



HAL
open science

Sahara Transit ? Quand les migrants noirs africains traversent le désert

Olivier Pliez, Sylvie Bredeloup

► **To cite this version:**

Olivier Pliez, Sylvie Bredeloup. Sahara Transit ? Quand les migrants noirs africains traversent le désert. CPD (Commission Population Développement de l'ONU). 2006, pp.65-76. <halshs-05181986>

HAL Id: halshs-05181986

<https://shs.hal.science/halshs-05181986v1>

Submitted on 17 Aug 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Sahara transit ?¹

Quand les migrants noirs africains traversent le désert

Sylvie Bredeloup et Olivier Pliez

En l'espace de quelques années, à mesure que les déséquilibres économiques se sont accentués sur le continent africain et que les guerres civiles se sont multipliées, les migrations entre les deux rives du Sahara ont non seulement pris une ampleur inédite mais surtout empruntent des chemins multiples. Les ressortissants du Maghreb sont rejoints sur ces routes migratoires par des hommes et des femmes originaires de l'Afrique au Sud du Sahara qui s'installent plus ou moins durablement dans ces nouveaux espaces de transit au gré des opportunités, au fil des contrôles. Ces étapes sur le chemin de l'Europe se transforment aujourd'hui en lieux de réinvestissement pour de nombreux migrants africains. Le Sahara n'est pas seulement un espace traversé ; il est aussi construit par la co-présence de populations hétérogènes, migrantes ou non dont l'installation dans les villes sahariennes et d'Afrique du nord est appréhendée parfois comme une manne pour le développement local mais plus souvent encore comme un problème supplémentaire à intégrer dans la gestion urbaine.

La géographie du Sahara, entre Etats et réseaux

La construction de l'espace migratoire saharo-sahélien ne peut s'expliquer par la seule filiation avec les routes séculaires du commerce pré-colonial transsaharien (Pliez, 2006). Ce serait en effet faire l'impasse sur l'importance des mutations du désert durant le dernier demi-siècle.

Le Sahara est aujourd'hui un espace très largement urbanisé. La situation est pour le moins paradoxale puisque durant la première moitié du XX^{ème} siècle, le désert était pour l'essentiel un espace sans villes ; les noms prestigieux d'Agadez, de Ghadamès ou de Ghardaïa renvoient à un commerce transsaharien alors en plein déclin. La population a stagné jusqu'aux années 1960, passant de 1,7 à 2 millions d'habitants entre 1948 et 1966 puis a augmenté rapidement durant les décennies suivantes : vers 1995, le Sahara comptait 5 millions d'habitants, marges du désert exclues (Bisson, 2003). Sur la même période, les portions sahariennes des Etats sahéliens, de la Mauritanie au Soudan ont connu au mieux une stagnation de la population et plus fréquemment une baisse qui s'est traduite par un

¹ Manuscrit remis au Ceped le 25.03.2006.

décalage important dans les processus d'urbanisation : on compte ainsi 53 villes dans le Sahara maghrébin pour 8 seulement dans le Sahara sahélien. Les différences sont très marquées entre le Tchad, le Mali, deux pays caractérisés par l'absence de villes de plus de 10 000 habitants et le Maroc, l'Algérie et la Libye où plusieurs agglomérations dépassent désormais les 150 000 habitants (Fontaine, 1996).

Dans le même temps, les métriques sahariennes ont radicalement été modifiées. La construction des réseaux routiers nationaux dans le Sahara maghrébin reliant les localités les plus périphériques facilite et accélère en effet la circulation sur les axes goudronnés. En quelques décennies, aux anciennes régions d'oasis, relais transsahariens incontournables, se sont substituées les villes comme pivots des circulations contemporaines, notamment celles se situant à la croisée des principaux axes. Ainsi, les moyens de transport contemporains ont conduit à la disparition des « portes du désert », ces villes au rôle essentiel dans le commerce traditionnel, telles Ghardaïa ou Ghadamès. Un glissement s'est opéré vers le centre du Sahara où le processus de territorialisation mené par les États fut plus tardif. C'est là que l'on trouve aujourd'hui, à la charnière entre les routes goudronnées venant du Nord et des pistes venant du Sahel, les villes les plus durablement ancrées aux réseaux de circulation transsahariens, telles que Tamanrasset, Sebha et Koufra. Les initiatives récentes prises par les États de la région visant à poursuivre vers le Sud les axes routiers (Maroc-Mauritanie ; Egypte-Soudan) auront des effets déterminants sur l'accroissement de la circulation par la voie terrestre car elles impulsent un mouvement de gommage des « glacis » que constituaient les zones frontalières depuis les turbulences qu'a traversé la région durant les années 1970 et 1980.

Mais cette intervention étatique forte ne peut à elle seule expliquer les mutations sahariennes. La recomposition des centralités doit aussi beaucoup à celle des réseaux commerçants sahéliens. Emmanuel Grégoire (1998) souligne, par exemple, que le Niger demeure un carrefour d'échange entre l'Afrique noire et le Maghreb et dans le Tchad voisin, Karine Bennafla (1997) aboutit à des conclusions similaires, constatant que le pays se trouve écartelé entre le Nigeria, l'Arabie Saoudite, le Cameroun, la Libye et le Soudan. Les centralités émergent donc là où des acteurs institutionnels, souvent impliqués à titre privé, et des acteurs du commerce informel installés dans les régions septentrionales transfrontalières des différents États profitent des carences gouvernementales pour asseoir leurs stratégies commerciales.

