



Revue européenne des migrations internationales

vol. 19 - n°1 | 2003
Numéro ouvert

Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin

Ali Bensaâd



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/remi/336>

DOI : 10.4000/remi.336

ISSN : 1777-5418

Éditeur

Université de Poitiers

Édition imprimée

Date de publication : 13 avril 2003

Pagination : 7-28

ISBN : 2-911627-33-4

ISSN : 0765-0752

Référence électronique

Ali Bensaâd, « Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 19 - n°1 | 2003, mis en ligne le 16 mai 2007, consulté le 23 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/remi/336> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/remi.336>

Ce document a été généré automatiquement le 23 novembre 2021.

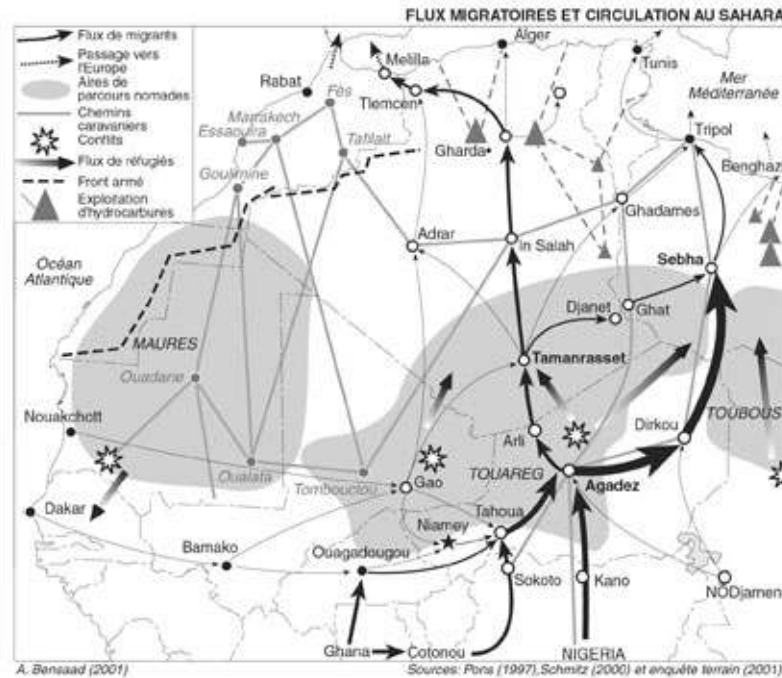
© Université de Poitiers

Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin

Ali Bensaâd

- 1 Le Sahara est aujourd'hui le lieu de flux importants de migration transnationale. Il renoue ainsi avec sa fonction séculaire, momentanément et partiellement réduite, de terre de transit et d'échange. Ces flux se déploient du Sahel et de l'Afrique noire vers le Maghreb et, pour une part plus infime, vers l'Europe même si cette dernière est une destination projetée par une partie importante des migrants (carte 1).
- 2 Agadez, grande ville du Sahara nigérien, est le carrefour migratoire par lequel transite l'essentiel de ces flux. Elle enregistre, annuellement, le passage d'au minimum 65 000 migrants africains vers le Maghreb¹, alors que ces derniers sont déjà estimés à deux millions et demi dans la seule Libye (Haddad, 2000) et à près de 300 000 en Algérie (El Khabar, Alger, 08/01/2001).
- 3 Grâce à la réactivation des circulations dans le Sahara et la jonction ainsi renouée avec le Sahel et l'Afrique noire, les pays maghrébins voient non seulement leur fonction de transit de flux migratoires s'intensifier et son rayon s'élargir mais ils deviennent également, et de plus en plus, pays d'immigration.
- 4 Il n'est pas fortuit justement qu'un flux d'une telle importance se déploie, aujourd'hui, à travers le Sahara. Ce dernier est également le lieu de mutations socio-spatiales d'une exceptionnelle vigueur. L'intensité du rythme d'urbanisation et les dynamiques agricoles sont exceptionnelles par rapport à ceux des régions bordières. Si, d'une part, l'agriculture saharienne n'a jamais connu une expansion spatiale et une intensivité aussi grande que de nos jours, conquérant des terres nouvelles, renouvelant ses méthodes et se présentant comme un « *vaste front pionnier, multiforme et multi-lieux* » (Cote, 2002), les taux de croissance et d'urbanisation y sont, d'autre part, très soutenus et dépassent les moyennes nationales alors même que le croît démographique y est plus fort que dans les autres parties des pays : le nombre d'habitants a doublé au cours des vingt dernières années au Sahara, cette croissance étant beaucoup plus importante au Nord qu'au Sud (Fontaine, 1996).

- 5 La volonté des États de contrôler leur espace et donc d'arrimer solidement dans l'ensemble national des territoires sahariens, sans exception objets de litiges ou lieux de contestation, s'est conjuguée, souvent, avec la découverte et l'exploitation de ressources minières (pétrole mais aussi fer, phosphates et uranium) et a donné lieu à un développement remarquable des infrastructures et à des mesures publiques pour encourager la fixation de populations et le développement d'activités économiques. Les zones sahariennes rattrapent ainsi une partie de leur retard et sont aujourd'hui des pôles de développement notamment sur le versant maghrébin (Bisson, 1993).
- 6 Ces mutations, se manifestant dans l'espace par l'apparition ou le renforcement de pôles régionaux et la densification du réseau urbain et du système relationnel qui les régit, ont engendré et révélé un potentiel de mobilité et dessiné de nouveaux axes relationnels. Les transformations qui affectent le Sahara ont également eu pour conséquence d'y développer la circulation, de la densifier et de l'inscrire dans des axes et des échelles plus vastes et plus lointains, revivifiant les échanges. Alors que les échanges officiels entre les états sahariens restent encore dérisoires, les échanges transsahariens contemporains prennent une réelle importance et se font en dehors de tout cadre étatique (Grégoire et Schmitz, 2000). Sur ces échanges qui s'opèrent de manière informelle, la plupart du temps clandestine, se sont greffés des flux migratoires qui restent tout aussi informels. Les flux transsahariens, dans l'importance qu'ils revêtent aujourd'hui, sont le corollaire des mutations qui ont secoué l'espace saharien. Aujourd'hui, ils deviennent un facteur d'accélération, d'amplification et de diffusion de ces mutations.
- 7 Agadez illustre bien la relation des flux migratoires aux mutations socio-spatiales de l'espace oasien. Carrefour des migrations africaines vers le Maghreb, elle capte la large majorité des flux en provenance du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest y compris depuis le Nigeria et le Ghana anglophones. Avec la dégradation, une nouvelle fois, de la situation sécuritaire au Tchad et la fermeture de la route du Tibesti, Agadez affirme encore plus son rôle de carrefour. On peut effectivement dire qu'il s'est créé une nouvelle centralité, fortement structurante et qui n'est pas sans effets sur la ville elle-même, sur sa région et sur tout le système relationnel transnational et continental de façon générale.



Un bassin migratoire à l'échelle continentale

- 8 L'émigration africaine vers le Maghreb est devenue un fait massif et important dès le début des années quatre-vingt dix, pour atteindre son apogée en 2000 à la veille des événements de septembre/octobre, le meurtre de 100 à 500 Africains au cours de massacres perpétrés par des Libyens². Depuis, le désir des autorités de stopper cette immigration et sa répression spectaculaire, notamment côté libyen, n'ont pas encore produit leurs effets sur des effectifs, du moins ceux des candidats, qui connaissent toujours un accroissement.
- 9 En même temps que cette immigration prenait de l'importance, l'origine géographique des migrants se diversifiait. Initialement sahélienne, elle est devenue, sous la pression d'une poussée qui puise toujours plus loin au Sud, plus largement africaine. Aujourd'hui, elle s'étend à toute l'Afrique de l'Ouest, jusqu'aux rives du golfe de Guinée qui fournissent, de loin, le plus gros des contingents de migrants.
- 10 Aujourd'hui, le niveau minimal des flux de migrants transitant par Agadez peut être estimé à 65 000 par an dont 80% pour la Libye et 20% pour l'Algérie. Le Nigeria fournit à lui seul près de la moitié des flux (45%) et le Ghana près du tiers (30%). Les Nigériens ne représentent plus que 13% et les Maliens 6%, encore que la migration d'une partie estimable des premiers relève plus d'une migration saisonnière. Emmanuel Grégoire (1999), tout en mentionnant la présence d'Africains d'autres nationalités, signalait une majorité de Nigériens dont la plus grande partie étaient des Touaregs, familiers de ces itinéraires. Son enquête sur la base d'éléments recueillis à la fin des années quatre-vingts et au début des années quatre-vingt-dix, postérieurement à la rébellion touareg, illustre les changements profonds qui ont affecté ces flux, particulièrement depuis le retour de la paix et la sécurisation des itinéraires. Aujourd'hui, les Touaregs sont très largement minoritaires et ils tendent à valoriser leur connaissance des itinéraires plutôt comme convoyeurs de flux dont le gonflement constitue, pour eux, une ressource supplémentaire.

