

Les mécomptes de la géographie du Sahara des migrants

Olivier Pliez est géographe, chargé de recherche au CNRS (CEDEJ - Le Caire).

Le Sahara est revenu au devant de l'actualité depuis le début des années 2000 à travers la question de la migration internationale depuis l'Afrique subsaharienne à direction de l'Europe par la voie terrestre. Ceuta, Melilla, Lampedusa, Nouadhibou... toute une géographie de petites localités portuaires devenues hauts lieux du transit migratoire entre les deux rives de la Méditerranée est ainsi mise en lumière par la succession des drames de la migration entre les deux rives du Sahara de jeunes africains tentant de rejoindre les rivages de la forteresse Europe.

Le grand désert se prête depuis bien longtemps à la métaphore que les géographes tentent patiemment de déconstruire, ainsi qu'en attestent les ouvrages récents de Jean Bisson (2003) et Marc Cote (2002). Or, la présence croissante de migrants sur les pistes qui lient l'Afrique subsaharienne à l'Afrique du nord nourrit actuellement nombre de ces imaginaires, tant dans les médias que chez les décideurs participant de la construction d'une image du désert bien éloignée de celle que rencontrent ceux qui y mènent des enquêtes. Les migrants deviennent bien souvent prétexte à construire ou réactiver les poncifs de la « petite géographie » saharienne [1].

Parallèlement à la croissance des flux migratoires et des noyades, divers acteurs de la scène publique européenne et nord-africaine se sont saisis de cette question selon des positions que l'on peut résumer -au risque du raccourci- à deux discours majeurs :

Déterritorialisation et projet sécuritaire

Le premier de ces discours, partagé par plusieurs responsables européens et nord-africains, peut-être qualifié de sécuritaire, dans la mesure où il n'hésite pas à brandir le spectre d'un « péril noir » aux portes de l'Europe en utilisant des raccourcis statistiques qui mériteraient pourtant d'être frottés au terrain avant de servir de base d'action. Les propos de M. Pisanu, Ministre italien de l'Intérieur en juillet 2004 selon lesquels deux millions d'Africains et d'Asiatiques présents en Libye étaient en attente d'un passage clandestin vers l'Europe sont de ce point de vue explicites, quitte à négliger le fait qu'au rythme de passage actuel, il leur faudrait deux siècles pour tous arriver à bon port ! La conséquence de tels raccourcis se traduit aujourd'hui par l'idée que l'externalisation du contrôle des migrants aux frontières de l'Europe constitue la solution au problème de l'arrivée des migrants africains au cœur de la « forteresse Europe ».

Au-delà de ces surenchères verbales, il est tentant d'essayer de reconstituer le cheminement qui mène de l'idée d'une « *déterritorialisation...* sur les pourtours du désert du Sahara... »

avancée par Achille Mbembe [2] (1999, 2000) à celle du Sahara « passoire à migrants », qui émaille un nombre croissant de propos journalistiques. Il y a évidemment loin des réflexions engagées par Achille Mbembe, l'une des figures majeures du postcolonialisme (2000, *De la postcolonie*, Paris, Karthala) aux propos sans arguments vérifiés des seconds. Mais lorsque Achille Mbembe parle d'un Sahara « parcouru par des acteurs tant étatiques que non étatiques, par des nomades, des commerçants et des aventuriers (où) la forme de territorialité dominante est itinérante et nomadique », il mobilise malgré tout incidemment tout un outillage de la pensée coloniale sur l'image d'un Sahara mystérieux, incontrôlé et dangereux proche de celle que brandissent aujourd'hui les stratèges de la géopolitique régionale afin de dessiner une « géographie globale des risques et des menaces » (B M. Kraxberger, 2005) [3].

De telles représentations émaillent les propos des dirigeants européens et nord-africains dans le traitement de la question migratoire transsaharienne. Lorsque, par exemple, après les émeutes anti-africaines de la Libye en 2000, un responsable de Lagos réalisait « que la majorité d'entre eux (sous-entendu les ressortissants nigériens) considéraient la Libye comme une étape vers l'Europe » (*Vanguard Daily*, 6.10.00) et un dirigeant libyen d'avancer que « l'étendue des frontières en Libye facilite l'entrée illégale de nombreux africains » (*Weekly Trust*, 5.11.00). De là, il n'y a qu'un pas qui mène à la conclusion que la Libye est une « antichambre » pour les migrants en direction de l'Europe (*Al-Ahram Weekly* ; 3-9 August 2000 ; Issue No. 493).

Les fatalités de la géographie saharienne viennent alors à la rescousse lorsque l'on recherche des explications à cette situation. Ainsi, le rapport de la mission technique en Libye sur l'immigration illégale (4.04.2005) effectuée à la demande du Conseil de l'Union européenne considère que « le contrôle des frontières (de la Libye) est significativement affecté par leur longueur (4 400 kilomètres de frontières perméables avec six pays, et une ligne de côte de 1 770 kilomètres) ». Ce constat qui risque de faire baisser les bras à plus d'un « contrôleur de frontières » est pourtant contredit par les faits puisque, pour s'en tenir au cas du Soudan, la fermeture de la frontière entre les deux pays a entraîné un arrêt quasi-complet des échanges terrestres en quelques mois (Drozd, Pliez, 2005) [4]. Il ne faut donc pas oublier que contrairement à un mythe tenace, le contrôle des frontières sahariennes est une réalité, à la fois celle des pistes que les migrants et les transporteurs sont bien forcés de suivre mais aussi celle des contraintes physiques (dunes, montagnes, passes..) qui dictent les voies de passage.

