays (OMC, 2003).

les compagnies minières. Des quartiers périphériques se sont ainsi développés, mêlant des habitats en terre (*banco*) et en matériaux de récupération à 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, 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 dont les avantages liés à la présence des compagnies minières ne compensent pas l'isolement et la rigueur du climat. Cette représentation négative de la ville s'est récemment renforcée en raison de la médiatisation des problèmes de santé publique liés à l'exploitation des mines d'uranium⁹³. 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).

Une histoire migratoire récente

Avec l'achèvement des travaux qui ont permis de relier Arlit au réseau routier bitumé du Niger en 1980 (route Tahoua-Agadez-Arlit), la ville est devenue un important point de rupture de charge des échanges marchands entre le Niger et l'Algérie. Le transport mixte du Niger vers l'Algérie n'est cependant que peu pratiqué (Cf. chapitres I et V). Seuls quelques transporteurs emmènent encore des migrants d'Arlit au poste frontière d'Assamakka (pour environ 2 500 FCFA), le transport de personnes jusqu'aux villes du Sud algérien étant organisé par des réseaux spécialisés. Au début des années 2000, quelques agences de courtage se sont en effet créées à Arlit, prolongeant ou concurrençant les réseaux basés à Agadez. La diminution des coûts liés aux moindres taxes prélevées par les agents de l'État, ainsi qu'un abaissement de leurs propres marges, permettent à ces agences de proposer des transports à destination de l'Algérie

.....

93. Voir 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>). Voir également *Le Monde* (23.12.2003, 26.04.2005), *Libération* (09.03.2005).

moins onéreux que ceux proposés par les agences d'Agadez. C'est pourquoi de plus en plus de migrants se rendent à Arlit, généralement après avoir fait étape à Agadez où ils ont été informés de cette possibilité de voyager à moindre coût soit par d'autres migrants, soit par des *coxeurs* payés par les directeurs d'agence d'Arilit pour leur ramener des clients d'une ville à l'autre. La plupart de ceux qui s'y rendent directement sont encore aujourd'hui nigériens. Ce changement de fonction d'Arilit au sein des réseaux de villes relais du système migratoire saharien révèle selon certains acteurs une augmentation plus générale de la fréquentation de cet axe migratoire, bien que celle-ci soit difficile à mesurer.

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 voie mais ils leur prennent l'argent et ils les laissent partir* » (D., Arlit, 13.04.2005). Les migrants se rendent alors dans les *ghettos* de la ville pour y être hébergés, et parfois dans les lieux de transports que sont la gare routière (exclusivement pour le transport de passagers), la « gare d'Assamakka » et la « gare de Libye » (pour les transports marchands, de passagers, ou mixtes). À la différence de la gare routière qui est constituée d'une vaste enceinte rectangulaire, les gares d'Assamakka et de Libye désignent de petits quartiers, des ensembles de rues et de terrains vagues dédiés aux activités de transport. Dans chacun de ces trois lieux est implantée une agence de courtage officielle dont le fonctionnement est similaire à celui des agences d'Agadez. Les destinations proposées aux migrants sont Tamanrasset (pour 20 000 à 50 000 FCFA) et Djanet (30 000 à 60 000 FCFA), et parfois Ghat en Libye. De manière générale, les véhicules quittent la ville en fin de journée, voire au cours de la nuit car les chauffeurs essaient d'éviter les contrôles de la police.

Les autorités nigériennes, entre dissuasion des migrants...

Sur les murs en ciment du commissariat de police d'Arilit sont affichées quelques plaquettes intitulées « *Immigration clandestine vers l'Europe par le Sahara et la Méditerranée. La vérité* ». Ces documents de six pages sont réalisés conjointement

Tableau 5. Tarifs des transports entre différentes villes du nord du Niger et du Sud de l'Algérie (2003-2008, en FCFA)

Villes de destination	Villes de départ			
	Agadez	Ingal	Arlit	Assamakka
Assamakka	-	5 000 à 7 000 (camion et <i>pick-up</i>)	2 500 (en camion) 5 000 (en <i>pick-up</i>)	-
Arlit	2 000 (en bus)	-	-	2 500 (en camion) 5 000 (en <i>pick-up</i>)
Tamanrasset	40 000 à 80 000	20 000 à 40 000	20 000 à 50 000	10 000 à 20 000 (passage irrégulier non clandestin)
Djanet	50 000 à 80 000	-	30 000 à 60 000	-

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

- Distances entre ces villes : Agadez-Arlit 240 km ; Agadez-Tamanrasset 850 km ; Agadez-Djanet 1 000 km ; Arlit-Assamakka 200 km ; Arlit-Djanet 800 km ; Assamakka-Tamanrasset 400 km ; Ingal-Assamakka 370 km.

Sources : relevés de terrain (2003-2008) ; carte Michelin 953 (1998).

Plus vous faites venir sous le régime de regroupement familial, plus vous êtes sûr de réussir. Mais attention, certaines conditions sont à respecter. Si l'Europe ne vous accepte pas, vous serez renvoyé en France. Si vous n'avez pas les papiers nécessaires, vous serez renvoyé en France. Si vous n'avez pas les papiers nécessaires, vous serez renvoyé en France. Si vous n'avez pas les papiers nécessaires, vous serez renvoyé en France.

Immigration clandestine vers l'Europe par le Sahara et la Méditerranée

Ali Mathieu Seydou Moussa

Bandits
Agression
Viol
SIDA
Faim
Soif
Mort

La vérité

CISP
UNHCR
European Union

Figure 8. Plaque de propagande contre les migrations irrégulières entre l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord et l'Europe.

par l'association nigérienne Timidria et l'ONG italienne CISP, avec le soutien de l'Union européenne (Figure 8). Leur objectif est de dissuader les candidats à l'émigration vers l'Afrique du Nord et l'Europe, en évoquant les risques du voyage (« *Dans le Sahara, beaucoup de migrants restent à jamais coincés. [...] vous êtes abandonnés de tous, seuls face aux agressions de la population locale et de la police [...] 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 pas l'exact état d'esprit de l'État nigérien et de ses agents vis-à-vis des migrations transsahariennes, 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

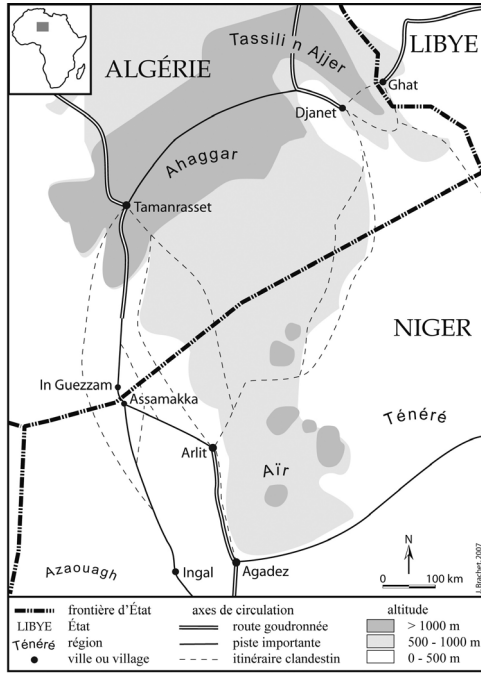
Au cours d'un séjour à Arlit en 2003, je me retrouvai par hasard observateur des arrangements directs entre un haut fonctionnaire chargé du contrôle des circulations transfrontalières et quelques passeurs avec lesquels j'entretenais de bonnes relations. Au cours de la discussion, ce haut fonctionnaire se rendit compte que je n'étais ni touareg ni arabe, mais *nassara*, « blanc ». 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) pour être incarcéré à Agadez. En fin de journée, je fus libéré sur intervention du directeur de la police nationale d'Agadez, sans explication. Je ne retournai à Arlit que deux ans plus tard et y menai alors mes recherches loin du regard des autorités locales.

Franchir la frontière nigéro-algérienne Variations sur le thème de l'irrégularité

« Jusqu'à Agadez la route ça va, mais c'est sortie d'Arli jusqu'à Tamanrasset, là c'est la guerre, c'est un combat. C'est le désert. [...] Quitter le désert c'est un problème, mais on va foncer, jusqu'à Alger » (Apache, migrant camerounais, Agadez, le 10.03.2008).

Passer par Assamakka et entrer légalement en Algérie, une gageure

Entrer légalement en Algérie lorsqu'on est ressortissant d'un État d'Afrique subsaharienne relève de la gageure tant il est complexe



Carte 11. Itinéraires de franchissement de la frontière algérienne.

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 questionnées sur les raisons de leur voyage en Algérie et de nombreux documents qu'elles ne peuvent généralement pas fournir (attestation d'hébergement, relevé de compte bancaire, assurance rapatriement) sont exigés d'elles. Aussi, rares sont les migrants qui se lancent dans cette procédure longue et dissuasive, et dont les chances d'aboutir sont minimales⁹⁴. Deux principales catégories de migrants entrent tout

.....

94. Le prix du visa varie selon la nationalité du demandeur. Il ne nous a pas été possible de connaître le nombre de demandes de visas formulées chaque année à l'ambassade d'Algérie à Niamey et au consulat d'Algérie à Agadez, ni le nombre de visas délivrés.

de même légalement en Algérie par le poste frontalier d'In Guezzam, lorsqu'ils ne font pas le choix de voyager par voie aérienne⁹⁵. Il s'agit des étudiants et/ou sportifs professionnels dont la demande est motivée par leur accueil au sein d'une structure universitaire ou sportive algérienne, et des ressortissants des pays qui ont passé des accords de libre circulation avec l'Algérie (Mali, Guinée)⁹⁶.

Les données présentées ci-dessous relatent le nombre d'entrées et de sorties du territoire nigérien par le poste frontalier d'Assamakka (Tableau 6). Les agents de police qui tiennent ces registres reconnaissent eux-mêmes que ces chiffres sont inférieurs au nombre de passages réels par Assamakka, et très nettement inférieurs à la totalité des mouvements de personnes entre les deux pays, toutes voies terrestres confondues.

Situé à plus de 200 km au nord-ouest d'Arilit, 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 11). 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 occasionnellement quelques touristes s'y croisent. Seuls les mouvements des véhicules animent l'endroit. Les journées passent lentement, 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 acacias sous lesquels est installé le poste de police (Figure 9).

Les migrants qui circulent avec des papiers en règle ne s'arrêtent que quelques heures à Assamakka, le temps d'effectuer les formalités de douanes et de police, et de s'acquitter d'une taxe non officielle de quelques milliers de francs CFA. Ceux qui y demeurent plus longuement, qu'ils arrivent du Sud ou qu'ils se soient

.....

95. La compagnie aérienne Air Algérie dessert plusieurs destinations en Afrique subsaharienne. Un aller simple Niamey-Alger coûte entre 150 000 et 200 000 FCFA.

96. L'Algérie applique le principe de réciprocité juridique en matière de formalités d'immigration.

Tableau 6. Mouvement des personnes au poste de police frontalier d'Assamakka (2003-2004)

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

Sources : Direction de la sécurité du territoire, Niamey, décembre 2003 ; commissariat central, Agadez, décembre 2004 (données au 25.12.2004).

fait expulser d'Algérie, sont généralement en attente d'un transport pour rejoindre Tamanrasset. 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 qu'ils se fassent aider financièrement, ce qui est rare, ou jusqu'à ce que la police nigérienne impose à un transporteur de les ramener gratuitement jusqu'à Arlit. Toutes ces catégories de migrants se croisent à Assamakka, où personne ne reste bien longtemps, quelques heures ou quelques jours tout au plus, tant il n'y a rien alentour et tant il y a peu à faire sur place⁹⁷. Les migrants, entre espoir et désespoir, s'y

.....

97. 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.

savent au bout d'un monde, celui de l'Afrique subsaharienne. De l'autre côté de la frontière commence un ailleurs souvent inconnu, le monde arabe.

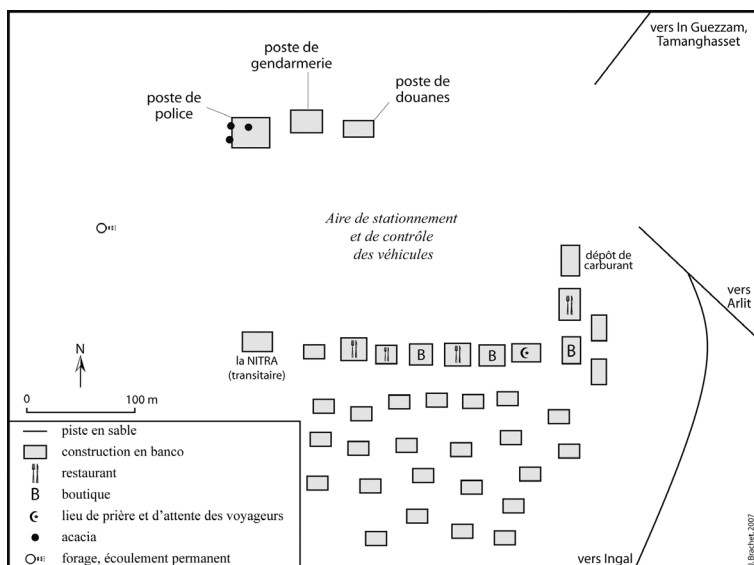


Figure 9. Assamakka, un poste frontière devenu village.

L'irrégularité négociée ou l'image de l'ambiguïté à In Guezzam

De nationalités algériennes 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 Tamanrasset clandestinement, mais préfèrent se rendre en premier lieu au poste frontière d'In Guezzam, distant d'une trentaine de kilomètres. Le passeur paie alors aux agents de police une somme qui est fonction du nombre de personnes qu'il transporte, sans que les papiers de ces dernières ne soient contrôlés. Les migrants ne sont donc pas importunés et très rapidement le véhicule peut repartir jusqu'à Tamanrasset sans risquer de se faire arrêter.

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). D'autre part, du côté des agents algériens, le coût de la répression de l'immigration clandestine, qui implique de nourrir les migrants arrêtés le temps de leur détention puis les transporter jusqu'à la frontière, et plus encore le sentiment de son inefficacité, puisqu'une fois renvoyés à la frontière nombreux sont ceux qui pénètrent de nouveau en fraude sur le territoire algérien, prédisposent à la tentation de la corruption, qu'Emmanuel Grégoire qualifiait déjà de « *généralisée dans le Sud algérien* » à la fin des années 1990 (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, et qui sont parfois unis à ces derniers par des relations familiales, sont en effet peu nombreux et ne travaillent qu'à partir d'Assamakka. Cependant, cette pratique est révélatrice des différences de perception des migrations au Sahara entre le nord et le sud de l'Algérie, et donc également des limites des possibilités d'application de la politique migratoire algérienne.

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 les dissuadent d'essayer cette voie. Car si le « détour » par Assamakka entraîne une diminution des risques de refoulement et du coût du transport pour les migrants, cela entraîne également une diminution importante des profits réalisés par les réseaux qui opèrent depuis les villes du Nord Niger, ceux-ci n'ayant pas de lien avec les passeurs algériens d'Assamakka. C'est pourquoi sur environ 4000 sorties annuelles de subsahariens enregistrées au poste

d'Assamakka en 2003 et 2004 (Tableau 6), la plupart étaient le fait de Nigériens, qui ont connaissance de ce mode de passage, et de Maliens, qui n'ont pas besoin de visa et n'hésitent donc pas à passer par les postes frontaliers.

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

TAMANRASSET SANS ESCALE

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

Tamanrasset, dont la population est aujourd'hui estimée à environ 100 000 habitants, 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 dans ce domaine (Nadi, 2007 ; Spiga, 2002 : 84). Néanmoins, outre une certaine saturation du marché de l'emploi peu qualifié, l'augmentation des arrestations dans la ville suivies d'expulsions favorise depuis quelques années la fonction de transit de cette ville (par opposition à sa fonction d'accueil) et son contournement. « *Avant pour aller au Maroc, les gens passaient par Tamanrasset, mais maintenant à Tamanrasset il y a trop de contrôle, donc maintenant les étrangers passent par Djanet, c'est la nouvelle voie. [...] À partir d'Arilit, ceux qui vont au*

Maroc parfois ils passent par Tamanrasset, parfois par Djanet » (Passeur touareg, Agadez, novembre 2004).

DU NIGER AU TASSILI N AJJER: UN ITINÉRAIRE DANGEREUX

Le trajet pour se rendre à Djanet depuis Agadez ou Arlit dure trois à cinq jours et constitue pour les migrants l'un des itinéraires les plus risqués. Après avoir traversé le massif de l'Air et le Ténéré du Tafassasset, les migrants sont déposés dans les montagnes du Tassili N Ajjer, à plusieurs kilomètres voire dizaines de kilomètres de Djanet. Certains rejoignent alors à pied l'oasis, de nuit. 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.

Tchinbarakaten, du puits pastoral au « puits commercial »

Dernier puits avant la longue traversée du Ténéré du Tafassasset, Tchinbarakaten 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 le passage des migrants se rendant à Djanet, des Touaregs algériens et nigériens s'y sont installés et ont ouvert une quinzaine de « boutiques ». Ils y vendent de l'essence, de la nourriture, des cigarettes, des vêtements pour se protéger du froid et du soleil. 1 kg de riz ou de dattes, 1 paquet de biscuits ou 1 paquet de cigarette sont vendus 1 000 FCFA. Les prix pratiqués sont élevés en raison de l'isolement du lieu et du fait que de nombreux migrants n'hésitent pas à dépenser leurs dernières devises en francs CFA, dont ils n'auront plus besoin une fois en Algérie. L'eau peut également être vendue par les commerçants de Tchinbarakaten 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'Air, 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 moment. 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 Tchinbarakaten, moyennant rétribution, et les emmènent jusqu'à Djanet.

Les risques encourus lors de ce voyage sont plus importants que ceux encourus par les migrants qui se rendent à Tamanrasset. Tout d'abord, comme pour chaque passage clandestin de frontière en Afrique du nord, il y a les risques d'interpellation. Les efforts du gouvernement algérien dans sa lutte contre l'immigration clandestine se sont focalisés ces dernières années sur cette région (El Watan, 20.04.2006), soutenu indirectement par les États-Unis qui, dans une logique de lutte contre le terrorisme international et spécifiquement contre certaines organisations circulant au Sahara central (tel le GSPC, devenu Al-Qaïda au Maghreb islamique en 2007) participent de la même dynamique de renforcement du contrôle de cette zone⁹⁸. Ensuite il y a les dangers liés aux pannes des véhicules, qui d'une part augmentent les risques d'interpellation, et d'autre part peuvent s'avérer fatals pour les passagers s'il n'est pas possible de réparer sur place. Les chauffeurs n'empruntant pas systématiquement les mêmes itinéraires, notamment pour traverser le 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 presque systématiquement sur cet axe en convoi de plusieurs véhicules. « *Par Djanet ce n'est jamais un seul véhicule, parce que c'est un désert, c'est un problème, si un seul véhicule tombe en panne là-bas, c'est la mort. Il faut deux véhicules ou trois... parfois tu vas voir dix Toyota pleines d'étrangers.* » (Passeur touareg, Agadez, novembre 2004). Puis il y a les risques plus spécifiques à ce parcours, ceux d'attaque et d'abandon. Les attaques des véhicules transportant les migrants sont fréquentes dans ces régions isolées et mal contrôlées par les autorités nigériennes et algériennes. Les bandits de la zone savent que chaque jour des dizaines de migrants passent par là, avec en leur possession de l'argent pour financer leurs voya-

.....

98. « *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). Depuis 2005, la *Trans-Sahara Counterterrorism Initiative* a repris et étendu les programmes de la PSI. Voir notamment Keenan (2008a), Lecocq et Schrijver (2007).

ges. Il leur suffit d'attendre aux abords de quelques points de passage clés, notamment des puits qui jalonnent le parcours et des lieux où sont déposés les migrants peu avant Djanet. Bandits et passeurs s'entendent parfois pour simuler des attaques en des lieux précisés à l'avance, et se partagent ensuite le butin. Lors de ces attaques surprises ou préméditées, les passagers sont totalement détroussés de leur argent et de leurs objets de valeur (montres, bijoux), parfois avec une grande violence symbolique, lorsque les migrants sont déshabillés afin de vérifier s'ils ne cachent pas d'argent sur eux, ou physique, lorsque certains tentent de s'opposer à leurs agresseurs. Mais les migrants finissent généralement par être emmenés à bon port. Le plus grand risque étant pour eux de se faire abandonner par leur chauffeur en plein désert. Certains chauffeurs peu scrupuleux, criminels, déposent en effet parfois leurs passagers 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 profitent d'un arrêt et de la descente des passagers pour repartir, emportant les réserves d'eau et les bagages. Ces pratiques, condamnées ouvertement par tous les membres des réseaux migratoires, quels que soient leurs rôles et leurs villes de rattachement, sont néanmoins loin d'être exceptionnelles.

DJANET, OASIS DE TRANSIT ET 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, occupés en grande partie par des migrants touaregs originaires du Niger dont les liens avec les habitants de l'oasis sont anciens, sont rarement disponibles pour les autres migrants subsahariens. Ces derniers ne font donc généralement que transiter par cette oasis avant de poursuivre leur route soit vers le Fezzan libyen, soit vers 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), il est simple d'y trouver des transports pour rejoindre In Aménas, Ghadamès ou Ouargla, puis au-delà le nord de l'Algérie, la Tunisie ou le Maroc, ce qui facilite d'autant sa fonction de ville de transit. Mais de Djanet, il est

également possible de rejoindre Ghat et les autres villes du Fezzan. Cet itinéraire détourné pour se rendre en Libye à partir du Nord Niger est particulièrement usité lorsque la frontière nigéro-libyenne est officiellement et « pratiquement » fermée. Lorsque c'est le cas, des guides algériens et plus rarement libyens attendent au sud de l'oasis dans les endroits où les migrants sont déposés par leurs chauffeurs nigériens. De là, il est possible de poursuivre directement vers Ghat. Le trajet d'une centaine de kilomètres à travers la montagne 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. [...] 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. [...] Avec tout ça les gens encore ils continuent de venir, ils continuent... »
(Passeur touareg, Agadez, 29.11.2004).

L'Algérie face aux migrations venues du Sud : entre fermeté et tolérance discrète

« 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 te ramasse, direct on te met aux barrières [...] 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 » (Ashamor touareg, Timia, 23.08.2003).

Depuis plusieurs décennies, l'Algérie est une terre d'immigration pour des 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, qui peut se transformer en espace de rétention pour ceux qui n'ont pas les moyens ou la possibilité de poursuivre plus avant leur route. Les migrations vers et à travers l'Algérie, sous leurs différentes formes, participent pleinement des transformations contemporaines de ce pays et notamment du dynamisme économique de ses régions sahariennes, bien qu'on assiste au niveau national à une montée du chômage entraînant une diminution du besoin de main-d'œuvre étrangère peu qualifiée (Fargues, 2005). L'immigration irrégulière, cantonnée un temps dans le sud du pays et ne préoccupant guère les populations algériennes, attire dès le début des années 1990 l'attention des pouvoirs publics qui commandent une enquête sur les migrations externes auprès des services de l'Office national des statistiques dont les résultats n'ont jamais été publiés (Spiga, 2005 : 88). Puis avec la circulation 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 locale se fait l'écho. En présentant fréquemment les migrants subsahariens comme responsables de tous les maux, 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, lorsque des habitants « *ont investi les hôtels où résident les ressortissants noirs-africains pour les "chasser" des lieux. Leurs effets personnels ont été sortis à la rue et brûlés* » (*Le Quotidien d'Oran*, 6.09.2005). Une telle violence des populations civiles à l'égard des étrangers reste heureusement exceptionnelle.

En outre, le durcissement de la politique de lutte contre l'immigration irrégulière du gouvernement algérien, tangible depuis plusieurs années déjà, s'est traduit en 2008 par le vote d'une loi qui

alourdit les sanctions prévues à l'encontre des migrants irréguliers, des transporteurs qui les introduisent sur le territoire et de toute personne qui facilite leur introduction, leur séjour, ou leur transit (Zeghib, 2009). 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 ou d'In Guezzam selon leur nationalité, d'où ils seront expulsés respectivement vers le Mali ou le Niger. 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 le volume des flux migratoires vers l'Algérie n'a pas diminué 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 du Travail et de la Sécurité sociale évoquait 28 800 entrées de migrants irréguliers sur le sol algérien entre 1992 et 2003 (Labdelaoui, 2005a); 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 (*Le 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 (Labdelaoui, 2005a: 87). Il était également 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); plus récemment, le chiffre de 3 000 refoulements mensuels à Tin Zawatin et autant à In Guezzam a été avancé (Bensaâd, 2009a). 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. En l'absence de données quantitatives fiables, il importe de retenir que la politique migratoire de l'Algérie s'est indéniablement durcie au cours de ces dernières années, mais que sa mise en application varie encore 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. Ce sont là les deux faces d'une réalité qui reflète la position ambiguë de l'Algérie vis-à-vis des migrations contemporaines en provenance du Sud du Sahara.

