Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

273 | Janvier-Juin

Coexistence des mondes ruraux et des agricultures

Le Sahara déborde-t-il ? Migrations et perception d'une région en mouvement

Salim Chena

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/7774>

DOI : 10.4000/com.7774

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2016

Pagination : 297-311

ISBN : 979-10-300-0065-8

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Salim Chena, « Le Sahara déborde-t-il ? Migrations et perception d'une région en mouvement », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 273 | Janvier-Juin, mis en ligne le 01 janvier 2019, consulté le 07 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/com/7774> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.7774>

Le Sahara déborde-t-il ? Migrations et perception d'une région en mouvement

Salim Chena¹

Les migrations transsahariennes contemporaines mettent en relation différents espaces régionaux africains via l'interface qu'est le Sahara. Elles concernent des ressortissants d'Afrique subsaharienne poursuivant un projet professionnel, recherchant une formation ou fuyant un conflit. Si ce sont les Ouest-Africains qui sont principalement concernés, des migrants d'Afrique australe et orientale circulent aussi dans la région. Ces migrations peuvent se prolonger jusqu'au Maghreb, y compris au-delà de ses espaces sahariens, et parfois s'étirer vers les îles ou côtes européennes ; cependant, l'essentiel des migrants circule au Sud sans même avoir le projet de rejoindre le Nord. Ces mobilités, qui peuvent être contraintes (déplacement interne, quête de l'asile), reflètent les dynamiques sociales, politiques et économiques des espaces de départ et contribuent à dévoiler les évolutions des espaces traversés. Elles agissent alors comme révélateurs des mutations du continent.

Pour envisager au plus près les enjeux de ces migrations, il convient de préciser la définition de l'espace concerné : le Sahara. Plus vaste désert du monde (9,6 millions de km²), il ne s'agit pourtant pas d'un espace vide. Il est habité par près de 10 millions d'individus, se répartissant entre les territoires de 10 États et recouvrant une riche diversité ethnique, culturelle et religieuse. Surtout, l'espace saharien s'est largement urbanisé durant ces 20 dernières années. Entré de plain-pied dans la mondialisation, il est parcouru par des échanges de marchandises sur lesquels viennent se greffer les mobilités humaines au travers des compagnies de transports ou des économies grises de la région (contrebande et trafics)² : les téléphones mobiles ou satellitaires, ainsi

1. Chercheur associé à LAM (UMR 5115), co-éditeur de la revue en ligne *Dynamiques internationales*, salim.chena@neuf.fr

2. Les échanges transfrontaliers de l'aire de sahélo-saharienne échappent souvent au contrôle des États sous la forme du commerce informel (contrebande) ne générant pas de revenus fiscaux mais reposant

que les pick-up et les motos, y sont des outils aujourd'hui largement banalisés – car indispensables et de plus en plus aisément accessibles. Sur le plan des circulations humaines, cette diversité territoriale complexifie les mobilités : par exemple, si les ressortissants d'un État de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (Cédéao) peuvent y circuler légalement, le passage dans les zones sahariennes des États maghrébins les renvoie le plus souvent – sauf rares accords entre États – dans l'irrégularité.

<https://www.oecd.org/fr/csao/publications/un-atlas-du-sahara-sahel-9789264222335-fr.htm>, p. 136

Carte 1 - Les itinéraires migratoires au Sahel

Les conditions du déroulement de la mobilité permettent d'identifier les enjeux liés à la politisation des migrations (mobilisation migrante, volonté de renforcement du contrôle étatique du territoire), à l'état politique de la région et de ses périphéries (mobilités contraintes, exil), aux crises climatiques et alimentaires (émigrations touarègues des années 1970 et 1980) et aux relations internationales des États de la région (politique européenne dite d'externalisation). Les recherches actuelles sur ces migrations révèlent un espace cosmopolite informel, de relations et d'échanges amenant à repenser les découpages régionaux en vigueur jusque-là. En effet, bien plus qu'une frontière

sur la petite corruption des fonctionnaires. La contrebande concerne des biens légaux (cigarettes, bétails, aliments...) échangés hors des circuits officiels. Celle-ci s'appuie également sur l'économie politique des États-rentiers (Algérie, Libye) qui subventionnent les produits de consommation courante, revendus plus cher dans les États sahariens. S'ajoutent les trafics de biens illégaux (drogues, armes) auxquels participent directement les groupes armés et criminels de la zone (Choplin et Pliez, 2013).

ou qu'une barrière infranchissable, le Sahara est un espace de contact ayant renouvelé son rôle historique de carrefour humain, commercial et culturel.