1960-1980 : dispersion de population et champs migratoires saharo-sahéliens

Ces faits ne constituent pas l'unique facteur déclencheur des migrations transsahariennes telles que nous les entendons, c'est-à-dire au prisme de la traversée des détroits de la Méditerranée par des migrants qui, à défaut de pouvoir utiliser un autre moyen de locomotion traversent le Sahara pour s'y rendre. Cette image est d'évidence trop réductrice car elle fait l'impasse sur les mouvements qui, durant le 20^{ème} siècle, ont conduit à la multiplication de liens souvent « invisibles » entre les deux rives du Sahara mais néanmoins durables et qui composent le support des migrations contemporaines. On peut en distinguer au moins trois :

Deux mouvements sont à l'origine de l'ancrage de communautés entre Sahara et Sahel. Le

premier, peu connu, date des années 1930, lorsque les tribus opposées à la colonisation italienne avaient quitté la Libye au fur et à mesure de l'avancée des troupes italiennes vers le Sud. Leurs membres s'installèrent dans les Etats voisins, notamment au Tchad. Avec l'indépendance, en 1951, un grand mouvement de retour des « rapatriés » s'est amorcé qui s'est poursuivi jusqu'à nos jours, au point de constituer à Sebha - la capitale administrative du Fezzan libyen - les deux tiers des arrivées de Libyens vers la ville entre 1984 et 1995 (Pliez, 2004). Ces dizaines de milliers de « Libyens d' Afrique » ne sont plus aujourd'hui ceux qui avaient quitté la Libye durant les années 1930. Mais ce sont leurs enfants ou leurs petits-enfants qui, en deux générations, se sont implantés dans toute l'Afrique centrale, animant des réseaux commerciaux qui s'étendent du Cameroun à la Méditerranée, renouant avec les comptoirs commerciaux des villes du commerce caravanier transsaharien actifs dans cette région jusqu'au début du 20^{ème} siècle.

Au cours des années 1980-1990, lorsque le Sahel entre en turbulence, les flux de réfugiés s'intensifient : près de 140 000 Sahraouis s'installent à Tindouf, dans l'extrême sud-ouest algérien. Plus de 50 000 Touaregs maliens et nigériens s'établissent entre Adrar et Tamanrasset, en Algérie (Bisson, 2003) et dans des camps frontaliers en Algérie (In Guezzam, Bordj El Mokhtar, Tin Zawaten, Timiawin). La Libye est concernée à la fois par ces flux mais aussi par l'arrivée de dizaines de milliers de réfugiés et rapatriés libyens qui se fixent dans toutes les localités du Sahara libyen (Oubari, Ghat, Ghadamès, Sebha) lors de la guerre entre le Tchad et la Libye (1973-1994).

Dans les années 1960, en effet, des flux de travailleurs s'enclenchent depuis les marges saharo-sahéliennes vers les chantiers et sites d'exploitation des hydrocarbures algérien et libyen. Ces mouvements concernent d'abord les régions marginales, les plus proches puis ils s'étendent et s'amplifient à partir des années 1970-1980 lorsque les cycles de sécheresses frappent durement les cheptels des pasteurs sahéliens : avant l'indépendance de jeunes Touaregs nigériens partaient s'employer dans le Sahara algérien une fois les récoltes achevées mais c'est dans les années 1970 que la présence nigérienne croît au point qu'en 1985 le Niger décide d'ouvrir un consulat à Tamanrasset (Grégoire, 1999) ; au Kanem, au nord du lac Tchad, les flux de travailleurs, jusque-là à destination des chantiers de l'Afrique centrale et se réorientent vers la Libye. Ce mouvement est facilité par la présence de communautés touboues dans les oasis du Sud libyen (Clanet, 1981). Il concerne, selon les comptages partiels, la moitié des chefs de famille entre 1972 et 1979. Depuis le Darfour, la situation est similaire puisqu'un foyer sur cinq compte un membre en Libye et ceci jusqu'à nos jours (Drozd, Pliez, 2005).

En quelques années, une « diaspora en communautés » (Bourgeot, 1995) s'est déployée dans les régions frontalières du Sahara central. Les liens tribaux et ethniques se maintiennent avec le développement d'échanges commerciaux et de migrations de travail depuis le Mali, le Niger, le Tchad et le Soudan à destination de l'Algérie et de la Libye.

Les flux migratoires transsahariens des années 1990

La genèse de l'espace migratoire et commerçant transsaharien est donc étroitement liée à l'histoire récente de la région, des indépendances (années 1950 et 1960), aux cycles de sécheresses du Sahel puis aux guerres qui ont secoué la zone (années 1970-1980) et enfin

aux différentiels de développement entre les versants nord-africains et sahélien du Sahara. Pour autant, cet espace atteint dans les années 1990 une extension géographique sans précédent qui pose question quant aux modalités de son fonctionnement.