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 géopolitiques 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, résultent des incitations voire des pressions européennes. Face à cela, les réseaux migratoires ont développé différentes techniques de franchissement de la frontière qui requièrent selon les parcours et les périodes des compétences spécifiques, en capital social ou 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, bien que de moins en moins nombreux, ne prennent jamais le risque de circuler clandestinement ; tandis que ceux qui agissent dans la clandestinité à partir des villes nigériennes n'essaient jamais de négocier leur passage auprès des agents de l'État. Avec ou sans complicités au sein des pouvoirs publics, les individus qui animent les réseaux migratoires ont réussi jusqu'à présent à perpétuer leurs activités. Jamais les circulations irrégulières 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 que sont les régions septentrionales de l'Algérie, les circulations migratoires vers et à travers le Sahara 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 que constituent 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 sont incarnées dans la lenteur des évolutions des cadres

juridiques et législatifs relatifs à ces mouvements humains, et dans 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 à venir sur les migrations contemporaines vers et à travers le Maghreb (Bensaâd, 2009b).

Chapitre VIII

Une étape sur la voie libyenne : Dirkou Incidences et enjeux locaux des migrations de transit

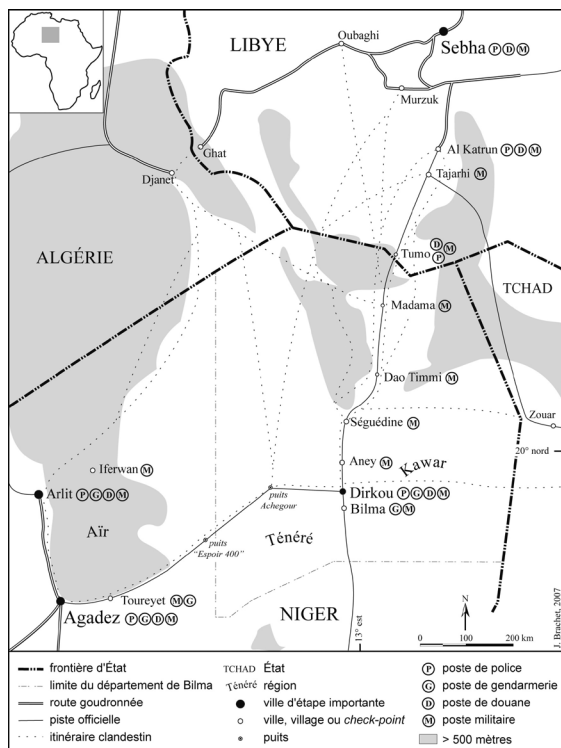
Les oasis sahariennes sont des lieux de vie et de production qui ne peuvent se comprendre uniquement à l'échelle locale. Leur étude nécessite une approche multiscalair intégrant les systèmes de circulation dont elles font partie et qui participent de leur évolution. Traditionnellement, il s'agissait 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 très ensablée qui reliait Agadez à Bilma via Fachi, au profit de celle plus accessible passant par le puits d'Achegour et aboutissant à Dirkou, cette oasis est rythmée par une circulation tout autre, celle incessante des véhicules qui vont et viennent entre le Niger et la Libye. L'itinéraire qui relie Agadez au Fezzan libyen via le Kawar est en effet le principal axe de circulation des migrants au Sahara central, et également l'un des plus onéreux en raison des nombreux *checkpoints* qui le parsèment (Carte 12). Sans que l'on puisse évaluer précisément le volume de ces flux, ceux-ci participent activement de la transformation de certaines oasis du nord-est du Niger.

L'oasis de Dirkou est ainsi 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) y rythment la vie des « immobiles » (autochtones, commerçants, fonctionnaires). L'approche de cet espace de transit par la territorialité des individus mobiles, pleine de tensions qui reflètent leurs aspirations et leurs doutes spécifiques relatifs aux parcours dans ces régions désertiques, mène sur la voie des pratiques effectives de l'espace autant que sur celles multiples des relations sensibles qu'entretiennent les voyageurs avec les terres qu'ils parcourent. Aussi, au-delà des aspects visibles des activités qui animent Dirkou, qu'est-ce que la fonction d'oasis relais implique au niveau de son organisation interne 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, permet de comprendre pourquoi des destins collectifs peuvent être affectés par la traversée du Sahara et comment des destins individuels peuvent y basculer.

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 le type de véhicule utilisé, et parfois davantage du fait des pannes mécaniques fréquentes sur cet axe. Les migrants, que l'on peut voir amoncelés à plus de 30 à l'arrière des *pick-up* et jusqu'à 150 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 une grande 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 violentés ou dépossédés de leur argent lors des différents contrôles qui jalonnent le parcours est rapidement justifiée : à seulement quelques kilomètres de la sortie d'Agadez se trouve le premier point de contrôle du trajet. Les policiers qui y stationnent procèdent à une nouvelle vérification des papiers des passagers puis prélèvent une taxe qui va de 500 à quelques milliers de francs CFA. Le contrôle suivant a lieu 80 kilo-



Carte 12. L'axe Agadez-Sebha : un itinéraire sous contrôle, des parcours sans contrôle.

mètres plus loin, au poste de gendarmerie de Toureyet, où chaque migrant est taxé d'environ 1 000 FCFA⁹⁹. Vient ensuite la traversée de l'erg du Ténéré.

.....

99. 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'Aïr. 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. Toureyet s'est ainsi rapidement agrandi, une vingtaine de cases d'habitation en banco ont été construites et autant de boutiques, puis un poste de gendarmerie y fut implanté en 2000.

Chacun sa place au soleil ou l'épreuve du Ténéré

« 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, 17.12.2003).

À l'issue des 200 premiers kilomètres du voyage effectués sur une piste très poussiéreuse, commence le désert de sable. L'horizon, barré jusque-là au nord par le massif de l'Aïr, ne sera rapidement 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. 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: *Espoir 400*, un puits d'étape construit en 2003 par l'ONG Action contre la faim, et Achegour, l'ancien puits pastoral des caravaniers touaregs. D'avril à octobre les véhicules sont également obligés de s'arrêter 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 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.

« Depuis que je suis né, je n'avais jamais fait ça, je jure que je n'avais jamais souffert comme ça » (Migrant malien, Dirkou, 30.10.2003).

« 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 mouraient dans le désert... mais maintenant je le vois moi-même. C'est dur, vraiment c'est dur, mais on

va y arriver » (Tomsy, migrant nigérian, puits d'Achegour, Ténéré, 2.12.2004).



Photo 7. Camion transportant des migrants à travers le Ténéré
(© J. Brachet, 2003).

Du fait de leurs représentations du désert, des contrôles et des spoliations qu'ils subissent et du harcèlement 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 perçu comme hostile et dangereux. De cette perception résulte une construction sociospatiale 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 quotidienne¹⁰⁰. 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

.....

100. Sur la construction de limites entre les véhicules et les espaces traversés, voir Boyer (2003).

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 arrivée. Longueur et labeur du trajet qui s'effectue au milieu d'un désert de sable qui s'étend à perte de vue participent du sentiment d'éloignement et d'isolement qu'ont les migrants en arrivant à Dirkou.

« 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, 20.12.2004).

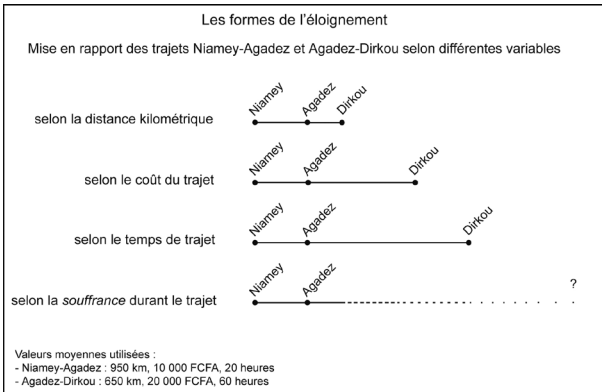


Figure 10. Dirkou : quelle accessibilité pour les migrants subsahariens ?

Contrôle des arrivées et taxation des arrivants

« Quand on est arrivés à Dirkou, il y avait encore des checkpoints 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 allés à la police qui travaille à côté. On leur a dit qu'on n'avait pas

d'argent, ils nous ont gardés 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 entrés 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, 9.12.2004).

Située au sortir du grand erg du Ténéré, à 650 km d'Agadez, 400 km de la frontière libyenne et plus de 700 km de la ville libyenne d'Al Katrun, l'oasis de Dirkou est située dans le département de Bilma (Carte 12), le plus vaste et le moins densément peuplé du Niger (environ 15 000 habitants pour une superficie de 276 000 km², soit une moyenne de 0,05 hab./km² (RGPH, 2001)). L'arrivée à Dirkou 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 8 et 9), première étape obligatoire des camions qui transportent des passagers, les migrants sont immédiatement encadrés par des militaires en arme qui prélèvent une somme globale auprès du chauffeur (ce qui revient à environ 500 à 2 000 FCFA par migrant). Puis les migrants sont ensuite successivement taxés par les gendarmes (1 000 à 3 000 FCFA) et les policiers (1 000 à 10 000 FCFA). Ces taxes arbitraires dont le montant n'est pas lié à la régularité de la situation des voyageurs grèvent les budgets des plus modestes. Certains se retrouvent ainsi dans l'incapacité de financer la suite de leur voyage et sont obligés de trouver localement de quoi survivre et payer leur transport jusqu'en Libye. Il s'agit généralement d'individus partis en migration avec un capital variant entre une et quelques centaines de milliers de francs CFA selon le pays d'origine, ne leur permettant pas de faire face aux nombreuses dépenses qu'occasionne la traversée du Niger. Leur séjour au Kawar peut alors durer plusieurs semaines voire plusieurs mois tant les opportunités d'y gagner de l'argent sont rares.

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 influé directement sur la localisation, le développement et l'organisation de l'endroit où ils s'installaient de façon temporaire en attendant de poursuivre leur voyage.

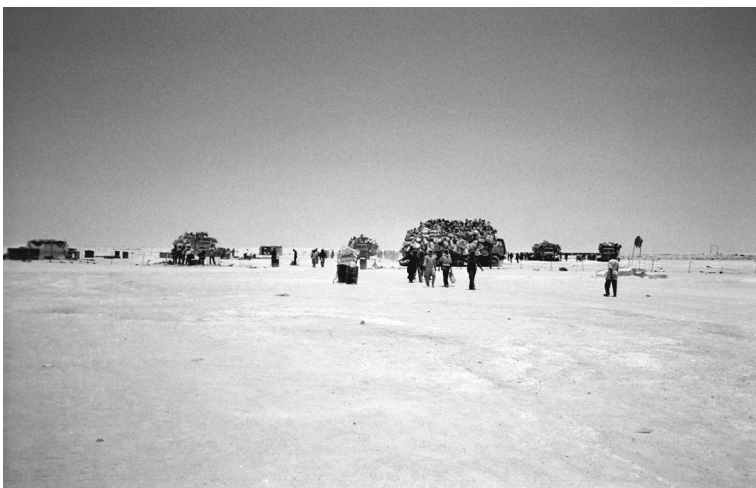


Photo 8. Arrivée à Dirkou d'un convoi de cinq camions transportant des migrants (© J. Brachet, 2004).

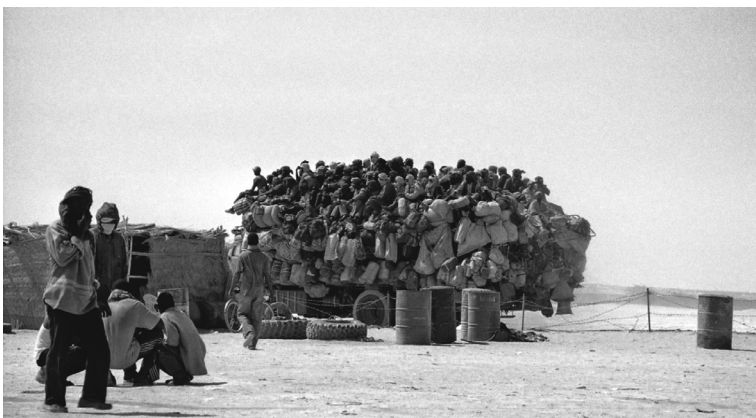


Photo 9. Arrivée de migrants à Dirkou. Le premier contrôle est effectué par les militaires, à l'entrée de l'oasis (© J. Brachet, 2004).

« Dirkou année zéro ». La naissance d'un lieu de transit

Durant les années 1990, du fait de la rébellion dans le nord du Niger, les circulations entre Agadez et le Kawar se réalisaient en convoi d'une centaine de véhicules, escortés par des militaires. Si un transporteur ratait le départ du convoi, il devait attendre avec ses passagers le convoi suivant, qui pouvait ne partir que quelques semaines plus tard. Les migrants qui pouvaient ainsi se retrouver 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 venait de temps à autre leur vendre quelques marchandises, puis rapidement de petits abris en feuilles de palme, puis de véritables cases en *banco*, furent construits pour leur servir de logement. Le flux des migrants passant par Dirkou ne tarissant pas, des commerçants locaux ont peu à peu installé des étales permanentes près de ces camps d'habitations sommaires. D'autres activités 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 », « nouveau village » (Figure 11).

« 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 remarquée. [...] Et y'a eu une augmentation des bistrots, et puis la moitié de la ville est électrifiée maintenant. La ville a grandi, avant en 1995 y'avait Gari n Kawar 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, 18.11.2004)

De la périphérie au centre :

la réorganisation de l'oasis autour du quartier des migrants

L'isolement du site de Dirkou est constamment perceptible, la moitié de l'horizon s'arrêtant sur la falaise du Kawar, l'autre moitié

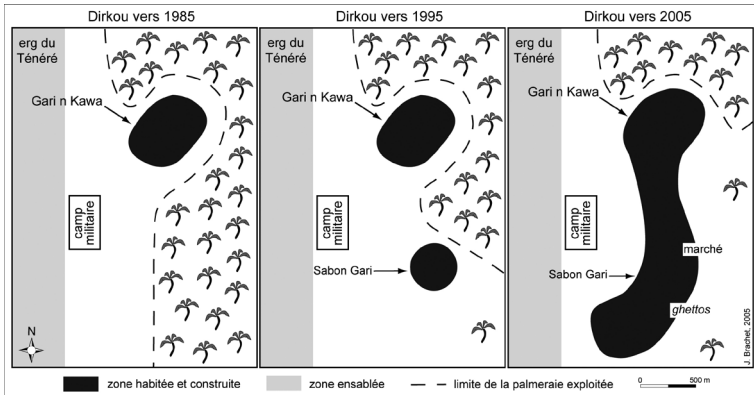
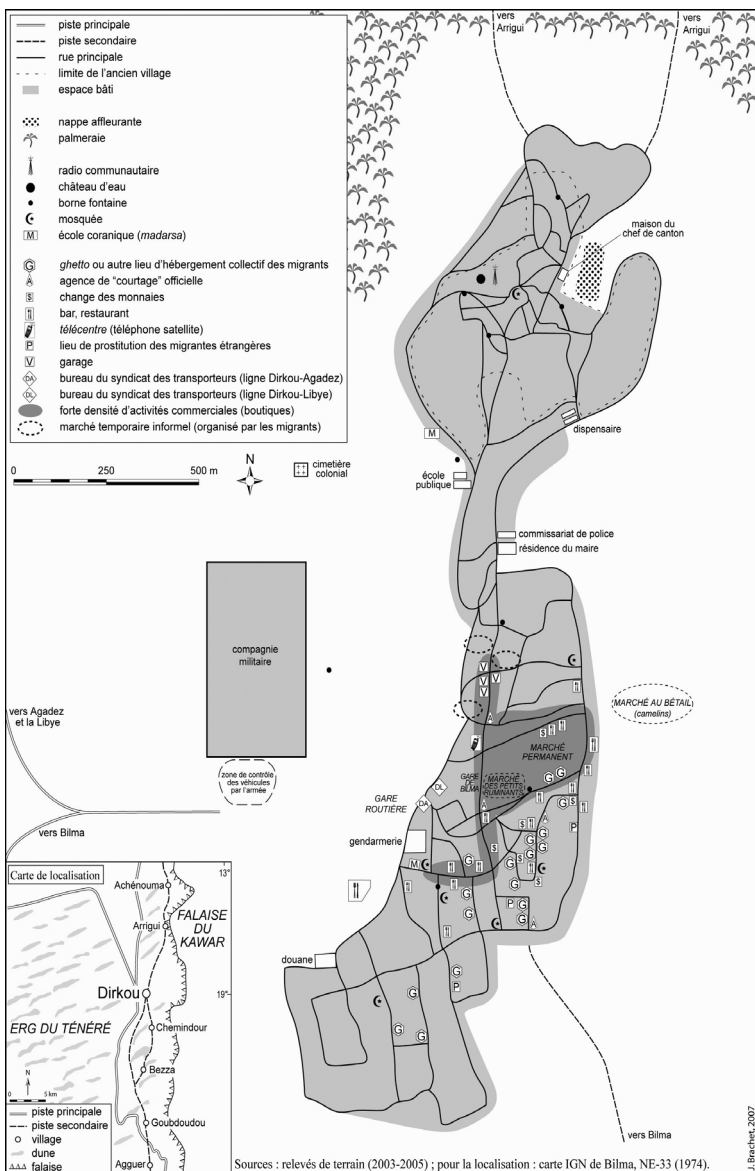


Figure 11. Schéma de l'évolution des espaces construits à Dirkou (1985-2005).

se perdant dans l'erg du Ténéré. 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 hébergés dans des concessions appelées *ghettos*, au sein desquelles ils louent de petites pièces de quelques mètres carrés 2000 à 3000 FCFA la semaine (Photo 10). L'originalité de Dirkou réside dans le fait que tous les *ghettos* sont regroupés à *Sabon Gari*, à distance de l'ancien village (Carte 13)¹⁰¹. 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* est un quartier à part. Les habitations (construites en *banco* et parfois en ciment, et non pas en pierre de sel), les tenues vestimentaires, les pratiques religieuses, les commerces, les heures et les formes d'animation, les langues et les musiques sont autant de marqueurs qui différencient ce quartier du reste de l'oasis¹⁰².

101. 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.

102. Avec le développement de *Sabon Gari*, les « rythmes de vie » de l'oasis se sont diversifiés. Tandis que *Gari n Kawa* continue de vivre en fonction de



Carte 13. L'oasis de Dirkou, petite place marchande et étape migratoire cosmopolite.

De nombreuses activités directement liées au transit et au séjour des migrants s'y sont développées. Outre le marché permanent particulièrement bien achalandé et les activités en rapport avec les transports (gare routière, agences de voyage, garages, points de vente de carburants et depuis 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, 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 y étaient déjà installés, et de la compagnie militaire créée à l'époque coloniale. Dans le domaine des infrastructures, les changements sont également importants puisque le village a été partiellement électrifié en 2001, un réseau d'adduction d'eau potable fut inauguré en 2003 et une borne relais pour téléphone mobile installée en 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 Karwa* (« village du natron ») et en est devenu d'une certaine manière le centre économique¹⁰³. Ce développement de Dirkou s'est accompagné d'une trans-

.....

la lumière du jour, *Sabon Gari*, davantage électrifié, est animé plus tard dans la nuit mais ne s'éveille vraiment que quelques heures après le lever du soleil, 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 et aux circulations internes au Kawar, et le nouveau qui voit sa population osciller sensiblement au gré des arrivées et des départs des convois de migrants. 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.

103. Cette différence de peuplement, remarquable à l'observation, ne peut être chiffrée du fait du manque d'exhaustivité du dernier recensement de la population (RGPH 2001). D'après nos enquêtes de terrain, la population

formation 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 pays¹⁰⁴.



Photo 10. Un *ghetto* ghanéen 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).

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 remarquables¹⁰⁵, mais ils ne sortent jamais de ce quartier

.....

vivant à Dirkou pouvait être estimée entre 7000 et 10000 personnes en 2005, avec une part de population migrante oscillant entre 10 et 20 %.

104. 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 6000 francs CFA par mois, une pièce de 15 m² avec un hangar extérieur jusqu'à 10000 francs CFA par mois.

105. Leurs tenues vestimentaires, peu différenciées entre hommes et femmes (basket, t-shirt, jean), leur manière de circuler toujours en groupe, et leurs



Photo 11. 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 pour pratiquer des taux de change généralement peu attractifs (© J. Brachet, 2004).

et leurs échanges avec les villageois sont si restreints qu'après plusieurs mois passés là, la plupart n'ont toujours pas connaissance de l'existence du vieux village qui n'est pourtant situé qu'à un ou deux kilomètres d'où ils résident. Ce manque de relations entre populations migrantes et populations originaires de Dirkou est renforcé par le fait que nombre de villageois kanouris et toubous de l'ancien village ne vont eux-mêmes jamais à *Sabon Gari*, si ce n'est pour y effectuer quelques achats au marché.

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* au vaste camp militaire (Figure 12). Si

.....

modes de salutations dénotent une origine qui les distingue des autres habitants de l'oasis.

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 endroits, et leurs limites fluctuent au gré des présences et des actions humaines. Lors de circonstances particulières, telles les contrôles et taxations des



Photo 12. 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 (© J. Brachet, 2004).

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 circonstan-

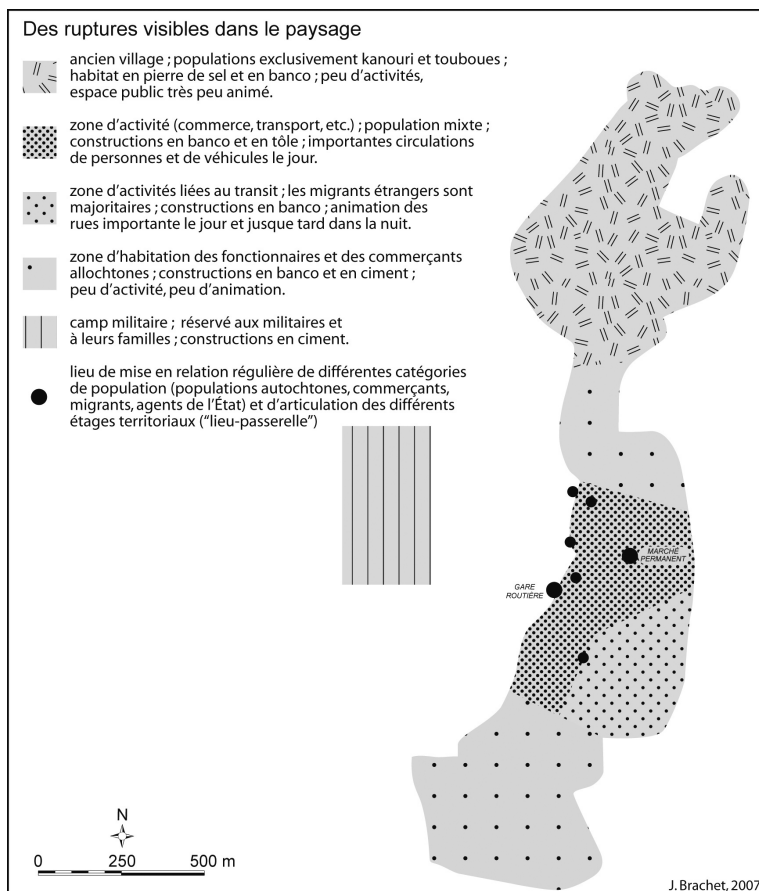


Figure 12. Dirkou : cloisonnement et lieux de relation.

ciés peuvent donner lieu à une mise en relation de migrants avec des populations nigériennes, 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. 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.

« Si tu n'as plus d'argent »

Le Kawar, voie de passage, voie de garage.

« 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, 24.12.2004).

À l'origine simple oasis relais, étape 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. Les migrants qui s'y retrouvent bloqués, sans moyen de poursuivre leur route, peuvent y séjourner plusieurs semaines voire plusieurs mois tant les opportunités de gagner de l'argent sont rares.

Solidarités locales et internationales

L'expérience commune du voyage saharien puis leur vie quotidienne à Dirkou poussent les migrants à se croiser, à se reconnaître puis rapidement à se connaître. Les repas, les déplacements, les attentes et les nuits sont autant de moments de vie passés en commun, qui font émerger ou qui renforcent progressivement et de manière disparate selon les individus le sentiment d'appartenir à une « communauté de destin » (Bredeloup, Pliez, 2005) ou « communauté d'itinérance » (Escoffier, 2006), sentiment apparu pour certains dès leur passage à Agadez. Au sein de cette vaste communauté de voyageurs, des groupes se constituent de manière temporaire, sur des bases d'affinités réciproques, de langues et fréquemment de nationalité. Plusieurs

formes d'hospitalité vis-à-vis des nouveaux arrivants et de solidarité se mettent alors en place, allant du partage pragmatique de la nourriture et des logements au prêt voire au don d'argent permettant aux plus démunis de financer leur transport jusqu'en Libye. Mais de la même manière qu'à Agadez, 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 quand ils en avaient les moyens, et qui ne retrouvent pas cette solidarité lorsqu'à leur tour ils sont dans le 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, 5.12.2004).

Parallèlement à la possibilité de se faire aider localement, les migrants disposent depuis quelques années de moyens de télécommunication leur permettant de solliciter de l'aide à l'extérieur de l'oasis, et notamment dans leur pays d'origine. Il n'y a pas de banque ni de service de transfert d'argent au Kawar, mais il existe depuis octobre 2004 un *télécentre* utilisant un système de téléphonie par satellite (Thuraya) et depuis 2006 une antenne relais de téléphonie mobile (Celtel), permettant de passer des appels téléphoniques internationaux pour quelques centaines de francs CFA la minute selon la destination. La tactique des migrants consiste à se faire envoyer des codes de cartes de recharge prépayées des deux opérateurs, présents dans de nombreux pays, puis à les revendre aux fonctionnaires ou aux grands commerçants de l'oasis qui possèdent un téléphone. Cette petite révolution dans le domaine de la téléphonie au Kawar a grandement augmenté les possibilités d'y obtenir de l'argent.