I - Du Sahara oublié à sa redécouverte : le Sahara mobile

La perception du Sahara en tant qu'espace pèse énormément sur le regard porté sur les circulations qui le traversent. Raymond Mauny qualifiait d'ailleurs de « siècles obscurs » la période précédant les découvertes portugaises du ^{xv}^e siècle et la colonisation (Mauny, 1970), du fait de la faiblesse des sources écrites et des fouilles archéologiques dans la région. Or, c'est bien au contraire un rôle d'interface entre espace méditerranéen (Europe, Afrique du Nord, Moyen-Orient) et Afrique subsaharienne qu'a joué le Sahara dès le ^{vii}^e siècle. Ainsi, les empires musulmans almoravides puis almohades, qui diffusent l'islam malékite, développent le commerce avec les empires locaux : les Arabes importent plumes d'autruches, ivoire, poudre d'or, remèdes... L'islamisation suit les routes commerciales, par imprégnation, grâce à la circulation des marchands et des prédicateurs. Le souverain de Gao est, au ^x^e siècle, le premier roi à se convertir, quoique mêlant pratique religieuse musulmane et cultes traditionnels publics. Cette islamisation offre une garantie aux commerçants à travers le droit qu'elle véhicule et des valeurs universelles transcendant les particularismes locaux. Dans les formations politiques qui l'adoptent, l'islam et l'écriture arabe servent de moyen d'unification et d'administration, sans pour autant toucher la majeure partie de la population rurale. À partir du ^{xi}^e siècle, la traite des esclaves prend de l'ampleur. Le trafic est assuré par les pouvoirs sahéliens progressivement islamisés qui, n'ayant ni productions agricoles, ni produits transformés à offrir, s'approvisionnent en esclaves parmi les sociétés non islamisées situées sur leur flanc sud. Les produits exportés vers le sud sont peu évoqués dans les sources écrites. Toutefois, les textes et fouilles ont révélé de la vaisselle, de la dinanderie, des barres de métal, des parfums, des tissus et soieries (Grégoire et Schmitz, 2000). Cet exemple montre la vitalité des liens ayant existé, au travers du Sahara, entre Moyen-Orient, Afrique du Nord et Afrique occidentale.

Avec l'installation de comptoirs sur la façade atlantique par les Européens au ^{xvi}^e siècle, l'or africain est en partie détourné vers l'océan. Le tropisme saharien, combiné à la puissance technique et commerciale des Européens, s'oriente alors vers les côtes. L'ouverture de la période coloniale va, pour longtemps, faire du Sahara un limes stratégique que finiront par se partager les empires français et britannique. L'exploration saharienne doit permettre la maîtrise de l'espace pour soutenir le projet colonial par une meilleure connaissance de la géographie et des sociétés locales. Elle sera menée par

l'African Association anglaise, fondée en 1788, et par la Société française de géographie, instituée en 1821 : si la seconde est le fait de scientifiques, la première est financée par de riches commerçants. La perception du Sahara est ainsi modifiée : il apparaît comme confins, comme périphérie des centres de pouvoir et d'exploitation coloniale ; c'est ainsi que se développe le tourisme saharien. C'est l'exemple analysé par Emmanuel Grégoire (2006) dans le cas du tourisme en zone touarègue au Niger. La traversée du désert nigérien par des véhicules Citroën à chenilles en 1924 (la fameuse « Croisière noire »), son ouverture au monde est le fait de la conquête coloniale. Les objectifs qui rassemblent le président Gaston Doumergue et l'industriel André Citroën sont explicites tels que ce dernier les décrivait : l'objectif est de « transporter le plus rapidement possible le voyageur désireux de se rendre, à travers le désert, dans la région nigérienne où l'attirent les sports ou les affaires ». Réservée aux militaires et aux administrateurs jusqu'aux années 1960, la traversée du Nord du Niger se démocratise sous l'impulsion d'individus passionnés par ces « Alpes sahariennes » et la mythification du peuple touareg. Les artisans locaux ont profité de cette activité, Agadez et ses environs virent se développer les activités liées au tourisme, mais l'aristocratie touarègue, méfiante pour des « raisons éthiques » d'après Grégoire, en est exclue. Là encore, la mobilité est au cœur de l'histoire saharienne.