- 11 Les Tchadiens font leur apparition dans les transits par Agadez (2% des passages). Cet itinéraire est, en fait, inhabituel pour ces derniers que seule la dégradation des conditions de sécurité a rabattu sur Agadez. Ils ne représentent qu'une faible partie d'une migration tchadienne traditionnellement importante vers la Libye et qui, en majorité, contourne le Tibesti et passe par Faya et de là à Koufra en Libye. Les 5% restants se répartissent entre tous les pays de l'Afrique de l'Ouest, principalement le Burkina, le Bénin, la Guinée et le Sénégal. Mais le Liberia, le Sierra Leone, la Côte d'Ivoire, le Togo, la Guinée Bissau ou le Cameroun fournissent également des contingents de migrants. On retrouve également des migrants venus d'autres horizons africains que l'Ouest, quoiqu'en nombre peu significatif (moins d'une centaine), venant de Centrafrique, du Gabon, du Congo et même de l'Afrique du Sud ! C'est dire l'étendue du rayonnement du carrefour migratoire agadézien. La fonctionnalité de ce carrefour est telle qu'il commence à être utilisé comme lieu de passage par des filières internationales d'immigration clandestine. Ainsi, les réseaux pakistanais qui faisaient transiter leurs candidats à l'émigration clandestine en Europe par les pays de l'Est, commencent à utiliser le territoire algérien, via Agadez, pour échapper à la surveillance de leur itinéraire initial très médiatisé et surveillé³. Cet itinéraire inédit, avec un détour spectaculaire, illustre les bouleversements spatio-temporels introduits par les mobilités actuelles dont la mobilité des frontières elles-mêmes.

Les migrants : la continuité d'une mise en mobilité

- 12 L'effectif global des migrants est en augmentation constante. Depuis 1999 (dernière année avec possibilité de quantification des flux), en seulement deux ans, il a été multiplié par trois et demi au moins en direction de la Libye. Pourtant, l'année 2001 a été marquée par un remarquable durcissement et une plus grande fermeture des pays maghrébins et notamment de la Libye. Les refoulements et la répression musclée, côté maghrébin, ainsi que leur corollaire de drames, ne peuvent pourtant rien contre des flux qui continuent à s'amplifier, sous une pression qui puise toujours plus loin vers le Sud.
- 13 Si le profil des migrants est classiquement constitué de jeunes dont l'âge varie entre 20 et 30 ans dans 75% des cas, la part des femmes est croissante et, phénomène nouveau selon tous nos interlocuteurs, les migrants disposant d'un bon niveau d'instruction, du niveau de la terminale jusqu'à celui de la licence (la majeure partie se situant plutôt dans le premier cas) font leur apparition et avec force : ils représentent un cinquième des flux. Emmanuel Grégoire (1999) signalait 75% de migrants analphabètes, les autres ayant un faible niveau d'instruction, essentiellement primaire, ainsi qu'un faible niveau de qualification professionnelle. Il signalait également la présence insignifiante des femmes. Ces deux éléments nouveaux peuvent avoir une signification ambivalente : ils traduisent autant l'accroissement d'un marasme et l'impasse du développement des pays africains qui élargissent l'effet de répulsion à de nouvelles couches que l'émergence de la mobilité comme une stratégie supplémentaire de développement de ressources et la perception plus large de celle-ci comme un esprit et un outil d'entreprise. Si le premier aspect est confirmé dans les réponses des migrants par la référence à la précarité de leur situation, le deuxième aspect relève du désir d'améliorer une situation, une sensation d'absence de perspectives, la conviction et la frustration d'être en deçà de ses capacités et en deçà de possibilités existant « ailleurs ». Dans cette dernière catégorie on pouvait tout aussi bien trouver un

fonctionnaire, un employé de bureau, un mécanicien ou un commerçant estimant arriver à survivre correctement, qu'un diplômé d'université au chômage.

- 14 La perception qu'ont les migrants de leur propre entreprise, présente la mobilité comme un acte valorisant. Elle est nommée, invariablement par tous, « aventure », ce thème recouvrant aussi bien le sens de l'entreprise que l'acceptation du risque qui lui est inhérent. Le mot « chance », autre mot-clé d'auto-représentation désigne autant le caractère volontaire de l'entreprise (tenter sa chance) que l'aléatoire (avoir ou ne pas avoir de chance). L'ambivalence des mots recouvre l'ambivalence de la signification du projet migratoire qui est vécu comme un choix volontaire d'acteur intentionnel mais en réponse à des contraintes subies : celles de l'impasse du développement. Cette tension entre la contrainte et le choix volontaire est illustrée au mieux par la dangerosité extrême des itinéraires qui sont, malgré cela, empruntés. Pendant un séjour d'un mois, nous avons pu relever trois incidents qui se sont soldés par des morts. La traversée est vécue comme une épreuve dangereuse mais consciemment assumée parce que inévitable, y compris par les rescapés interrogés.
- 15 La migration est dans presque tous les cas une entreprise individuelle. C'est le long de l'itinéraire que le regroupement se fait pour certains des migrants. C'est notamment le cas de la majorité des femmes qui, plus ciblées par la répression que les autres clandestins car assimilées à des prostituées, falsifient des papiers pour passer pour des femmes mariées.
- 16 La majeure partie des migrants a déjà acquis une expérience de la mobilité dont un peu plus de la moitié dans un autre pays africain, le port de Cotonou étant la place la plus souvent citée. Les Nigériens, notamment ceux du Sud, ont l'expérience de mobilité la plus importante, y compris à l'intérieur du pays. C'est essentiellement parmi eux que l'on retrouve des refoulés d'Europe ou du Maghreb qui réitèrent une tentative de migration. Les migrants abordant Agadez comme porte d'entrée vers le Maghreb ou l'Europe, ont déjà été mis en mouvement et disposent déjà d'un capital de mobilité qu'ils continuent de faire fructifier. Le Maghreb est d'ailleurs conçu par la majeure partie d'entre eux comme un espace de transit même si tous n'ont pas de projet clair et qu'ils sont conscients que ce transit risque de durer.
- 17 Pour les migrants empruntant l'itinéraire par l'Algérie, la sévérité de la répression et le tarissement des opportunités de travail dans ce pays font que la traversée du Sahara algérien est conçue surtout comme un transit pour atteindre les côtes marocaines ; ils se donnent préalablement pour atteindre ce but les moyens qu'ils estiment être nécessaires (même si dans la pratique ils les sous-estiment). Pour ceux qui prennent la destination de la Libye d'où les passages vers l'Europe ont moins de lisibilité, le transit par le Sahara est un moyen d'accumuler de l'argent pour financer la poursuite du voyage et surtout de prospector les filières. Une partie des migrants (à peu près un cinquième des personnes interrogées) semble pourtant s'inscrire dans une logique de migration classique limitée à la Libye avec des retours, en moyenne tous les deux ans pour des séjours en famille. Ils sont tous Maliens ou Nigériens, généralement issus de milieu rural et investissent leurs économies dans l'achat ou la construction d'une maison, le financement d'un mariage, l'achat de bêtes et la consolidation d'une exploitation agricole familiale. C'est un cas de figure de reproduction d'une migration classique, favorisée par le voisinage des pays.
- 18 Les Nigériens, particulièrement ceux du Sud, de l'ethnie Yorouba, sont ceux qui s'inscrivent le plus explicitement dans une logique de transit vers l'Europe et s'en

donnent les moyens. Ils disposent de filières connectées à les passeurs européens et ne se limitent pas aux travaux agricoles. Ils allient commerces et multiples trafics comme source d'accumulation pour financer leur passage. Les Nigériens du Nord, Haoussa, viennent avec un capital de mobilité important acquis dans les réseaux commerciaux ethniques et que certains d'entre eux valorisent une fois en Libye en le réinvestissant dans le commerce, avec les autres migrants le plus souvent, et qui leur procure mobilité, revenus supérieurs à la moyenne des migrants et multiplicité des contacts. Autant d'éléments favorisant l'entreprise de passage en Europe et, en cas d'échec, le réinvestissement de l'expérience acquise dans les réseaux commerciaux ethniques au Nigeria et au Niger. Les Nigériens, en général, sont ceux qui, dans les propos des migrants, sont le plus crédités de succès pour le passage en Europe.