Travail, ennui et nostalgie

« 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

30000 pour la Libye et maintenant il n'y a plus de travail, il n'y a plus rien à faire... » (Migrant ivoirien, Dirkou, 4.12.2004).

« 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. [...] Je travaille [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, 24.12.2004).

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 débrouille individuelles. Leurs conditions de vie difficiles, tant physiquement que moralement, les incitent 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 était possible de tirer profit de la précarité de la situation de ces étrangers de passage. Ils les emploient donc pour effectuer des tâches variées (corvée d'eau, entretien des concessions, lessive, achats au marché), en échange de quoi, au bout de quelques mois, ils les envoient en Libye. Certains ne travaillent ainsi qu'une partie de la journée pour des besognes précises, tandis que d'autres sont employés comme domestiques à plein temps et sont alors nourris et logés par la famille pour qui ils travaillent. Ces emplois s'apparentent à une « mise en servitude volontaire » des migrants du fait de l'absence de rétribution financière, du manque de considération qu'ils subissent de la part de leurs employeurs et de leur sentiment d'être traités comme des « esclaves ». Après quelques mois, 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 qui officient entre le Niger et 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 des migrants en Libye se fait au détriment des transporteurs qui se voient régulièrement imposer ce genre de passagers sans être défrayés.

Pour les femmes migrantes, dont la part au sein de l'ensemble des migrants est en augmentation depuis la fin des années 1990 (Bensaâd, 2003 ; De Haas, 2007 ; Escoffier, 2006), les opportunités de travail sont encore plus restreintes. C'est ainsi qu'à la prostitution cachée, pratiquée à leur domicile par des femmes veuves ou divorcées originaires du village (de *Gari n Kawa*) se sont ajoutées ces dernières années de nouvelles formes de prostitution. À l'image de ce qui se passe à Agadez, certaines migrantes en transit se prostituent de manière plus ou moins occasionnelle et autonome contre une rétribution en argent ou en nature (hébergement, transport). Parallèlement, des prostituées originaires du sud du Niger, du nord du Nigeria et du Tchad sont venues s'installer dans cette oasis en raison du passage de nombreux migrants et de la présence de fonctionnaires¹⁰⁶. Venues seules ou encadrées par des réseaux, elles résident en permanence à Dirkou où elles vivent et travaillent ostensiblement aux abords du marché de *Sabon Gari*¹⁰⁷.

.....

106. Celles 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 Nigeria, puis expansion du fondamentalisme islamique des Izala dans la région de Maradi).
107. Se retrouvent également à Dirkou des femmes enrôlées par des réseaux internationaux de prostitution (*trafficking*). Elles ne séjournent que quelques jours tout au plus au Kwar, sous le contrôle permanent des hommes qui les accompagnent, avant de poursuivre leur route vers la Libye, l'Europe ou le Proche-Orient. C'est ainsi que l'on peut parfois apercevoir des *pick-up* transportant uniquement des jeunes femmes et jeunes filles arriver discrètement par le sud de l'oasis. Mais ces trafics relèvent d'une autre dimension des circulations sahariennes, celle des réseaux mafieux internationaux. Concernant les problèmes éthiques et méthodologiques posés par l'observation et l'analyse de ce type de réseaux, voir Samarasinghe (2005), Tyldum et Brunovskis (2005).

« *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 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* » (Migrant béninois, Dirkou, 20.12.2004).

« *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 samedis et les vendredis 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, 5.12.2004).

Pour tous les migrants, le séjour à Dirkou est une période de vie difficile, et malgré les solidarités et les possibilités de trouver des activités rémunérées, certains ont du mal à se nourrir et leur affaiblissement physique est parfois visible. Leur désœuvrement quotidien peut alors d'autant plus facilement se transformer en nostalgie, qui transparaît dans les discussions qui portent sur la vie de chacun avant de partir « en aventure », sur leurs vies dans les grandes villes 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 coupé-décalé, 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.

Au risque de l'enclavement

Au regard des différentes situations des migrants en transit au Kawar, l'oasis de Dirkou peut-elle être qualifiée d'oasis enclavée ? Une oasis au milieu du désert, havre de verdure isolé, lointain et difficilement accessible, semble au premier abord être l'idéal type du lieu *naturellement* enclavé. Pourtant, dans le domaine de la mobilité, les espaces isolés, lointains et difficilement accessibles le sont principalement en raison de l'organisation des sociétés et non

de leur seule localisation géographique. Il n'y a pas d'enclavement naturel, tout comme il n'y a pas d'enclavement absolu, puisqu'il n'existe pas de population ni de territoire qui ne puisse être en relation, même minime ou occasionnelle, avec un ailleurs. 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. 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: tout dépend des groupes de population voire des individus, de leurs situations et de leurs desseins (Brachet, 2005b). Plus encore que de l'existence d'infrastructures et d'offres de transport (propriété spatiale), l'enclavement relève en effet de leur accessibilité pour les acteurs (propriété sociale).

Pour les populations originaires du Kawar, Toubou et Kanouri sédentaires dont les besoins propres d'être mobiles sont très restreints, et pour les caravaniers touaregs et toubous qui viennent annuellement dans les oasis du Kawar pour y échanger des productions principalement alimentaires, et qui circulent en dromadaires et sont donc maîtres de leurs déplacements, il n'y a pas de décalage entre leurs capacités à être mobiles et leurs volontés de mobilité. Dirkou ne leur apparaît donc pas comme étant une oasis enclavée mais seulement isolée. Il en va de même pour les transporteurs et les grands commerçants qui circulent entre la Libye et le Niger pour qui Dirkou n'est qu'une étape, reliée en permanence, par voie terrestre, à l'ensemble du réseau qu'ils parcourent. En revanche, la situation des fonctionnaires qui travaillent à Dirkou (majoritairement dans les corps de contrôle, de sécurité et de défense, mais également dans les domaines de la santé et de l'éducation) et de leurs familles est différente. Rarement natifs de cette zone, ils ont bien souvent une aversion prononcée pour le désert (principalement ceux originaires du sud et de l'ouest du pays). Être affecté au Kawar signifie pour eux être coupé du reste du territoire national et pour partie de leur famille (en raison de leur difficulté à se déplacer régulièrement, la plupart ne possédant pas de véhicule personnel;

les trois plus grandes villes du pays, Zinder, Maradi et Niamey, sont respectivement à plus de 1000 km, 1400 km, et 1600 km). C'est pourquoi la plupart d'entre eux perçoivent Dirkou comme faisant partie des confins lointains et enclavés du Niger.

Les migrants quant à eux 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. Ils sont dans une dynamique de mouvement et l'oasis n'est de ce fait pas perçue comme enclavée par ceux qui ont les moyens de poursuivre rapidement leur route. En revanche, ceux qui sont contraints d'y séjourner un temps plus ou moins long se sentent confrontés à de multiples obstacles qui amplifient les distances de leurs parcours jusqu'à les rendre infranchissables. En prenant conscience du manque d'alternative leur permettant de les franchir, ils réalisent qu'ils se trouvent dans une situation bloquée, du moins à court terme. Cette perte de leur capacité à maîtriser leur propre mobilité fait naître en eux un sentiment profond d'enclavement, qui durera jusqu'à ce qu'ils aient réussi à économiser de quoi poursuivre leur voyage, c'est-à-dire une période allant de quelques semaines à plusieurs mois, voire plus d'une année. Mais lorsque cette situation d'enclavement se prolonge et s'aggrave, lorsqu'aucune alternative ne semble poindre, d'importants changements dans leurs comportements individuels et sociaux peuvent apparaître, liés à un abandon des projets de mobilité. Face à l'impossibilité d'obtenir les moyens de reprendre leur route alors que leurs compagnons de voyage sont déjà repartis, 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 délittent 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, notamment sous forme d'errance.

« 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. [...] Y'a des gens, ils sont là, ils deviennent fous 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, 29.11.2004).

Conclusion

Les flux migratoires engendrent et impulsent au Sahara 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 plans. 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 grâce au trafic routier qui lie les deux pays et aux opportunités de transport qu'il génère, reléguant le négoce caravanier à un rôle second dans la plupart des oasis situées sur cet axe. Pour la petite ville saharienne de Dirkou, les activités engendrées par le transit migratoire constituent indéniablement un élément de dynamisme économique important voire essentiel, conforté dans certains domaines par l'exploitation dont sont victimes les migrants qui s'y retrouvent un temps bloqués. Pour les plus vulnérables d'entre eux, 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.

Chapitre IX

La Libye : difficultés d'accès, de séjour et de retour des ressortissants d'Afrique subsaharienne

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 poursuivre leur route vers la Libye, une route encore longue, difficile et onéreuse. Jusqu'au début des années 2000, le coût du transport pour aller de Dirkou jusqu'aux villes du Fezzan (généralement Tajarhi, Al Katrun ou Sebha) allait de 30 000 à 60 000 FCFA tout au plus, selon les périodes et les destinations. Mais à partir de 2005, la Libye s'est dotée d'une loi renforçant les sanctions à l'encontre des migrants irréguliers, ainsi qu'à l'encontre de toute personne ayant facilité leur entrée sur le sol libyen. Ce durcissement de la politique migratoire libyenne s'est traduit par une transformation des modalités de circulation entre le Niger et la Libye, engendrant une hausse conséquente des tarifs des transports que paient les migrants irréguliers, qui atteignent dorénavant 100 000 FCFA pour aller du Kawar au Fezzan.

Se rendre en Libye : une dernière étape onéreuse et risquée

De Dirkou aux zones militaires du Nord-Est :

taxes, violence et non-droit

Au coût du transport s'ajoute une nouvelle fois celui des taxes dont doivent s'acquitter les migrants (et les transporteurs). À

Dirkou, les contrôleurs du syndicat des transporteurs et de la préfecture essaient de surveiller les véhicules qui s'apprêtent à quitter l'oasis afin de prélever les taxes officielles qui leur sont dues, tandis que les agents de police et de gendarmerie essaient, dans le même temps, de prélever des taxes illégales. Face à cela, nombreux sont les opérateurs de transport qui tentent de se soustraire à tout contrôle en organisant discrètement des départs de nuit, depuis les périphéries de l'oasis.

Pour les migrants, le passage du convoi des transporteurs de cigarettes constitue une alternative permettant également de quitter Dirkou sans payer de taxe (Cf. Chapitre v). 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 (environ 10 000 FCFA). Les migrants qui quittent ainsi Dirkou ne sont généralement pas contrôlés ni taxés, en raison du départ groupé d'un trop grand nombre de véhicules, et du fait que les agents de l'État sont à ce moment-là préoccupés par des transactions portant sur des montants autrement plus importants.

Un départ du « convoi de cigarettes » de Dirkou

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. Le soleil est bas sur l'horizon lorsque d'un coup apparaissent 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 10, 20, 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, laps de temps pendant lequel, sans interruption, les véhicules iront par les ruelles de l'oasis rejoindre leur point de rassemblement, près de la compagnie militaire. Tous les camions sont identiques. Leur chargement est très haut, protégé et camouflé par de grandes bâches (Photo 5). Alignés en trois rangées, face au désert, plus de 70 camions sont prêts à partir. Commence alors la petite ruée des vendeurs ambulants qui viennent proposer aux membres du convoi de quoi agrémenter leur voyage jusqu'à la frontière, essayant de leur vendre des bonbons, des biscuits, de l'aspirine, du sucre et du thé, des lampes et des piles. Des cigarettes aussi. Quel-

ques minutes s'écoulent puis vient une seconde vague de personnes qui se rendent d'un pas pressé vers cette extrémité de l'oasis. Ils sont plus nombreux encore. Ce sont les 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 trouver une place. Chaque camion ne prend que quelques passagers, mais cela représente au total un grand nombre de places disponibles et bon marché permettant d'aller jusqu'à Madama. L'escorte de la douane arrivera au crépuscule, et ce sera le départ. Le convoi s'élancera vers la frontière libyenne, avec près de 200 chauffeurs et apprentis dans les cabines des 70 véhicules, et quelques centaines de migrants juchés sur les précieuses cargaisons. (Carnet de terrain, extrait, décembre 2004).

Aux passages des postes de contrôle d'Aney (village où se trouve un détachement des Forces nationales d'intervention et de sécurité¹⁰⁸) et de Séguédine (village où se trouve le groupement des FNIS), et des compagnies militaires de Dao Timmi et de Madama, les migrants sont systématiquement délestés avec autorité de quelques milliers de francs CFA¹⁰⁹. En cas de refus ou d'incapacité de paiement, ils se voient parfois infliger des sévices collectifs par les militaires qui se savent en capacité d'agir en toute impunité (les migrants sont parfois alignés debout au soleil toute une journée, ou laissés l'hiver toute une nuit en plein vent, jusqu'à ce qu'ils rassemblent une somme jugée suffisante par les militaires). À chacun de ces *checkpoints* militaires, les chauffeurs des véhicules paient également une taxe forfaitaire illégale, dont le montant total cumulé peut aller de 100 000 FCFA pour un *pick-up* immatriculé au Niger, à plus de 200 000 pour un camion libyen.

Franchir 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

108. 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 MNJ (Mouvement des Nigériens pour la justice), emportant avec eux leur matériel militaire.

109. Excepté ceux qui circulent avec le « convoi de cigarettes ».

politique migratoire libyenne. Tantôt ouverte, tantôt partiellement ou totalement fermée, cette frontière possède un statut effectif qui n'a de cesse d'être modifié par les autorités libyennes depuis des décennies, au point que les acteurs des circulations transfrontalières s'organisent davantage en fonction des possibilités concrètes de



Photo 13. Membre des FNIS de Séguédine (© J. Brachet, 2004).

circulation qu'en fonction des discours et directives officielles du pouvoir libyen. Ainsi, si dans la partie orientale du Sahara la fermeture de la frontière soudano-libyenne en 2003 a entraîné un « *tarissement 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 la frontière.

Hormis les quelques migrants qui voyagent légalement, possédant un passeport avec le visa libyen, la plupart d'entre eux ne disposent pas des documents nécessaires pour se rendre légalement en Libye. Les réseaux migratoires ont donc développé deux modes de franchissement de la frontière nigéro-libyenne permettant de faire face aux fluctuations 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, par les voies détournées de la fraude (Carte 12). Selon les périodes, les réseaux migratoires ont donc plus ou moins recours au capital social de leurs membres ou à leur connaissance fine des itinéraires de contournement des postes de contrôle. Cependant, depuis les années 2002-2003, le régime libyen s'est engagé « *à surveiller plus étroitement la circulation transfrontalière des migrants [...], en contrepartie d'un soutien italien dans le cadre des négociations pour la levée définitive de l'embargo européen sur les armes* » (Drozd, Pliez, 2005 : 69). Ce rapprochement de la Libye et de l'Union européenne sur la question du contrôle des flux migratoires, qui s'est poursuivi depuis, s'est traduit par un renforcement du contrôle militaire et policier des régions sahariennes frontalières, et par la création de lois sanctionnant les acteurs de cette immigration (Hamood, 2006; Perrin, 2009; Zeghib, 2009). L'espace frontalier n'est plus aujourd'hui qu'exceptionnellement un espace de négociation potentielle; la clandestinité s'impose comme le moyen le plus efficace et le moins onéreux permettant de faire pénétrer des migrants irréguliers sur le sol libyen. Les commerçants qui pendant des années avaient pratiqué le transport 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 clandestin¹¹⁰.

L'ambiguïté libyenne vis-à-vis de l'immigration subsaharienne

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 Khaddafi n'hésite d'ailleurs pas à encourager régulièrement et ouvertement les ressortissants d'Afrique subsaharienne à se rendre dans son pays (Pliez, 2004a). Aux discours politiques officiels s'ajoutent d'autres marques d'ouverture de la Libye en direction du sud du Sahara, tant à travers la publicité faite autour de la compagnie aérienne libyenne Afriqiyah Airways, qui relie Tripoli et Benghazi à de nombreuses capitales africaines¹¹¹, qu'à travers le développement des organisations panafricaines auquel elle prend part, et spécialement la CEN-SAD (Bredeloup, Zongo, 2005).

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 Khaddafi qui en était l'instigateur.

Au cours des années 2000, les visas de travail pour les ressortissants des États de la CEN-SAD ont été un temps supprimés par les autorités libyennes, avant d'être rétablis en 2007 pour l'ensemble

.....
110. 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 aux groupes touaregs, toubous et arabes Ouled Slimane, populations sahariennes de traditions nomades que l'on retrouve de part et d'autre de la frontière. Parmi les chauffeurs de camions de transport marchand se retrouvent également des Soudanais et des Tchadiens arabophones.

111. Afriqiyah Airways, créée en avril 2001, assure des liaisons aériennes entre la Libye et Abidjan, Accra, Bamako, Bangui, Cotonou, Douala, Kano, Khartoum, Lagos, Lomé, N'Djamena, Niamey, Ouagadougou.

des étrangers à l'exception des ressortissants de pays arabes (Perrin, 2008). Néanmoins, même lorsque l'immigration africaine est tolérée voire encouragée, les immigrants sont généralement maintenus en situation irrégulière, leur entrée sur le territoire libyen n'étant que rarement officialisée par les autorités du pays. Le régime libyen essaie de cette manière de s'octroyer une certaine légitimité aux yeux de ses partenaires africains lorsqu'il orchestre des expulsions *manu militari* d'étrangers¹¹². Mais l'ambiguïté libyenne ne leurre personne, comme le rappelle 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).

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. Le contrôle des frontières et les expulsions de migrants irréguliers sont devenus des enjeux centraux des relations entre la Libye et l'Union européenne. En acceptant de reprendre les immigrants irréguliers arrêtés en Italie et supposés avoir quitté l'Afrique par les ports libyens, en échange d'une aide au développement financière et matérielle conséquente, le colonel Kadhafi reconnaissait officiellement le rôle de la Libye comme espace de transit de l'immigration africaine irrégulière à destination de l'Europe¹¹³. Après avoir également accepté de mieux contrôler ses frontières sahariennes, avec les conséquences dont nous avons parlé précédemment, la Libye a tout de même refusé la demande d'accord de réadmission formulée par l'Union européenne au nom de l'ensemble de ses États membres, comme l'ont fait le Maroc et l'Algérie (PANA, 11.03.2009).

Ces variations du discours libyen, dans le temps et selon les interlocuteurs, et de sa mise en pratique, reflètent l'ambiguïté du

.....

112. «... 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).

113. L'Italie pratique depuis 2004 des expulsions collectives d'immigrants irréguliers vers la Libye (qui n'est pas signataire de la convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés).

régime du colonel Kaddafi sur la question migratoire et sa difficulté à définir une politique africaine stable de l'après-embargo, indépendamment de ses intérêts géopolitiques contingents (Pliez, 2004b).

Revenir de Libye, retraverser l'épreuve du Sahara

La part des migrants subsahariens qui poursuivent leur route jusqu'en Europe est difficile à évaluer mais n'excède sans doute pas 20 % (Brachet, 2007). Après être restés quelque temps en Libye, la grande majorité des migrants retournent en effet dans leurs pays d'origine, volontairement ou malgré eux. Les expulsions collectives d'étrangers en situation irrégulière, mises en œuvre par le régime libyen depuis plusieurs décennies, se sont intensifiées depuis le début des années 2000. Arrêtés dans les villes où ils travaillent, lors de véritables rafles, et plus rarement sur les routes dès qu'ils pénètrent sur le territoire, les migrants irréguliers sont regroupés dans des camps de rétention, 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, mais les conditions de vie y sont semble-t-il extrêmement éprouvantes (Hamood, 2006), certains migrants relatant même des cas de décès. Après quelques jours ou semaines d'emprisonnement, les migrants sont expulsés vers leur pays d'origine. Officiellement, seuls les Nigériens peuvent être expulsés par voie terrestre vers le Niger, les autres devant être renvoyés par voie aérienne¹¹⁴, mais en réalité, les autorités libyennes expulsent fréquemment indistinctement des ressortissants de plusieurs pays ouest-africains. Cependant, outre ceux qui se font expulser, nombre de migrants reviennent volontairement chez eux et peuvent alors rapporter ce qu'ils ont gagné lors de leur séjour.

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 avant de partir

.....

114. Le gouvernement nigérien a interdit depuis 2006 le refoulement sur son territoire de ressortissants de pays tiers.

une partie de leur argent en monnaie de leur pays d'origine, soit avec le concours des services diplomatiques du pays concerné, soit plus fréquemment au marché noir. L'autre partie de leur épargne est transformée en biens matériels afin de limiter le coût du change des monnaies. Les marchandises subventionnées en Libye qu'ils achètent, interdites à l'exportation, sont conservées jusqu'à destination ou revendues avec une plus-value durant le trajet retour. Il s'agit principalement de produits alimentaires supportant les rigueurs du voyage (huile de cuisine, concentré de tomate, pâtes alimentaires, farine de blé, semoule) et de produits manufacturés (hi-fi, vidéo, couvertures, matelas, petit électroménager, pièces mécaniques, vêtements de contrefaçon)¹¹⁵. Où qu'ils aient travaillé en Libye, ceux qui souhaitent se rendre au Niger passent généralement par la ville de Sebha, d'où les transports pour Agadez sont organisés librement, avec le consentement des autorités libyennes, pour un coût d'environ 100 dinars libyens, auquel s'ajoute de manière très approximative 1 dinar par kilo de marchandise transporté¹¹⁶.

« 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. [...] là où tu es assis premièrement en quittant Sebha, ça doit être ta place jusqu'à arriver à Agadez »
(Migrant nigérien, Agadez, 18.11.2004).

Quand les migrants reviennent

Le retour des migrants constitue une source de revenu considérable pour les agents des États en poste entre Sebha et Agadez. Tout au long de ce trajet, transporteurs et passagers subissent de nouveau leurs contrôles abusifs et doivent s'affranchir de nouvelles taxes illégales dont le montant cumulé est de quelques dizaines de

.....
115. Lorsqu'ils restent plusieurs années en Libye, les migrants peuvent revenir avec l'équivalent de sommes supérieures à 1 million de francs CFA.

116. En 2006, 100 dinars libyens équivalaient à environ 40 000 FCFA (soit 61 euros).



Photo 14. Chargement d'un camion de retour de Libye, première étape : tous les passagers apportent leurs bagages ; on observe, on évalue, on négocie ; les marchandises les plus lourdes vont au fond de la benne (Dirkou, © J. Brachet, 2004).

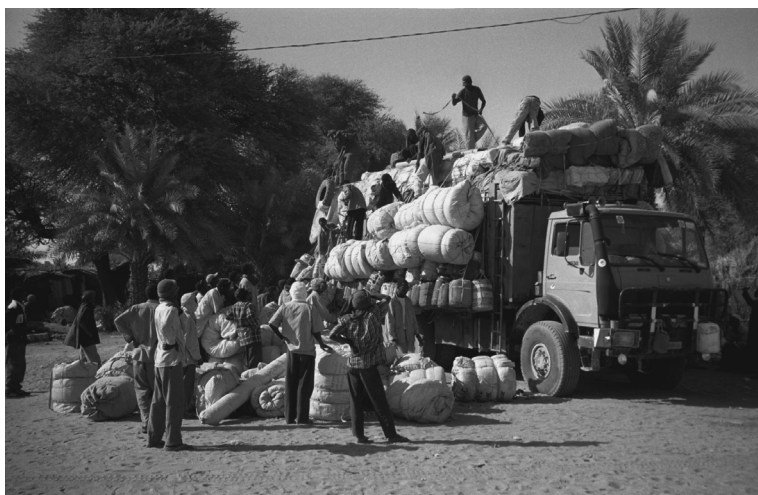


Photo 15. Chargement d'un camion de retour de Libye, deuxième étape : toujours sous l'œil attentif des propriétaires des marchandises, les matelas et les bidons sont accrochés tout autour du véhicule, ce qui permet d'augmenter le nombre de « places assises » (Dirkou, © J. Brachet, 2003).



Photo 16. Chargement d'un camion de retour de Libye, troisième étape : couvertures, nourriture et autres affaires personnelles des passagers agrémentent le haut du chargement. Le véhicule est prêt à partir (Dirkou, © J. Brachet, 2004).

milliers de francs CFA pour un migrant et de quelques centaines de milliers de francs CFA pour un transporteur. Au Niger, entre le poste frontière de Madama et la ville d'Agadez, les agents de l'État prélèvent ainsi chaque année illégalement plusieurs milliards de francs CFA.

« 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 » (Migrant nigérien, Agadez, 18.11.2004).

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 prélèvent 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 peuvent aussi, si besoin, vendre une partie des marchandises qu'ils rapportent¹¹⁷. Dans tous les cas, ces traversées sahariennes sont de nouveau vécues comme de véritables épopées dont le récit suivant donne un aperçu.