Ce n'est qu'avec la découverte de pétrole dans le Sahara algérien, au milieu des années 1950, que le Sahara va redevenir « utile ». Un nouveau tournant de la perception s'instaure ; or, c'est aussi la fin des empires coloniaux et la constitution des États indépendants post-coloniaux. Les migrations transsahariennes contemporaines s'insèrent dans la continuité de ce changement de représentation – qui ne sera pas le dernier. Le renouveau des recherches sociologiques, anthropologiques et géographiques va mettre en évidence l'urbanisation du Sahara et la reprise de son rôle traditionnel d'interface. Le numéro de la revue *Méditerranée* coordonné par Marc Cote en 2002 s'intitule : « Le Sahara, "cette autre Méditerranée" (Fernand Braudel) ». Les États-rentiers maghrébins disposent alors d'importantes ressources pour développer leurs régions sahariennes et relancent ainsi l'urbanisation de la zone. Se met en place une relation complexe entre les projets de développement public du Sahara – nécessitant une main-d'œuvre conséquente – et l'usage qu'en font les populations. L'agriculture saharienne renaît, hors du simple cadre oasien traditionnel, de l'interaction entre programmes étatiques, ressources naturelles (eaux profondes) et capital humain. Le dépassement des frontières politiques – mais aussi socio-culturelles – héritées de la période coloniale s'amorce dans le cadre de l'émergence de la mondialisation contemporaine (Bennafla, 2008), à ceci près que celle-ci s'effectue « par la marge » (Bensaâd, 2005).

La logique saharienne aujourd'hui n'est plus celle d'une arrière-cour négligée ; elle repose au contraire sur la projection des confins et l'exploitation des opportunités frontalières. Sur le plan théorique, Denis Retailé (2005) formule une proposition consistant à considérer la mobilité non comme seconde par rapport au territoire, mais comme première. Dans le contexte saharo-sahélien, la construction des territoires ne réside pas tant dans la rigidité des structures étatiques (frontière, souveraineté, pouvoir) que dans leur instrumentalisation par des acteurs construisant un espace social fait de mobilités socio-spatiales et de circulations qui, plutôt que de concurrencer celui des États territoriaux, s'y superpose par le jeu des opportunités et des ressources tirées de l'immobilité des territoires. En conséquence, plus que le produit de l'échec des États territoriaux, les problèmes sociopolitiques rencontrés par les États saharo-sahéliens se dévoilent comme une inadéquation épistémologique et politique entre l'espace comme référentiel, la représentation de l'espace pour les groupes par exemple, et la signification des usages et des pratiques, soit l'espace des représentations vécu et appris par les groupes. Plus concrètement, si l'on ne tient pas compte des enjeux normatifs de la représentation de l'espace qui fonde les actions des acteurs et des institutions en la reliant aux pratiques et aux stratégies des acteurs, l'on est condamné à considérer « la spatialité africaine du côté du rêve en lui déniait la rationalité du calcul, une idéologie qui transforme les lois édictées pour la représentation de l'espace en actes justifiés ».

Finalement, les études géographiques sur l'urbanisation et la circulation au Sahara montrent, d'une part, l'ambiguïté des politiques publiques de développement et, d'autre part, la résilience des populations. C'est donc le Sahara même qui se produit par l'échange, la circulation, la mobilité et la migration ; la mobilité des espaces sahariens est avant tout une capacité d'adaptation des fonctions et activités anciennes de ce qui est perçu, à tort, comme un désert. L'on retiendra, en dernier lieu, que le Sahara ne saurait échapper à sa propre plasticité, et que son développement économique est aussi un développement humain et cosmopolite.

II - Le Sahara des mobiles, un Sahara des villes

Entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, ce sont les enjeux migratoires qui ont réuni « par le bas » ces différents espaces séparés : associant migrations transsahariennes et transméditerranéennes, le système migratoire saharo-maghrébin rejoint le système méditerranéen (Bensaâd, 2009) ; l'importation de régimes migratoires européens pose la question des droits et de la libre-circulation (au sein comme au-delà du Sahara) mais attise

aussi la concurrence interne dans la coopération avec l'Union européenne (UE) et ses États membres (Chena, 2011). Dans le cas du Mali, les questions migratoires constituent un enjeu de lutte politique entre l'État et la société civile : le refus d'Amadou Toumani Touré de signer un accord de réadmission bilatéral avec la France, en 2008, peut ainsi s'expliquer par la volonté de préserver les avantages tirés de la diaspora, notamment par le biais des remises ou des retours de compétences, et d'accommoder la société civile qui s'était mobilisée pour défendre les droits des migrants y compris les migrants de retour face à la politique d'externalisation de l'immigration et de l'asile de l'UE. Un autre exemple, celui de la Mauritanie, accrédite l'ambiguïté des conséquences des politiques migratoires restrictives qui se déploient dans la région : le post-transit se caractériserait ici par l'importation de discours criminalisant les migrants dont les effets sur les communautés locales risquent d'affaiblir des formes de solidarité liées à la mobilité et de réactiver des discours clivant autour de l'autochtonie (Choplin, 2010). Les problématiques de la migration au Sahara, de l'encadrement des circulations et de la restriction à la mobilité sont donc porteuses d'enjeux décisifs pour les sociétés locales : reconfiguration des rapports à l'altérité et à l'identité nationale, contribution à l'émergence de la société civile, redéfinition des négociations entre États et sociétés, marginalisation des individus et des groupes mobiles dépendant de statuts défavorables.