Les conditions de l'extension d'un espace de circulation circonscrit à la charnière saharo-sahélienne à l'ensemble du continent africain sont désormais assez bien connues : développement de nouvelles zones de turbulences (Côte d'Ivoire, Darfour), ajustements structurels et dévaluation du franc CFA assortis d'une détérioration du pouvoir d'achat, la généralisation du régime des visas dans l'espace Schengen. Retenons surtout que ces flux sont inscrits dans la durée et témoignent en fait de la double construction, « par le haut » et « par le bas » d'un espace migratoire et commerçant transsaharien.

Par le haut, les initiatives étatiques tentent de donner corps à un espace de circulation animé de flux migratoires et marchands. Rappelons par exemple qu'au début des années 1990, Mouammar Kadhafi a ouvert les frontières terrestres de la Libye afin de pallier la fermeture des routes aériennes consécutives à l'embargo onusien : en 1990, Tripoli signe un accord de libre circulation avec le régime soudanais d'Omar el Béchir et fait de même en 1994 avec le Tchad, année où sont signés les accords de paix entre les deux Etats ; les Maliens peuvent se rendre dans le sud algérien grâce à leur passeport CEDEAO. Au rang des initiatives multilatérales, la fin des années 1990 est marquée par la création à l'initiative de la Libye de la CENSAD (1998) qui regroupe aujourd'hui 23 Etats africains entre lesquels la libre-circulation est théoriquement assurée. Des consulats sont ouverts dans les villes frontalières du Sahel, Tamanrasset (Algérie), Sebha et Koufra (Libye), Assouan (Egypte), attestant de la croissance des migrants originaires du Mali, du Niger, du Tchad et du Soudan vers leurs voisins du nord. Mais ces initiatives demeurent dans les faits limitées puisque, par exemple, les autorités algériennes et libyennes tolèrent l'immigration dans les régions sahariennes où la pénurie de main-d'œuvre est constante car il est difficile aux migrants de monter plus au Nord (Spiga, 2005) et cette tolérance s'accompagne en outre de phases coercitives durant lesquelles les employeurs de la main-d'œuvre subsaharienne les protègent des arrestations et des expulsions.

Surtout depuis 2001, la pression croissante exercée par l'Europe sur les pays nord-africains, qualifiés de pays de transit, se traduit par un nombre croissant de rencontres multilatérales, notamment dans le cadre du 5+5 (Lisbonne en 2001, Valence en 2002, Tripoli et Tunis en 2002) et bilatérales (Espagne-Maroc et Italie-Libye notamment). En 2003 et 2004, les conditions de séjour des étrangers se sont durcies en Libye et les expulsions par charters deviennent régulières (Bredeloup, Zongo, 2005). Le fragile cadre multilatéral sensé faciliter la circulation des personnes se délite donc rapidement.

Cependant, dans les faits, c'est par le bas que cet espace se construit, animé de flux de diverses natures : de nombreuses communautés pastorales au Niger (Grégoire, 1999), au Tchad (Bennafla, 2000 ; Clanet, 2004) et au Soudan (Drozd, Pliez, 2005) trouvent en Algérie, en Libye et en Egypte des débouchés pour la vente du bétail, qui empruntent les mêmes routes que les migrants ; les produits subventionnés par le gouvernement libyen sont exportés clandestinement pour être revendus sur les marchés du Sahel ; à côté des négociants transfrontaliers, chaque migrant de retour de Libye ou d'Algérie revient chargé de produits achetés avant son départ de Libye. Ce commerce illicite est d'une telle

importance qu'il est estimé dans le cas du Darfour à 300 % du commerce légal (Rasheed, 1988).

Comment déchiffrer la migration ?

Une seconde question-clé porte sur l'importance numérique des flux migratoires transsahariens. Sur ce point, la modestie est de rigueur tant les éléments manquent car très clairement, les appareils statistiques existants ne permettent pas de mesurer les flux migratoires dans cette région ni de distinguer ceux qui migrent de ceux qui transitent. La démarche diachronique esquissée plus haut vise à distinguer les différents types de flux migratoires et à donner sens à quelques faits rarement soulignés par les observateurs, à savoir que Sénégalais, Maliens, Gambiens ou Guinéens en Mauritanie, Maliens et Nigériens en Algérie, Soudanais et Tchadiens en Libye, Soudanais, Ethiopiens, Erythréens et Somaliens en Egypte s'inscrivent pour l'essentiel dans les mouvements migratoires anciens, de proximité géographique généralement sous-tendus par des accords bi ou multilatéraux. Ces immigrés sont assez précisément dénombrés en Libye où selon le dernier recensement de la population (1995), près de 90 % des résidents d'Afrique subsaharienne étaient originaires de trois États seulement : le Soudan, le Tchad et le Niger. En Mauritanie, la situation diffère selon le lieu d'observation puisque si à l'échelle du pays le nombre d'étrangers est modeste -100 000 personnes recensées-, 85 % d'entre eux sont de nationalité sénégalaise, malienne ou guinéenne et pour 70 % installés à Nouakchott. Or ce n'est qu'à Nouadhibou, au nord du pays, que plus de deux migrants sur trois considèrent la Mauritanie comme une étape de leurs parcours migratoires alors que la ville devient de plus en plus clairement une impasse (Ba et Choplin, 2005).