Une migration structurée par des filières informelles

- 19 Le mouvement migratoire n'est pas organisé par les États ; il se structure à la base, et certains migrants jouent un rôle dans cette structuration, réinvestissant ainsi leur expérience de la mobilité.
- 20 L'ambiguïté caractérisant le statut légal de cette immigration, elle est donc tout à la fois tolérée et livrée à l'informel. L'ambiguïté est flagrante au Niger, plaque tournante de ce trafic, légal aux yeux des autorités mais surtout vital pour ce pays parmi les plus pauvres au monde, où s'organise légalement le voyage pour une émigration clandestine. C'est de la gare routière que partent, en public et sous contrôle policier, des camions dans lesquels s'entassent plus de 100 personnes, sous couvert d'« agences de voyages » ayant pignon sur rue et dûment enregistrées comme transportant des migrants vers les pays du Maghreb. La police tient, en principe, une comptabilité de ces flux, aussi clandestins soient-ils, puisque le passage des migrants, taxé, est devenu une source de revenus. Ce travail est normalement facilité par les « agences de voyages » qui jouent le jeu en contre-partie de la légalité de leur commerce. Pour le discours officiel, il ne s'agit que d'un transit légal de ressortissants africains légaux, où l'on feint d'ignorer la destination finale. Pour le préfet d'Agadez, interviewé lors de notre enquête de terrain, tout est parfaitement légal, « *il s'agit de ressortissants africains qui ont parfaitement le droit de transiter par le Niger. Le reste, c'est leur responsabilité* ». Il n'y a donc pas d'émigration clandestine !
- 21 L'ambiguïté est encore plus grande côté libyen, où l'on s'accommode parfaitement du statut informel de cette immigration tolérée, sollicitée mais non légalisée. Le seul texte officiel, bilatéral (nigéro-libyen), régissant cette migration date de 1967 (Aboubacar, 1979) et il ne s'agissait alors que d'une migration circonscrite qui, telle qu'elle était définie, se limitait aux seuls travaux agricoles et était saisonnière. Depuis, aucune disposition légale concrète ne prend en compte la réalité migratoire sauf des déclarations d'intention politique telles que par exemple « la liberté de circulation » pour les Africains en Libye inscrite dans la charte de la Comessa (Communauté des états sahélo-sahariens), mais dont le caractère vague et général laisse les migrants soumis à l'aléatoire. Celui de contrôles policiers qui servent surtout à contenir cette immigration dans le Sud où elle est nécessaire aux travaux de mise en valeur agricole dans des conditions particulièrement dures, la sévérité des contrôles policiers s'accroissant à mesure de la montée des migrants vers le Nord. Ou alors à l'expulsion comme ce fut le cas massivement au lendemain des événements de septembre/octobre 2000. Le côté aléatoire, précaire, de cette immigration est cultivé pour en garantir la réversibilité. Envers cette migration comme envers celles qui proviennent d'autres horizons,

maghrébins, arabes ou asiatiques, la Libye a toujours fait alterner ouverture et fermeture, sollicitation et répression (Beaugé et Burgat, 1986). Les migrants, y compris ceux entrés avec un visa, ne peuvent espérer régulariser leur séjour. Une fois dans le Sud libyen, les immigrants peuvent réussir tout au plus à se faire établir une « carte de santé », certifiant surtout qu'ils ne sont pas contaminés par le SIDA, en versant un « bakchich » aux fonctionnaires locaux par le biais de compatriotes qui servent d'intermédiaires et qui vivent de ce commerce. Certains se font établir une carte consulaire dont la seule utilité est, en fait, de disposer d'un document qui transcrive leur identité en langue arabe.

- 22 En deux ans, depuis le retour de la paix dans la région, cinq « agences de voyages », à destination de la Libye, ont vu le jour à Agadez et y prospèrent. Les transporteurs « pirates » prolifèrent et réalisent de substantiels bénéfices. Les commerçants ne sont pas en reste qui, en sus des marchandises, transportent des migrants pour amortir leurs frais. Adam, Touareg noir, chauffeur travaillant pour le compte d'un Nigérien arabe, illustre par son itinéraire la captation des moyens de transport par les flux de migrants : pendant quinze ans, se substituant aux caravanes, son camion transportait du mil à Bilma et Dirkou et en retour, ramenait du sel. Mais depuis les années quatre-vingt-dix son patron, comme beaucoup d'autres, s'est orienté vers le commerce avec la Libye et le transport des migrants, affrétant son camion aux commerçants ou aux « agences de voyages ». Il résume l'intensité des flux en une formule : « depuis, j'ai transporté plus d'hommes dans mon camion que de grains de sel en quinze ans ».
- 23 Si les équipages des camions sont constitués de Touaregs qui valorisent ainsi, dans les conditions de la modernité, leur capital historique de mobilité, aucun d'entre eux n'est propriétaire d'une « agence », traduisant en cela la marginalisation de cette communauté. Par contre, les « lignes » pour l'Algérie, aussi officielles que celles pour la Libye, sont le monopole exclusif des Touaregs. Elles sont toutes attribuées à des anciens rebelles (certains les qualifient, par ironie, de « lignes politiques ») que le gouvernement cherche ainsi à réintégrer dans le processus de paix. Mais la raison essentielle est que les itinéraires pour ce pays sont dangereux, se situant tous en dehors des pistes pour mieux échapper aux contrôles : l'Algérie, contrairement à la Libye, se veut entièrement fermée à l'immigration et la réprime sévèrement. C'est pour cette raison d'ailleurs que les départs pour l'Algérie ne se font pas sur des camions mais sur des *pick-up* Toyota tout aussi surchargés ; 25 à 30 passagers qui tiennent dans un équilibre invraisemblable ! Les Touaregs sont ceux qui maîtrisent le mieux ce terrain, frontalier de l'Algérie, qui cumule, en plus, le handicap de l'instabilité. La fin officielle de la guérilla n'empêche pas les actes de brigandage, et les migrants sur ces trajets sont souvent détrossés par leurs propres convoyeurs qui les abandonnent dans le désert.
- 24 À la frontière avec la Libye, dans les moments de contrôle et de refoulement, les anciens militaires toubous d'origine tchadienne des légions islamiques et ayant acquis la nationalité libyenne, sont, dans leurs Toyota, les transporteurs les plus prisés. Leur connaissance du terrain et les complicités dont ils bénéficient parmi les militaires libyens en font des convoyeurs de choix.
- Mise en contact, intégration, proximité et heurts
- 25 L'ambiguïté entourant le statut légal de cette migration, soumet donc les migrants à l'aléatoire et fragilise extrêmement leurs conditions de séjour. Aux tracasseries policières et aux chantages des employeurs, s'ajoute un racisme vécu au quotidien.

L'utilisation courante et publique du mot « esclave » comme identifiant des migrants en Libye, confirmée dans tous les témoignages, illustre la violence de leur exclusion.

« Tous les gens qui s'adressent à nous, nous appellent esclaves, c'est pour eux notre nom naturel »,

« Un noir n'a pas de nom : il se fait toujours appeler esclave, même par les enfants ».

- 26 La violence a été poussée à l'extrême lors des massacres perpétrés par des Libyens qui ont abouti à la mort de plusieurs centaines de migrants africains. Nous avons pu interroger plusieurs rescapés des massacres et reconstituer une partie de leur déroulement (Bensaâd 2001). Tous les témoignages concordent sur l'horreur et la violence des attaques qui ont pris l'allure de pogroms. Mais les témoignages sur la vie quotidienne sont tout aussi édifiants sur la xénophobie et l'intolérance à l'égard des migrants africains. Les femmes sont celles qui focalisent le plus cette intolérance. Elles sont doublement porteuses d'une altérité qui dérange l'austérité libyenne. Plusieurs témoins nous répéterons

« Lorsqu'on est femme et africaine, on est forcément une prostituée, pour eux ».

- 27 La « chasse aux prostituées », « les porteuses de SIDA » est menée avec une assiduité telle qu'elle tourne au harcèlement. Les témoignages les plus troublants sont pourtant ceux, récurrents, sur l'existence de camps de rétention dans le Sud libyen. Ces camps sont antérieurs aux événements de septembre 2000 puisque nous avons recueilli des témoignages de séjour dont l'un remonte à 1996. La multiplicité des témoignages, souvent collectifs, leur cohérence et leur concordance tendent à corroborer l'existence de ces camps. Les témoignages sont nombreux sur les sévices, les conditions carcérales d'un autre âge, les détenus qui meurent des mauvaises conditions de vie, les « oubliés » et même ceux qui auraient été exécutés pour tentative d'évasion ou de rébellion. Emmanuel Grégoire (1999) signalait déjà l'existence, d'un camp de transit, réservé aux seuls Africains qui y étaient détenus dans des conditions déplorables.