L'urbanisation du Sahara s'est progressivement accélérée depuis l'indépendance des anciennes colonies. Les agglomérations de plus de 10 000 habitants passent de 11 à 213 entre 1950 et 2010 (Bossard, 2014 : 80). Olivier Pliez (2003) a étudié le Fezzan libyen au moment où les projets développementalistes se ralentissent et où la libéralisation économique laisse plus de place à la résilience des sociétés locales. Il conclut en remarquant que « cette urbanisation s'est faite sans ou contre les sociétés » : elle a toujours été décidée de l'extérieur par les commerçants, les colonisateurs puis les États centraux indépendants et chacune de ces actions sur l'espace saharien charrie avec elle une conception particulière de l'espace (relais économique, *hinterland* stratégique, intégration périphérique). Or, comme la plupart des chercheurs spécialistes du Sahara et favorisant une approche qualitative, Pliez renvoie à la fonction et au fonctionnement socio-économique pluriséculaire des villes sahariennes :

À démarche artificielle réponses décalées ; c'est finalement dans la pratique du quotidien, fondée sur l'attente, les salutations, les fêtes, la circulation d'un village à l'autre que sont venues quelques clés de compréhension sur ce que signifie l'urbain dans le Fezzan.

Plutôt que de reposer sur une densité urbaine forte, la vie saharienne s'articule autour d'une construction de la proximité par la mobilité. L'approche cosmopolitique que l'on retrouve dans de nombreuses études sur le Sahara s'impose également à Olivier Pliez par le contact du terrain : mobilité de l'espace, mobilités des hommes, mobilités des biens, des pratiques et des représentations (de l'espace, des groupes, du « soi » des populations sahariennes) sont alors inextricablement liées et démontrent le caractère ouvert et, finalement, dense des échanges (économiques, politiques, sociaux) sahariens.

Dans le cas particulier de Sebha, cela est incontestable : la rapidité de l'urbanisation s'est appuyée sur l'action étatique qui a créé un pôle d'attraction socioéconomique, mais celui-ci n'a pu se constituer que par la restructuration des espaces ruraux confrontés à la modernité (exode rural) et les turbulences politiques et géopolitiques des États sahariens et largement africains (migrants libyens et étrangers, réfugiés). Sebha est donc un « agglomérat de grands ensembles, d'habitat précaire, de bâtiments publics et de casernes ». Pour les géographes, la structuration de l'espace saharien, et particulièrement des villes, permet d'identifier les grands courants de l'histoire contemporaine de la région, ses enjeux politiques, humains, économiques et environnementaux. Car cette urbanisation apparemment exponentielle engendre de nouveaux enjeux spécifiques (approvisionnement en eau, gestion des déchets...). La différenciation spatiale (de la route au sable, de l'uniformité de l'habitat à sa diversité) recouvre la différenciation sociale (locaux installés, migrants et circulants arrivants) et les politiques publiques (développement des centres-villes par l'État, agglomération périphérique par les mobilités). L'urbanisation crée une urbanité cosmopolite appuyée par les échanges, les circulations et le détournement des programmes publics ou leur utilisation stratégique.

Dans une perspective similaire, Ali Bensaâd (2002, 2003) a travaillé sur la ville d'Agadez au Niger. Le développement de la ville a profité de sa position intermédiaire dans les routes transsahariennes menant au Maghreb : de plus en plus empruntées depuis les années 1990, ces routes conduisent migrants et marchandises vers le Maghreb, parfois jusqu'à ses rives méditerranéennes. Les routes des échanges (humains, économiques) sahariens se recomposent sous l'influence de la régionalisation et de la mondialisation. Les villes sahariennes sont des appuis mouvants de ces échanges et fonctionnent souvent comme des carrefours dans lesquels biens et personnes se réorientent en fonction des opportunités, des stratégies d'acteurs (transporteurs, États, individus) et des conditions socio-économiques changeantes. Les villes, petites, moyennes ou nouvelles (en émergence) alentours des routes transsahariennes jouent le rôle de « nœuds » des échanges. Biens et personnes empruntent non seulement les

mêmes routes, mais circulent aussi ensemble, se renforçant et se soutenant mutuellement. Les migrants dont la mobilité s'est interrompue, quelle qu'en soit la raison, se convertissent dans les services offerts aux migrants en cours de mobilité. La répression actuelle dans la ville-étape de Dirkou démontre l'importance socioéconomique de ces nœuds.