Mais, à défaut de pouvoir apporter des réponses précises sur le nombre de ressortissants subsahariens présents en Afrique du nord, les observateurs de la région laissent le champ libre à toutes les formes de spéculation, comme lorsqu'en juillet 2004, M. Pisanu, Ministre italien de l'Intérieur, estimait que deux millions d'Africains et d'Asiatiques présents en Libye étaient en attente d'un passage clandestin vers l'Europe. C'est oublier que la Libye ne peut être réduite à un pays de transit vers l'Europe dans la mesure où depuis quatre décennies son économie se fonde sur une main-d'œuvre immigrée qui a pu être estimée à la moitié de la population active dans les années 1980. Toujours en Libye, le rapport de la mission technique ~~en Libye~~ sur l'immigration illégale, mandatée par la Commission Européenne durant l'hiver 2004 fait état (même si les rapporteurs précisent qu'ils n'ont obtenu aucune information sur les modalités de la collecte de ces données) de la présence d'environ 4 777 Soudanais, 763 Egyptiens et 4 191 Tchadiens en situation irrégulière sur le sol libyen. Ces comptages précis sont en total décalage avec les déclarations collectés dans la presse ces dernières années : les Egyptiens seraient entre 750 000 à 1,5 millions de ressortissants (The economist, 12.10.00 ; PANA, 8.03.01), les Soudanais (Reuters, 21.10.00) et les Tchadiens (PANA, 8.03.01) viendraient en seconde position avec au moins 500 000 ressortissants chacun. Comment, dans ces conditions, dire qui est ou n'est pas en situation illégale surtout lorsqu'il s'agit de trois pays frontaliers de la Libye dont les ressortissants pouvaient jusqu'à une date encore récente (2003) s'y rendre librement ? Enfin, le nombre de migrants africains qui accostent en Europe demeure infime en dépit d'une forte médiatisation des naufrages et arrestations au cours des dernières années. Au

regard des estimations récoltées, l'île de Lampedusa a vu passer 20 500 clandestins entre 2002 et 2004. A ce rythme là, il faudra plus de deux siècles pour que 2 millions de clandestins traversent à cet endroit la Méditerranée. Les récents « assauts massifs à « mains nues » des barrières des deux enclaves espagnoles au Maroc concernaient à chaque fois moins de 500 personnes mais, très rapidement, les media ont gonflé les chiffres, transformant les clandestins en milliers de « desperados » déferlant sur les barbelés. En l'absence de données fiables, il devient facile de construire socialement la menace et d'élever au rang de criminel le migrant subsaharien (Palidda, 1999).

Il est donc nécessaire de dissocier les migrations de « proximité » des migrations de transit à plus longue distance afin de pondérer toute impression d'arrivée massive et récente des migrants subsahariens aux portes de l'Europe. En outre, si ceux-ci sont indéniablement de plus en plus nombreux à considérer les pays de l'Afrique du nord comme une étape vers l'Europe, ce constat ne prend tout son sens qu'à la lumière des reconfigurations migratoires à l'échelle du continent africain. Autrement dit, la traversée des déserts puis des détroits reste un itinéraire parmi d'autres. Les migrants s'orientent aussi vers les routes orientales, via Israël ou la Turquie et certains pays de l'Est et du Nord (Pologne, Norvège, Suède) pour rentrer en Europe ; d'autres encore optent pour un territoire africain plus au Sud (Togo, Ghana, Nigeria, Gabon, Afrique du Sud) qui constitue parfois un tremplin vers les États-Unis ou le Canada. D'autres encore envisagent une installation du côté de l'Asie, du Golfe arabo-persique à l'Asie du Sud-est. Enfin, les difficultés croissantes à circuler au Sahara entraînent un allongement de l'attente des migrants dont les conséquences socio-spatiales restent à évaluer.

Une typologie des lieux de transit

L'espace des migrations transsahariennes contemporaines a pu prendre en peu de temps – une dizaine d'années- une telle ampleur car il s'arrime à des espaces commerçants, nomades ou religieux peu connus et pourtant efficacement structurés dans la logique du réseau. En somme, comprendre les migrations transsahariennes conduit à mettre en lumière d'authentiques territoires en réseaux dont nous ignorons bien souvent les contours et le fonctionnement.

Les grandes voies de passage des migrants subsahariens sont donc à l'origine des routes d'émigration des communautés pastorales du Sahara et de leurs marges : Zaghawa du Darfour soudanais et Toubous du Tchad vers la Libye ; Réguibi, Kounta ou Beraber du Mali et Touaregs du Niger vers l'Algérie. Dans ce contexte, c'est de ville à ville que les nomades d'hier sont devenus les acteurs des mobilités d'aujourd'hui, à la fois parce qu'ils vivent dispersés entre plusieurs États et que le Sahara central enregistre un processus d'urbanisation sans précédent. Ils convoient aujourd'hui tant les hommes que les marchandises, se branchant avec aisance sur l'actualité des flux migratoires. Ils créent ce qu'on appelle localement des " agences de voyage " et font transiter les candidats à la migration à bord de camions bâchés ou de pick-up, contribuant à l'essor des villes de transit comme Agadez au Niger et Dongola au Soudan. Une fois mobilisé, le cadre tribal s'est

redéployé dans un espace transfrontalier pour devenir en quelques années le nœud d'un espace transnational à cheval entre l'Afrique du nord et l'Afrique subsaharienne.