« Directement quand j'ai pris mes sous, j'étais parti à Sebha. [...] Tu vas trouver une boutique où ils font la conversion des billets, mais c'est pas les bureaux de change officiels, 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'entassent 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. [...] les camions ils prennent au minimum pour quitter cent passagers avec leurs bagages. [...] 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

.....
117. À Dirkou par exemple, les migrants de retour de Libye organisent des petits marchés temporaires très prisés des populations locales car les marchandises, exposées à même le sol, y sont moins onéreuses que sur le marché permanent, les migrants s'octroyant une marge bénéficiaire sur leurs ventes moindre que celles des commerçants.

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 contrôle et on pourra continuer. [...] Le lendemain, quand on est rentrés 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. [...] 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 descendus du camion, c'est le propriétaire du camion qui est allé discuter, nous on n'a rien payé. [...] 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 rentrés 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 faits 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 arrivés à Séguédine, et là encore y'a les FNIS, [...] ça c'est les anciens rebelles. [...] là tu paies 500 et tu remontes sur le camion, on te demande aucun papier. Là on est partis direction Dirkou. On arrive dans Dirkou, on est entrés 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 obligés, 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. [...] 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. [...] 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. [...] 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. [...] 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 des-

prendre 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. » (Babaye, migrant nigérien racontant son retour de Libye en 2002, Agadez, 18.11.2004).

Conclusion

La Libye est un pays « à part » en matière de migration. Seul État 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 incarne pour nombre de migrants subsahariens, outre la possible voie de passage vers l'Europe, la possibilité de beaucoup gagner et de tout perdre. Nombreux sont les migrants qui, après y avoir travaillé quelques années, retournent dans leur pays d'origine avec plusieurs millions de francs CFA, ce qui entretient le mythe de l'eldorado économique. Mais il n'est pas rare non plus d'entendre les récits de ceux qui y ont subi le racisme au quotidien ou qui ont été expulsés sans leurs affaires ni leurs économies patiemment accumulées. Ces deux facettes de la Libye sont présentes dans les esprits des migrants qui tentent de s'y rendre en dépit d'une accessibilité de plus en plus difficile. 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 différentes étapes de l'itinéraire, s'ajoute le durcissement de la politique migratoire libyenne et de sa mise en application dans les régions sahariennes. 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.

**Tableau 7. Taxes payées par les migrants
et les chauffeurs des véhicules entre Sebha et Agadez**

Localité	Autorité	Chauffeur	
Sebha	Police		
Al Katrun	Douane		
Al Katrun	Armée	-	
Tajhari	Armée	-	
Tumo	Armée	-	
Tumo	Services de l'immigration	-	
Madama	Armée	25 000 à 50 000 FCFA, un fût de 200 litres de carburant et des produits alimentaires	
Dao Timmi	Armée	25 000 à 50 000 FCFA, quelques jerricanes de 20 litres de carburant	
Séguédine	Armée (FNIS)	20 000 FCFA	
Aney	Armée (FNIS)	10 000 à 20 000 FCFA	
Dirkou	Armée	40 000 à 300 000 FCFA, des sacs de produits alimentaires	
Dirkou	Douane	20 000 FCFA forfaitaires, 1 000 FCFA par passager transporté	
Dirkou	Police	40 000 à 50 000 FCFA	
Dirkou	Gendarmerie	30 000 à 40 000 FCFA	
Toureyet	Gendarmerie	40 000 FCFA	
Agadez	Police	30 000 FCFA	
Agadez	Douane	10 000 à 20 000 FCFA	
Agadez	Douane (brigade mobile)	-	
TOTAL		370 000 à 770 000 FCFA, et des marchandises	

Sources : enquêtes de terrain 2003-2005.

	Passager	Remarques
		Simple contrôle
	5 à 10 dinars	Taxe ou prélèvement de marchandises, notamment celles interdites à l'exportation.
	-	Simple contrôle
	-	Simple contrôle des papiers
	Quelques dinars	
	3 à 10 dinars	Pas de taxe pour les migrants qui disposent d'un laissez-passer de leur ambassade
	500 à 1000 FCFA	La taxe est diminuée pour les migrants qui disposent d'un laissez-passer de leur ambassade.
	1 000 FCFA	
	500 FCFA	Les chauffeurs sont de plus en plus fréquemment amenés à « donner » également du carburant.
	500 FCFA	
	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.
	2 000 à 5 000 FCFA	Variable selon les bagages transportés.
	500 à 1 000 FCFA	
	500 à 1 000 FCFA	
	500 à 1 000 FCFA	
	500 FCFA	
	5 000 à 15 000 FCFA	Somme forfaitaire selon les bagages transportés.
	1 000 à 3 000 FCFA	Somme forfaitaire selon les bagages transportés.
	17 500 à 41 500 FCFA	

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 [...]. Mais y'a trop de souffrance, c'est dur, trop dur, surtout au moment des chaleurs. »
(R., passeur-guide, Agadez, 29.11.2004).

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 fantasmée 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 qui se rendent au Maghreb, la plus attendue, la plus marquante et la plus significative. 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 extorquent à de nombreuses reprises de l'argent aux individus qui circulent, migrants et transporteurs. Ces taxes illégales, dont le montant très variable peut être négocié, grèvent les budgets des migrants les plus démunis au point d'en laisser certains dans l'incapacité de financer la suite de leur parcours. 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, obligés de trouver localement les moyens de repartir.

Ces circulations migratoires qui animent les principaux axes de circulation du Sahara nigérien, dynamisent de différentes

manières l'économie de la région. Outre les milliards de francs CFA injectés annuellement dans l'économie de la ville d'Agadez (Cf. Tableau 4), les migrants introduisent également chaque année entre 500 millions et 2,5 milliards de francs CFA dans l'économie des petites localités qui ponctuent l'itinéraire allant d'Agadez à la frontière libyenne (Tableau 8). Néanmoins, malgré cette incidence économique très importante dans une région pauvre et peu peuplée comme peut l'être celle d'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 migrants en transit sont relativement peu nombreux, qu'à Dirkou où les flux 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 Kavar, est ainsi en proie à des situations cosmopolites du fait de son insertion dans des espaces de circulations marchandes et migratoires internationalisées. Les identités des migrants y apparaissent flexibles, redéfinies selon de nouveaux sentiments d'appartenance, les relations entre les groupes de migrants et avec les autochtones s'y renégocient en permanence, conférant au voyage, au transit, une place essentielle dans le processus migratoire.

Depuis le début des années 2000 et la reprise du dialogue « 5 + 5 » à Lisbonne (2001) entre les représentants des gouvernements de la Mauritanie, du Portugal et de huit pays des deux rives de la Méditerranée occidentale (Algérie, Espagne, France, Italie, Libye, Malte, Maroc, et Tunisie), la gestion « concertée » des flux migratoires entre l'Afrique et l'Europe est dominée par l'approche sécuritaire des Européens, qui se traduit notamment par l'exigence d'un renforcement des contrôles de plus en plus loin vers le sud et par la volonté de parvenir à des accords de réadmission avec la majorité des pays africains. Cette volonté de « *renforcer et rendre plus efficace la lutte contre les migrations irrégulières dans les pays d'origine et de transit* », annoncée lors de la Conférence ministérielle sur les migrations en Méditerranée occidentale qui s'est déroulée à Tunis en octobre 2002, puis régulièrement réaffirmée depuis, notamment lors des conférences de Rabat en juillet 2006 puis de Tripoli en novembre de la même année, a entraîné le durcis-

Tableau 8. 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 pour quoi 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.

sement officiel et effectif des politiques migratoires algériennes et libyennes (avec des différences notables entre ces deux pays). Mais bien que la circulation et le séjour en Afrique du Nord des migrants subsahariens soient de plus en plus difficiles, risqués et onéreux, l'incidence de ces changements politiques sur le volume des flux

semble assez limitée. Ce sont davantage les itinéraires empruntés et les modalités de franchissement des frontières qui ont évolué et se sont adaptés, signe de la dynamique d'*aggiornamento* des réseaux migratoires. L'entrée des migrants sur les territoires algérien et libyen continue de se réaliser de manière irrégulière, et de plus en plus systématiquement clandestine. Cette distinction dans les pratiques de franchissement des frontières permet de se détourner de la question des moyens nécessaires à la surveillance des frontières sahariennes pour s'ouvrir à celle des volontés réelles et des intérêts des acteurs (des États, de leurs agents, des populations) liés au contrôle et à la limitation de ces flux migratoires entre les deux rives du Sahara. Car si ces deux États s'accommodent des pressions exercées par leurs voisins européens, et des aides qu'ils reçoivent en contrepartie de leur coopération, leur pratique des arrestations et des expulsions collectives correspond depuis plusieurs décennies davantage à une manière de gérer la présence étrangère sur leurs territoires, au mépris de nombreuses conventions internationales, qu'à une volonté d'endiguer les flux¹¹⁸. En Libye plus encore qu'en Algérie, les variations du discours des autorités publiques sur la question migratoire, selon les périodes et les interlocuteurs, témoignent d'une position ambiguë, prises qu'elles sont entre des pressions internationales et des histoires locales, entre xénophobie, panafricanisme et droit des migrants, entre partenariat euro-méditerranéen et construction d'espaces de libre circulation africains, entre intérêts économiques et intérêts politiques divergents.

.....

118. Les cas algérien et libyen ne sont à ce titre pas exceptionnels; comme le souligne Sylvie Bredeloup « *L'Afrique, du sud au nord, en passant par le centre, est devenue la championne du refoulement, bafouant tous les accords régionaux de libre circulation (UDEAC, CEDEAO, CEPLG, CEN-SAD) qu'elle avait elle-même édictée* » (Bredeloup, 2007 : 278).

Quatrième partie

Autour de l'État au Niger et de l'étude des migrations au Sahara

Les migrations vers et à travers le Sahara n'interrogent qu'une petite partie de la société nigérienne, mais en révèlent certains aspects, certaines logiques et certaines dynamiques via l'incitation des individus et des groupes à s'organiser, à repenser leurs relations afin de tirer profit de ces mobilités. 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. La description et l'analyse des circulations au niveau des frontières septentrionales du Niger ont permis de mettre en évidence certaines des ambiguïtés des positions des États algériens et libyens sur cette question, dans un contexte global de durcissement de leurs politiques migratoires respectives. Au Niger, la situation est différente car les gouvernements successifs n'ont jamais considéré la question migratoire comme prioritaire. Les agents de l'État gèrent donc de manière relativement autonome ces flux dont ils essaient de tirer le plus grand profit, notamment en s'adonnant à des pratiques illégales dont certaines semblent spécifiques aux régions sahariennes. De quelles évolutions de l'État nigérien ces pratiques corruptives peuvent-elles être la marque ? Dans quelle mesure l'apparition récente de nouvelles modalités de circulation des migrants à l'intérieur du Niger, parmi lesquelles la clandestinité, témoigne-t-elle d'un nouveau rapport entre les acteurs privés et publics du système migratoire ?

Si les migrations au Sahara 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 de ces phénomènes migratoires restent délicats à saisir. Dès que l'on souhaite en proposer une vision synthétique ressortent les problèmes liés à la quantification de ces flux illégaux et parfois clandestins, et plus encore les écueils relatifs à leur classification et à la détermination de catégories permettant de rendre compte de leur diversité et de leur variabilité. Les questions éthiques, méthodologiques et techniques que soulève cet exercice nous engagent à repenser la manière dont nous pouvons rendre compte de ces migrations internationales.

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, 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 abouti à une démocratisation du régime mais également à un certain affaiblissement de l'État (Salifou, 2002)¹¹⁹. La corruption

.....

119. À la suite de Bayart (1989, 1997, 2004) et Hibou (1997, 1999c), 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 nous nommons État au Niger – ce qui se laisse observer en tant qu'État – recouvre avant tout des acteurs et des groupes dont les logiques et les pratiques relèvent autant d'une dimension individuelle que de la dimension institutionnelle qui devrait être la leur.

a trouvé dans ce qui d'un point de vue institutionnel est considéré comme des dysfonctionnements 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 théoriques de l'État, plus qu'à ses marges réelles (Das, Poole, 2004), dans une optique compréhensive, a permis d'en relever l'importance dans le fonctionnement de certains corps de métier (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 sahariens de migration et de commerce, et principalement le long de l'itinéraire Agadez-Dirkou-Madama, sont un révélateur des évolutions contemporaines de l'État nigérien.

Ce constat ainsi posé n'est certes pas spécifique au Niger. 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, 2001), à de la grande corruption (Bayart, 1989) voire à des activités criminelles (Botte, 2004)? 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 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'appareil d'État, au premier rang desquelles se trouve la corruption généralisée de ses agents, peut permettre d'en saisir la spécificité dans le cadre des migrations et ce qu'elles révèlent de l'évolution de l'État au Niger, tout en apportant des éléments de compréhension de l'organisation des circulations humaines et marchandes au Sahara central.

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, 20.04.2003).

La question de la corruption est centrale 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 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 œuvrant 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 institutionnels légaux, qui pourrait également être expliquée par des 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 eux-mêmes (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 (Médard, 2006).

Les itinéraires sahariens, espaces privilégiés de la corruption

« Policiers, gendarmes, douaniers, tout ça c'est la mafia, ils sont tous coxeurs » (A., Agadez, avril 2003).

Il n'est pas toujours aisé de délimiter les contours de ce qui relève du simple dysfonctionnement de l'appareil d'État, de la corruption ou de la criminalité organisée. Aussi, afin de prendre en compte l'imbrication des différentes pratiques corruptives dans le fonctionnement quotidien des services d'État et du secteur des transports, 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, 2001 : 8). Le secteur des transports est connu en Afrique pour être l'un des secteurs d'activité les plus touchés par la corruption. Les barrages qui entrecoupent la plupart des routes, au moins aux entrées et sorties de villes, et les postes frontière sont autant de lieux où chaque contrôle constitue pour les agents des États une opportunité de taxation abusive. Mais si les pratiques corruptives sont très répandues voire généralisées dans ce secteur en Afrique (Egg, Herrera, 1998 ; Godard, 2002 ; Lombard, Steck, 2004b), il semble qu'elles prennent une ampleur et des formes spécifiques sur les voies sahariennes du Niger.

« Quand un Nigérien vient au Nigeria, il n'a pas de problème, personne ne lui demande son passeport, il peut circuler facilement [...]. 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, 9.12.2004).

La corruption y apparaît institutionnalisée 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 nigérian, 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, exceptés les migrants étrangers qui peuvent être importunés dès leur entrée sur le territoire national. Mais lorsque transporteurs et voyageurs circulent sur les itinéraires qui mènent à l'Algérie et plus encore à la Libye à

partir d'Agadez, il en va tout autrement. Les extorsions des agents de l'État se font plus nombreuses et systématiques, leurs montants plus importants et les modalités de prélèvement 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.

Outre le « laxisme » de l'État ou la rotation régulière des fonctionnaires en poste dans le nord du Niger, qui les incite à profiter au plus vite des possibilités offertes par leur affectation, d'autres facteurs tels la localisation géographique de la zone et le type de populations concernées, peuvent être des éléments de compréhension de ces spécificités des pratiques corruptives. Toute une partie du nord du Niger peut en effet 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 Assamakka et Agadez à Madama 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 pourquoi les régions frontalières étaient également des zones privilégiées de la corruption des agents de contrôle (Bennafla, 2002 ; Grégoire, 1994 ; Tidjani Alou, 2002). L'autre élément spécifique aux pratiques corruptives dans le nord du Niger concerne les migrants, qui en sont les premières victimes (en nombre). Leur particularité est de ne pas vivre dans cette zone, voire de ne pas être nigériens, et de partir relativement loin et longtemps. 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, au-delà des normes socialement acceptées dans le reste du pays.

Pratiques corruptives et stratégies d'acteurs dans le secteur des transports

Les pratiques en vigueur dans le secteur des transports terrestres 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. La corruption y est banalisée en raison de la négociabilité permanente des règles, forme de logique commune de marchandage qui permet potentiellement à toute situation de se solder par une transaction. Mais cette généralisation de la corruption, source pour les agents de l'État d'un important profit privé, ne doit pas masquer la diversité des pratiques et des stratégies corruptives à l'œuvre.

« 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 commission¹²⁰, 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 qui veut éviter de payer les taxes officielles de douanes pour les marchandises qu'il transporte, de payer une certaine somme d'argent pour bénéficier des largesses des fonctionnaires qui le contrôlent. 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*. Cette forme classique de corruption ne correspond pas à la réalité de toutes les pratiques dans les régions étudiées, car la commission suppose que l'agent de l'État soit payé 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 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.

.....
120. Ce type de corruption se dit « *tchin hantchi* » en haoussa (littéralement « bouffer le nez »), ou encore « *ajara* » (« s'arranger »).

« 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 frappés à Dirkou parce qu'on ne voulait pas payer... Ils avaient pris nos passeports Ecowas¹²¹, 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 le choix » (Migrant nigérian, Bilma, 8.12.2004).

Sachant que les agents de l'État ne différencient volontairement pas les migrants en règle 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, le fait de laisser circuler ceux qui n'en ont pas le droit ne peut pas être considéré comme un service. La forme de corruption la plus pratiquée sur les itinéraires sahariens 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, 2001 : 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.

Ces différentes pratiques corruptives, qui se recourent parfois, peuvent résulter de différentes stratégies d'acteurs. Certains opérateurs de transport cherchent ainsi à entretenir des relations pérennes avec des agents de l'État. C'est notamment le cas des directeurs d'agences 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

.....

121. Carnets de voyage CEDEAO des pays anglophones.

le montant des taxes qu'ils sont contraints de payer. Une relation pérenne peu 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 avec lequel il entretient 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'autres moments leur est utile. Certains directeurs d'agence évitent de rester trop longtemps à leur bureau justement du fait des obligations sociales 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 un 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 de migration (de quelques mois au niveau des petits postes sahariens – Assamakka, Toureyet, Aney, Séguédine, Dao Timmi, Madama – à quelques années dans les villes du nord du Niger, Arlit, Agadez ou Dirkou¹²²). Lorsqu'un agent est muté à un tel poste, il essaie 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 potentiellement aussi lucratif.

« Les policiers, quand ils arrivent à Dirkou, ils viennent avec juste une natte sous le bras. Mais quand ils repartent quelques

.....

122. Le corps d'armée des FNIS a un régime d'affectation particulier qui lui permet de demeurer en poste dans les régions sahariennes plusieurs années successives.

mois plus tard, ils ont des matelas, des télévisions, des paraboles »
(Villageois, Dirkou, 24.05.2003).

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 taxent au moment de leur passage, considérant qu'ils ne les reverront jamais. Deux modalités de prélèvement et de répartition des gains sont à l'œuvre. D'une part la corruption individuelle des agents, qui a pour but d'obtenir un service de la part de l'agent corrompu, ou 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 a un pouvoir hiérarchique et que la relation s'inscrit dans la durée. D'autre part, une modalité de taxation beaucoup plus fréquemment mise en place au niveau des *checkpoints* consiste à faire payer l'ensemble des personnes qui voyagent avec un même véhicule (soit en taxant séparément chacun des migrants et le chauffeur, soit en réclamant une somme globale pour l'ensemble des passagers). Les gains ainsi récoltés sont redistribués à chacun des agents du service concerné présents au moment de la transaction corruptive, excepté pour les « gradés » à qui une part des butins peut être réservée même en leur absence. Ce partage d'une recette indûment obtenue évite les dissensions entre agents et permet de tous les impliquer, y compris ceux qui, éventuellement, ne sont pas favorables à ce genre de pratiques.

**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, Olivier De Sardan, 2001). La corruption, à laquelle sont 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.

« 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 » (Agence de presse Reuters, 19.12.2006).

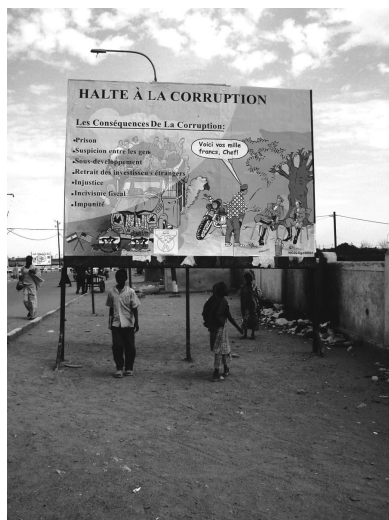


Photo 17. Panneau de lutte contre la corruption dans les transports dans une rue d'Agadez (© J. Brachet, 2008).

Dans le débat public, la corruption est unanimement condamnée par les acteurs du pouvoir politique, souvent davantage par les partis d'opposition lorsqu'il s'agit d'affaires concrètes que par les gouvernants eux-mêmes qui sont ou se sentent plus exposés et préfèrent être plus discrets sur ces questions une fois passés les premiers temps de leurs mandats. La lutte officielle contre la corruption, qui fait bien souvent partie 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 sont que rarement sanctionnés. 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 ».

Cette situation, connue de tous et qui a entraîné la mise en place 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 dans le champ des discours politiques, notamment dans le cadre des regroupements interétatiques tels la CEDEAO ou la CEN-SAD (Adepoju, 2002); les silences des pouvoirs publics 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.

Les discours privés sur la corruption 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, ces discours peuvent aller de la légitimation à la dénonciation. La première catégorie 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 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 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 alors parfois dénoncés, principalement par ceux qui les subissent. Le coût économique de la corruption est également mis en avant, car davantage que la taxation illégale elle-même, c'est souvent son montant excessif qui est stigmatisé par les opérateurs de transport lorsque cela met en péril la rentabilité de leur activité, et par les migrants lorsque cela les empêche de poursuivre leur route.

« 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, 17.05.2003).

Plus que les spécificités des discours de dénonciation, les discours de compréhension voire de légitimation des pratiques corruptives 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 qui travaillent avec peu de moyens ou dans des régions isolées telles les régions sahariennes. Les postes situés sur les itinéraires sahariens, qui furent longtemps considérés comme une infortune voire une marque de sanction pour les fonctionnaires qui y étaient envoyés, sont aujourd'hui très prisés au sein des administrations concernées. Ils sont ouvertement considérés comme des postes permettant 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 ou imposée. 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'État. 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, 2001 : 18), et d'autre part l'État est rendu responsable de la pauvreté de ses agents. Or, l'une des explications 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 14 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 » (M., douanier, Agadez, 312004).

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 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 ensemble. Les discours de justification des pratiques corruptives dépeignent ainsi la corruption comme un moyen de « s'arranger » afin que corrupteurs et corrompus y trouvent un intérêt; comme un moyen compréhensible

de compenser des règles officielles qui ne sont pas légitimées, tant pour l'agent qui considère son salaire trop faible que pour le transporteur qui considère les taxes légales trop élevées; comme une pratique indispensable à la survie des individus et de leurs familles; comme une pratique partagée par tous et notamment par les supérieurs hiérarchiques, et dont s'extraire entraîne au mieux une perte inutile de bénéfiques, au pire une mise à l'écart par ses collègues. En se plaçant du point de vue des acteurs, on se rend compte que la corruption est à ce point ancrée dans les pratiques quotidiennes qu'elle en est banalisée et bien souvent légitimée (Dahou, 2002; Vallée, 2006).

De l'État fraudeur à l'État contourné : l'évolution des pratiques 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 sahariens, 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 systématique sur certaines catégories d'individus. 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. Alors que les élites politiques du pays 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, aucune mesure spécifique d'envergure n'est jamais mise en place. Les pratiques corruptives en vigueur dans le nord du Niger ne peuvent donc seulement être considérées comme résultant de l'incapacité de l'État à contrôler ses agents.

« 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 ? »
(Migrant nigérian, Bilma, 9.12.2004).

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. Au sein même de l'État nigérien existe 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, voire en parfaite contradiction, avec leurs pratiques et leurs propos privés. Aussi, plus qu'une question de manque de moyens de contrôle de ses agents, les pratiques corromptives ne résultent-elles pas d'un laxisme de l'État qui laisserait 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 ? Il apparaît que ce qui semble être des « dysfonctionnements » de l'appareil d'État (dus à un manque de moyen, d'organisation, de compétence, de « motivation ») laisse 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 au pouvoir en place), et aux dirigeants d'user eux-mêmes abusivement de leurs fonctions. Plus le nombre de personnes qui tirent profit des pratiques corromptives 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.

Plusieurs éléments viennent particulièrement appuyer cette tendance dans le nord du Niger et favorisent le développement d'un État que l'on peut qualifier de « fraudeur ». Tout d'abord, ceux qui subissent les pratiques d'extorsion des agents de l'État, 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 ils le font. En cela, ceux qui semblent au premier abord être les victimes de cette évolution de l'État en tirent en réalité également un intérêt (cela ne concerne bien sûr pas les individus en situation régulière). Autre élément spécifique au nord du Niger, celui de la violence physique dont font preuve certains agents. 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, 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 issus¹²³. 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 provenant de Libye et d'Algérie, les populations de la partie septentrionale du pays auraient de réelles difficultés à s'approvisionner en produits de base 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. Cette « privatisation » de l'État, fruit de nombreux acteurs et de multiples logiques d'action, s'accompagne

.....

123. 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 le colonel Mamadou Tandja, actuel président).

de sa « criminalisation » en raison du brouillage progressif de la frontière entre le légal et l'illégal au sein même du secteur public, dont il est théoriquement le garant (Bayart, Ellis, Hibou, 1997; Hibou, 1999). Néanmoins, 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 un coût non négligeable. Corrompre coûte cher, et malgré la collusion d'intérêts entre acteurs privés et publics, les pratiques corruptives ne constituent 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.