- 28 L'Algérie n'est pas en reste avec les rafles, les emprisonnements accompagnés de sévices, les refoulements musclés et les dépouillements de migrants de leurs biens (*El Watan*, Alger du 11/10/2000, *La Tribune*, Alger, 5/11/2001). De façon générale, le Maghreb se trouve aujourd'hui, à son tour, confronté à « ses immigrés » y compris en Algérie, devenue plus une terre de passage que d'immigration. Le transit, malgré tout, dure et a des conséquences sociétales dont l'importance s'affirme de plus en plus nettement. La presse algérienne livre régulièrement des enquêtes et des témoignages sur les conditions de vie de ces migrants mais aussi des récits d'affrontements avec la population locale et des cris d'alarme aux connotations racistes évidentes (« *la population menacée par les Africains* », « *le danger vient du Sud* », « *affrontements sanglants* », « *troubles à Reggane* » etc.). Émois et débats parsèment les colonnes de cette presse où s'expriment autant un rejet et des dérapages racistes qu'une inquiétude devant ces dérapages. Le Journal *El Watan*, doyen des journaux indépendants, a du ouvrir, en octobre 2000, un long débat dans ses colonnes à ses lecteurs inquiets des manifestations de racisme, y compris des dérapages du dit journal, confirmant que cette immigration a bien acquis le statut de « problème de société » dans les pays du Maghreb.

- 29 À travers ces flux de migrants africains vers le Nord, le contact se densifie et s'élargit entre les deux aires socio-culturelles et réalise, donc, de fait un processus de rapprochement et d'intégration par le bas générateur de proximité mais aussi de heurts et de conflits. Cette mise (ou plutôt remise) en contact, dans les conditions actuelles,

pérennise la longue histoire de rapports inégalitaires qui ont marqué pendant longtemps, et jusqu'à un passé somme toute récent, les relations entre ces deux aires, à travers notamment la traite esclavagiste pratiquée jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle au Maghreb. Ces rapports d'inégalité se reproduisent également dans les conditions de la modernité. Dans quelle mesure l'inégalité d'aujourd'hui s'ancre t-elle dans celle d'hier ? Hasard des statistiques ou clin d'œil de l'histoire le fait que les proportions des esclaves acheminés vers la Libye et l'Algérie sont pratiquement les mêmes aujourd'hui pour les migrants africains ? Austen chiffre à 65 000 le nombre d'esclaves dirigés vers l'Algérie entre 1700 et 1880 contre 400 000 vers la Libye (Austen cité par Blin, 1988). Ce fait confirmerait-il aujourd'hui, et autrement que dans le seul domaine du symbole, la reproduction des anciens rapports d'inégalité instaurés entre les deux aires ? Certes, le rapport est à nuancer par le fait qu'aujourd'hui la Libye, riche et sous peuplée par rapport à l'Algérie, a pratiqué une politique d'incitation à l'émigration et que dans le passé le port de Tripoli a bénéficié de sa plus grande proximité avec Constantinople, grande consommatrice d'esclaves, alors que l'arrivée des Français a donné un coup d'arrêt à leur traite en Algérie. S'agirait-il simplement du privilège de certains chemins ? Le chemin de l'inconscient collectif est lui, en tout cas, vite retrouvé par la confrontation d'aujourd'hui qui convoque et fait affleurer les représentations du passé. Si le mot esclave est le plus couramment usité en Libye pour désigner les migrants d'Afrique noire, ces derniers sont prompts à qualifier la Libye de pays esclavagiste.

- 30 Les chemins des migrations, en revivifiant les vieilles pistes et en contractant les distances géographiques, reconnectent également les fils de l'histoire, passages obligés pour une intégration par le bas, déjà en marche.

La mise en place d'un carrefour migratoire : Agadez

- 31 En émergeant comme carrefour majeur des flux migratoires africains vers le Maghreb, Agadez a renoué avec le statut de carrefour qui fut déjà le sien en tant que relais important sur les pistes caravanières transsahariennes et en a valorisé tout le potentiel. Mais il n'y a pas eu continuité linéaire entre ces deux fonctions occupées à deux époques historiques différentes. L'épaisseur historique, longtemps enfouie, n'a joué que parce qu'elle a été revivifiée par des dynamiques contemporaines.
- 32 Située à l'intersection d'importants axes transsahariens orientés est-ouest et nord-sud, Agadez joua un rôle charnière dans les échanges transsahariens et fut un important carrefour commercial car elle était à l'intersection des routes caravanières qui reliaient la Méditerranée au pays Haoussa et le fleuve Niger à la vallée du Nil. La cité était alors un centre commercial florissant qui comptait jusqu'à 50 000 habitants au temps de son apogée au XVI^{ème} siècle. Ces flux déclinèrent à partir du XVIII^{ème} siècle et plus encore par la suite, en raison essentiellement des luttes intestines entre les grandes fractions touaregs rivales, à tel point que la ville perdit son rayonnement économique (Aboubakar, 1979) bien avant que ne soient marginalisés les axes d'échange transsahariens.
- 33 Avant même la pénétration coloniale, la ville avait connu un déclin économique et politique total et ne participait plus aux grands courants d'échanges transsahariens, se limitant à un commerce local de détail sur le mil, son déclin ayant été accentué par les effets de la fermeture des débouchés au nord, conséquence de la poussée coloniale au Maghreb. La colonisation française arriva donc dans une ville désolée ne comptant guère plus de 3 000 habitants. Elle ne dépassera le chiffre de 5 000 habitants qu'au recensement de 1970 et restera, jusque là, isolée du reste du territoire du Niger auquel

elle est rattachée alors que les villes du Sud étaient au contraire bien reliées entre- elles dans un réseau urbain national (Aboubakar 1979).

- 34 C'est la découverte puis l'exploitation de l'uranium d'Arlit, à 240 km au Nord d'Agadez et la construction, pour en assurer l'exploitation, de la *route de l'uranium* reliant Arlit à Tahoua par Agadez, qui sortit cette ville de son isolement. La route, achevée en 1980, lui permit d'abord, de capter à son profit le trafic qui se faisait avec l'Algérie selon l'axe Tamanrasset-ImGall-Tahoua. Il est intéressant de relever que cet itinéraire reprenait celui qui, jusqu'à la fin du 14^{ème} siècle, passait par Taguèda, ville alors concurrente d'Agadez avant que les armées de cette dernière ne réussissent à la détruire. C'est Taguèda, plus ancienne et dont le rayonnement était supérieur alors, que le géographe arabe Ibn Batouta évoque pour y être passé lors de son périple au Soudan.
- 35 Raccordée au reste du réseau routier nigérien et notamment à la *route de l'unité* (Niamey-Lac Tchad) et s'intégrant dans une des ramifications de la route transsaharienne (Agadez-Tahoua-Kano), la *route de l'uranium* réactiva les échanges entre le Maghreb et l'Afrique noire. Plus tard, l'effort portera sur l'axe Agadez- Tanout-Zinder qui était autrefois la principale route empruntée pour gagner Agadez depuis le Sud. Plus que le précédent axe, il est le prolongement de la Transsaharienne car il constitue le plus court chemin pour relier le Nigeria à l'Algérie (Grégoire, 1999).
- 36 Aussi à la fin des années quatre-vingts, Agadez était convenablement reliée aux autres régions du Niger au point de redevenir un carrefour routier. Parallèlement, la ville connaissait un accroissement de ses effectifs, dû d'une part à l'afflux de réfugiés consécutif aux sécheresses répétées des années soixante-dix et quatre-vingts, d'autre part au renforcement de son rôle régional par le renforcement de ses attributions administratives. La population y est estimée en l'an 2000 à 120 000 habitants, soit une multiplication par 25 en 30 ans ! Cette montée des effectifs valorise le déploiement routier de la ville et participe à l'affirmation de son rôle de carrefour. Le dynamisme induit par l'exploitation de l'uranium, le renforcement de ses fonctions de pôle régional et son exceptionnelle croissance démographique, trouvent dans la trame routière nouvellement tissée l'exutoire et l'opportunité d'investir et de développer les relations commerciales avec le Maghreb.
- 37 Agadez se retrouve ainsi à la convergence de routes et de pistes menant en Algérie, en Libye, au Nigeria, à Niamey et, au delà, au port de Cotonou. Quoique nouvelles, ces dynamiques n'en ont pas moins irrigué, à quelques modifications près, les mêmes circuits, emprunté les mêmes itinéraires, ceux de voies transsahariennes historiques, des itinéraires qu'une longue histoire a validés. À titre de comparaison, en Mauritanie, si Atar, également ancien relais transsaharien, a profité pour son développement de la ville minière de Zouérat, celle-ci n'a pas le même impact sur son développement ni sur celui de la circulation parce que les flux, grâce au train du désert, sont détournés directement vers la mer, par Nouadhibou, évitant les anciens axes d'échange transsaharien, laissant la ville d'Atar dans une sorte d'angle mort. En fin de compte elle n'aura tiré profit de la dynamique de développement de Zouérat que par les créations d'emplois entraînées par l'exploitation du site.
- 38 Ce rôle de carrefour routier a donc favorisé l'émergence d'Agadez comme carrefour migratoire puisqu'elle peut capter les flux en position de relais privilégié. Mais au delà de la fonction de transit, ce nouvel éventail de routes tissées autour de la ville a servi à relier des espaces très différenciés. En effet, sur une période relativement longue, les espaces sahariens ont connu des évolutions très divergentes et surtout un