Photo 1 - Cordonniers et commerçants à l'entrée de la foire Assihar de Tamanrasset (cliché : S. Chena, 2009)

L'activité générée par ces flux humains permet la réalisation de divers profits ; Julien Brachet (2005) évoque Dirkou, dernière étape avant l'entrée en Libye : un habitant explique ainsi que « les policiers, quand ils arrivent à Dirkou, ils viennent avec juste une natte sous le bras. Mais quand ils repartent quelques mois plus tard, ils ont des matelas, des télé, des paraboles »³. L'interaction entre États, agents de l'État, groupes et individus se manifeste par l'instrumentalisation mutuelle de la mobilité de l'espace saharo-sahélien et ses connexions aux espaces ouest-africains et nord-africains. Sassia Spiga (2005) et Dalila Nadi (2007) constatent la même dynamique qu'Ali Bensaâd à Agadez dans la ville algérienne de Tamanrasset où les migrants accompagnent les projets de développement publics mais développent aussi leurs propres micro-activités. À propos de Nouadhibou, Armelle Choplin et Jérôme Lombard insistent sur les activités économiques liées aux migrations : les commerçants

3. Fabrizio Gatti (2005), journaliste italien, compte douze points (barrages militaires, policiers, de gendarmes) sur la route traversant le Niger en direction de la Libye où les migrants sont rackettés.

sénégalais sont des relais pour leurs compatriotes mobiles, ou encore les Églises évangéliques prosélytes s'installent à la faveur du passage de migrants chrétiens. « Les Guinéens ont ouvert des ateliers de couture ou de cordonnerie, les anglophones offrent des lieux de distraction comme un billard » (Choplin et Lombard, 2008 : 155). Mais, cette présence et ces activités ne sauraient se comprendre sans la fermeture et la surveillance accrue des anciennes routes de la migration irrégulière (détroit de Gibraltar, enclaves de Ceuta et Mellilla, routes des Canaries). Le Sahara, son développement, ses habitants et ceux qui le parcourent ne peuvent pas être considérés comme isolés du monde. Bien au contraire, le changement social et politique est le produit des liens du Sahara avec ses périphéries cardinales.

III - Un Sahara devenu menaçant

L'impact des migrations transsahariennes excède leurs contributions au développement socioéconomique ou aux stratégies d'acteurs de la région. Ces migrations se déploient parfois au-delà du Sahara, et mettent ainsi en jeu les rapports de puissance entre pays de départ, de transit et d'accueil. L'Union européenne influence directement les structures politiques locales, particulièrement dans la gestion des migrations et de l'asile. Dans ses mécanismes institutionnels de coopération, elle a réussi à faire valoir ses vues et ses intérêts en échange de ses ressources financières. Pour cela, elle a développé une politique communautaire de « sous-traitance » dont le premier partenaire fut le Maroc (Belguendouz, 2005) : le Groupe de haut niveau Asile-Migrations, créé sur proposition néerlandaise lors du Conseil européen de Vienne dès 1999, souhaitait conditionner toute aide européenne à une coopération sécuritaire en matière migratoire, renforcer l'application des accords de réadmission et durcir les possibilités d'immigration légale pour les ressortissants d'Afrique subsaharienne au Maroc. La politique européenne d'immigration et d'asile, construite dans un contexte de crise socioéconomique et de craintes culturelles, s'oriente vers l'externalisation et la mise en place de frontières mobiles et panoptiques, contrevenant parfois au droit international (Chena, 2015).

Depuis, les législations des États maghrébins se sont alignées sur les priorités européennes, notamment en criminalisant l'acte d'émigration irrégulière depuis leur territoire et en pénalisant le soutien aux exilés⁴. Un régime migratoire informel s'est mis en place à la faveur des échanges de bons procédés géopolitiques : transferts de fonds aux pays maghrébins, promesses

4. Le Maroc adopte sa loi 02-03 en 2003 ; des lois équivalentes sont prises en Tunisie et en Libye en 2004, ainsi qu'en Algérie en 2008 puis 2009.

d'intégration économique ou levée des sanctions contre la Libye (Perrin, 2009 ; Zeghib, 2009). Avec l'agence Frontex, une coopération opérationnelle et des formations avec les pays tiers sont organisées régulièrement. Semblant aller à l'encontre de la théorie réaliste selon laquelle un État n'agit que selon ses intérêts égoïstes, les régimes maghrébins mettent les migrants à la merci d'une « boucle de rétro-action » répressive, limitant aussi leurs propres possibilités d'émigration, parce qu'ils recherchent une « rente géographique » dans les relations asymétriques qu'ils entretiennent avec leurs voisins européens (Bensaâd, 2005 et 2009 : 40-42). Des politiques de prévention – ou plutôt de dissuasion car insistant sur les risques et les désillusions du « clandestin » – apparaissent sur les routes maliennes et nigériennes, ainsi que dans les villes côtières d'Afrique de l'Ouest – notamment au Sénégal. Se met en place une politique d'externalisation de la gestion de l'immigration avec un processus expérimental inauguré en octobre 2008 : celui d'un Centre d'information et de gestion des migrations pour traiter les demandes depuis le territoire malien. La frontière européenne se déplace alors de ses eaux territoriales à celle des pays de départ, voire au-delà : la création récente des hot-spots en Méditerranée orientale et le refoulement depuis les eaux internationales des bateaux en partance de Libye témoignent de l'institutionnalisation de ce processus d'externalisation.