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. La généralisation de la clandestinité répond à 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 notamment) avec les agents en poste aux frontières. Il est de plus en plus difficile de pénétrer illégalement au Maghreb sans le faire clandestinement. Mais 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 spécialisées dans cette activité sont déclarées dans les mairies des villes où elles officient, et où les véhicules et les personnes sont contrôlés en différents points de leurs itinéraires jusqu'à leur sortie du territoire national. Malgré cela, 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 pour exercer cette activité, ou plus rarement par des acteurs du système officiel de transport qui élargissent ainsi leur activité, ces réseaux de transport 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 diminue de manière significative le coût du voyage. Dès les frontières méridionales du Niger ou plus fréquemment à partir d'Agadez, ces réseaux migratoires opèrent hors de tout contrôle, utilisant des garages privés comme relais, pénétrant et sortant des villes de nuit, contournant systématiquement les postes de contrôle urbains ou ruraux, circulant en limitant le nombre et la durée des étapes.

Les réseaux de transports clandestins, évoqués précédemment à propos des circulations transfrontalières, font aujourd'hui partie intégrante du système migratoire saharien au Niger, sans qu'il soit pour autant possible d'en évaluer l'importance. Les mouvements clandestins, difficiles à connaître, impossibles à quantifier, opacifient le fonctionnement du système migratoire saharien, tout en démontrant la capacité des réseaux privés à s'adapter aux conditions 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, et au nouveau contexte de durcissement des politiques migratoires des États d'Afrique du Nord.

Pour les échanges marchands, la situation est différente car les opérateurs de transport qui souhaitent contourner les postes de contrôle et exercer leurs activités clandestinement ne peuvent le faire aisément tant il est délicat de circuler avec discrétion au volant d'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 sans être repérés.

« 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, tout seuls. Main-

tenant 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, vers Assamakka, 10.04.2005).

Dans l'autre sens, depuis l'Afrique du Nord vers le Niger, le transport clandestin de marchandises est plus fréquent, d'autant qu'au Niger, les sanctions encourues par les fraudeurs sont limitées, comme l'explique ce douanier à propos du trafic de véhicules :

« 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, 31.12.2004).

État et réseaux migratoires : une relation instable

Les pratiques des pouvoirs publics le long des voies sahariennes de circulation ne permettent pas de percevoir clairement la limite entre le licite et l'illicite, et relèvent des économies trafiquantes qui participent d'une accumulation à la fois par des représentants de l'État et des réseaux en dehors de l'État. Mais ce modèle d'accumulation conjointe d'acteurs privés et publics basé sur des activités illégales, valable un temps de manière quasi exclusive dans le cadre du système migratoire saharien, doit aujourd'hui être nuancé. Les excès des agents de l'État au Niger, dont la volonté d'accumulation entraîne des coûts importants pour les individus mobiles (en temps et en argent), participent indirectement du développement d'activités clandestines qu'ils ne peuvent contrôler. L'État nigérien, en cautionnant les activités frauduleuses de ses agents, concourt indirectement au développement de ces réseaux clandestins dont les gains qui lui échappent et qui échappent à ses agents sont entièrement accaparés par des acteurs privés. Cette évolution du système migratoire saharien traduit l'incapacité de l'État nigérien à imposer un contrôle des flux sur son territoire et interroge sa

capacité à préserver ses intérêts financiers, légaux ou non. Finalement, la privatisation et la criminalisation de l'État au Niger ont tout d'abord rendu possible l'exercice officiel d'activités illégales en matière de transport saharien. Puis 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 faibles. Ce contournement croissant des États, la constitution de réseaux et le développement de connaissances, de compétences et de canaux d'informations spécifiques permettant de déjouer les systèmes de contrôles, facilité par la relativité du pouvoir de sanction des institutions (Conomos, 1995), permettent de parler depuis quelques années d'autonomie d'une partie des circulations migratoires au Sahara.

Migrations et organisation de l'espace saharien

Les migrations de transit 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. Dévolus au contrôle, à l'accueil ou au transport des migrants, et également à la négociation et à la corruption, ces lieux 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 constituent-ils également les points d'ancrage de territoires de la migration ? La notion de « territoire » a de nombreuses acceptions, variant selon les disciplines et les auteurs. Plusieurs géographes ont essayé d'en faire la recension, retraçant l'histoire du terme et l'évolution du sens qui lui est conféré au sein de différents courants de pensée, sans pour autant retenir ou définir un contenu exclusif qui serait consensuel (Debardieux, 1999 ; Di Méo, 1998 ; Lévy, 1999). 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 au Sahara 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 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, 2006 : 14). 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 certaines « portions » de villes et de villages, ou mobiles tels que les véhicules, sont ainsi érigés en lieux de la migration, en l'occurrence en lieux de transit. Les territoires, quant à eux, relèvent d'une autre forme de relation à et de perception de l'espace, et d'un autre type d'appropriation mêlant la pratique et les représentations (Di Méo, 1998 ; Di Méo, Buléon, 2005). 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 ?¹²⁴

Rien de moins sûr lorsque l'on constate qu'aucun élément observé ni discursif ne laisse supposer une appropriation consciente (économique, politique, sociale) des espaces de transit par un ou

.....

124. 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.

des groupes de migrants. 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, ne fait-il pas partie de leurs représentations spatiales. 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). Dans le cadre des migrations au Sahara, la continuité des flux migratoires permet de dépasser le caractère discontigu des lieux de la migration et discontinu de la présence de chaque individu en chaque lieu : ce qui est succession à l'échelle des individus devient simultanéité à l'échelle du groupe. La pérennité de la présence de migrants en chaque lieu de transit pourrait faire exister des territoires réticulaires de manière permanente, à l'image des territoires diasporiques, si cette communauté des migrants n'était pas en perpétuel renouvellement. Mais 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)¹²⁵. Enfin, les « territoires circulatoires » décrits par Alain Tarrius, à partir du constat de la « *socialisation d'espaces selon des logiques de mobilité* » (Tarrius, 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, la notion de « territoire circulatoire » 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

.....

125. Ce propos doit être relativisé pour certains groupes sahéliens et sahariens au sein desquels une « tradition » de la migration vers ou à travers le Sahara émerge, avec transmission de l'information migratoire à l'intérieur du groupe.

pas de sentiment d'appartenance simultanée à un *ici* et un *là-bas*¹²⁶, ces deux éléments étant au cœur de cette notion telle qu'elle a été développée par Tarrius (1993; 2000).

Il semble finalement, pour le formuler de manière synthétique, que la logique et la pratique du transit ne soient pas conciliables avec la notion de territoire telle qu'elle est généralement envisagée. S'il existe une territorialité spécifique au transit dans les régions sahariennes, il n'y a pas en revanche de territorialisation possible à la seule échelle spatio-temporelle du transit. Néanmoins, lorsqu'on s'interroge sur l'existence de territoire de la migration, entendus comme étant les territoires produits par les phénomènes migratoires, 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 en effet 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 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'ancrages 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 (Knafo, 1998; Retaillé, 1998a, 1998b).

.....

126. 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 » naît d'une expérience sociale mais n'est pas spécifiquement rattachée à un lieu géographiquement localisé ou localisable.

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 ».

De l'illégalité à la clandestinité : le contournement de l'État comme moyen de la continuité territoriale

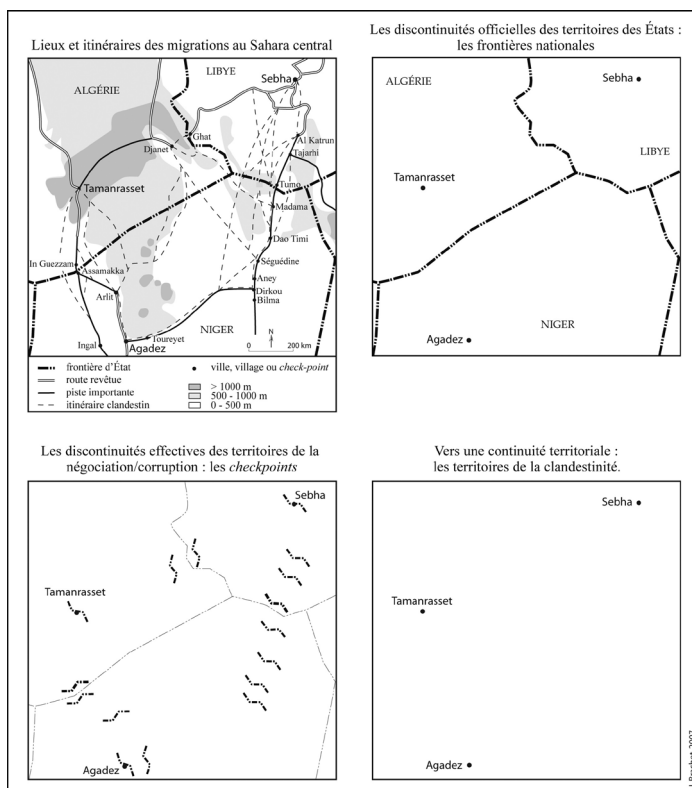
Au sein de l'espace migratoire saharien, les longues frontières bien souvent rectilignes des États ne sont plus les seules discontinuités qui entravent les circulations. Les nombreux *checkpoints* qui entrecoupent les pistes sahariennes, moins signifiants que les frontières politiques qui séparent les États du nord et du sud du Sahara, participent d'un nouveau découpage du désert. Loin d'être un espace lisse de libre circulation, le Sahara dans son ensemble, et particulièrement le Sahara nigérien, est de plus en plus morcelé, fragmenté en une succession d'étapes et 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, Blanc-Szanton, 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 constituent encore une échelle de compréhension des ruptures territoriales, et à ce titre de l'organisation des phénomènes migratoires. Mais il ne s'agit pas de la seule échelle d'analyse pertinente. En reconnaissant avec Benedict Anderson (1983) que l'idée de

« nation » est une vue de l'esprit, dans le sens où la nation ne peut être qu'imaginée et faire partie du domaine des représentations des individus, Arjun Appadurai (2003) a montré les difficultés qu'il y a à penser une géographie de « *l'après-souveraineté territoriale* » des États. 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 (Glick Schiller, 2007; Pries, 1999; Tarrus, 2002a), mais également en deçà. Ce qui commence peut-être par une attention portée à la partie marginale et cachée de ces phénomènes, mais ô combien porteuse de sens, la partie clandestine.

Les réseaux migratoires qui organisent le convoi clandestin de migrants à travers le Niger sont encore peu nombreux au regard de ce qui se passe 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 nécessaire à l'existence des circulations illégales mais en est une des options possibles, avantageuse et relativement peu risquée pour ceux qui circulent, dont la mise en pratique est une réponse, une adaptation à l'évolution 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, elle est plus légère, plus éphémère, plus discrète. Ils semblent même parfois ne pas « marquer » les espaces qu'ils traversent, lorsque les interactions avec l'environnement social traversé ne sont pas seulement limitées mais quasi inexistantes. Les nouvelles formes territoriales ainsi produites, indépendantes des territoires marchands et étatiques, complexifient l'organisation de l'espace migratoire saharien, en ce sens où elles induisent une multiplication des espaces de références imbriqués et 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 », lignes éphémères qui ne s'apparentent ni au réseau ni à la surface et qui atteignent une certaine continuité par la fluidité des déplacements ainsi rendus possibles (Carte 14). Là où la corruption modifie la nature des frontières et des *checkpoints*, 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 traversées.



Carte 14. Le Sahara des migrations : du morcellement de l'espace à la continuité territoriale

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 quasi systématique. En tant que 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 (migrants et membres des réseaux migratoires et marchands), ces pratiques corruptives interrogent les logiques de fonctionnement de l'État nigérien.

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 sahariens¹²⁷. 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 le coût de 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, évolution dont les racines s'ancrent dans la longue durée (Diouf, 1999). Les pratiques corruptives s'insèrent en effet dans l'évolution 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

.....

127. Les pratiques corruptives dans les circulations sahariennes sont antérieures, mais les réseaux n'étaient alors que peu structurés.

le but de servir prioritairement, mais pas uniquement, des intérêts privés. Face à ces processus de privatisation et de criminalisation de l'État, et au passage des pratiques de corruption à celle de prédation-concussion des agents de contrôle, des acteurs privés se sont organisés et ont mis en place des stratégies de contournement en développant des activités clandestines qui 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, donne un nouvel éclairage non seulement à 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 à 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, sans trop 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 au Sahara, 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. Ce choix d'étudier les acteurs et leurs pratiques dans leur singularité 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, des acteurs et des contextes d'énonciation, afin de construire et de comprendre les mondes de la mobilité au Sahara « par le bas ». En changeant d'échelle d'analyse, il s'agit maintenant de proposer une vision plus globale de ces phénomènes migratoires. Pour mettre en œuvre ce changement d'échelle, il est possible de dénombrer et de rechercher les invariants, de quantifier et de classifier. Mais cette voie permet-elle de mieux comprendre les phénomènes observés ou de mieux les connaître pour pouvoir les gérer ? Cette interrogation, légitime dans un contexte global de durcissement des politiques migratoires, incite à repenser le rôle accordé à l'évaluation quantitative

des flux migratoires dans leur compréhension autant que la nature des catégories utilisées pour lire et dire ces phénomènes. Intégrer à l'analyse la question du risque migratoire et de ses spécificités dans le cadre des migrations vers et à travers le Sahara peut alors permettre de faire apparaître de nouvelles dimensions de ces mobilités humaines, autres que celles qui se laissent saisir par l'observation ou l'analyse discursive, les révélant par là même *ingérables* et invitant à réinterroger toute une partie de l'approche théorique que nous en avons.

De l'évaluation quantitative des flux migratoires au Sahara

Jusqu'où peut-on faire l'économie de l'évaluation quantitative des flux lorsqu'on travaille sur des mouvements migratoires entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique du Nord ? Cette interrogation a une double origine, pratique et éthique. Pratique du fait de la déficience des appareils statistiques nationaux, des limites des sources officielles concernant les circulations au Sahara 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 qui font l'objet de tentatives de contrôle grandissantes par les pouvoirs publics des pays concernés ou qui se sentent concernés ? Lorsqu'on étudie ces phénomènes migratoires et leurs enjeux, la question qui se pose alors devient celle de la nature et du degré de précision des données quantitatives concernant le volume des flux permettant d'améliorer leur analyse qualitative.

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, 21.12.2004).

Nous avons vu au cours des chapitres précédents que les données produites par les services de l'État nigérien, et notamment la police des frontières qui comptabilise pour le compte

du ministère de l'Intérieur les entrées et les sorties du territoire national, sont très approximatives et plus précisément lacunaires. Les conditions dans lesquelles sont effectués les contrôles, les comptages et l'enregistrement des mouvements de personnes dans les zones sahariennes, ainsi que l'importance croissante des flux migratoires clandestins, constituent autant d'éléments qui dégradent la validité des statistiques produites par la police des frontières. Les données de la gendarmerie concernant la circulation des personnes sont sous le coup des mêmes biais et 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'excédants qui viennent ici* » (Dirkou, 17.12.2004). Les sources secondaires qui pourraient renseigner sur ces mouvements migratoires, telles les données du syndicat des transporteurs ou des agences de courtage, sont inexploitablement pour des raisons similaires. Enfin, aucune étude spécifique des migrations internationales n'a jusqu'à présent été orchestrée par les pouvoirs publics nigériens, et lors du dernier recensement de la population en 2001, seules les migrations internes ont été traitées.

Il apparaît finalement que les comptages effectués par les agents de l'État 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 à 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 sont basés sur une certaine opacité de ces phénomènes. 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 officielle de ces flux resterait entière.

Difficultés et enjeux de la production de données chiffrées

Afin de pallier le manque de données fiables concernant les mouvements migratoires au Sahara, 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 différentes méthodes. 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 dans ces villes peut permettre de comptabiliser une partie des mouvements de personnes. Recoupés avec les données officielles et les dires des différents acteurs du système migratoire, ces comptages permettent 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. Ces estimations demeurent relativement vagues et pourraient sans doute être affinées afin de répondre à la demande sociale, politique et médiatique d'un côté, à une certaine demande scientifique de l'autre. Mais pourquoi produire des chiffres plus précis ? Si la question de la représentativité statistique ne se pose pas ici en tant que telle, il importe néanmoins de réfléchir au degré de précision des données quantitatives utilisées nécessaire pour apporter un surplus de sens et de rigueur au travail mené.

La précision requise nous semble atteinte au cours des lignes qui précèdent, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, une raison qui revêt un caractère performatif manifeste : ce travail a pu être réalisé en utilisant des données quantitatives dont le degré de précision est tel que mentionné. Ensuite, la nature même des mouvements

migratoires étudiés force à reconnaître qu'une quantification de ces mouvements qui se voudrait précise ne pourrait s'affranchir de toute dimension spéculative. Enfin, et il s'agit là de la raison principale, la volonté même de quantifier des flux migratoires irréguliers pose de nombreuses questions d'ordre éthique et politique. 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 pouvoirs publics 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 ?

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

Reconnaissant les risques de biais liés à l'utilisation des catégories classiques d'analyse des migrations (pays de départ, de transit, de destination; migrant économique, réfugié; autochtones, étrangers; migration saisonnière, circulaire, définitive)¹²⁸, quelles catégories définir afin de tenir compte des spécificités des migrations contemporaines au Sahara ? Quels critères retenir afin de proposer une typologie qui n'occulte pas la diversité des pratiques migratoires en vigueur ni la grande labilité des figures de migrants ?

L'inventaire ou la classification sur la base de critères positifs

La classification des migrants 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)

.....

128. Cf. Sayad (1999), Green (2002), Martiniello et Simon (2005), Morice (2009).

met en évidence la prédominance des Nigériens sur les autres nationalités, et la très grande diversité des cas pour tous les autres critères. Ce qui signifie que le système migratoire du Sahara central est notoirement un système migratoire transfrontalier de relative proximité, animé par des migrants, Nigériens et d'autres nationalités, aux caractéristiques très variées.

En entrant davantage dans le détail de ces critères, on voit que si la majorité des migrants a entre 20 et 30 ans, outre les enfants qui voyagent accompagnés, on retrouve également sur les routes migratoires sahariennes 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 primaire à l'université) bien qu'il ait été caractérisé par certains observateurs comme étant plus élevé aujourd'hui que dans les années 1990 (Bensaâd, 2003 ; Escoffier, 2006). La féminisation des migrations africaines, qui n'est plus un phénomène nouveau, est ici confirmée par la présence de 10 à 20 % de femmes parmi les migrants. 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 et celle des milieux (ruraux ou urbains) de l'autre. 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 Libéria, la République démocratique du Congo, le Sénégal, la Sierra Leone, le Togo). 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 des origines, le français et l'anglais sont les langues véhiculaires privilégiées, l'arabe l'est également pour ceux qui reviennent du Maghreb, mais dans les

deux cas de nombreuses langues vernaculaires sont parlées entre migrants de mêmes origines, notamment par ceux qui ne maîtrisent pas les langues véhiculaires. Au niveau religieux, à l'instar d'une grande partie de la population d'Afrique subsaharienne, la caractéristique première des migrants qui traversent le Sahara est d'être à la fois musulmans, catholiques ou protestants et *également* animistes (ou paganistes). Tous ou presque portent sur eux des talismans de protection et de chance. Les structures religieuses jouent rarement un rôle dans l'organisation de la migration, excepté pour certains groupes tels les mourides sénégalais (Bava, 2005). En revanche, la croyance au Destin, la croyance en un Dieu bienveillant apparaît bien souvent déterminante dans la manière dont les migrants affrontent et gèrent au quotidien les risques qu'ils prennent.

Poursuivons 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 légal, 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. La distinction que l'on peut faire au sein des migrants irréguliers entre ceux qui circulent clandestinement et les autres importe davantage car cela modifie sensiblement les conditions et le coût de leur voyage. 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 ou séjournent.

Au niveau de la capacité financière des migrants, qui est l'un des facteurs qui influe le plus sur les formes de leur voyage, les situations sont très disparates au départ et évoluent différemment selon les individus. 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 voyagent avec des moyens nettement plus importants (notamment 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 vers et à travers le Sahara 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 selon les itinéraires, les rencontres, les moments. Le croisement de ces différents paramètres détermine en partie si le voyage se réalisera rapidement ou non, s'il se fera presque 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 tout perdre d'un coup, tout comme un migrant dans le besoin peut reconstituer un capital en recevant un mandat conséquent).

Cela mène plus directement aux différentes formes que prennent les migrations au Sahara : migrations temporaires ou définitives, qui se réalisent avec ou sans étape intermédiaire importante, 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. 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 succéder. Lorsqu'une étape sur une route migratoire 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 avaient pour objectif de 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, de destination et de nouveau départ, ou inversement. Enfin, de même qu'une migration Sud-Nord pourra se transformer en une migration Sud-Sud 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 définitive, la portée explicative de ce type de dénomination étant donc bien limitée.

L'objectif n'est pas de proposer une multitude de catégories de migrants et de pratiques migratoires qui ressemble à un inventaire, 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 empêchent 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 de l'étudiant originaire d'une grande ville côtière du Golfe de Guinée qui décide de quitter définitivement son pays pour se rendre en Europe « vivre une autre vie », ces figures de migrants, que l'on a tendance à ériger en figures idéales typiques et statiques des migrants africains qui traversent le Sahara, ne résistent pas à l'épreuve de l'empirie. Elles ne sont en effet que des figures de migrants parmi d'autres.

**Au-delà de la diversité des formes :
approche compréhensive d'une figure de migrant**

« Moi ce qui me plaît dans mon voyage, ce n'est pas les sous que j'ai gagnés, c'est ce que j'ai appris » (Migrant nigérien de retour de Libye, Agadez, 18.11.2004).

Plutôt que de déterminer des catégories qui reposent uniquement sur des critères objectifs, qui tendent à figer des figures de migrants et de migrations qui en réalité ne le sont pas, il semble nécessaire de combiner ces critères de classification à d'autres plus subjectifs concernant les significations de la migration pour les individus. En croisant une approche en extension (énumération de situations) et une approche en compréhension (définition de situations), il devient possible de définir et d'explicitier certaines figures de migrants. La figure du « clandestin » a suffisamment été critiquée et précisée au cours de ce travail (notamment en la différenciant de celle de l'« irrégulier ») pour ne pas y revenir ici. Celle

du migrant « entrepreneur », qui acquiert ses compétences dans et par le mouvement, ne se retrouve que rarement comme telle dans la partie méridionale du Sahara bien qu'elle puisse émerger par la suite chez certains individus¹²⁹. Cette figure de migrant a déjà fait l'objet de nombreux travaux qui en ont défini les contours dans différents contextes¹³⁰. Paradoxalement, l'une des figures phares des migrations transsahariennes semble être celle qui est restée, jusqu'à récemment (Bredeloup, 2008), la plus imprécise : il s'agit de la figure de l'« aventurier ».

Le terme « aventure » est utilisé depuis longtemps tant par les migrants eux-mêmes que par la littérature scientifique pour désigner certaines migrations africaines (Gandoulou, 1989; Marchal, 1989). Repris par les médias et les agents de développement, cette figure de l'« aventurier » s'est récemment imposée comme une figure emblématique des migrations transsahariennes (Ba, Choplin, 2005; Escoffier, 2004; Pian, 2005). Le fait qu'il s'agisse d'une catégorie d'auto-désignation justifie en soi son utilisation, mais n'en précise pas le sens sociologique, d'autant que toute migration est, d'une certaine manière, une forme d'aventure. Quel est alors le contenu implicite de cette catégorie, qu'est-ce qui rassemble les « aventuriers » ou les différencie d'autres migrants ?

Les migrants qui se disent « 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 termes de destination. « *Ce désir de voyager, cette soif de liberté, cette envie de se construire individuellement et parfois héroïquement [...] semblent être la forme positive de l'aventure migratoire* » (Bredeloup, Pliez, 2005 : 14). Ce premier élément lié à la manière dont les migrants envisagent leur « aventure » rappelle que celle-ci est avant tout une représentation, une manière de penser et de désigner l'événement migratoire, plus qu'un évé-

.....

129. Au Sahara, l'entrepreneuriat économique basée sur la mobilité entre les deux rives du désert est principalement le fait des populations arabes sahéliennes et maghrébines.

130. Cf. Peraldi (2002), Portes, Escobar et Walton Radford (2007), Tarrus (2002b).

nement en soi (Simmel, 2002; Venayre, 2000). Le second élément concerne leur manière de pratiquer leur migration. Les « aventuriers » voyagent volontairement et gèrent eux-mêmes leur voyage, ils décident des directions qu'ils suivent sans être contraints par des tiers, sans répondre à la demande ou aux attentes d'un groupe. 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 qui octroient ou non le droit d'être mobile. Ces deux éléments qui sont au cœur de la notion d'aventure se traduisent par une grande capacité des migrants à faire preuve d'opportunisme, à s'adapter aux contextes et aux contraintes extérieures, à repenser, reformuler sans cesse leur projet migratoire, à l'adapter aux situations dans lesquelles ils s'engagent, augmentant d'autant leur capacité à traverser des univers de normes inconnues qui reposent généralement sur l'ordre de la sédentarité. Cette manière d'être toujours prêt à saisir les occasions qui se présentent n'est pas sans rappeler l'idée d'*improvisation* qui caractérise, selon Appadurai (2005 [1996]), les projets et les pratiques des individus dans les 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 au Sahara central: est « aventurier » celui 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 les rapports qu'entretiennent les migrants avec leur communauté d'origine et leurs éventuels contacts dans les régions où ils souhaitent se rendre, selon leur gestion rationnelle du risque et leur croyance en un destin placé sous protection divine, selon le statut social qu'ils possèdent et celui auquel ils aspirent (Bredeloup, 2008; Pian, 2007; Streiff-Fénart, Poutignat, 2008).