cloisonnement dans les différents cadres nationaux, conséquence de la quasi-disparition des échanges transsahariens et de la ruine de l'économie dont ils constituaient le fondement. La mise en jonction, une nouvelle fois rendue possible, a donc mis à jour un différentiel très marqué, principalement entre Maghreb et Sahel. Maghreb dont le niveau de vie a été dopé par les revenus pétroliers alors que, paradoxe de la décolonisation, ses relations se resserraient avec l'Europe dont les modes de vie se diffusaient plus largement. Au même moment, le Sahel, du fait de la dislocation de ses anciennes structures sociales, se fragilisait face aux effets dévastateurs de sécheresses à répétition. Les routes tissées autour d'Agadez ne constituent pas seulement un support aux flux qui, en les facilitant, les oriente et les capte. En reliant ces espaces, elles ont aussi mis à jour leur différentiel de développement et ce faisant, ont fonctionné comme un appel et ont donc été à leur tour génératrices de mouvement et de flux.

- 39 Mais, par ailleurs, si Agadez est mieux reliée au reste du Niger et aux autres régions sahariennes, elle n'en reste pas moins assez éloignée des autres pôles économiques de la région. Cet éloignement a pour particularité de la mettre pratiquement à égale distance de chacun de ces pôles. Elle est ainsi à 1000 km de Niamey, 700 km de Kano et 850 km de Tamanrasset. Cette quasi-équidistance a objectivement renforcé ce rôle de carrefour et été un élément d'incitation à l'investissement dans le transport et l'outil mécanique. De fait, il se produit un développement de l'outil de transport, notamment les camions de grand tonnage, et une sorte de spécialisation mécanique sous-tendant l'activité économique mue à l'amont essentiellement par les échanges. Le développement des transports fournit ainsi l'outil au mouvement et au flux de personnes, les facilite et les capte.
- 40 En revivifiant, par effets induits de son propre développement, certains segments essentiels de la voie transsaharienne, Agadez a contribué ainsi à renouer les fils de cet axe et à le reconstituer, tout en s'y réinsérant elle-même à une place de choix. Elle a ainsi contribué à renouer et à re-densifier le contact entre l'Afrique noire et la Méditerranée et donc à élargir l'aire et l'échelle du système relationnel avec les effets que cela peut induire sur les mobilités, notamment la densification des flux migratoires et l'élargissement de leur bassin.

Des flux remodelant l'équilibre de l'armature urbaine

- 41 Les itinéraires des migrants des différents horizons africains via Agadez vers le Maghreb reconstituent dans leurs grandes lignes ceux des anciens axes transsahariens dont ils empruntent les segments revivifiés et dont ils contribuent, à leur tour, à affermir la place dans les courants d'échanges. Ces flux contribuent également à redonner de l'importance aux anciens centres de transit transsahariens marginalisés au profit des villes du Sud. Ainsi, les flux les plus importants, constitués de Nigériens, aboutissent principalement à Kano et secondairement à Sokoto qui étaient les étapes ultimes des caravanes transsahariennes en pays haoussa. À partir de là, et évitant Niamey, ils aboutissent directement sur Agadez soit par Zinder au départ de Kano, soit par Tahoua au départ de Sokoto. Ces flux réempruntent directement les itinéraires qui étaient ceux de la transsaharienne aux dépens de Niamey qui captait une part importante des échanges avec le Nigeria. C'est également à Tahoua qu'aboutissent les migrants ghanéens, deuxième groupe par ordre d'importance des effectifs. Une partie d'entre eux y aboutit encore en passant par Niamey après avoir traversé le Burkina en évitant Ouagadougou, et en rejoignant ensuite directement Niamey par des axes secondaires. Mais une partie des migrants ghanéens évite désormais même Niamey et,

via le port de Cotonou, emprunte l'itinéraire qui mène directement à Agadez en passant par Sokoto.

- 42 La ville d'Agadez capte et réoriente ainsi plus directement vers elle les flux migratoires en recomposant leur itinéraire aux dépens de centres plus importants. À l'échelle régionale se dessine ainsi une recomposition des flux qui, parce qu'ils se redéplient selon un axe méridien sud-nord, opèrent un équilibre en faveur de centres marginalisés situés sur l'axe transsaharien. Ce rééquilibrage permet de capter et susciter d'autres types de flux. À la faveur de la densification des courants migratoires, une partie encore plus importante des échanges commerciaux d'Agadez avec le Nigeria se noue directement, et ne transite plus par Niamey dont la fonction de centre redistributeur se trouve ainsi amoindrie. Par ailleurs la dynamisation et l'expansion de ce centre ont également pour conséquence une densification des flux commerciaux alors que sa fonction de centre de transit de migrants attire les courants transnationaux qui s'y greffent comme sur un élément facilitateur. L'illustration la plus parlante en est le statut d'Agadez comme plaque tournante quasi-exclusive de la contrebande de cigarettes qui, en termes financiers, est le plus important des flux commerciaux. Agadez est devenu le centre distributeur légal de ce trafic qui se fait à vaste échelle, inondant le marché maghrébin. L'intensité de cette circulation de marchandises nous a été confirmée par une observation de terrain : nous avons pu relever jusqu'à sept camions de grand tonnage en une seule journée vers la seule Libye.
- 43 Ce rééquilibrage a pour corollaire dans le cas d'Agadez un renversement des rapports qu'illustre bien celui de la balance des migrations internes qui est en train de se faire au profit d'Agadez et aux dépens de Niamey. Ainsi, si la migration interne au Niger s'est intensifiée ces dernières années avec une proportion de migrants passée de 4,4% en 1977 à 8% en 1993, Agadez est d'une part le département le plus attractif du pays et d'autre part son attraction se fait également aux dépens même de Niamey. Agadez est seul à bénéficier des migrations internes, avec un taux de migration nette de +2,2% par an alors que Niamey a un taux quasiment nul et enregistre une balance négative dans ses échanges avec Agadez (-0,3%) (Réseau Migrations et Urbanisation en Afrique de l'Ouest, 1997). Certes, cette inversion de flux s'explique aussi, comme pour d'autres espaces sahariens, par la plus grande rétention de ces espaces qui sortent d'une longue crise liée à leur marginalisation dans les territoires nationaux et par le ralentissement dans la croissance des villes-capitales. Mais pour le cas d'Agadez, la fonction de centre de transit a constitué un des éléments attractifs principaux. Sur la dynamique des migrations externes est venue ainsi se greffer une migration interne tout aussi dynamique, une migration s'emboîtant en une autre.
- 44 Les flux de migrants qui ont renforcé le poids d'Agadez, ont également eu pour effet, l'émergence de nœuds qui sont pratiquement le produit de cette circulation et ont pour fonction de la faciliter, comme Touret, à 80 kilomètres de la ville. Simple point de vente de bois, de thé et de sucre pour les nomades touaregs, il n'existait pas il y a dix ans. Les départs d'Agadez se faisant l'après midi, et il servait de halte pour préparer le premier repas du soir, la disponibilité du bois permettant d'économiser les réserves pour le reste du voyage. Des commerces d'alimentation se sont greffés sur cette première activité et avec le développement du transit, un poste de contrôle de la gendarmerie s'y installe en 2000, provoquant directement l'implantation d'une trentaine de commerces et la venue de près de 200 personnes (toutes d'origine Haoussa) qui donnent à ce nœud les allures d'une petite agglomération rurale.