Photo 2 - Travailleurs migrants, attendant d'être recrutés à la journée ou à la tâche, à proximité de la « Place Tchad » de Tamanrasset (cliché : S. Chena, 2009)

Ann Kimball a proposé la notion d'« État de transit » pour décrire ces pays qui combinent une forte émigration, une faible immigration et des migrations de transit tout en appliquant des politiques restrictives (Kimball, 2007). La notion peut aider à saisir comment, sous l'effet de la globalisation, les frontières ont été redéfinies par les processus d'intégration régionale : ces grands ensembles multinationaux, déjà intégrés et regroupant des grandes puissances, délocalisent le contrôle de leurs frontières extérieures et la gestion de l'asile chez leurs voisins moins développés en échange de l'aide nécessaire et de la promesse d'une plus grande intégration dans l'avenir. Cette notion ne saurait pourtant s'appliquer telle quelle aux pays maghrébins, pays d'immigration qui profitent de la main-d'œuvre immigrée pour développer leur territoire, au premier rang desquels la Libye et l'Algérie. C'est pourquoi celle de « rente migratoire géopolitique » peut être utile pour caractériser cette instrumentalisation des exilés car elle permet en outre de caractériser les stratégies des États dits de transit.

L'exemple libyen est paradigmatique puisqu'il s'agit d'un véritable « enjeu de la diplomatie kadhafienne » (Perrin, 2009 ; Haddad, 2009). La politique extérieure de la Grande-Bretagne de Tony Blair, la relation privilégiée avec l'Italie et le fait que cette dernière soit la destination des embarcations des exilés, a permis au Président libyen, d'une part de faire lever les sanctions des instances européennes en 2004 et d'autre part, de redevenir un « brave type » (Zoubir, 2007) de nouveau fréquentable. Grâce à un financement exclusivement extérieur – par l'Italie et l'Union –, une série de radars devait contrôler les frontières avec le Tchad, le Soudan et le Niger pour un coût estimé à 300 millions d'euros ; l'entreprise commissionnée était italienne⁵. Pour autant, l'alignement du colonel Kadhafi sur les positions européennes mais aussi américaines, n'était pas exempt d'arrière-pensées : les événements du 11 septembre laissaient présager un tel retour de flamme contre les États sponsors du terrorisme qui menaçait la survie de son régime. Lors de la révolution libyenne, au contraire, les kadhafistes forçaient les migrants retenus sur leur sol à monter dans des embarcations pour déstabiliser leurs anciens alliés européens, tandis que le Conseil national de transition et les milices assuraient vouloir poursuivre la coopération dans la répression des migrations.

Le Sahara devient alors non plus seulement « utile » pour ses ressources naturelles, mais menaçant pour la sécurité de ses concitoyens depuis la prise d'otages allemands et autrichiens en 2003 puis la délocalisation du Paris-Dakar en 2009. Cet ultime changement de perception du Sahara substitue ainsi

5. Il s'agit d'une clause du Traité d'amitié signé entre les deux pays en août 2008 contre l'acceptation des renvois directs des embarcations d'exilés souvent érythréens, somaliens et éthiopiens. À l'occasion de la signature de ce traité, Silvio Berlusconi a déclaré : « Nous aurons ainsi plus de pétrole et moins de clandestins ».

la notion de sécurité nationale, dont les risques débordent de la zone, à celle de sécurité humaine, le présentant comme lieu de « crises » humanitaires ou environnementales à prendre en charge de façon paternaliste, compatissante et/ou intéressée (Bonnecase et Brachet, 2013). De région-menacée, il devient région-menace. Or, et plus encore depuis les révoltes arabes de 2011, les migrations traversant le Sahara concernent souvent des individus fuyant des régimes dictatoriaux (Érythrée, Éthiopie), des conflits armés (Côte d'Ivoire au début des années 2000, Somalie), des nettoyages ethniques (Soudan), des crises politiques majeures (crise guinéenne de 2008-2010, crise malienne depuis 2011). Elles révèlent la position du Sahara comme interface vis-à-vis des problématiques propres à ses périphéries.