Passer d'un monde à l'autre Des migrations entre mythes et utopies

« *Quelque chose des possibilités libératrices de la société a reflué pour un temps dans la sphère de l'individu* » Theodor Adorno, 2001, *Minima Moralia*.

Dans une optique de compréhension globale des migrations vers et à travers le Sahara, une question fondamentale demeure, la question du risque migratoire. Tout déplacement comporte un risque, qui est généralement d'autant plus grand que la destination est inconnue et *lointaine*. Lorsque la migration relève d'une projection dans un ailleurs dont on ne maîtrise pas les codes, elle peut se solder par un échec, pas une incapacité à mettre en œuvre son projet ou à trouver ce que l'on était venu chercher. Dans ces cas-là, le risque migratoire porte sur les situations vécues dans le temps de l'installation, situations qui peuvent être dures ou douloureuses. Mais la vie des individus n'est pas en jeu. Dans le cadre des migrations au Sahara (et à travers la Méditerranée), le risque n'est pas à considérer en premier lieu à l'aune de la destination mais à celle du parcours qui entraîne un risque de mort.

Une question en suspens : le risque migratoire

« Leur cas était et reste une tragédie. Pour eux, il faut entrer en Libye par tous les moyens. Nous avons été témoins 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 concernait alors (dans les années 1970) que très peu d'individus qui n'avaient pas conscience des risques qu'ils allaient prendre, ou tout au moins qui n'étaient pas informés de l'importance de ces risques comme peuvent l'être les migrants d'aujourd'hui. Actuellement, la première incertitude des migrants qui se rendent en Afrique du Nord ou en Europe porte en effet sur la manière dont va se réaliser leur voyage, la traversée du Sahara et éventuellement celle de la Méditerranée. Le risque migratoire intègre alors les risques de surcoût, de souffrance ou de refoulement, mais également celui de décéder au cours du voyage, en raison 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 100 personnes inondées. [...] Le désert et le bateau c'est très difficile* » (Migrant sénégalais, Niamey, 17.12.2003).

« *On le sait parce que ça passe dans les radios tous les jours, les gens qui meurent, 40 personnes, 50 personnes, tous les jours on en parle* » (Migrante camerounaise, Agadez, 24.11.2004).

« *Nous on veut rentrer chez vous, mais Sarkozy refuse. [...] Les migrations là ça existe depuis la nuit des temps. Même si on met toutes les barrières électriques du genre tu as dix mètres à t'électrocuter, moi je vais monter dessus et je vais passer là-bas* » (Apache, migrant camerounais, Agadez, le 10.03.2008).

Le 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. En effet, pour les Sahariens et éventuellement les Sahéliens qui maîtrisent ou pensent pouvoir maîtriser leur traversée du Sahara, ainsi que pour les migrants qui n'ont pas conscience des risques qu'ils seront amenés à prendre ou qui ne les appréhendent pas, la question du risque migratoire n'a ici rien de spécifique. En revanche, pour les autres, pour ceux qui ont conscience de ce risque de mort, cette migration n'est plus comparable à une autre ; la question de la prise de risque, qui participe de l'érection du voyage en aventure, notamment à travers la mise en récit (Bredeloup, 2008), doit alors retenir toute notre attention. Si la migration peut être une réponse à un risque local, dans la quasi-totalité des cas les migrants qui traversent le Sahara ne sont pas contraints de quitter leurs contrées d'origine, ils ne sont poussés sur les routes ni par la misère ni par la guerre. Loin des « migrations forcées » (réfugiés, déplacés, exilés) que l'on retrouve ailleurs sur le continent africain (Guichaoua, 2004 ; Lassailly-Jacob, Marchal, Quesnel, 1999), ces migrations à travers le Sahara et la Méditerranée soulèvent la question des raisons qui poussent des individus à prendre tous ces risques

pour émigrer. Afin de tenter une herméneutique du risque migratoire tel que nous venons de le présenter, à savoir sous son angle le plus tragique, il est nécessaire de parfaire la notion de projet migratoire que nous avons définie précédemment (Cf. Chapitre II) en y intégrant les notions de mythe et d'utopie¹³¹.

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 groupes. 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, et qui serait pour partie fondateur des migrations qui animent les routes sahariennes¹³².

Le mythe ancien du voyage qui rend libre et qui permet de se trouver soi-même, de se réaliser, est régulièrement remis à jour et réaffirmé dans la culture occidentale, notamment à travers la littérature (Barrère, Martuccelli, 2005). Ce mythe de l'aventure, de « la route », se retrouve à travers le continent africain chez des individus originaires de régions distinctes, sous des formes adaptées aux contextes et aux réalités du moment.

« 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 choses... » (Junior, migrant nigérian, Bilma, 8.12.2004).

.....

131. 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 inconsciente, et qui peut permettre de comprendre différemment les phénomènes observés.

132. Nous considérerons le mythe, dans une acception large, comme étant un discours invérifiable qui peut être basé sur une représentation amplifiée et déformée d'une réalité historique ou présente (mythe moderne), dont la force de persuasion est susceptible d'opérer une modification du comportement des membres d'un groupe; sa 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.

« *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, 24.11.2004).

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 l'altérité qui caractérise les « 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, 27.08.2003). La plupart ont conscience que leur migration leur apporte un surplus de connaissances et d'expériences qui les différencie de leurs compatriotes restés chez eux, pris dans l'immobilité de leurs certitudes sédentaires. 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, comme un moyen d'accéder à l'aïnesse sociale (Fouquet, 2007).

« *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* » (Migrant sénégalais, Niamey, 17.12.2003).

« *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, 24.11.2004).

« *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, 18.04.2005).

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. 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) 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. Les échecs et les difficultés rencontrées pendant le parcours migratoire et dans le pays de destination ne sont en effet que rarement assumés socialement 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 Europe, tous font comme s'ils en ignoraient les aspects négatifs. 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, 29.11.2004).

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 (Eliade, 1999 [1957]). 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 venir. La dimension mythique de la migration transsaharienne en est sans doute un des moteurs pour une partie des migrants, un des éléments constitutifs de leur projet migratoire. Parallèlement à cette dimension collective du mythe, il est possible d'aborder la question du risque à l'échelle individuelle.

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, sise à l'aéroport de Saint-Louis au Sénégal, devant laquelle passent les migrants sénégalais refoulés des îles Canaries depuis que le président Abdoulaye Wade a signé des accords de réadmission avec l'Espagne.

La notion d'utopie permet de questionner le risque migratoire à l'échelle des individus. L'utopie, dont les sens sont pluriels¹³³, est ici

.....

133. À l'origine, le terme signifie « en aucun lieu », « en un lieu qui n'existe pas » (Thomas More, 1516, *L'Utopia*). Au milieu du XIX^e siècle, son sens actuel s'impose: l'utopie en vient à désigner un projet politique ou social qui ne se

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 un projet de transformation sociale à l'échelle individuelle, via une représentation sublimée de leur destination (mais à la différence de ce qui se rapporte à la dimension mythique de la migration, il ne s'agit pas ici d'une représentation 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). La projection 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 naître 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. Comme le note Miguel Abensour, « *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* » (Abensour, 2006 : 85). 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 la pesanteur du réel, par le poids des habitudes, la contrainte impalpable des *habitus* et les risques du changement.

Pourquoi, en connaissant à l'avance ou prenant connaissance sur la route des risques liés à la traversée du Sahara puis pour certains au passage en Europe, des individus qui ne risquent rien chez eux décident de risquer leur vie pour partir ? Et si l'insolubi-

.....

limite pas du fait des contraintes de la réalité, considérant qu'elles pourront toujours être dépassées (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 tout projet irréalisable ou irréaliste.

lité de cette interrogation provenait de sa formulation même, 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 (Ricœur, 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 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 eux 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 individus et leur volonté d'émigrer.

Le risque migratoire n'est pas perçu ni partagé de manière uniforme par les migrants, mais l'approche de la migration par sa dimension utopique ne s'applique par pour autant uniquement à ceux qui prennent consciemment un risque de mort. En effet, si ces migrants jouent un 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. Toutes les migrations peuvent recéler une part d'utopie, tous les projets migratoires peuvent avoir une dimension utopique, variable et qui 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

Il apparaît délicat de présenter une vision synthétique des mouvements migratoires entre l'Afrique subsaharienne et l'Afrique

du Nord sans tomber dans les travers de la simplification inexacte. Essayer d'élaborer une typologie de ces migrations met en évidence l'impossibilité d'en rendre compte de manière pertinente à partir des seules catégories classiques des études migratoires. Ces catégories doivent être précisées et adaptées, il faut en inventer de nouvelles tout en remettant nos approches théoriques des migrations à l'épreuve de ces nouvelles formes de mobilités.

Sans négliger le rôle des données contextuelles objectives, économiques et politiques notamment, il importe de donner toute sa place à la dimension individuelle et subjective, mythique ou utopique, des migrations qui animent aujourd'hui l'espace saharien. Il devient alors possible d'envisager ces migrations 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 », qui ne prendra éventuellement fin qu'à travers le retour ou l'installation définitive.

Conjointement aux problèmes soulevés par l'appréciation qualitative de ces mouvements migratoires se posent ceux liés à leur évaluation quantitative. Sans que l'on ne dispose de chiffres précis fiables concernant leur volume global, il est possible d'affirmer que la migration par voie terrestre vers et à travers le Sahara est une forme de migration numériquement peu importante à l'échelle du continent. En Afrique occidentale et centrale, cette migration, qui potentiellement peut concerner à peu près tout le monde, ne concerne réellement qu'une part minime des individus, même lorsque l'on s'en tient aux estimations les plus hautes. Le fait de focaliser notre étude sur les espaces de transit où se concentrent les flux ne doit donc pas survaloriser l'importance de ces migrations et faire oublier que dans aucune ville, aucune ethnie, aucune catégorie sociale elles ne sont la norme ni même une pratique majoritaire.

Pourtant, depuis plusieurs années, les rencontres euro-africaines traitant des migrations irrégulières entre les deux continents se succèdent (réunissant les représentants de plusieurs dizaines de gouvernements et d'organisations internationales) et la détermination de certains États européens à stopper les migrations irrégulières le plus en amont possible et à participer à la sur-

veillance active des frontières africaines s'affirme. La focalisation des médias et des pouvoirs publics sur les migrants qui se rendent en Europe ayant entraîné une assimilation de la plupart des circulations de ressortissants d'Afrique subsaharienne au Sahara à des migrations économiques transcontinentales, les régions sahariennes sont aujourd'hui considérées en Europe comme des zones prioritaires de lutte contre l'immigration africaine irrégulière, presque au même titre que les côtes méditerranéennes et atlantiques de l'Afrique. Or s'il est vrai qu'une partie des migrants qui arrivent illégalement en Espagne, en France ou en Italie ont effectivement traversé dans un premier temps le Sahara, en revanche une minorité seulement de ceux qui traversent le Sahara poursuivent leur route jusqu'en Europe.

Cette assimilation des migrations vers et à travers le Sahara aux migrations transméditerranéennes, ainsi que l'annonce de chiffres aux origines peu fiables concernant les volumes des flux, entretient un « *mythe de l'invasion* » (De Haas, 2007), véritable péril migratoire qui ne serait contenu que grâce aux politiques migratoires restrictives et aux moyens qui sont alloués à leur mise en place, et justifiant par là même leur existence. Ces représentations partielles et partiales des phénomènes migratoires sahariens et transsahariens reflètent et alimentent une certaine idéologie de la « menace du Sud » véhiculée en France et plus largement en Europe par des gouvernements qui perçoivent et désignent l'étranger venu du Sud comme un problème, un risque ou une menace¹³⁴. Et c'est ainsi que l'Europe, dans une volonté de lutter contre l'immigration irrégulière en provenance d'Afrique subsaharienne (qui est une immigration numériquement très peu importante), incite les États du Maghreb et depuis peu ceux du Sahel à contrôler drastiquement voire à endiguer les circulations migratoires au Sahara, perturbant ainsi tout un système migratoire ancien qui ne la concerne que peu.

.....

134. Cf. Bigo (1991), Le Cour Grandmaison (2008), Valluy (2009).

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, Olivier de Sardan, 2001). Or la « bonne gouvernance » préconisée par les institutions internationales recouvre aussi bien la capacité des institutions nationales à gérer efficacement leurs ressources que le respect des citoyens et de l'État pour ces institutions (conditions auxquelles est 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 qui reflètent les intérêts des acteurs en présence et produisent des résultats contraires à la croyance dont se réclament les institutions. 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 des élites politiques nigériennes qui consentent au discours imposé par les bailleurs et dans le même temps acceptent voire participent aux pratiques illégales d'acteurs publics et privés, autorise une réappropriation sous différentes formes des structures politiques et leur permet de mieux pérenniser leur pouvoir et surtout d'accroître leurs gains.

Dans ce cadre général, l'analyse des pratiques corruptives dans le domaine des circulations sahariennes est 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 pratique 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, les transporteurs sont eux aussi taxés illégalement. Considérant de plus en plus fréquemment ces taxes 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 mise en œuvre du convoiage des migrants mais simplement un moyen d'en diminuer le coût dans un contexte où le pouvoir de contrôle et de sanction de l'État et de ses agents est jugé faible. L'État nigérien, que l'on peut considérer comme un État partiellement « privatisé » et « contrebandier », perd ainsi une partie du 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.

On assiste ainsi globalement 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 en partie les recherches académiques, apparaissent inappropriées, inaptes à rendre compte de la complexité contemporaine de ces mouvements et des logiques des individus qui les réalisent. Il semble donc nécessaire de renouveler nos approches de ces migrations africaines afin de les rendre intelligibles, tout en ayant à l'esprit le fait que la quantification, la catégorisation, la classification de ces phénomènes donnent à croire qu'il est possible de les *gérer* (et répondent en cela à une demande institutionnelle croissante, notamment d'organismes qui financent la recherche scientifique sur cette thématique : UE, OIM, ministères, CIGEM) mais ne permettent pas nécessairement de comprendre le mouvement des existences humaines dont ils émanent. Ce qui repose la question de la relation entre la réification méthodique et méthodologique des études migratoires et la réification capitaliste, la gestion des existences étant à la fois le cœur et le dessein des pouvoirs contemporains (Agamben, 1997 ; Foucault, 2004a, 2004b).

La question « pourquoi migrent-ils » que nous posions 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 particulières de migrations internationales que sont les migrations depuis l'Afrique subsaharienne vers l'Afrique du Nord et l'Europe. Il est notamment apparu nécessaire d'intégrer davantage les désirs d'individualisation, d'autonomie ou d'émancipation des migrants, aux côtés des autres dimensions de la migration, d'ordre économique notamment. Si l'on ouvre ces mouvements migratoires et tout l'imaginaire de la mobilité dans lesquels ils s'inscrivent 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 (Barrère, Martuccelli, 2005 ; 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 peut être 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 (Fouquet, 2007). La migration, perçue comme moyen de s'extraire des contraintes de sa société d'origine, doit permettre de se réaliser ailleurs. 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 plain-pied dans la modernité (De 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 – est perçu comme y donnant 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 [1957]). 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

En moins de deux décennies, le champ migratoire saharien, majoritairement transfrontalier et de relative proximité, s'est transformé en un système migratoire d'échelle 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 originaires d'Afrique subsaharienne 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 via le développement d'un système de transport spécifique. Le Sahara, cœur du système migratoire africain qui s'étend entre l'Afrique centrale et de l'Ouest et l'Afrique du Nord, est aussi devenu un nouvel entre-deux stratégique du système migratoire euro-africain.

Le Sahara nigérien, espace traversé, espace transformé

Des migrants originaires de nombreuses régions d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique 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 déterminées 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 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 et villages du Sahara nigérien qu'ils sont amenés à traverser, et participent ainsi de leur animation et de leur transformation.

Peu visibles dans la morphologie urbaine des grandes villes que sont Agadez et Arlit, ou au contraire très marquées aux niveaux de certains puits d'étape devenus de petits hameaux (Tchinbarakaten, Toureyet) et au niveau de l'oasis de Dirkou qui s'est littéralement dédoublée en une quinzaine d'années, les incidences de ces migrations sont néanmoins partout perceptibles dans les économies de ces localités. Elles ont impulsé la création d'entreprises de transport très actives fonctionnant au sein de réseaux internationalisés, animés à la fois par des opérateurs de transport qui peuvent encore être liés à une élite marchande maîtrisant les conditions modernes d'exercice du négoce, et par des populations de tradition nomade dont les compétences en matière de circulation dans les régions sahariennes sont valorisées à travers les rôles de guides ou de chauffeurs. Dynamisant les échanges marchands légaux et illégaux, ces mouvements migratoires ont également engendré le développement d'autres secteurs d'activité tels ceux de l'hébergement et des télécommunications, et modifié les marchés locaux de l'emploi par la mise à disposition d'une main-d'œuvre abondante et peu onéreuse. En définitive, via ces activités économiques formelles ou informelles et à travers les taxes que les migrants sont contraints de payer aux agents de l'État, ces flux migratoires injectent un volume de devises très important dans l'économie de la région d'Agadez, de l'ordre de plusieurs milliards de francs CFA chaque année. Ces effets des circulations migratoires au Sahara, réversibles en cas de réorientation des itinéraires, ne concernent cependant directement que les localités qui servent de carrefour, d'étape ou de relais, et apparaissent ailleurs très faibles voire inexistantes.

Dans le même temps, ce renouveau des migrations vers et à travers le Sahara s'est accompagné d'un durcissement des politiques migratoires en Afrique du Nord et d'une augmentation du nombre de *checkpoints* situés sur les voies de circulations sahariennes. Loin d'être l'espace lisse des hommes libres du désert que vendent les agences de tourisme, le Sahara tend à devenir toujours plus « mor-

celé », plus finement strié par de multiples systèmes de surveillance et dispositifs de contrôle qui entravent les circulations, en augmentent le coût ou le risque, les ralentissent et parfois les arrêtent. Ce morcellement de l'espace saharien résulte de la reconfiguration et de la démultiplication de ce qui fait aujourd'hui office de frontière ou plus généralement de discontinuité spatiale, dont les formes peuvent être ponctuelles, linéaires ou zonales, permanentes ou éphémères, fixes ou mobiles. Alors que les frontières s'ouvrent pour permettre la circulation de nombreux flux matériels et immatériels, elles tendent dans le même temps à se fermer pour les ressortissants des pays les plus pauvres, assignant officiellement à résidence une grande partie de la population africaine. Loin d'être un effet paradoxal de la globalisation, cette hiérarchisation mondiale du droit à la mobilité en est au contraire l'un des fondements (Bauman, 1999; Sloterdijk, 2006).

Des migrants dans le désert ou l'introduction d'un cosmopolitisme par la marge

Si les sentiments d'appartenance peuvent être multiples chez les candidats à la migration lorsqu'ils sont dans leur pays d'origine, une fois partis sur les routes, celui d'appartenance nationale devient dans un premier temps prédominant. Puis en arrivant dans les espaces de transit sahariens, de nouveaux collectifs se créent sur la base de l'expérience commune vécue, notamment à travers l'hébergement et les transports. Le lien social qui unit alors les migrants repose en partie sur des solidarités pragmatiques qui alimentent un sentiment d'appartenance communautaire et, en retour, s'en nourrissent. Cette « communauté des migrants », plus large que les groupes affinitaires, correspond à une communauté contingente de destin qui transcende les nationalités et le statut légal des individus, tant du point de vue de ceux 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. 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 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 pérennes (et parfois quasi exclusives). Les interactions, les jeux d'influence réciproques rendus possibles dans les espaces de transit modifient les frontières entre groupes nationaux, sociaux ou ethniques, les redéfinissent sans les abolir. Le sentiment de multi-appartenance des migrants se renforce ainsi au Sahara et tend à y devenir la norme, à l'image de ce qui a été constaté sur le pourtour méditerranéen (Peraldi, 2002 ; Schmoll, 2004 ; Tarrius, 2000).

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 entravent la mobilité des migrants qui sont contraints de s'arrêter de plus en plus longuement dans les régions sahariennes du Niger. Cette augmentation de la durée de leurs séjours renforce d'autant l'incidence économique de leur passage. Mais malgré ces nouvelles temporalités d'interaction avec les sociétés hôtes et une présence continue de migrants étrangers dans de nombreuses localités, leurs relations avec les populations locales sont rares en dehors des relations marchandes et d'échanges monétaires en tout genre. Plusieurs raisons peuvent éclairer ce constat, parmi lesquelles la logique de passage dans laquelle s'inscrivent les migrants lorsqu'ils séjournent dans ces espaces. L'idée que l'on se fait de la durée possible de la présence commune en un lieu jouant inévitablement sur la place octroyée à l'autre et sur la nature des rencontres effectives qui ont lieu, cette logique du passage, du transit, n'encourage ni les sédentaires ni les migrants à s'investir dans une relation. Plus globalement, le communautarisme des migrants – renforcé par l'organisation des structures d'hébergement et de transport et par les escroqueries dont ils sont victimes – rencontre un manque d'intérêt des Nigériens pour les étrangers qu'ils sont, principalement lorsqu'ils n'ont rien à « gagner » dans la rencontre. Des dizaines de milliers d'étrangers passent ainsi chaque année par les villes du nord du Niger, depuis près de deux décennies, sans que l'on ne puisse réellement déceler une influence sur les pratiques urbaines, sans que l'on assiste à des échanges interculturels manifestes, à une diversification des conduites sociales des populations autochtones. Les habitants des villes du Sahara nigérien, où séjournent tous ces migrants étrangers quels qu'ils soient, d'où qu'ils viennent, ne sont pas ou peu

influencés par ces voyageurs qu'ils tolèrent et accueillent avec une certaine indolence, cette altérité ne les dérange pas. Le Sahara nigérien apparaît ainsi sous les traits d'un « désert cosmopolite » où la présence notable de populations venues d'horizons – culturels, sociaux, géographiques – différents rend possibles mais pas nécessairement effectives de nouvelles interactions. Car ce n'est pas tant l'échange (et ses déclinaisons que peuvent être le multiculturalisme, l'intégration ou l'assimilation) qui caractérise les places cosmopolites, que la tolérance des différences dans la proximité du quotidien (Beck, 2002; Beck, Sznaider, 2007). Néanmoins, la flexibilité identitaire des migrants et la tolérance passive des populations autochtones vis-à-vis de ces étrangers n'éluent pas la question des tensions, rapports de force et violences qui fondent la relation entre les agents de l'État et les migrants dans les espaces sahariens (Fine, 2006). Aussi, l'expression « désert cosmopolite » qui permet de rendre compte globalement de phénomènes à l'œuvre dans le Sahara nigérien, peut être précisée en parlant de situations cosmopolites dans le désert, profondément variables selon les lieux et les moments. Ces situations, qui introduisent au Niger un cosmopolitisme par la marge – à la fois marge spatiale et marge sociale –, éclairent la nature des incidences des migrations dans les espaces de transit, en même temps qu'elles replacent le transit au cœur du processus migratoire et de la question de la transformation des identités des individus en migration.

Entre adaptation et inventivité : être mobile

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 principalement d'émigration, devenait un pays de transit et d'immigration jusque dans ses régions septentrionales, 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, à l'instar de régions du monde toujours plus nombreuses qui tendent à cumuler les statuts de régions de départ, de transit et d'accueil. Le changement de statuts migratoires de ces trois pays est dû aux quelques dizaines de milliers de migrants qui traversent annuellement le Sahara central par voie terrestre.

Particulièrement visibles à la fois localement dans certaines villes sahariennes et médiatiquement puisqu'occupant le devant de l'agenda politique africain et européen, les migrants qui se rendent aujourd'hui au Sahara ou qui le traversent ne représentent néanmoins qu'une toute petite partie de l'ensemble des individus qui circulent sur le continent. Si le Sahara est un désert parcouru, l'Afrique dans son ensemble est un continent qui l'est tout autant¹³⁵. Replacer les migrations vers et à travers ce vaste désert dans le contexte de l'ensemble des migrations intra-africaines rappelle en effet qu'elles ne sont que l'une des déclinaisons possibles de la mobilité en Afrique, parmi d'autres souvent moins risquées et moins aléatoires. C'est pourquoi seuls les migrants qui n'appréhendent que peu les risques liés à la traversée du désert se lancent dans ces migrations, ainsi que ceux qui individuellement projettent dans leur départ vers l'Afrique du Nord ou l'Europe un espoir, une aspiration qu'une migration intra-africaine au sud du Sahara ne pourrait selon eux combler. Loin d'être le fait d'individus quittant des situations de précarité extrême, les migrations au Sahara relèvent donc en premier lieu de dynamiques de mondialisation des économies et des cultures, ou de ce que l'on pourrait appeler la mondialisation des rêves.