Explications compassionnelles

Le second discours, que l'on sera tenté de qualifier de « compassionnel » avance des arguments connus, la pauvreté, la recherche d'un bien-être au Nord... dont la faible portée explicative a maintes fois été soulignée par les spécialistes des migrations internationales. Plus récemment, les causes environnementales participent de ce type d'argumentation comme lorsque M. Ozer estime (24.01.2006) dans les pages du quotidien *Le Monde* que « selon les Nations unies, ce sont près de 60 millions de personnes qui quitteront les zones arides subsahariennes, sujettes aux processus de désertification pour tenter d'accoster en Europe d'ici à 2020 »... Le migrant est poussière et comme la poussière il circule au hasard du vent. M. Ozer croise alors les registres des urgences environnementales, ici la désertification, et ceux de la compassion en nous mettant en garde contre le risque de susciter les migrations en négligeant les problèmes auxquels sont confrontés les habitants riverains du Sahara. Cette lecture conduit à considérer que la désertification, après la pauvreté, serait l'une des causes de la migration transsaharienne à destination de l'Europe.

Ne risque-t-on pas alors de voir l'argument se retourner contre ceux qui l'avancent au nom d'une cause légitime ? Car en validant scientifiquement le lien entre désertification -et/ou pauvreté- et migration internationale, on valide indirectement le discours de ceux qui brandissent l'épouvantail de l'invasion de l'Europe par les nouveaux barbares qui prennent aujourd'hui le trait des migrants. Causalités séduisantes mais de faible portée explicative pour une réalité complexe.

Contours géographiques du Sahara des migrations

L'Afrique est un continent vaste et divers. Si des migrants africains atteignent les rivages de la Méditerranée pour tenter de la franchir, une première démarche consiste à vérifier d'où ils viennent et éventuellement pourquoi. On se rendrait alors compte que 8 à 9 migrants africains sur 10, en majorité Sahéliens, viennent travailler sur les chantiers et dans les jardins des Sahara algérien et libyen et parfois dans les capitales de l'Afrique du nord. Il devient alors plus clair qu'en observant la question migratoire aux frontières de l'Europe nous ne parlons que des 10 à 20% de migrants restants qui, depuis l'Afrique de l'Ouest et centrale, transitent par le Sahel et le Sahara. De plus, les chiffres confirment que ces migrants africains sont minoritaires sur les barques à destination de l'Italie puisque 60% des clandestins qui y ont accosté en 2004 étaient des égyptiens originaires de la vallée du Nil et qu'après la « prise d'assaut » de Ceuta et Mellila en octobre 2005, les Marocains constituent un tiers de ce contingent (Le Monde, 05.01.06). Nous sommes bien loin du Sahel et de ses problèmes de désertification.

Nous ne nierons pas le fait que les crises climatiques qui ont cycliquement perturbé les économies sahéniennes durant les années 1970 et 1980, ont poussé de nombreuses communautés pastorales du Tchad, du Niger, du Soudan sur les routes migratoires à destination de N'djamena, Niamey ou Khartoum, capitales de ces Etats. Pour n'en rester qu'au cas du Soudan, il apparaît qu'en trente ans, les pasteurs du Darfour ont trouvé dans la migration un moyen d'atténuer les conséquences dramatiques des sécheresses des années 1980. Ils sont plusieurs dizaines de milliers à avoir pris le chemin de la capitale, Khartoum, ou de la Libye voisine au point que l'on estime qu'un homme sur 5 est en migration et procure des revenus réguliers à sa famille. Au fil des années, nombre de ces éleveurs se sont reconvertis en travailleurs saisonniers, en petits commerçants ou en négociants en bétail animant un vaste espace migratoire et commerçant qui court des rivages de la Méditerranée à ceux de la mer Rouge. Ceux-là n'essaient pas d'atteindre l'Europe mais ont simplement cherché à répondre au problème de la sécheresse et des aléas économiques qu'elle induit. Pourtant, lorsque la frontière entre le Soudan et la Libye a été verrouillée en 2003 à la suite de l'aggravation du conflit du Darfour et de pressions croissantes sur les migrations devenues clandestines, les conséquences ne se sont pas faites attendre : impossibilité pour les Darfouriens de Libye de rentrer chez eux par la voie directe, baisse des remises à leur famille, effondrement de l'économie des petites villes qui vivent de la circulation des migrants. Ainsi, à Dongola, dernière ville soudanaise avant la piste pour la Libye, la fermeture de la frontière a entraîné le déclin du marché d'où partaient les camions puisqu'en un an, 80% des commerces avaient disparu. Des dizaines de « Dongola » sont aujourd'hui en crise dans tout le Sahara et les causes en sont politiques et non environnementales.