- 45 La ville de Dirkou, ultime étape avant d'entrer en territoire libyen, à 650 kilomètres d'Agadez, est une autre illustration de l'effet de ces flux. Elle est le type même de la ville de transit, entièrement vouée à cette activité. Comme ces villes minières pionnières qui poussent tel un champignon dans le désert, Dirkou est constituée de rues orthogonales dont les façades sont toutes vouées au commerce destiné aux migrants (alimentation, bureaux de change, pièces détachées mécaniques, bidons et torches, dortoirs, bars et maisons de passe) et que parcourent une forte densité d'hommes jeunes. Elle s'est largement étendue durant ces cinq dernières années, proportionnellement au développement du filon migratoire. Constituée pour une très large part d'une population flottante de migrants en partance ou refoulée, sa population permanente a été multipliée par deux mais les surfaces bâties l'ont été par cinq.
- 46 Les flux ont également eu pour effet une recomposition de l'espace urbain de la ville même d'Agadez. Ainsi sa fonction de transit a permis le développement d'une sorte de spécialisation mécanique et « voyageur », et des quartiers entiers de la ville sont voués à cette activité, qu'il s'agisse du quartier de l'auto-gare, de la route d'Arlit (la cité de l'Uranium, dernière ville sur la route de Tamanrasset l'algérienne.) ou même du centre-ville. Tout un quartier du centre-ville, en plein cœur du marché, s'adonne quasi-exclusivement au commerce avec les migrants. À côté d'Agadéziens qui tiennent les « agences de voyage », les camions de transport et les commerces d'alimentation pour l'approvisionnement nécessaire à la traversée, s'active une multitude de migrants qui, avertis par leur propre expérience, se sont convertis dans le service pour leur compatriotes qui traversent. Des dizaines de gargotes, de maisons-dortoirs, de coiffeurs, de « tabliers » (petits commerçants vendant de menus objets généralement présentés sur des tables de fortune) ou de commerces d'accessoires (bidons pour l'eau, lampes torches, couvertures...) remplissent cette fonction. Même l'hôtel « Sahara », naguère une des haltes prisées par les routards du désert et figurant sur bien des guides, n'a pas échappé à la vague. Situé au cœur du quartier, il est l'édifice emblématique de la frénésie de flux qui secoue Agadez parce qu'il se trouve être au cœur d'un dispositif combinant les activités d'intermédiaires, de transport, d'hébergement, de restauration et autres, mais aussi parce qu'il est géré par un couple de nigériens, premiers parmi leurs compatriotes dans la migration vers la Libye et pionniers des tentatives de structuration de filières, devenus personnages-clé de la ville. Ville carrefour de flux en partance et ville réceptacle des refoulés, Agadez est aussi la place où convergent informations et rumeurs sur toute la chaîne migratoire, manipulés et distillés par les commerçants du voyage.
- 47 Ainsi un événement politique comme le sommet africain de Syrte (1 et 2 mars 2001), a mobilisé toute l'attention de la ville saisie par un frémissement qui s'est poursuivi jusqu'à la fin mars, ajoutant à son habituelle frénésie. Comme dans une bourse, tout le monde a été attentif à ce sommet et surtout au discours de Kadhafi. La nouvelle s'est vite propagée : l'Union Africaine était proclamée. Sur cette nouvelle, les rumeurs les plus optimistes se sont vite greffées (« *Kadhafi a lancé un appel aux retour des Africains expulsés* ») amplifiées par les « rabatteurs », souvent anciens migrants, qui, contre une commission, dirigent les nouveaux arrivants vers une des agences concurrentes. De fait, une à deux semaines après la réunion de Syrte, les flux, jamais taris, se sont substantiellement gonflés, constitués pour une part par les migrants expulsés ou ayant fui les violences quelques mois auparavant.

Le privilège de l'itinéraire agadezien : la déviation des flux vers l'axe central

- 48 Si le statut de carrefour quasi exclusif acquis par Agadez est remarquable, il l'est encore plus au regard des détours fortement accusés que doivent emprunter beaucoup de flux pour rejoindre l'itinéraire agadezien. Il y a là donc bien un *privilège agadézien* qui justifie ces détours et le délaissement d'autres itinéraires qui offrent pourtant l'avantage de la proximité.
- 49 Ainsi, si les flux des migrants réempruntent et réactivent des axes de la transsaharienne, ils évitent l'axe occidental (qui avait pour débouché septentrional les villes de Fès et Marrakech) et convergent tous sur Agadez d'où, à travers le réseau central, ils se diffusent pour se répartir en deux autres axes, l'un sur l'Algérie, l'autre sur la Libye. Les flux dessinent ainsi un grand détour évitant l'axe occidental. Cela est d'autant plus remarquable qu'une partie de ces flux a pour destination, atteinte ou seulement projetée, le Nord marocain, passerelle vers l'Espagne. Ainsi un migrant sénégalais, mauritanien, malien ou guinéen, peut multiplier par trois la distance parcourue en passant par Agadez pour rejoindre le Rif marocain. Il y a là donc, pour une partie des flux, un détour fortement accusé.
- 50 Ce détour est imposé par la coexistence contrastée entre des secteurs inhibant la circulation et d'autres la facilitant ou même la suscitant.

Le développement différencié du Sahara maghrébin

- 51 Le principal facteur réside dans le développement différencié entre d'une part le Sahara marocain et mauritanien et d'autre part le Sahara algérien et libyen. Le premier a connu moins de mutations en raison de la faiblesse des ressources de ses États (cela est encore plus vrai pour la Mauritanie, pays parmi les plus pauvres) et des politiques nationales conservatrices qui y ont prévalu jusqu'aux années quatre-vingts. Les espaces algérien et libyen sont ceux qui ont connu le plus de bouleversements parce que les deux États étaient porteurs d'un projet d'État-Nation radical où le désir de contrôle spatial et social était servi par un étatisme volontariste et une rente pétrolière consistante. À côté des chantiers pétroliers et de ceux qu'ils induisaient, de nombreux autres ont essaimé visant à assurer un meilleur maillage de l'espace et un plus grand arrimage du Sahara à l'espace national. L'enjeu était d'autant plus grand que (et c'est particulièrement vrai pour l'Algérie dont l'État indépendant a hérité de la partie la plus importante du Sahara : le quart de la superficie totale), les rattachements territoriaux étaient tout autant artificiels que contestés, alors que cet espace jusque là marginal, devenait central, pour les deux états, en termes de revenus : les recettes des deux pays se confondent presque totalement avec celles de leurs sociétés pétrolières. Les nombreux investissements consentis dans cet espace (pour le rendre attractif, y fixer la population, marquer l'espace) ont généré des mutations particulièrement vigoureuses qui ont fonctionné comme un appel à l'échelle de tout le Sahara, contrastant avec la partie occidentale qui est restée longtemps marquée par l'inertie ou la régression comme ce fut le cas lors des épisodes de sécheresse. Flux d'hommes et de marchandises ont peu à peu revivifié, sur l'axe central, celui des mutations les plus vigoureuses, des chemins dont la fonctionnalité s'est construite et affirmée, stimulant la circulation et la captant. La vigueur contrastée des mutations socio-spatiales a engendré un potentiel circulatoire contrasté entre les deux axes.