Avec 20 millions de migrants internationaux présents sur le continent, 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. Peu d'individus venus de l'extérieur s'y installent (à l'exception de groupes d'expatriés occidentaux et de petites communautés commerçantes syro-libanaises, indo-pakistanaïses et chinoises) : la grande majorité de ces migrants étrangers en Afrique sont donc des migrants africains qui circulent à l'intérieur du continent. L'Afrique, qui apparaît davantage comme un espace d'émigration (vers l'Europe, l'Amérique du Nord et le Moyen-Orient) que d'immigration, est en effet principalement caractérisée par les flux migratoires intracontinentaux qui l'animent. 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,

.....

135. Cf. Baker et Aina (1995), de Bruijn, Van Dijk et Foeken (2001), Hahn et Klute (2007), Shack et Skinner (1979).

la déficience des appareils statistiques nationaux des États africains et les difficultés qu'il y a à évaluer le nombre d'émigrés en dehors du continent. Néanmoins, dans un contexte de croissance démographique soutenue du continent, les migrations 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 de plus en plus de personnes.

Les profils des migrants apparaissent de plus en plus variés, les distances parcourues plus longues et les espaces concernés plus nombreux. À cela s'ajoute ce qui semble être de nouvelles pratiques migratoires, au premier rang desquelles les migrations que l'on peut qualifier d'aventureuses ou d'itinérance, lorsque de jeunes gens quittent leur communauté d'origine en ayant conscience de la flexibilité de leur projet de voyage, prêts à saisir leur chance selon les opportunités qui s'offriront à eux et à affronter la route, lieu de nouvelles socialisations et de confrontation à l'altérité. 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 les formes contemporaines de migrations restent des marqueurs des inégalités et des hiérarchies sociales et ne sont pas accessibles à tous les individus de la même manière, selon les moyens et les compétences spécifiques qu'elles requièrent, il semble cependant que des pratiques de migration de plus en plus variées se diffusent à travers le continent. La valorisation de ces mobilités – intra-africaines ou intercontinentales – en tant que procédés de découverte du monde, d'émancipation ou d'accumulation est déjà ancienne (Bredeloup, 2008). En revanche, la valorisation de la prise de risque et de la capacité des individus à passer outre les obstacles qui entravent leurs projets, la valorisation de la débrouille individuelle face aux conditions changeantes de la circulation internationale, ou encore la diversification des articulations entre les projets individuels des migrants et les stratégies collectives des groupes auxquels ils appartiennent, semblent plus récentes. Directement liées aux nouvelles figures de la réussite qui ont émergé ces dernières décennies dans les sociétés africaines (Banégas, Warnier, 2001), les migrations vers et à travers le Sahara peuvent reposer tant sur la subjectivité des migrants que sur une objectivation de leur place dans le monde et sur l'utilisation de ressources propres et de

réseaux leur permettant d'en changer afin d'en tirer profit. Ces pratiques contemporaines de la mobilité reflètent ainsi les capacités d'inventivité et d'adaptation des individus et des groupes face aux incitations, aux possibilités et aux contraintes d'une mondialisation à laquelle ils prennent pleinement part.

Références bibliographiques

- Abensour Miguel, 2006, « L'homme est un animal utopique », *Mouvement*, (45-46): 72-86.
- Adamou Aboubacar, 1979, « Agadez et sa région. Contribution à l'étude du Sahel et du Sahara nigériens », *Études nigériennes*, (44): 358 + cartes.
- Adepoju Aderanti, 2002, « Fostering Free Movement of Persons in West Africa: Achievements, Constraints, and Prospects for Intraregional Migration », *International Migration*, 40 (2): 3-28.
- 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), Éditions de l'IRD/INRETS, Paris: 535.
- Adorno Theodor, 2003, *Minima Moralia. Réflexion sur la vie mutilée*, Éditions Payot, Paris: 368.
- Agamben Giorgio, 1997, *Homo sacer. Le pouvoir souverain et la vie nue*, Seuil, Paris: 213.
- Agier Michel, 2002, *Aux bords du monde, les réfugiés*, Flammarion, Paris: 188.
- Akokpari John K., 1999, « The Political Economy of Migration in Sub-Saharan Africa », *African Sociological Review*, 3 (1): 75-83.
- 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, 2001, *Branchements. Anthropologie de l'universalité des cultures*, Flammarion, Paris: 265.
- Anderson Benedict, 1983, *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, Verso, London: 224.
- 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 [1996], *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, Payot, Paris: 335.
- Arango Joaquin, 2000, « Expliquer les migrations: un regard critique », *Revue internationale des sciences sociales*, (165): 329-342.
- Augé Marc, 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Paris: 150.
- Ba Cheikh Oumar, Choplin Armelle, 2005, « Tenter l'aventure par la Mauritanie: migrations transsahariennes et recompositions urbaines », *Autrepart*, (36): 21-42.
- Ba Konaré Adame (éd.), 2008, *Petit précis de remise à niveau sur l'histoire africaine à l'usage du président Sarkozy*, La Découverte, Paris: 348.
- Baker Jonathan, Aina Tade Akin (éds), 1995, *The Migration Experience in Africa*, Nordiska Afrikainstitutet, Stockholm: 353.

- Bakewell Oliver, 2007, *Keeping*
« Them in Their Place: the
ambivalent relationship between
development and migration in
Africa », Working paper (8),
International Migration Institute,
University of Oxford, Oxford: 42.
- Balandier Georges, 1992 [1957],
Afrique ambiguë, Terre humaine,
Pocket, Plon, Paris: 293.
- 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.
- Barth Heinrich, 1860, *Voyages
et découvertes dans l'Afrique
septentrionale et centrale pendant
les années 1849 à 1855*, traduit
de l'Allemand par Paul Ithier,
tome I, Paris: 372 p. + ill.
- Bauman Zygmunt, 1999, *Le coût
humain de la mondialisation*,
Hachette, Paris: 204.
- 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*, Éditions 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.
- Beck Ulrich, Sznajder Natan, 2007,
« Unpacking cosmopolitanism
for the social sciences: a research
agenda », *The British Journal of
Sociology*, 57 (1): 1-23.
- Benguigui Manuel, Lamont
Michèle, Bail Christopher A.,
2005, « Sur les frontières de la
reconnaissance. Les catégories
internes et externes de l'identité
collective », *Revue européenne des
migrations internationales*, 21 (2):
61-90.
- Bennafla Karine, 2002, *Le commerce
frontalier en Afrique Centrale.
Acteurs, espaces, pratiques*,
Karthala, Paris: 368.
- Bennafla Karine, Peraldi Michel,
2008, « Introduction. Frontières
et logiques de passage:
l'ordinaire des transgressions »,
Cultures & Conflits, (72): [http://
www.conflits.org/index17383.html](http://www.conflits.org/index17383.html).

- Bensaâd Ali, 2003, « Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin », *Revue européenne des migrations internationales*, 19 (1): 7-28.
- Bensaâd Ali, 2005a, « Le Sahara, vecteur de mondialisation », *Maghreb-Machrek*, (185): 7-12.
- Bensaâd Ali, 2005b, « Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge », *Maghreb-Machrek*, (185): 13-36.
- Bensaâd Ali, 2008, *Les migrations subsahariennes en Algérie*, Rapport de recherche Carim 2008/01, Centre Robert-Schuman, Institut universitaire européen, Florence: 13.
- Bensaâd Ali, 2009a, « L'immigration en Algérie. Une réalité prégnante et son occultation officielle », in Ali Bensaâd (éd.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris: 15-42.
- Bensaâd Ali (éd.), 2009b, *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris: 448.
- Bernus Edmond, 1993 [1978], *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, L'Harmattan, Paris: 507.
- 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*, Éditions de l'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, 2004, « Milieu et identité humaine », *Annales de géographie*, (638-639): 385-399.
- Berque Augustin, 2007, « Qu'est-ce que l'espace de l'habiter ? » in Thierry Paquot, Michel Lussault, Chris Younès (éds), *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, La Découverte, Paris: 53-67.
- 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.
- Bêteille 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.
- 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.
- Bloch Ernst, 1976, *Le principe espérance*, tomes I, II et III, 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>).
- Blunt Alison, 2007, « Cultural geographies of migration: mobility, transnationality and diaspora », *Progress in Human Geography*, 31 (5) : 684-694.
- 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.
- Boesen Elisabeth, Marfaing Laurence (éds), 2007a, *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sabel. Un cosmopolitisme par le bas*, Karthala-ZMO, Paris : 332.
- Boesen Elisabeth, Marfaing Laurence, 2007b, « Vers un cosmopolitisme par le bas ? » in Elisabeth Boesen, Laurence Marfaing (éds), *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sabel. Un cosmopolitisme par le bas*, Karthala/ZMO, Paris : 7-22.
- Bonkano Zakari, Boubakar Hamidou, 1996, *Étude sur les enjeux de l'exode rural dans les arrondissements de Taboua et Illela*, Direction départementale du Plan, Tahoua : 30.
- 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, 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.
- Botte Roger, 2004, « Vers un État illégal-légal ? » *Politique africaine*, (93) : 7-20.
- 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, 2001, *Science de la science et réflexivité. Cours du Collège de France, 2000-2001*, Raisons d'agir, Paris : 237.
- Bourdieu Pierre, Wacquant Loïc, 1992, *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*, Seuil, Paris : 267.
- Bourgeot André, 1994a, « L'agropastoralisme des Touaregs Kel Owey (Air) », in Laurent Bridel,

- Alain Morel, Issa Ousseini (éds), *Au contact Sahara-Sabel: milieux et sociétés du Niger – volume I, Revue de géographie alpine*, Éditions 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, 1999, « Introduction », in André Bourgeot (éd.), *Horizons nomades en Afrique sahélienne. Sociétés, développement et démocratie*, Karthala: 11-54.
- Bourgeot André, Guillaume Henri (éds), 1990, « Identité et sociétés nomades: symboles, normes et transformations », *Études rurales*, (120): 199.
- 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. Vienna Journal of African Studies, special issue: African Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien: 47-67.
- Boyer Florence, 2007, « Échelle locale et mouvement: de la porosité spatiale et sociale dans les migrations circulaires », in Boesen Elisabeth, Marfaing Laurence (éds), *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sabel. Un cosmopolitisme par le bas*, Karthala-ZMO, Paris: 25-62.
- Brachet Julien, 2005a, « Migrants, transporteurs et agents de l'État: rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart*, (36): 43-62.
- Brachet Julien, 2005b, « Perceptions de l'enclavement dans une oasis saharienne du Nord Niger », *Espace Populations Sociétés*, (2005-1): 99-109.
- Brachet Julien, 2007, « Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien) », thèse de doctorat, département de géographie, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 459.
- Brachet Julien, 2009, « Irrégularité et clandestinité de l'immigration au Maghreb. Cas de l'Algérie et de la Libye », in Ali Bensaâd (éd.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris: 109-135.
- 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, 2007, *La Diams'pora du fleuve Sénégal. Sociologie des migrations africaines*, Presses universitaires du Mirail/Éditions de l'IRD, Paris-Toulouse: 301.
- Bredeloup Sylvie, 2008, « L'aventurier, une figure de la migration africaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, CXXV: 281-306.
- Bredeloup Sylvie, Pliez Olivier, 2005, « Migrations entre les deux rives du Sahara », *Autrepart*, (36): 3-20.
- Bredeloup Sylvie, Zongo Mahamadou, 2005, « Quand les frères burkinabés 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.
- Brunet Roger, Ferras Robert, Thery Hervé (éds), 1992, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Reclus-La Documentation française, Paris: 470.
- Caillé René, 1996 [1830], *Voyage à Tombouctou*, La Découverte, Paris: 373.
- Caillois Roger, 1996 [1938], *Le mythe et l'homme*, Folio essais, Gallimard, Paris: 190.
- Capot-Rey Robert, 1946, *Géographie de la circulation sur les continents*, Géographie humaine, Gallimard, Paris: 296.
- Capron Guénola, Cortes Geneviève, Guetat-Bernard Hélène (éds), 2005, *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Mappemonde, Belin, Paris: 344.
- Cartiaux Marielle, 2007, « Arlit (Niger), Escale dans les migrations internationales. Par la poussière du Petit Paris », Mémoire de master 1, département de géographie, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 182.
- Casajus Dominique, 2000, *Gens de parole. Langage, poésie et politique en pays touareg*, La Découverte, Paris: 190.
- Castles Stephen, Delgado Wise Raül (éds), 2008, *Migration and Development: Perspectives from the South*, IOM, Genève: 314.
- Céfaï Daniel (éd.), 2003, *L'enquête de terrain*, La Découverte, Paris: 624.
- Chapelle Jean, 1957, *Nomades noirs du Sahara*, Plon, Paris: 449.
- 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*, Éditions de l'IRD/Karthala, Paris: 145-162.
- 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.

- Choplin Armelle, 2008, « L'immigré, le migrant, l'allochtone. Circulations migratoires et figures de l'étranger en Mauritanie », *Politique africaine*, (109): 73-90.
- Choplin Armelle, Lombard Jérôme, 2007, « Destination Nouadhibou pour les migrants africains », *Revue Mappemonde*, (88): <http://mappemonde.mgm.fr/num16/lieux/lieux07401.html>.
- Choplin Armelle, Lombard Jérôme, 2008, « Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie. « Nouadhibou du monde ». Ville de transit... et après ? » *Afrique contemporaine*, 4 (228): 151-170.
- Chrétien Jean-Pierre (éd.), 2008, *L'Afrique de Sarkozy. Un déni d'histoire*, Karthala, Paris: 204.
- Clanet J.-C., 1981, « L'émigration temporaire des Toubous du Kanem vers la Libye », *Cahiers géographiques de Rouen*, (15): 17-33.
- Claudot-Hawad Hélène, 2002, « Noces de vent: épouser le vide ou l'art nomade de voyager », in Hélène Claudot-Hawad (éd.), *Voyager d'un point de vue nomade*, IREMAM-Paris Méditerranée, Paris: 11-36.
- Clifford James, 1997a, *Routes. Travel and Translation in the late twentieth century*, Harvard 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.
- Collyer Michael, 2006, « States of insecurity: Consequences of Saharan transit migration », Working Paper (31), COMPAS, University of Oxford, Oxford: 32.
- 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, Goerg Odile, Mande Issiaka, Rajaonah Faranirina (éds), 2003, *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.
- CSAO-OCDE, 2008, *Mobilités ouest-africaines et politiques migratoires des pays de l'OCDE*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, OCDE, Paris: 146.
- Cupers Kenny, 2005, « Towards a Nomadic Geography: Rethinking Space and Identity

- for the Potentials of Progressive Politics in the Contemporary City », *International Journal of Urban and Regional Research*, 29 (4): 729-739.
- Cuttitta Paolo, 2007, « Le monde-frontière. Le contrôle de l'immigration dans l'espace globalisé », *Cultures & Conflits*, (68): 61-84.
- 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.
- D'Alessandro-Scarpari Cristina, 2005, *Géographes en brousse. Un métissage spatial entre discours et pratiques*, L'Harmattan, Paris: 380.
- 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.
- De Bruijn Mirjam, 2007, « Mobility and Society in the Sahel: An Exploration of Mobile Margins and Global Governance », in Hans Peter Hahn, Georg Klute (éds), *Cultures of Migration. African Perspectives*, LIT, Berlin: 109-128.
- De Bruijn Mirjam, Van Dijk Rijk, Foeken Dick (éds), 2001, *Mobile Africa. Changing Patterns of Movement in Africa and Beyond*, Brill, Leiden: 214.
- De Haas Hein, 2005, « International migration, remittances and development: myths and facts », *Third World Quarterly*, 26 (8): 1269-1284.
- De Haas Hein, 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.
- De Haas Hein, 2008, « Migration and development. A theoretical perspective », Working paper (9), International Migration Institute, University of Oxford: 57.
- De Latour Éliane 2001, « Du ghetto au voyage clandestin: la métaphore héroïque », *Autrepart*, (19): 155-176.
- De Latour Éliane 2003, « Héros du retour », *Critique internationale*, (19): 171-189.
- De Radkowski Georges-Hubert, 2002, *Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme*, PUF, Paris: 166.
- 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.
- Deleuze Gilles, Guattari Felix, 1980, *Capitalisme et schizophrénie 2. Mille plateaux*, Minuit, Paris: 645.
- Derrida Jacques, 1997, *Cosmopolites de tous les pays encore un effort!*, Galilée, Paris: 57.

- Deycard Frédéric, 2007, « Le Niger entre deux feux. La nouvelle rébellion touarègue face à Niamey », *Politique africaine*, (108): 127-144.
- Di Méo Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Nathan, Paris: 320.
- Di Méo Guy, Buléon Pascal, 2005, *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*, Armand Colin, Paris: 304.
- 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.
- Djibo Mamoudou, 2002, « Rébellion touarègue et question saharienne au Niger », *Autrepart*, (23): 135-156.
- 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 Louis, 1983, *Essais sur l'individualisme. Une perspective anthropologique sur l'idéologie moderne*, Seuil, Paris: 273.
- Düvell Franck, 2003, « Some Reasons and Conditions for a World Without Immigration Restrictions », *ACME*, 2 (2): 201-209.
- Egg Johny, Herrera Javier (éds), 1998, « Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne », *Autrepart*, (6): 210.
- Eliade Mircea, 1999 [1957], *Mythes, rêves et mystères*, folio/essais, Gallimard, Paris: 286.
- 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*, Éditions de l'IRD/Karthala, Paris: 397-413.
- 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>).
- Faidherbe Général, 1863, « L'avenir du Sahara et du Soudan », *Revue maritime et coloniale*, tome VIII: 221-248.
- 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 Thomas (éds), *International Migration, Immobility and Development. Multidisciplinary Perspectives*, Berg, New-York: 187-217.
- Fargues Philippe, 2005, *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): 357-391.
- Ferguson James, 2006, *Global Shadows: Africa in the Neoliberal World Order*, Duke University Press, Durham: 272.
- Feyerabend Paul, 1988 [1975], *Contre la méthode. Esquisse d'une théorie anarchiste de la connaissance*, Seuil, Point: 350.
- Fine Robert, 2006, « Cosmopolitanism and violence: difficulties of judgment », *The British Journal of Sociology*, 57 (1): 49-67.
- 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.
- Flusser Vilém, 2003, *The Freedom of the Migrant: Objections to Nationalism*, University of Illinois Press, Champaign: 136.
- Foucault Michel, 2004a, *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France, 1978-1979*, Seuil, Gallimard, Paris: 355.
- Foucault Michel, 2004b, *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France 1977-1978*, Seuil, Paris: 432.
- Fouquet Thomas, 2007, « Imaginaires migratoires et expériences multiples de l'altérité: une dialectique actuelle du proche et du lointain », *Autrepart*, 41 (1): 83-98.
- Fusselland Elisabeth, Massey Douglas S., 2004, « The limits to cumulative causation: international migration from mexican urban areas », *Demography*, 41 (1): 151-171.
- Gandoulou Justin-Daniel, 1989, *Au cœur de la sape. Mœurs et aventures des Congolais à Paris*, L'Harmattan, Paris: 213.
- Gastaut Yvan, 2002, « Le cosmopolitisme, un univers de situations », *Cahiers de l'Urmis*, (8): 45-47.
- Geertz Clifford, 1996, *Ici et là-bas, l'anthropologie comme auteur*, Métailié, Paris: 152.
- Gent Saskia, 2002, « The Root Causes of Migration: Criticising

- the Approach and Finding a Way Forward », Working paper (11), Sussex Centre for Migration Research, University of Sussex: 30.
- Gervais-Lambony Philippe, 2003, « Migrants et citoyens 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, 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.
- 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, 2007, « Beyond the Nation-State and Its Units of Analysis: Towards a New Research Agenda for Migration Studies. Essentials of Migration Theory », Working paper (33), Centre on Migration, Citizenship and Development (Comcad), University of Bielefeld: 41.
- 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.
- Gosselin 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.
- 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, 1994, « Démocratie, État et milieu d'affaires au Niger », *Politique africaine*, (56): 94-107.
- 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, Éditions 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*, Éditions de la Sorbonne, Paris: 231-245.
- Grégoire Emmanuel, 2004, « Les relations politiques et économiques mouvementées du Niger et de la Libye », in Olivier Pliez (éd.), *La nouvelle Libye*, Karthala, Paris: 97-109.
- 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.
- Gubert Flore, 2008, « (In) cohérence des politiques migratoires et de codéveloppement françaises. Illustrations maliennes », *Politique africaine*, (109): 42-55.
- Guengant Jean-Pierre, 1996, « Migrations internationales et développement: les nouveaux paradigmes », *Revue européenne des migrations internationales*, 12 (2): 107-121.
- Guichaoua André (éd.), 2004, *Exilés, réfugiés, déplacés en Afrique centrale et orientale*, Karthala, Paris: 1070.
- Guild Elspeth, Bigo Didier (éds), 2005, « La mise à l'écart des étrangers », *Cultures & Conflits*, (49): www.conflits.org.
- Guilmoto Christophe Z., Sandron Frédéric, 2000, « La dynamique interne des réseaux migratoires dans les pays en développement », *Population*, 55 (1): 105-134.
- 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 Agadéz 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.
- Hahn Hans Peter, Klute Georg (éds), 2007, *Cultures of Migration. African Perspectives*, LIT, Berlin: 296.
- Hama Boubou, 1967, *Recherches sur l'histoire des Touaregs sabariens 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.

- Hannerz Ulf, 2003, « Several Sites in One », in Thomas Hylland Eriksen (éd.), *Globalisation: Studies in Anthropology*, Pluto, London: 18-38.
- Haraway Donna, 2007, *Manifeste cyborg et autres essais. Sciences, fictions, féminismes*, Exils, Paris: 333.
- 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 aux XIX-XX^e siècles*, 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.
- 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://cadmus.eui.eu/dspace/bitstream/1814/6276/1/CARIM-RR_2006_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.
- 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.
- Keenan Jeremy, 2008a, « Demystifying Africa's Security », *Review of African Political Economy*, (118): 634-644.
- Keenan Jeremy, 2008b, « Uranium goes Critical in Niger: Tuareg Rebellions Threaten Sahelian Conflagration », *Review of African Political Economy*, 35 (3): 449-466.
- Knafou Rémy (éd.), 1998, *La planète « nomade »: les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, Paris 247.
- Kohl Ines, 2007, « Going « Off road »: With Toyota, Chech and E-Guitar through a Saharian Borderland », in Hans Peter Hahn, Georg Klute (éds), *Cultures of Migration. African Perspectives*, LIT, Berlin: 89-106.

- Kohl Ines, 2009, *Beautiful Modern Nomads: Bordercrossing Tuareg between Niger, Algeria and Libya*, Reimer, Berlin: 144.
- 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 XIX^e siècle*, TER, département d'histoire, université Abdou-Moumouni, Niamey: 100.
- 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.
- Laacher Smaïn, 2003, « Partir pour le bout de la terre », *Critique internationale*, (19): 157-170.
- 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-Labdelaoui.pdf).
- Labrousse Alain, 2003, *Dictionnaire géopolitique des drogues*, De Boeck, Bruxelles: 745.
- Lambert Michael, 2008, « Réflexions sur le multilocalisme et les migrations internationales au sud du Sénégal et ailleurs », *Asylon(s)*, (3): <http://www.reseau-terra.eu/article711.html>.
- Landau Loren B., Haupt Irrann Stella Marie, 2007, « Tactical Cosmopolitanism and Idioms of Belonging: insertion and self-exclusion in Johannesburg », Migration Studies Working Paper Series (32), Forced Migration Studies Programme, University of the Witwatersrand, Johannesburg: 20.
- Landau Loren B., Vigneswaran Darshan, 2007, « Which Migration, What development? Critical Perspectives on European-African Relations », Migration Studies Working Paper Series (37), Forced Migration Studies Programme, University of the Witwatersrand, Johannesburg: 14.
- Laplantine François, 1994 *Transatlantique. Entre Europe et Amérique Latine*, Payot, Paris: 295.
- Lassailly-Jacob Véronique, Marchal Jean-Yves, Quesnel André (éds), 1999, *Déplacés et réfugiés. La mobilité sous contrainte*, Colloques et séminaires, Éditions de l'IRD, Paris: 504.
- 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 Cour Grandmaison Olivier, 2008, « Colonisés-immigrés et "périls migratoires": origines et permanence du racisme et d'une xénophobie d'État (1924-2007) », *Asylon(s)*, (4): <http://www.reseau-terra.eu/article734.html>.