Dans les capitales des Etats riverains du Sahara, des marchés nés du commerce qui s'est développé dans le sillage des flux migratoires des années 1970 et 1980 constituent aujourd'hui des lieux incontournables de la migration transsaharienne. A Khartoum, *le souk libya* créé par les pasteurs du Darfour qui travaillent en Libye est aujourd'hui l'une des principales places commerçantes d'Afrique de l'est. Autour du quartier de la médina de Tripoli, quatre décennies de circulation des personnes avec l'Algérie et la Tunisie sont à l'origine d'une place marchande régionale où des marchandises importées de Dubaï, Jeddah ou Istanbul permettent aux migrants africains de s'employer durant leur séjour dans la ville voire de développer des commerces vers le Tchad, le Niger, le Soudan et parfois bien au-delà en Afrique de l'ouest et centrale.

Les espaces religieux musulmans (confréries, associations religieuses, universités islamiques), qui se déploient sur les routes migratoires, font aussi pleinement office d'espaces ressources, voire de supports aux réseaux subsahariens. A chaque étape du parcours migratoire mais selon des formes différentes et en fonction de contraintes spécifiques, les rituels du mouridisme sont ainsi exportés et réinventés pour s'adapter au mieux à leur condition de " dispositif religieux migrant " (Bava, 2005). Les Églises et les organismes internationaux caritatifs qui y sont affiliés accueillent également des migrants et organisent un soutien spirituel, de conseil et parfois pécuniaire dans de nombreuses étapes des migrants mais, compte tenu de leur position institutionnelle, ce soutien est parfois empreint d'une grande ambiguïté et sous-tendu par un discours moralisateur (Mazzella & Boubakri, 2005).

La croissance des circulations transfrontalières ou transnationales s'accompagne d'une mise en réseau durable de villes ou « morceaux » de villes (marchés, gares, espaces du religieux...) traversés. Elle atteste du fait que les processus de territorialisation ne sont pas le seul apanage des États dans le cadre clos des frontières nationales ni des migrants qui tentent de se rendre en Europe. C'est à notre sens l'un des chantiers actuels des recherches sur le Sahara que d'en comprendre les rouages.

Les villes de transit peuvent-elles être durables ?

Nous disposons désormais d'un recul suffisant pour cerner quelques incidences des migrations sur les espaces et territoires traversés, notamment le rôle qu'elles jouent dans le processus d'urbanisation et la diversification des fonctions urbaines des localités sahariennes. La circulation prend, en un sens, le relais de trois décennies d'intervention étatique comme moteur des mutations sahariennes ; plusieurs traits l'en singularisent cependant :

Alors que le traitement égalitaire territorial était au cœur des politiques publiques d'aménagement du Sahara maghrébin –mais il faudrait en nuancer les résultats (Bisson, 2003 ; Cote, 2002) - la circulation des hommes et des marchandises a des impacts beaucoup plus sélectifs car elle ne concerne que les localités qui jalonnent les pistes et les routes empruntées par les migrants et les commerçants. Vers la fin des années 1990, les

agglomérations insérées dans les grands flux de circulation sont de deux types, carrefours transsahariens, qui comptent plusieurs dizaines de milliers d'habitants et relais ou centres d'accueil de réfugiés, comptant quelques milliers de résidents. Toutes se caractérisent par des taux de croissance spectaculaires. A Abéché au Tchad, la population a doublé entre 1993 et 1999, atteignant 130 000 habitants (Bennafla, 2000). La paix a permis de renouer avec une tradition de carrefour d'échanges entre la Libye, le Soudan, et l'Afrique centrale, entraînant l'installation de commerçants libyens et soudanais. A Sebha, « porte d'entrée » principale en Libye depuis le Niger et le Tchad, près de 40 % de la surface de la ville correspond à des quartiers habités par des réfugiés ou des migrants (O. Pliez, 2003). Dans la plupart des localités du Sahara algérien, la présence subsaharienne est estimée à 20 % au moins de la population (Spiga, 2005). Les petites agglomérations n'échappent pas à cette croissance, à commencer par tous les postes et villes frontière algériens et libyens où furent installés les réfugiés du Sahara occidental, les Touaregs et les Toubous. Au terme d'une décennie, les années 1990, qui a conféré à la petite oasis de Dirkou (Niger) le rôle de point nodal incontournable entre Agadez et le Sud libyen, le nombre de maisons y a doublé en quelques années et autant étaient en construction (*NY Times*, 4.01.2001). Cinq années plus tard, cet essor ne s'est pas démenti puisque la population, officiellement estimée à 2 000 habitants en 2001, oscillerait entre 7 000 et 10 000 personnes (Brachet, 2005).