La mobilité nomade comme vecteur des autres mobilités

- 52 Le deuxième facteur est celui des mobilités nomades qui ont été un élément facilitateur des nouvelles formes de circulation dans le Sahara pour lesquelles elles ont constitué un des vecteurs et qui ont donc là joué en faveur de l'axe central et donc d'Agadez.
- 53 En effet, si, sur l'axe central, les aires de nomadisation des Touaregs et des Toubous transcendent les cloisonnements (frontières) inter-étatiques et chevauchent des ensembles nationaux maghrébins et sahéliens, sur l'axe occidental, l'aire de nomadisation des Maures ne concerne que le versant maghrébin et est même centrée essentiellement sur l'ensemble étatique mauritanien. Ainsi si les premières peuvent constituer une passerelle entre les deux ensembles (et entre autres présenter l'avantage d'itinéraires familiers, de balises et de réseaux transfrontaliers) et être un facteur facilitateur du mouvement et surtout du passage, il n'en est pas de même pour la première.
- 54 Les Touaregs dont les déplacements, entravés, n'ont jamais cessé et dont la dissémination sur les différentes entités étatiques s'est trouvée encore accentuée par les sécheresses et les rébellions au Niger et au Mali, illustrent bien la façon dont le potentiel de mobilité nomade traditionnelle est mis au service de nouvelles logiques de circulation qu'ils accompagnent et facilitent par le renouvellement de leur rôle de guides, de convoyeurs et de passeurs pour le compte de tiers, transporteurs, contrebandiers et migrants clandestins.
- Passerelles et barrages sur une ligne de contact
- 55 Zone de contact entre monde arabo-berbère et monde négro-africain, le Sahara a été dans le cadre des nouvelles configurations étatiques et territoriales nées après les indépendances, lieu de conflits et d'affrontements inter-ethniques. Ces conflits, traduisant des rapports de forces intercommunautaires variés, ont eu des effets contradictoires sur les circulations. Ils les ont inhibées sur l'axe méridien Ouest et les ont, au contraire stimulées sur l'axe central. En Mauritanie, la répression menée contre la minorité négro-africaine s'est soldée par un déplacement de population noire, y compris de nationalité mauritanienne, vers le Sud, à contre sens donc des flux migratoires vers le Nord. « *L'atmosphère d'exclusion raciale quasi-officielle (qui) s'est instauré à l'égard des communautés noires (dont) l'épuration sanglante de l'armée (précédée) par les massacres perpétrés au Sénégal et en Mauritanie* » (Ould Cheikh, 1994) ont fonctionné comme un barrage contre les mouvements de population noire vers le Nord et les ont donc longtemps déviés. Au contraire la répression menée par les États centraux au Niger et au Mali contre les Touaregs a contribué à leur plus grande diffusion, au Nord, dans les états maghrébins qui leur ont servi de refuge, renforçant leurs liens et leurs réseaux sur les deux versants du Sahara et renforçant donc leur efficacité comme facilitateur de la circulation. Cela fut d'autant plus vrai que les états maghrébins ont pesé de leur poids aussi bien pour attirer une partie des réfugiés que pour en faire un instrument géopolitique de leurs ambitions sahariennes : les alliances entre les mouvements de rébellion touarègue et toubou d'une part et l'Algérie et la Libye d'autre part, s'affichaient avec une grande lisibilité.
- 56 Enfin, la partie Ouest du Sahara fut, depuis les indépendances et jusqu'à nos jours, la partie la plus contestée et la plus disputée entre les états et a connu une situation de guerre permanente, latente ou déclarée, qui a beaucoup ralenti la circulation et l'a faite régresser. Ce fut d'abord la revendication du Maroc sur l'ensemble de la Mauritanie puis sur le Sahara occidental qui en a fait, jusqu'à tout récemment, une zone de guerre contournée par la circulation.

Une empreinte coloniale sélective

- 57 C'est paradoxalement la colonisation qui a achevé de ruiner les échanges transsahariens (particulièrement leur axe central qui fut le premier à souffrir de son intervention), qui favorisera le développement de cet axe central, lui donnant une primauté qui explique pour une part l'avantage de l'itinéraire agadezien.
- 58 L'emprise coloniale sur les rives du Sahara, puis sur le Sahara lui-même, a imprimé, pour longtemps, un déclin irrésistible du commerce transsaharien. C'est son axe central qui en fut le plus affecté parce que c'est par cet axe, à travers l'Algérie, que se fit la pénétration coloniale la plus précoce et la plus prégnante : avant même leur déclin, les échanges avaient donc migré vers l'axe oriental (Miège, 1981). Mais c'est la force de cette prégnance même qui, quelques décennies plus tard, dans un contexte nouveau, permettra de réactiver, et justement par cet axe central, le commerce transsaharien. Considéré comme une portion de la France (« *de Dunkerque à Tamanrasset* »), la partie du Sahara rattachée à l'Algérie, a bénéficié de la part de la puissance coloniale d'un surcroît d'aménagements et d'équipements dont, bien sûr, des pistes. Parmi elles, la plus importante, dite la *piste du Hoggar* ou *piste impériale n° 3*, jalonnée en 1929, relie Alger à Agadez et Zinder par Ghardaïa, In Salah et Tamanrasset.
- 59 Lorsque la crise de 1929 tarit les débouchés européens de la principale colonie française dans la région, c'est vers cette piste que s'orientent les commerçants algériens pour tenter de s'en créer d'autres sur les marchés de l'AOF (Afrique Occidentale Française). Dans le même mouvement, certains d'entre eux profitent des restrictions en vigueur en Algérie pendant la Seconde Guerre mondiale et l'après-guerre et du différentiel résultant avec ces marchés qui, en plus des productions agricoles tropicales, recevaient des produits manufacturés transitant par le Nigeria et venant de divers horizons (Guitard, 1993).
- 60 Avant qu'il y ait retour en 1948 à une application stricte des règlements douaniers, les commerçants transporteurs algériens avaient déjà eu largement le temps de profiter des conditions économiques exceptionnelles de l'après-guerre pour structurer des circuits d'import-export transsahariens. Ces circuits étaient structurés autour de réseaux familiaux basés à Metlili et rayonnant sur les régions du Sud Algérien jusqu'à Kano en passant par Agadez (Guitard, 1993). C'est sur ces circuits transsahariens, revivifiés par des commerçants algériens, que se grefferont, à partir de 1969, des échanges avec la Libye dont le marché s'est développé grâce aux recettes pétrolières récentes, la connexion se faisant à partir de Sebha sur Tamanrasset. La part de la Libye ne cessera de croître pour devenir essentielle.
- 61 Ainsi, c'est par le réseau central, celui qui a été le premier et le plus inhibé, que viendront les premières impulsions qui augureront d'une revivification du commerce transsaharien et qui contribueront également à donner ce privilège à l'axe central et donc à Agadez.

Des flux s'ancrant dans une permanence de courants d'échanges

- 62 Les flux d'aujourd'hui actualisent et pérennisent donc des échanges marqués par l'ancienneté et la permanence. C'est cette permanence des courants d'échange qui a porté les mouvements de population, se nourrissant des mutations de l'espace saharien en même temps qu'elle les alimentait.
- 63 Aussi, s'il est indéniable que la décision, de nature géopolitique, de la Libye de réorienter ses relations vers les pays africains, dans les années quatre-vingt-dix, suite à

l'embargo et aux déboires de sa politique arabe, a donné une impulsion décisive à l'immigration en provenance de ces pays et en a étendu l'aire et s'il est vrai que les flux ont été dopés par cette décision, ces derniers avaient, en fait, déjà, préalablement acquis une importance. Ils avaient déjà été activés par les mutations qui traversaient les deux rives et travaillaient à leur jonction. Le choix géopolitique exprimait plutôt la reconnaissance de réalités géographiques essentielles et une volonté de fructifier et d'instrumenter un processus et des mutations en cours qui ouvraient le Maghreb sur sa rive africaine. L'institutionnalisation de la Comessa en 1998, voulue par Tripoli comme un instrument de ses ambitions géopolitiques en Afrique, n'a fait qu'entériner des réalités déjà fortement inscrites dans son système relationnel. Aussi, si une des clauses essentielles de la Comessa est bien la convention sur la libre circulation des biens et des personnes, elle n'en est pas pour autant l'explication de l'afflux massif d'Africains en Libye. En effet, trois années auparavant (en octobre et novembre 1995), lorsque le leader libyen décide de procéder à des expulsions massives de migrants clandestins, celles-ci, par le nombre impressionnant de personnes concernées (un million de ressortissants africains) révèlent que l'importance de l'immigration africaine en Libye avait précédé cette convention. Saïd Haddad (2000) estimait alors le nombre de subsahariens à plus de 2 millions, ils sont 2,5 millions cinq ans plus tard (Haddad, 2000). Des vagues d'arrestations et d'expulsions massives antérieures, en 1985, 1981 et 1979, témoignent d'une présence importante encore plus ancienne.

- 64 Ainsi, il y a une permanence des échanges sur lesquels se greffent des mouvements de population. Ces courants d'échange se sont densifiés proportionnellement aux mutations qui ont graduellement traversé les espaces oasiens, les ont décloisonnés et ont réifié le potentiel circulatoire et de mobilité capitalisé par une longue histoire puis entré en latence. Il y a toujours eu des flux, aussi minimes et ponctuels fussent-ils (à l'image des migrations saisonnières d'avant 1967 signalées plus haut) qui ont constitué et maintenu, avec le Maghreb, un sillon d'échange, aussi tenu soit-il, qui servira de voie qu'emprunteront les flux et les échanges actuels.
- 65 Ces sillons, aujourd'hui, se sont multipliés et ont afflué, contribuant à renouer, par le bas et massivement, le contact entre Monde arabe et Afrique et dessinant entre ces deux aires une nouvelle configuration relationnelle, mue par des canaux informels et infra-étatiques qui ont largement dépassé les cadres institutionnels et dont les implications, à terme, seront importantes avec notamment une intégration par le bas déjà, contradictoirement, en marche. Une des conséquences en est que les pays maghrébins ne sont plus seulement des zones de transit mais, de terre d'émigration jusque là, sont en voie de devenir des pays d'immigration, une zone tampon pour les candidats à une Europe dont les conditions d'entrée sont de plus en plus restrictives. Le problème de l'immigration ne se limitant plus à l'espace euro-maghrébin mais débordant sur les pays africains, prend ainsi une dimension inter-continentale.