Conclusion

Les migrations transsahariennes révèlent, ou plutôt réaffirment, le rôle du Sahara dans son espace proche : lieu de contact, d'échanges, espace stratégique, contesté entre États, acteurs et communautés. Elles invitent également à repenser les découpages régionaux en Afrique qui ne distinguent qu'une Afrique du Nord, puis de l'Ouest ou de l'Est, séparées par un espace saharien mystérieux. Des logiques migratoires aux logiques sécuritaires, l'espace saharo-sahélien, des côtes atlantiques ouest-africaines à la Corne, apparaît comme une catégorie permettant de l'envisager comme espace-limite à la souveraineté disputée, à la fois jonction et frontière. Car ce sont précisément les opportunités fournies par les frontières qui offrent aux acteurs et aux États des cadres pour déployer leurs stratégies (Piermay, 2005). La notion de régionalisation permet d'en expliciter les particularités et de distinguer les modalités de construction d'espaces régionaux : celle-ci

procède du comportement d'agents (diasporas, réseaux marchands ou religieux, entreprises multinationales) dont les activités, bien qu'elles ne soient pas motivées par la construction d'un projet régionaliste, contribuent pourtant à la formation d'espaces régionaux. La régionalisation renvoie à des transactions et des synergies là où le régionalisme fait référence à des représentations cognitives et des arrangements formels (Bach, 2009).

Les migrations transsahariennes rappellent également les enjeux politiques parcourant la région. L'exil des Touaregs vers la Libye, à la suite de l'échec des rébellions et des crises climatiques, a fourni à Kadhafi le gros des troupes de sa Légion verte qui, après sa chute, relanceront la lutte, notamment au Mali. Les mobilités transnationales contraintes illustrent aussi la difficulté de construction de l'État, de la nation ou de la prospérité ; à partir de la fin des années 1990, la déstabilisation de la Côte d'Ivoire, terre d'accueil de nombreux

migrants ouest-africains, a contribué à renforcer les routes transsahariennes, puis transméditerranéennes, de la migration irrégulière, tandis que les conditions légales d'immigration, d'asile ou d'étude en Europe se durcissaient constamment. C'est au Maghreb que les effets de la politisation de la migration sont les plus visibles : au Maroc, les communautés transnationales migrantes sont « passées au politique », formant des associations informelles autonomes et collaborant avec des réseaux militants eurafricains (Alioua, 2009) ; depuis la révolution tunisienne, des associations d'étudiants et de migrants subsahariens réclament la criminalisation de la xénophobie et du racisme ; en Algérie, la société civile a constitué une Plate-forme Migrants en 2015 pour sensibiliser au sort des Subsahariens – notamment la filière nigérienne ayant émergé depuis 2013 – et la défense des réfugiés syriens ou yéménites. Les sociétés avançant plus vite que les États, ces derniers peinent encore à formuler une politique migratoire cohérente : le Croissant Rouge algérien tente, avec les autorités, d'accompagner le refoulement des migrants nigériens, non sans difficulté ; le Maroc a lancé, depuis 2014, les premières vagues de régularisation d'exilés sans-papiers de toute la région, contribuant à sortir plusieurs milliers de personnes de la clandestinité.

Finalement, le Sahara déborde-t-il ? Ou alors, sont-ce ses périphéries qui l'inondent ? Si les migrations transsahariennes contemporaines constituent un enjeu politique et géopolitique de taille aussi bien dans la région que pour ses voisins, elles offrent surtout une opportunité intellectuelle de repenser la constitution de « régions », l'extraterritorialité de la souveraineté dans les contextes d'inégalités de puissance et d'effacement de la distinction intérieur/extérieur dans les questions de sécurité et leurs représentations.

Bibliographie

Alioua M., 2009 - « Le passage au politique des transmigrants subsahariens au Maroc ». In : *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Émigration sur immigration*. Paris : Karthala, p. 279-330.

Bach D., 2009 - « Régionalismes, régionalisation et globalisation ». In : M. Gazibo et C. Thiriot (dir.), *Le politique en Afrique. État des débats et pistes de recherche*, Paris : Karthala, p. 343-361.

Belguendouz A., 2005 - « Expansion et sous-traitance des logiques d'enfermement de l'Union Européenne : le cas du Maroc », *Cultures & Conflits*, n° 57, p. 155-219. <https://conflits.revues.org/1754> ; DOI : 10.4000/conflits.1754

Bennafla K., 2008 - « Mise en place et dépassement des frontières entre Maghreb et Afrique noire : approche géo-historique », *Cultures Sud*, avril-juin, n° 163, p. 15-21.

Bensaâd A., 2002 - « Échanges et flux migratoires transsahariens ». In : M. Peraldi (dir.), *Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*. Paris : Maisonneuve et Larose, p. 243-267.

——, 2003 - « Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 19, n° 1, p. 7-28.

——, 2005 - « Le Maghreb pris entre deux feux », *Le Monde*, 29 octobre.

Bensaâd A. (dir.), 2005 - « Marges et mondialisation, les migrations transsahariennes », *Maghreb-Machrek*, n° 185.

——, 2009 - *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Émigration sur immigration*, Paris : Karthala.