Ce mouvement est cependant réversible et l'arrêt de la circulation peut très rapidement entraîner le déclin des fonctions liées au transit. Les plus petites agglomérations, dont l'économie locale dépend très étroitement de cette nouvelle manne, sont particulièrement sensibles à de tels aléas. A Dongola, dernière ville soudanaise avant la piste pour la Libye, la fermeture de la frontière a entraîné le déclin du marché d'où partaient les camions puisqu'en un an, 80% des commerces avaient disparu (Drozd, Pliez, 2005). Dongola n'est pas un cas isolé, au point qu'il sera sans doute intéressant de porter attention aux conséquences de la réversibilité des flux migratoires en lien avec le contrôle croissant imposé par les pays nord-africains sur la circulation des migrants. La frontière entre le Soudan et la Libye a ainsi été verrouillée en 2003 à la suite de l'aggravation du conflit du Darfour ; entre le Niger et le Tchad d'une part et la Libye de l'autre, seuls dorénavant les nationaux sont autorisés à passer. L'Algérie pratique également des contrôles de plus en plus drastiques et Nouadhibou devient un « cul-de-sac » (Ba et Choplin, 2005). Sur ces routes, plusieurs dizaines de petites oasis pâtiront à court terme de l'arrêt de la circulation. Les politiques de contrôle des flux dans le bassin méditerranéen touchent donc aussi ceux qui migrent à courte distance, entre Sahara et Sahel, c'est-à-dire la majorité des migrants subsahariens. L'ouverture de lignes aériennes entre les villes de la région (Tamanrasset et Sebha - Agadez, Koufra – Al Fasher et Khartoum) et entre les capitales des Etats ne pourra se substituer à la route car la plupart de ceux qui optent pour les itinéraires terrestres le font avec une quantité de marchandises qu'ils ne pourraient acheminer par le biais du fret aérien.

Enfin, la durabilité des villes sahariennes n'est-elle pas mise à l'épreuve par la circulation migratoire ? Les travaux manquent sur la question pour apporter des réponses définitives mais il est d'ores et déjà possible de proposer quelques pistes de réflexion dans les limites du Sahara central. Dans les villes de création récente, la présence de migrants est d'évidence un facteur qui participe de la fragilisation des environnements urbains. Ils

contribuent à l'étalement urbain, généralement dans les sites à risques (inondations, crues) comme à Tamanrasset où l'extraction d'argile et de sable utilisés comme matériaux de construction dans les quartiers informels fragilise les sols ; à Gao au Mali, où les habitants de plusieurs quartiers se sont spécialisés dans l'accueil des migrants en transit, la dégradation du couvert végétal périurbain s'accélère car la demande en combustible et l'élevage croît (Spiga, 2005). En outre, la circulation a eu pour corollaire la multiplication des espaces de transport et de maintenance des véhicules autour des villes de transit, posant avec acuité la question de l'évacuation des huiles usées et des dépôts sauvages de carrosserie et de pneus. Les migrants s'exposent donc à des dégradations environnementales de divers ordres liées à l'association quasiment systématique de l'habitat et du transport et au sous-équipement des quartiers où l'absence d'évacuation des eaux et de gestion des déchets à des conséquences négatives au plan sanitaire.

Si les études manquent encore pour tirer des conclusions d'ensemble sur l'impact précis de la migration dans les villes du Sahara, il est toutefois clair que leur rôle se limite à celui de révélateur de problèmes préexistants plus qu'à un facteur de risques nouveaux. En revanche, dans le sud de l'Algérie, la dégradation rapide des *ksour* (villages anciens) et des jardins consécutive à l'urbanisation massive des populations locales offre aux migrants des possibilités nouvelles d'emploi et de protection de l'environnement. Là où leur présence est à la fois la plus importante et la plus diffuse, beaucoup ont en effet trouvé à s'employer comme cultivateurs dans les oasis et à se loger dans l'habitat en terre, déqualifié par les « autochtones » citadinisés. La participation des migrants à la préservation du patrimoine oasien est donc bien réelle, ils investissent et rénovent des *ksour* et fournissent une main-d'œuvre bon marché indispensable à l'entretien des jardins et des systèmes d'irrigation séculaires. En Libye, la présence des migrants participe en outre d'une véritable « renaissance rurale » du Sahara (Cote, 2004) puisque plusieurs centaines de Sahéliens travaillent comme pasteurs dans les élevages périurbains de Sebha, ville qui est à la fois un foyer de consommation avec ses 150 000 habitants et un marché aux ovins et aux camelins élevés au Niger et au Tchad pour être revendus sur les marchés de l'ensemble du pays. Dans le reste de la région, ce sont des dizaines d'exploitations agricoles de mise en valeur individuelle, productrices de fruits et de légumes pour l'ensemble de la Libye qui fonctionnent grâce à la présence des migrants subsahariens, en transit ou saisonniers.