Le paradoxe actuel réside donc dans le fait qu'en voulant pénaliser les 10 à 20% de migrants qui sont en « transit » vers l'Europe, on sanctionne d'abord les 80 à 90% de Maliens, Nigériens, Tchadiens et Soudanais des marges sahéniennes qui pratiquent depuis des décennies la migration transfrontalière en toute discrétion. Leurs mouvements répondent à un

besoin, celle de la pénurie chronique de main-d'œuvre à laquelle les dirigeants de l'Algérie et de la Libye doivent faire face dans leur volonté de développer les régions sahariennes de leurs Etats respectifs. Cette confusion entre émigration sahélienne et migration de transit depuis tout le continent pénalise aussi les premiers, soumis aux rafles, expulsions, pogroms et fermeture des axes routiers qui depuis deux ans secouent tous les pays frontaliers du Sahara.

Les impacts spatialement sélectifs de la migration transsaharienne

Les interrelations entre migration, environnement et développement entre les deux rives du Sahara doivent donc être pensées autrement. Nous disposons désormais d'un recul suffisant pour cerner quelques incidences des migrations sur les espaces et territoires traversés. Rappelons d'abord un élément de bon sens : la circulation des hommes et des marchandises a des impacts sélectifs car elle ne concerne que les localités qui jalonnent les pistes et les routes empruntées par les migrants et les commerçants. Or ces localités enregistrent des taux de croissance spectaculaires depuis près de dix ans, dopées par une économie du transit en pleine expansion ; c'est le cas des nouveaux carrefours sahariens comme Tamanrasset (Algérie), Sebha (Libye) ou Agadez (Niger) mais aussi de toutes ces petites oasis qui constituent autant de point de passage pour les migrants venant de tout le continent (et parfois de bien au-delà) telles que Dongola, Faya, Dirkou, Koufra...

Des réponses locales ont donc été apportées par les populations sahéliennes aux deux problèmes dont elles pâtissent : l'isolement et la désertification. L'une d'elles est la migration temporaire des jeunes hommes, nous l'avons vu. La seconde consiste à tirer parti du transit des migrants depuis l'ensemble du continent africain. Ces réponses ne sont évidemment pas parfaites, rarement durables, car dans les villes sahariennes, la présence de migrants est un facteur qui participe de la fragilisation des environnements urbains : étalement urbain dans les sites à risques naturels (inondations, crues) ; dégradation du couvert végétal périurbain liée à la demande en combustible et à l'élevage corrélats de la croissance urbaine ; multiplication des espaces de transport et donc de la maintenance des véhicules qui pose avec acuité la question de l'évacuation des huiles usées et des dépôts sauvages de carrosserie et de pneus.

Les études manquent encore pour tirer des conclusions d'ensemble sur l'impact précis de la migration dans les villes du Sahara, il est toutefois clair que leur rôle se limite à celui de révélateur de problèmes préexistants plus qu'à un facteur de risques nouveaux. En outre, dans un contexte d'urbanisation massive des populations du Sahara maghrébin qui compte environ 85% de citadins, la participation des migrants à la préservation du patrimoine oasien est bien réelle. Ils investissent et rénovent des villages oasiens abandonnés, fournissent une main-d'œuvre bon marché indispensable à l'entretien des jardins et des systèmes d'irrigation séculaires. Ils participent même de la « renaissance rurale » du Sahara où la petite agriculture privée de contre-saison est en pleine expansion car elle permet à ceux qui livrent fruits et légumes sur les marchés du Maghreb méditerranéen avec quelques mois d'avance des plus-values substantielles.

L'organisation des Nations Unies a déclaré que 2006 « Année internationale des déserts et de la désertification ». Saisissons cette opportunité pour dire ce que sont les espaces arides, qui les habitent ou les traversent, quelles sont les réalités auxquelles ils sont confrontés et quelle est la place des migrants dans ces dispositifs.

Olivier Pliez

[1] L'expression est de Denis Retaillé, « La conception nomade de la ville », in *Le nomade, l'oasis et la ville*, Fascicule de recherche n°20, Tours, URBAMA, 1989, pp.21-35.

[2] Achille Mbembe « Les frontières mouvantes du continent africain », *Le Monde Diplomatique*, 11.1999 et « At the Edge of the World : Boundaries, Territoriality, and Sovereignty in Africa », *Public Culture* 12(1) : 259-284

[3] voir l'article de synthèse de Brennan M. Kraxberger, *The United States and Africa : Shifting, Geopolitics in an "Age of Terror"*, *Africa Today*, Volume 52, Number 1, Fall 2005 et pour le cas algérien : S. Mellah ET J.-B. Rivoire, Enquête sur l'étrange « Ben Laden du Sahara », *Le Monde Diplomatique*, 02.2005, p.4 et 5

[4] « Le démantèlement d'une route transsaharienne ? Marchés et migrants du Soudan vers la Libye » avec M. Drozd, in *Migrations entre les deux rives du Sahara*, Autrepart, Armand Colin, n°36, pp.63-80