Bonnecase V. et Brachet J., 2013 - « Les «crises sahéliennes» entre perceptions locales et gestions internationales ». *Politique africaine*, n° 130, p. 5-22.

Bossard L. (dir.), 2014 - *Un Atlas du Sahara-Sahel. Géographie, économie et insécurité*. Éditions de l'OCDE « Cahiers de l'Afrique de l'Ouest ». <http://dx.doi.org/10.1787/9789264222335-fr>

Brachet J., 2005 - « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha ». *Autrepart*, n° 36, p. 43-62.

Chena S., 2011 - « L'évolution des enjeux géopolitiques favorise-t-elle une hégémonie algérienne ? ». *Annuaire français de relations internationales*, vol. XII, p. 651-666.

——, 2015 - « Migrations en Méditerranée : des politiques à contre-courant ? ». In : A. Benantar et S. Chena (dir.), *La sécurité en Méditerranée occidentale face aux bouleversements au Maghreb et au Sahara*. Paris : Bibliothèque de l'Iremmo/L'Harmattan, p. 91-110.

Choplin A., 2010 - « "Quand la mer se ferme". Du transit au post-transit migratoire en Mauritanie ». *Hommes et migrations*, n° 1286-1287, p. 74-85.

Choplin A. et Lombard J., 2008 - « Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie. "Nouadhibou du monde". Ville de transit... et après ? », *Afrique contemporaine*, n° 158, p. 151-170.

Choplin A. et Pliez O., 2013 - « Un Sahara, des Sahara-s. Lumières sur un espace déclaré "zone grise" », *Géococonfluences*, en ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/eclairage/un-sahara-des-sahara-s> [consulté le 24 juin 2017]

Côte M. (dir.), 2002 - *Méditerranée*, vol. 99, n° 3-4 « Le Sahara, "cette autre Méditerranée" (Fernand Braudel) ».

Gatti F., 2005 - *Bilal. Sur la route des clandestins*. Paris : Liana Levi.

Grégoire E., 2006 - « Tourisme culturel, engagements politiques et actions humanitaires dans la région d'Agades (Niger) », *Autrepart*, n° 40, p. 95-111. <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2006-4-page-95.htm> ; DOI : 10.3917/autr.040.0095

Grégoire E. et Schmitz J., 2000 - « Monde arabe et Afrique noire : permanences et nouveaux liens », *Autrepart*, n° 16, p. 5-20.

Haddad S., 2009 - « Enfermer pour s'insérer : contraintes et paradoxes de la question migratoire pour un État maghrébin ». In : A. Bensaâd (dir.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Paris : Karthala, p. 395-410.

Kimball A., 2007 - "The transit State : A comparative analysis of Mexican and Moroccan immigration policies", *Working Paper*, n° 150, San Diego, Center for Comparative Immigration Studies, Université de Californie.

Mauny, R., 1970 - *Les siècles obscurs de l'Afrique noire : histoire et archéologie*. Paris : Fayard, 1970.

Nadi D., 2007 - « Installations dans une ville de transit migratoire. Le cas de la ville de Tamanrasset en Algérie ». In : E. Boesen et L. Marfaing (dir.), *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sahel. Un cosmopolitisme par le bas*, Paris/Berlin : Karthala/Zentrum Moderner Orient (ZMO), p. 279-295.

Perrin D., 2009 - « Les migrations en Libye, un enjeu de la diplomatie kadhafienne », *Outre Terre*, n° 23, p. 289-303.

—, 2009 - « Immigration et création juridique au Maghreb. La fragmentation des mondes et des droits ». In : A. Bensaâd (dir.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Paris : Karthala, p. 245-265.

Piermay J.-L., 2005 - « La frontière et ses ressources : regards croisés ». In : B. Antheaume et F. Giraut (dir.), *Le territoire est mort. Vive les territoires !*, Paris : IRD Éditions, p. 203-221.

Pliez O., 2003 - *Villes du Sahara. Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*. Paris : CNRS Éditions.

Retaillé D., 2005 - « L'espace mobile ». In : B. Antheaume et F. Giraut (dir.), *Le territoire est mort. Vive les territoires !*, Paris : IRD Éditions, p. 175-201.

Spiga S., 2005 - « Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien ». *Autrepart*, n° 36, p. 81-103.

Zeghib H., 2009 - « Droit et migrations au Maghreb : au cœur de la fabrique ». In : A. Bensaâd (dir.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes. Immigration sur émigration*, Paris : Karthala, p. 213-244.

Zoubir Y., 2007 - "The United States and Libya : From confrontation to cooperation. The rogue state turned good fellow". In : A. Benantar (dir.), *Les États-Unis et le Maghreb. Regain d'intérêt*, Alger : Centre de recherche en économie appliquée pour le développement (CREAD), p. 205-225.