- Lecocq Baz, Schrijver Paul, 2007, « The War on Terror in a haze of dust: potholes and pitfalls on the Saharan front », *Journal of Contemporary African Studies*, 25 (1): 141-166.
- Leimdorfer François, Marie Alain (éds), 2003, *L'Afrique des citoyens, sociétés civiles en chantier: Abidjan, Dakar, Paris*, Karthala, Paris: 406.
- Leiris Michel, 2003 [1934], *L'Afrique fantôme*, Gallimard, Paris: 658.
- Leservoisière Olivier (éd.), 2005, *Terrains ethnographiques et hiérarchies sociales. Retour réflexif sur la situation d'enquête*, Karthala, Paris: 327.
- Levitt Peggy, De Wind Josh, Vertovec Steven, 2003, « International Perspectives on Transnational Migration: An Introduction », *International Migration Review*, 37 (3): 565-575.
- 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.
- Lewis Martin W., Wingen Kären E., 1997, *The Myth of Continents. A critique of Metageography*, University of California Press, Berkeley: 344.
- Lindqvist Sven, 2007 [1992], *Exterminez toutes ces brutes!*, Les Arènes, Paris: 238.
- Lombard Jérôme, 2008, « Kayes, ville ouverte. Migrations internationales et transports dans l'ouest du Mali », *Autrepart*, (47): 91-107.
- Lombard Jérôme, Mesclier Evelyne, Velut Sébastien (éds), 2006, *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, Éditions de l'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.
- Lubkemann Stephen C., 2008, « Involuntary Immobility: On a Theoretical Invisibility in Forced Migration Studies », *Journal of Refugee Studies*, 21 (4): 454-475.
- 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, 1999a, « L'espace géographique entre l'espace phénoménal et l'espace du

- monde », 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: 285-309.
- Ma Mung Emmanuel, 1999b, « 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.
- Malinowski Bronislaw, 1963 [1922], *Les Argonautes du Pacifique occidental*, Gallimard, Paris: 606.
- 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 Jean-Yves, Quesnel André, 1997, « Dans les vallées du Burkina-Faso: l'installation de la mobilité », in J.-M. Gastellu (éd.), *La ruralité dans les pays du Sud à la fin du vingtième siècle*, ORSTOM, Paris: 595-614.
- 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.
- Marie Alain (éd.), 1997, *L'Afrique des individus. Itinéraires citadins dans l'Afrique contemporaine (Abidjan, Bamako, Dakar, Niamey)*, Karthala, Paris: 438.
- Martiniello Marco, Simo Patrick, 2005, « Les enjeux de la catégorisation. Rapports de domination et luttes autour de la représentation dans les sociétés post-migratoires », *Revue européenne des migrations internationales*, 21 (2): 7-18.
- Massey Douglas S, Arango Joaquin, Hugo Graeme, Kouauoui 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, Kouauoui Ali, et al., 1998, *Worlds in Motion. Understanding International Migration at the End of the Millennium*, Oxford University Press, Oxford: 362.
- Mbembé Achille, 2000, « At the Edge of the World: Boundaries, Territoriality, and Sovereignty in Africa », *Public Culture*, 12 (1): 259-284.
- Médard Jean-François, 2006, « Les paradoxes de la corruption institutionnalisés », *Revue internationale de politique comparée*, 13 (4): 697-710.

- Merleau-Ponty Maurice, 1999 [1945], *Phénoménologie de la perception*, Tel, Gallimard, Paris: 531.
- 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.
- Ministère nigérien 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'âges de la population du Niger en 2001*, Bureau central du recensement, Niamey: 256.
- Ministère nigérien 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.
- Ministère nigérien 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 nigérien 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'âges de la population du Niger en 2001*, Bureau central du recensement, Niamey: 256.
- Ministère nigérien de l'Économie et des Finances, 2005a, *Rapport de l'analyse des résultats définitifs du RGP/H 2001. Les migrations*, Bureau central du recensement, Niamey: 106.
- Ministère nigérien de l'Économie et des Finances, 2005b, *Résultats définitifs du RGP/H 2001. Données statistiques sur les migrations au Niger*, Bureau central du recensement, Niamey: 370.
- Ministère nigérien de l'Équipement, des Infrastructures et des Transports, 1999, *Étude sur le réaménagement du tour de rôle dans les autogares du Niger. Rapport final*, Promo-transport, République du Niger, Niamey: 79 p. + annexes.
- Ministère nigérien 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 nigérien 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 « Migrations, urbanisation et environnement entre Méditerranée et Afrique subsaharienne », université d'Annaba-CEPED, 10-12 décembre 2006, Annaba, Algérie.
- Mitchell Katharyne, 2007, « Geographies of identity: the intimate cosmopolitan », *Progress in Human Geography*, 31 (5): 706-720.

- Monod Théodore, 1968, « Les bases d'une division géographique du domaine saharien », *Bulletin de l'IFAN*, tome XXX (série B, n° 1) : 269-288.
- Morice Alain, 2009, « Conceptualisation des migrations et marchandages internationaux », in Ali Bensaâd (éd.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris : 193-212.
- Nadi Dalila, 2007, « Installations dans une ville de transit migratoire. Le cas de la ville de Tamanrasset en Algérie », in Boesen Elisabeth, Marfaing Laurence (éds), *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sabel. Un cosmopolitisme par le bas*, Karthala-ZMO, Paris : 279-294.
- Nyberg-Sorensen Ninna (éd.), 2006, *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen : 157 (<http://www.diiis.dk/sw24384.asp>).
- Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2006, *Crime organisé et migration clandestine de l'Afrique vers l'Europe*, Rapport de l'ONUDD, Vienne : 31.
- 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.
- Oumarou Hamani, 2008, « Le rôle des ressortissants et des migrants à Bambey face à la crise », *Afrique contemporaine*, (225) : 199-216.
- 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.
- Park Mungo, 1996 [1799], *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique*, La Découverte, Paris : 354.
- Passeron Jean-Claude, 1991, *Le raisonnement sociologique. L'espace non poppérien du raisonnement naturel*, 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^e colloque international de l'AIDELF, 20-24 septembre 2004, Budapest.
- Peraldi Michel (éd.), 2002, *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve & Larose, Paris : 495.
- 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, 2008, « L'étranger rendu visible au Maghreb. La voie ouverte à la transposition

- des politiques juridiques migratoires européennes », *Asylon(s)*, (4) : <http://terra.rezo.net/article770.html>.
- Perrin Delphine, 2009, « Immigration et création juridique au Maghreb. La fragmentation des mondes et des droits », in Ali Bensaâd (éd.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris: 245- 265.
- 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.
- Piermay Jean-Luc, 2005, « La frontière et ses ressources: regards croisés », in Antheaume B., Giraut F. (éds), *Le Territoire est mort. Vive les territoires!*, Éditions de l'IRD, Paris: 203-221.
- 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^e 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, 2003, *Villes du Sahara. Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Éditions du 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, 2006, « Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui. Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? » *Annales de géographie*, (652): 688-707.
- Popke Jeff, 2007, « Geography and ethics: spaces of cosmopolitan responsibility », *Progress in Human Geography*, 31 (4): 509-518.
- 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, 2008, « Migration and development: a conceptual review of evidence », in Stephen

- Castles, Raül Delgado Wise (éds), *Migration ans Development: Perspectives from the South*, IOM, Genève: 17-41.
- Portes Alejandro, Escobar Cristina, Walton Radford Alexandria, 2007, « Immigrant Transnational Organizations and Development: A Comparative Study », *International Migration Review*, 41 (1): 242-281.
- 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.
- Rabinow Paul, 1978, *Reflections on Fieldwork in Morocco*, University of California Press, Berkeley: 162.
- Retaillé Denis, 1986a, « Les oasis dans une géographie méridienne Sahara-Sahel », *Cahiers géographiques de Rouen*, (26): 3-16.
- Retaillé Denis, 1986b, « 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, 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 à diriger des recherches, département de géographie, université de Rouen, Rouen: 976.
- Retaillé Denis, 1998a, « Fantômes et parcours africains », *L'information géographique*, 62 (2): 51-65.
- 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 Frérot (éd.), *Espace et société en Mauritanie*, URBAMA, Tours: 99-104.
- Retaillé Denis, 2005, « L'espace mobile », in B. Antheaume, F. Giraut (éds), *Le Territoire est mort. Vive les territoires!*, Éditions de l'IRD, Paris: 175-201.
- Rey Olivier, 2003, *Itinéraire de l'égaré*, Seuil, Paris: 334.
- Riccio Bruno, 2005, « Talkin'about migration. Some ethnographic notes on the ambivalent representation of migrants in contemporary Senegal », in Bilger Veronika, Kraler Albert (éds), *Stichproben. Vienna Journal of African Studies, special issue: African Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien: 99-118.
- Ricœur Paul, 1997, *L'idéologie et l'utopie*, Seuil, Paris: 432.
- Rist Gilbert, 1996, *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*, Presses de la FNSP, Paris: 428.
- Robin Nelly, 1999, « Les espaces de transit dans les migrations internationales ouest-africaines », in Joël Bonnemaïson, Luc Cambrezy, Laurence Quinty-Bourgeois (éds), *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 (éd.), *African Security Issues: Sovereignty, Stability and Solidarity*, Westview Press : 171-184.
- Rodier Claire, 2006, « "Émigration illégale" : une notion à bannir », *Libération*, 13.06.2006.
- 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.
- Roudometof Victor, 2005, « Transnationalism, Cosmopolitanism and Glocalization », *Current Sociology*, 53 (1) : 113-135.
- Sabbagh Daniel, 2004, « Nationalisme et multiculturalisme », *Critique Internationale*, (23) : 113-124.
- Sala-Diakanda Mpmembele, 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.
- Sartre Jean-Paul, 1976 [1945-1949], *Les chemins de la liberté*, 3 tomes, Gallimard, Paris : 369-505-377.
- 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.
- Schapendonk Joris, Van Moppes David, 2007, « The migration process. The balance between migrants' flexibility and dependency », Working Papers Migration and Development series (17), Radboud University, Nijmegen : 21.
- Schirmer H., 1893, *Le Sahara*, Hachette, Paris : 363.
- 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, 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.).
- 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, 2002, *La philosophie de l'aventure*, L'Arche, Paris: 124.
- Simon Gildas, 1995, *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*, PUF, Paris: 429.
- Simon Gildas, 2006, « Migrations, la spatialisation du regard », *Revue européenne des migrations internationales*, 22 (2): 9-21.
- Sloterdijk Peter, 2006, *Le palais de cristal. À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Pluriel, Hachette, Paris: 380.
- 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, 1993, *Les Touaregs face aux sécheresses et aux famines*, Karthala, Paris: 424.
- Spittler Gerd, 1996, « Explorers in transit: Travels to Timbuktu and Agades in the nineteenth century », *History and Anthropology*, 9 (2-3): 231-253.
- 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.
- Stjernström Olof, 2004, « Theory and migration. Towards a framework of migration and human actions », *Cybergeo, Espace, Société, Territoire*, (254): www.cybergeo.eu/index3827.html.
- Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, 2008, « Nouadhibou « ville de transit » ? Le rapport d'une ville à ses étrangers dans le contexte des politiques de contrôle des frontières de l'Europe », *Revue européenne des migrations internationales*, 24 (2): 193-217.
- Szerszynski Bronislaw, URRY John, 2006, « Visuality, mobility and the cosmopolitan: inhabiting the world from afar », *The British Journal of Sociology*, 57 (1): 113-131.
- Tabutin D. (éd.), 1988, *Population et sociétés en Afrique au Sud du Sahara*, 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*, Éditions 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.
- Tarrius Alain, 2009, « Intérêt et faisabilité de l'approche des territoires des circulations transnationales », in Ali Bensaâd (éd.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris: 305-321.
- Tassin Étienne, 2008, « Condition migrante et citoyenneté cosmopolitique: des manières d'être soi et d'être au monde », *Dissensus*, (1): 2-19.
- Thesiger Wilfred, 1993 [1959], *Le désert des déserts*, Plon, Paris: 433.
- Thoreau Henry David, 2001 [1854], *Walden ou la vie dans les bois*, Gallimard, Paris: 334.
- Tidjani Alou Mahaman, 2002, *La petite corruption au Niger*, Études et travaux (3), Lasdel, Niamey: 55.
- 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.
- Trémolières Marie (éd.), 2009, *Les enjeux régionaux des migrations ouest-africaines. Perspectives africaines et européennes*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, OCDE, Paris: 262.
- Troeltsch Ernst, 1991 [1909], *Protestantisme et modernité*, Bibliothèque des sciences humaines, Gallimard, Paris: 170.
- Truong Thanh-Dam, 2007, *Pauvreté, genre et traite des personnes en Afrique subsaharienne: repenser les meilleures pratiques en matière de gestion des migrations*, Unesco, Paris: 167.
- Tyldum Guri, Brunovskis Anette, 2005, « Describing the Unobserved: Methodological Challenges in Empirical Studies on Human Trafficking », *International Migration*, 43 (1-2): 17-34.
- Vallée Olivier, 2006, « La construction de l'objet corruption en Afrique », *Afrique contemporaine*, 4 (220): 137-162.
- Valluy Jérôme, 2009, *Rejet des exilés. Le grand retournement du droit de l'asile*, Éditions du Croquant, Paris: 320.
- Valluy Jérôme (éd.), 2008, « Xénophobie de gouvernement, nationalisme d'État », *Cultures & Conflits*, (69): 193.
- 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, 2007, *Circular* « Migration: the way forward in global policy? », Working paper (4), International Migration Institute, University of Oxford: 9.
- Vertovec Steven, Cohen Robin (éds), 2003, *Conceiving Cosmopolitanism. Theory, Context, and Practice*, Oxford University Press, Oxford: 336.
- Walther Olivier, Retaille Denis, 2008, « Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale », *Autrepart*, (47): 109-124.
- 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.
- Wittgenstein Ludwig, 2001 [1921], *Tractatus logico-philosophicus*, Gallimard, Paris: 121.
- Wood Elisabeth Jean, 2006, « The Ethical Challenges of Field Research in Conflict Zones », *Qualitative Sociology*, (29): 373-386.
- Zeghib Hocine, 2009, « Droit et migrations au Maghreb: au cœur de la fabrique », in Ali Bensaâd (éd.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Karthala, Paris: 213-244
- Journaux consultés:
- journaux français: *L'Humanité*, *Libération*, *Le Monde*, *Le Monde diplomatique*.
 - journaux nigériens: *Air Info*, *Le Canard déchaîné*, *L'Enquêteur*, *Le Républicain*, *La Roue de l'histoire*, *Le Sahel*.
 - journaux algériens: *El Watan*, *Le quotidien d'Oran*.

Glossaire

- ACF: Action contre la faim (ONG internationale).
- AOF: Afrique occidentale française.
- Ashamor* (masculin pluriel: *ishumar*): terme tamasheq, construit à partir du français « chômeur », désignant les jeunes Touaregs ayant quitté leur communauté d'origine pour se rendre dans les villes d'Afrique du Nord ou de l'Ouest.
- Banco*: matériau fait d'un mélange d'argile et de paille hachée, utilisée pour la construction.
- BM: Banque mondiale.
- CEDEAO: Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (créée en 1975, 15 États membres).
- CEN-SAD: Communauté des États sahélo-sahariens (créée en 1998, 28 États membres en 2009).
- CIGEM: Centre d'information et de gestion des migrations (créé en 2008 à Bamako et financé par l'UE afin de lutter contre l'immigration clandestine et de promouvoir les migrations de travail légales entre le Mali et l'Europe).
- CISP: Comitato internazionale per lo sviluppo dei popoli (ONG italienne).
- COMINAK: Compagnie des mines d'Akouta (compagnie minière exploitant l'uranium dans la région d'Arlit, filiale du groupe français Areva).
- Coxeur*: Terme désignant les rabatteurs chargés de trouver des passagers et de les orienter jusqu'aux opérateurs de transport, notamment aux abords des gares routières.
- ECOWAS: Economic Community Of West African States.
- Exodant*: Terme employé par les Nigériens francophones pour désigner les migrants qui partent à l'étranger, quelles que soient leurs origines, leurs motivations ou leurs destinations.
- FMI: Fonds monétaire international.
- FNIS: Forces nationales d'intervention et de sécurité (corps de l'armée nigérienne).
- Gari*: Farine de manioc, aliment très bon marché qui peut être consommé froid et cru, simplement mélangé à de l'eau.
- GIA: Groupe islamique armé (Algérie).
- GSPC: Groupe salafiste pour la prédication et le combat, devenu en 2007 Al-Qaïda au pays du Maghreb islamique (AQMI).
- IDH: Indice de développement humain.
- MNJ: Mouvement des Nigériens pour la justice (mouvement de rébellion armé apparu au Niger en 2007).
- NITRA: Niger Transit (société de transit marchand).
- OIM: Organisation internationale pour les migrations (dont le Niger est membre depuis 2004).
- OMC: Organisation mondiale du commerce.
- ONUDC: Office des Nations unies contre la drogue et le crime.
- PNUD: Programme des Nations unies pour le développement.
- RGPH: Recensement général de la population et de l'habitat du Niger.
- SOMAIR: Société des mines de l'Air (compagnie minière

exploitant l'uranium dans la région d'Arlit, filiale du groupe français Areva).

Télécentre : Centre de téléphonie.

UDEAC : Union douanière et économique de l'Afrique centrale.

UE : Union européenne.

UEMOA : Union économique et monétaire ouest-africaine.

UNHCR : Haut commissariat des Nations unies pour les réfugiés.

Tables des illustrations

Table des cartes

Carte 1. Itinéraires des migrations internationales vers et à travers le Sahara	11
Carte 2. Le Niger	11
Carte 3. Réseau des principales routes revêtues en Afrique du Nord et de l'Ouest	35
Carte 4. La CEDEAO : un espace de libre circulation officielle des personnes	42
Carte 5. Élargissement progressif du champ migratoire du Sahara nigérien (1965-2005)	48
Carte 6. Le Sahara central : cœur d'un système migratoire davantage sahélo-maghrébin qu'intercontinental	49
Carte 7. Croissance urbaine d'Agadez (1960-2005)	83
Carte 8. Lieux du transport de personnes à Agadez	93
Carte 9. Agadez, ville relais d'un trafic mondial de cigarettes	123
Carte 10. Principaux lieux d'hébergement des migrants à Agadez	133
Carte 11. Itinéraires de franchissement de la frontière algérienne	167
Carte 12. L'axe Agadez-Sebha : un itinéraire sous contrôle, des parcours sans contrôle	183
Carte 13. L'oasis de Dirkou, petite place marchande et étape migratoire cosmopolite	191
Carte 14. Le Sahara des migrations : du morcellement de l'espace à la continuité territoriale	254

Table des figures

Figure 1. Publicité pour le carnet de voyage de la CEDEAO	42
Figure 2. Le projet migratoire, un processus pensé entre détermination et reformulation	62
Figure 3. Schéma de la gare routière d'Agadez	99
Figure 4. Valeur des échanges marchands du Niger avec l'Algérie	115
Figure 5. Valeur des échanges marchands du Niger avec la Libye	119
Figure 6. Valeur des réexportations de tabac du Niger vers l'Algérie et la Libye	121

Figure 7. Schéma d'un ghetto à Agadez	136
Figure 8. Plaquette de propagande contre les migrations irrégulières entre l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord et l'Europe.	165
Figure 9. Assamakka, un poste frontière devenu village	170
Figure 10. Dirkou: quelle accessibilité pour les migrants subsahariens ?	186
Figure 11. Schéma de l'évolution des espaces construits à Dirkou (1985-2005)	190
Figure 12. Dirkou: cloisonnement et lieux de relation	196

Table des tableaux

Tableau 1. Chronologie des principales étapes de l'élargissement du champ migratoire du Sahara nigérien (1950-2000)	47
Tableau 2. Tarifs des agences de transport d'Agadez	97
Tableau 3. Coût moyen de l'hébergement des migrants à Agadez, selon le type de structure	137
Tableau 4. Estimation du montant moyen annuel des devises injectées par les migrants dans l'économie de la ville d'Agadez	154
Tableau 5. Tarifs des transports entre différentes villes du nord du Niger et du sud de l'Algérie	165
Tableau 6. Mouvement des personnes au poste de police frontalier d'Assamakka	169
Tableau 7. Taxes payées par les migrants et les chauffeurs des véhicules entre Sebha et Agadez	220-221
Tableau 8. 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)	225

Table des photographies

Photo 1. Panneau de l'UE installé en période préélectorale à Niamey	44
Photo 2. Bureau d'une agence de courtage dans la gare routière d'Agadez	94
Photo 3. Départ de migrants depuis la gare routière d'Agadez	100
Photo 4. Panneau de propagande contre les migrations à destination de l'Europe	103
Photo 5. Camions chargés de cartons de cigarettes	125
Photo 6. Peinture sur le mur d'un télécentre d'Agadez	143
Photo 7. Camion transportant des migrants à travers le Ténére	185
Photo 8. Arrivée à Dirkou d'un convoi de cinq camions transportant des migrants	188
Photo 9. Arrivée de migrants à Dirkou. Le premier contrôle est effectué par les militaires	188
Photo 10. Un ghetto ghanéen de Dirkou	193
Photo 11. Office de change dans le quartier de Sabon Gari	194
Photo 12. Migrants nigériens dans un « office de change » de Sabon Gari	195

Photo 13. Membre des FNIS de Séguédine	208
Photo 14. Chargement d'un camion de retour de Libye, première étape	214
Photo 15. Chargement d'un camion de retour de Libye, deuxième étape	214
Photo 16. Chargement d'un camion de retour de Libye, troisième étape	215
Photo 17. Panneau de lutte contre la corruption dans les transports	238

Table des matières

Introduction	7
-------------------------------	---

Première partie

Des circulations anciennes aux migrations contemporaines : saisir la trame de la migration internationale au Sahara central	23
--	----

Chapitre premier. Des migrations sahélo-sahariennes du milieu du xx^e siècle aux migrations transsahariennes contemporaines : la structuration d'un espace migratoire	25
--	----

De la genèse à l'élargissement du champ migratoire du Sahara central	26
--	----

Le Niger entre émigration et transit : le tournant des années 1990	33
--	----

Le chevauchement des cadres institutionnels : un droit des migrants abscons et parcellaire	40
---	----

Conclusion	45
----------------------	----

Chapitre II. Les migrations vers et à travers le Sahara : une théorie à construire, un sens à (re) découvrir	51
---	----

Pourquoi migrent-ils ?	
------------------------	--

Aux fondements du fait migratoire contemporain au Sahara.	52
---	----

Articuler la complexité du fait migratoire : la migration comme projet	57
--	----

Conclusion	63
----------------------	----

Chapitre III. Parcourir un espace parcouru : à la rencontre du « terrain »	65
---	----

Le « terrain » comme espace d'application, d'adaptation et de réinvention de la méthode	66
--	----

Géographie du mouvement, géographie en mouvement	72
--	----

Conclusion	78
----------------------	----

Conclusion de la première partie	79
---	----

Deuxième partie

Agadez ville ouverte (aux circulations)	81
--	----

Chapitre IV. Agadez, ville du transport.

Croisement des itinéraires et connexion des réseaux	85
--	----

Être migrant et le devenir socialement : un changement de statut qui porte à conséquence	86
---	----

Les transports dans la ville : lieux et structures du transport de migrants	91
--	----

Escroqueries, conflits et négociations autour des transports	104
--	-----

Conclusion	108
----------------------	-----

Chapitre V. Agadez, place marchande internationale	111
---	-----

À la recherche du lien perdu : législation et pratiques dans les transports marchands	112
--	-----

Le transport mixte ou l'articulation des échanges marchands et des circulations migratoires	113
--	-----

Un commerce à part : le trafic de cigarettes	120
--	-----

Conclusion	129
----------------------	-----

Chapitre VI. Un migrant dans la ville. Être étranger et voyageur à Agadez . .	131
--	-----

Se loger, être logé. Quelle place pour les étrangers de passage ? . . .	132
---	-----

La difficile invention du quotidien	138
---	-----

Le départ, moment attendu et redouté	148
--	-----

Conclusion	153
----------------------	-----

Conclusion de la deuxième partie	155
---	-----

Troisième partie

Espaces, temps et modalités des circulations sahariennes	159
---	-----

Chapitre VII. Des stratégies d'acteurs qui se répendent :

la voie de l'Algérie « sous tension »	161
--	-----

Arlit, de la ville évitée à la ville traversée	162
--	-----

Franchir la frontière nigéro-algérienne	166
---	-----

Variations sur le thème de l'irrégularité	166
---	-----

L'Algérie face aux migrations venues du Sud : entre fermeté et tolérance discrète.	176
Conclusion	179
Chapitre VIII. Une étape sur la voie libyenne : Dirkou	
Incidences et enjeux locaux des migrations de transit	181
Parvenir à Dirkou : l'émergence d'une territorialité saharienne.	182
Dirkou, une oasis de transit cosmopolite	187
« Si tu n'as plus d'argent »	197
Le Kowar, voie de passage, voie de garage.	197
Conclusion	204
Chapitre IX. La Libye : difficultés d'accès, de séjour et de retour	
des ressortissants d'Afrique subsaharienne.	205
Se rendre en Libye: une dernière étape onéreuse et risquée	205
L'ambiguïté libyenne vis-à-vis de l'immigration subsaharienne	210
Revenir de Libye, retraverser l'épreuve du Sahara	212
Conclusion	219
Conclusion de la troisième partie.	223
Quatrième partie	
Autour de l'État au Niger et de l'étude des migrations au Sahara	227
Chapitre X. Quand l'État « perd le Nord ». Circuler au Sahara :	
du contrôle corrompu à la clandestinité.	229
Vers une « institutionnalisation » de la corruption dans le Nord du Niger	231
De l'État fraudeur à l'État contourné : l'évolution des pratiques dans le secteur des transports au Niger	242
Migrations et organisation de l'espace saharien	248
Conclusion	255
Chapitre XI. Quantifier, classifier,	
comprendre le phénomène migratoire au Sahara	257
De l'évaluation quantitative des flux migratoires au Sahara	258

Diversité et labilité des figures de migrants et de leurs pratiques migratoires.	261
Passer d'un monde à l'autre	
Des migrations entre mythes et utopies	267
Conclusion	276
Conclusion de la quatrième partie	279
Conclusion	283
Références bibliographiques	291
Glossaire	315
Tables des illustrations	316