BIBLIOGRAPHIE

- ABOUBACAR Adamou (1979) Agadez et sa région. Contribution à l'étude du Sahel et du Sahara nigériens, *Études Nigériennes*, n°44, Niamey.
- AUSTEN R.A. (1979) The Transsaharan Slave Trade : a Tentative Census in Hogendorn J., Gemery H., *The Uncomon market : Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, New York Academic Press, pp. 23-76, cité par Blin Louis.
- BEAUGÉ Gérard et BURGAT François (1986) La question des migrations en Libye, *Maghreb-Machrek*, n°111, pp. 56-68.
- BENSAÂD Ali (2001) Voyage avec les clandestins du Sahel, *Le Monde diplomatique*, septembre 2001, pp. 16-17.
- BISSON Jean (1993) *Développement et mutations dans le Sahara maghrébin*, CRDP, Orléans-Tours, 172 p.
- BLIN Louis (1988) Les Noirs dans l'Algérie contemporaine, *Politique africaine*, n°30, pp. 22-31.
- COTE Marc (2002) L'étonnant renouveau de l'agriculture saharienne, *Méditerranée*, n°3-4, pp. 5-14.
- GRÉGOIRE Emmanuel et SCHMITZ Jean (2000) Monde arabe et Afrique noire : permanences et nouveaux liens, *Autrepart, les cahiers de sciences humaines*, nouvelle série n°16, pp. 5-20.
- GRÉGOIRE Emmanuel (1999) *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Khartala.
- GUITARD Françoise (1993) Le rôle des frontières coloniales sur le commerce transsaharien central (Région d'Agadès 1900-1970), *Cahiers du LEDRA*, n°26, pp. 155-162.
- FONTAINE Jacques (1996) Les populations sahariennes, *Cahiers d'URBAMA*, n°12, Université de Tours, pp. 33-44.
- HADDAD Saïd (2000) La politique africaine de la Libye : de la tentation impériale à la stratégie unitaire, *Maghreb-Machrek*, n°170, oct-déc., pp. 29-38.
- MIÈGE Jean-Louis (1981) Le commerce transsaharien au XIX^e siècle. Essai de quantification, *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, n°32, pp. 93-119.
- OULD CHEIKH Abdel Woudoud (1994) Des voix dans le désert. Sur les élections pluralistes en Mauritanie, *Politique africaine*, n°55, pp. 33-41.
- PONS François.Xavier (1997), Le Sahara et ses frontières étatiques : géopolitique et enjeux, *L'information géographique*, 61, pp. 154-159.
- SCHMITZ Jean, (2000), L'islam en Afrique de l'Ouest : les méridiens et les parallèles, *Autrepart, les cahiers de sciences humaines*, nouvelle série n°16, pp. 115-137.
- RÉSEAU MIGRATIONS ET URBANISATION EN AFRIQUE DE L'OUEST (1997) *Enquête nigérienne sur les migrations et l'urbanisation*, 90 p.

NOTES

1. Résultat d'une enquête exhaustive sur les flux de migrants pendant le premier trimestre 2001 menée directement auprès des transporteurs et confrontée avec les données de la police et ceux de la gendarmerie. Ont été utilisés les registres détaillés,

sur trois mois, des transporteurs recensant le nombre de personnes transportées ainsi que leur origine, leur sexe et parfois l'itinéraire jusqu'à Agadez et la destination. Les données recueillies ont été « corrigées » avec les transporteurs eux-mêmes tenant compte des dissimulations effectuées vis à vis de la police et des impôts. Les données de la police, sous-estimées, couvraient une année et celle de la gendarmerie en couvraient trois. Elles sont les plus fiables, fondées surtout sur le décompte aux sorties des frontières nigériennes. 210 migrants, à différentes étapes des itinéraires ont été interrogés et ont répondu à un questionnaire. Un entretien approfondi a été réalisé avec 25 d'entre eux.

2. AFP, Lagos, 9/10 et AFP, Paris 13/10/ 2000, « *Jeune Afrique* » du 10/10 et du 26/10/2000).

3. *El Watan*, Alger, 31 mars 2001.

RÉSUMÉS

D'importants flux de populations venues d'Afrique noire se déploient à travers le Sahara vers le Maghreb et, pour une part beaucoup plus limitée, vers l'Europe.

Partant initialement du Sahel, ces courants migratoires, en augmentation constante, s'étendent aujourd'hui à toute l'Afrique de l'Ouest. Les itinéraires, empruntant les segments revivifiés des anciens axes transsahariens, contribuent à affermir la place de ceux-ci dans les courants d'échanges. Ils recomposent les espaces urbains traversés et favorisent l'émergence de nœuds qui facilitent la circulation. Celle-ci, marquée par la coexistence contrastée entre secteurs l'inhibant et d'autres la facilitant, aboutit à une canalisation très sélective des flux, au prix de détours fortement accusés, qui fondent le privilège de l'itinéraire agadézien, et l'émergence d'Agadez comme carrefour quasi-exclusif des routes migratoires.

Les flux, densifiant le contact entre Méditerranée et Afrique noire, sont générateurs de proximité mais aussi de heurts et de conflits dans les pays maghrébins qui ne sont plus seulement des zones de transit mais deviennent des pays d'installation. L'immigration, ne se limitant plus à l'espace euro-maghrébin mais débordant sur les pays africains, prend ainsi une dimension intercontinentale.

Agadez, at the Sahelo-North-African Migratory Crossroads. Increasing population flows from Sub-Saharan Africa extend across the Sahara toward North Africa and, to a much more limited extent, toward Europe.

Initially originating in the Sahel, these constantly growing migratory currents currently stretch across all of West Africa. The itineraries, following revived segments of older trans-Saharan axes, contribute to reinforcing their place in currents of exchange. These itineraries re-compose the urban spaces they cross and encourage the emergence of interchanges that facilitate migratory circulation. Marked by the contrasted coexistence of sectors inhibiting it and others facilitating it, this circulation has led to a very selective canalisation of flows, producing obstacles that make the Agadezian the preferred itinerary and are at the origin of the emergence of the Agadez as the (almost) sole crossroads of migratory routes.

These flows, which intensify the density of contacts between the Mediterranean and Sub-Saharan Africa, generate proximity but also conflict in North African countries which are no longer only

zones of transit but are becoming countries of settlement. Immigration, no longer limited to the Euro - North-African space but overflowing into other African countries, takes on an intercontinental dimension.

Agadez, « carrefour » migratorio sahel-magrebí. Flujos importantes de poblaciones venidas del África sub-sahariana se despliegan en la región del Sahara alcanzando, algunos de entre ellos, el continente europeo.

Inicialmente originarios del Sahel y en constante aumento, estos flujos migratorios se extienden actualmente a toda el África del Oeste. Los itinerarios coinciden con segmentos revitalizados de antiguos ejes trans-saharianos consolidando así el peso de éstos últimos en el seno de las corrientes de intercambios. A su paso, los flujos migratorios recomponen los espacios urbanos y favorecen la emergencia de nudos que facilitan la circulación. La coexistencia de sectores que la dificultan y de zonas que la facilitan ha derivado en una canalización muy selectiva de las corrientes. En este contexto y bajo el peso de desvíos importantes, el itinerario agadeziano se consolida y Agadez se impone como el « carrefour » casi exclusivo de las vías migratorias.

Los flujos densifican el contacto entre el Mediterráneo y el África sub-sahariana. Generadores de proximidad dichos flujos generan igualmente choques y conflictos entre los países del Magreb quienes, de ser meras zonas de tránsito, se han convertido en zonas de instalación. La inmigración ya no se limita únicamente al espacio euro-magrebí; el fenómeno alcanza otros países africanos y adopta una dimensión intercontinental.

AUTEUR

ALI BENSAÂD

Maître de conférences, UFR de géographie, Université de Provence (Aix-Marseille 1), Cnrs/
Iremam (Institut de Recherche et d'étude sur le Monde Arabe et Musulman).