Figures de migrants : diversité des profils, porosité des statuts

Ces Africains subsahariens qui transitent ou s'installent dans les villes sahariennes présentent des parcours migratoires ainsi que des profils sociologiques extrêmement diversifiés. La remontée du Sahara ne s'opère pas d'une traite ; le « rallyste » reconsidère à chaque étape, l'étape suivante au gré de l'information qu'il a pu glaner au fil de ses pérégrinations sur les facilités de passage ou sur les opportunités d'emplois. Si bien que les migrants cumulent les expériences et accumulent les étapes depuis leur lieu d'origine selon une temporalité qui s'étalonne en années. Le projet migratoire se reconfigure à mesure que le migrant traverse les frontières, rencontre des compatriotes ou des passeurs. L'Europe n'est pas toujours la destination rêvée. Ceux qui ont pu asseoir leur position à Tunis ou à Tripoli ou encore dans les campagnes algériennes ou libyennes ont abandonné l'idée d'aller

au-delà du Sahara, mesurant les risques encourus plus au Nord dans la traversée des détroits. Nombre d'étudiants ont aussi la ferme intention de valoriser d'abord une fois de retour au pays la formation acquise dans une université ou une grande école du Maghreb avant d'envisager parfois ultérieurement un troisième cycle en Europe, au Canada ou aux Etats-Unis.

Les migrants sont nombreux à revendiquer l'aventure comme mode de vie, comme « art de faire ». Leur projet migratoire s'apparente au désir de voyager, de découvrir sans restriction ce monde tant vanté par les media auquel ils n'avaient pas accès dans leur pays d'origine. Ce départ est vécu comme une forme de libération de l'individu vis-à-vis des contraintes familiales ou politiques. Celui qu'on dénomme « l'aventurier » et qui reprend à son compte cette désignation renoue avec les grandes épopées africaines dans lesquelles la recherche d'indépendance morale est exaltée et l'exil revalorisé car permettant à la fois au migrant de s'aguerrir et d'envisager un retour héroïque (Bredeloup, 1994). Mais l'aventure migratoire n'est pas accessible aux plus démunis en capital économique ou social comme le laissent pourtant supposer certains discours. Il ne suffit pas d'être audacieux et courageux pour réussir sur les chemins de la migration ; la traversée des déserts à bord des camions, le passage clandestin des frontières ont un coût important et incompressible. Seuls ceux qui ont pu accumuler une épargne, au pays et en cours de route, grâce à une activité économique et qui peuvent compter sur un soutien familial indéfectible peuvent espérer s'en sortir sur ces routes migratoires semées d'embûches. La migration a également un coût psychologique important sinon comment interpréter le rôle des dahiras mourides et des Eglises qui aux étapes cruciales redonnent sens à la quête des migrants en difficultés (Bava, 2005).

Au delà des parcours, les caractéristiques des migrants sont également très variées. Ceux qu'on a pu rencontrer aussi bien en Algérie, Tunisie, Maroc, Libye, Mauritanie proviennent d'une vingtaine de pays d'Afrique subsaharienne aussi bien anglophones, lusophones que francophones. Ils ne sont pas tous jeunes analphabètes, fraîchement débarqués de leur campagne ; loin s'en faut. Nombre d'entre eux cumulent les diplômes universitaires ou professionnels et travaillaient dans les grandes métropoles d'Afrique de l'Ouest où ils ont grandi. Les femmes restent encore minoritaires sur ces routes migratoires et leurs trajectoires sont trop souvent associées aux réseaux de prostitution par les media sans que des recherches sérieuses aient pu éclairer véritablement l'existence de telles relations.

Les uns sont venus pour consolider un bagage déjà conséquent : ils s'inscrivent en tant qu'étudiants dans l'enseignement supérieur, public ou privé, laïc ou islamique ou encore ils intègrent des clubs sportifs en tant que jeunes espoirs africains du football ou du handball (Poli, 2005). Les autres investissent le commerce ou l'artisanat dans l'attente d'un départ pour l'Europe ou encore dans la perspective d'accroître leur pécule pour repartir dignement au pays. Agissant sous couvert des populations autochtones et selon la législation en vigueur dans le pays hôte, ils sont colporteurs de rue, commerçants sur les marchés ou encore travaillent comme mécaniciens, maçons, peintres en bâtiment. D'autres plus fragilisés envahissent les carrefours de Tripoli, de Sebha ou de Tamanrasset aux heures de pointe et attendent d'être sollicités comme tâcherons par la population locale.

Mais toutes ces catégories loin d'être figées se télescopent. L'étudiant inscrit officiellement à l'université peut se retrouver rapidement en situation irrégulière dès lors que sa famille ne peut plus subvenir à ses besoins ou que son gouvernement n'est plus en mesure de lui verser régulièrement sa bourse. Il cherche alors du travail dans les services ou le commerce informel ou encore il « loue » temporairement sa carte d'étudiant à un compatriote clandestin pour payer ses études. Et réciproquement, le colporteur de rue tout comme le sportif qui n'a pu être reconduit par son club peuvent s'inscrire dans une école privée délivrant des formations ou des stages « professionnalisants », le temps de se réorganiser et pour sortir de l'irrégularité. Autrement dit, des liens étroits existent entre ces migrants ; les catégories présentent une grande porosité. L'étudiant boursier qui partage aujourd'hui un appartement avec des compatriotes footballeur et colporteur peut lui même avoir été sportif hier, écoulé auprès d'étudiants les marchandises achetées par son co-locataire commerçant et endossera demain la fonction de passeur si l'argent provenant de sa famille ou de ses propres activités parallèles n'est pas suffisant pour renouveler son inscription universitaire. Des échanges de service s'organisent entre les cadres de la Banque Africaine de Développement à Tunis et les étudiants africains comme des alliances conjoncturelles se tissent entre des grands commerçants assurant la navette entre le Sénégal et le Maroc et des compatriotes en transit à Casablanca (Pian, 2005). Tous ces rapprochements circonstanciels qui s'opèrent entre des populations aux carrières hétéroclites laissent accroire que les ressortissants de l'Afrique subsaharienne implantés ou de passage dans le monde arabe appartiennent à une même « communauté de destins ».

Références bibliographiques

- Ba C.O., Choplin A., 2005, « Tenter l'aventure par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines », *Autrepart* n°36, p. 21-42.
- Bava S., 2005, « Variations autour de trois sites mourides dans la migration », *Autrepart* n°36, p.105-122.
- Bennafla K., 2000, « Tchad : l'appel des sirènes arabo-islamiques », in Grégoire, Schmitz (eds.) *Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures*, Autrepart, Cahiers des Sciences Humaines, Ed de l'Aube, n°16, 181 p.
- Bennafla, 1997, « Entre Afrique noire et Monde arabe, nouvelles tendances des échanges informels tchadiens », *Revue Tiers Monde*, n°152, t.38, pp. 879-896.
- Bisson J., 2003, *Mythes et réalités d'un désert convoité: le Sahara*, Paris, L'Harmattan, 479 p.
- Boubakri H., Mazzella S., 2005, La unisie entre transit et immigration : politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis », *Autrepart* n°36, p. 149-166.
- Bourgeot A., 1995, *Les sociétés touarègues, nomadisme, identités, résistances*, Paris, Karthala, 544 p.
- Brachet J., 2002, « Migrants, transporteurs et agents de l'Etat : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart* n°36, p.43-62.
- Bredeloup S., 1994, « L'aventure des diamantaires sénégalais », *Politique africaine*, n°56, décembre, p. 77-93.
- Bredeloup S., Pliez O., 2005, (ed.), *Migrations entre les deux rives du Sahara*, Autrepart n°36 199 p.
- Bredeloup S., Zongo M., 2005, « Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli », *Autrepart* n°36, p. 123-148.

- Clanet J.C., 1981, « L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye », *Cahiers géographiques de Rouen*, n°15, p.17-33.
- Clanet J.C., 2004, « Caravanes du Sahara », *Outre-Mers*, 92, n°344-345, p. 9-30.
- Cote M., (dir), 2002, *Le Sahara, cette autre Méditerranée*, Méditerranée, Aix, 3-4, 108 p
- Cote M., 2004, « Une agriculture pionnière au Fezzan », in *Proche Libye, Sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, p. 211-228.
- Drozdz M. Pliez O., 2005, « Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne », *Autrepart* n°36, p. 63-80.
- Fontaine J., 1996, « Les populations sahariennes », in J. Fontaine (coord.), *Sociétés sahariennes entre mythes et développement*, Les Cahiers d'URBAMA, Tours - Besançon, n°12, pp.33-44.
- Grégoire E., 1998, « Sahara nigérien : terre d'échanges », in Egg, Herrera (ed.), *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Paris, ORSTOM, pp. 147-165.
- Grégoire E., 1999, *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 339 p
- Palidda, 1999, « La criminalisation des migrants », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129, p 39-49.
- Pian A., 2005, Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca : des parcours entrecroisés, *Autrepart* n°36, p. 167-182.
- Pliez O., 2003, *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Editions, coll. Espaces et territoires, 207 p.
- Pliez O., 2006, « Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui, Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? », *Annales de Géographie* (à paraître).
- Pliez, 2004, « De l'immigration au transit ? La Libye, dans l'espace migratoire euro-africain » in *Proche Libye, Sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, p.139-157.
- Poli R., 2005, « Le concept de circulation dans l'espace européen du football professionnel. Réseaux et trajectoires migratoires des joueurs africains », in Colloque *Circulations et territoires dans la migration internationale*, Univ. Toulouse Le Mirail, 16-18 mars.
- Rasheed (el) F. A. [1988], *Marchands, marchés et commerce à longue distance dans la province du Nord Darfour (Soudan) : une étude des stratégies de commercialisation*, thèse de doctorat, U. de Lille, 400 p.
- Spiga S., 2002, « Tamanrasset, capitale du Hoggar : mythes et réalités », *Méditerranée*, tome 99, pp. 83-90.
- Spiga S., 2005, Aménageurs et migrants subsahariens dans les villes du Grand Sud algérien, *Autrepart* n°36, p.81-104.
- Spiga Y., 2005, « Migration subsaharienne et environnement dans les villes de transit », in Colloque *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique du nord et l'Afrique noire*, CEDEJ, Le Caire, 17-18 novembre.