

Habiter en mouvement

Représentations et pratiques spatiales des convoyeurs et des migrants au Sahara central

par Julien Brachet

Le Sahara central, espace de circulation ancien, est devenu depuis le début des années 1990 le théâtre d'importants mouvements migratoires. En dépit des obstacles qui entravent les circulations dans cette région, reflets des dysfonctionnements des États sahéliens et du durcissement des politiques migratoires des États maghrébins, plusieurs dizaines de milliers de migrants originaires d'Afrique subsaharienne franchissent chaque année ce désert pour se rendre en Afrique du Nord. La plupart d'entre eux y travaillent quelques mois ou quelques années avant de retourner dans leur pays d'origine¹.

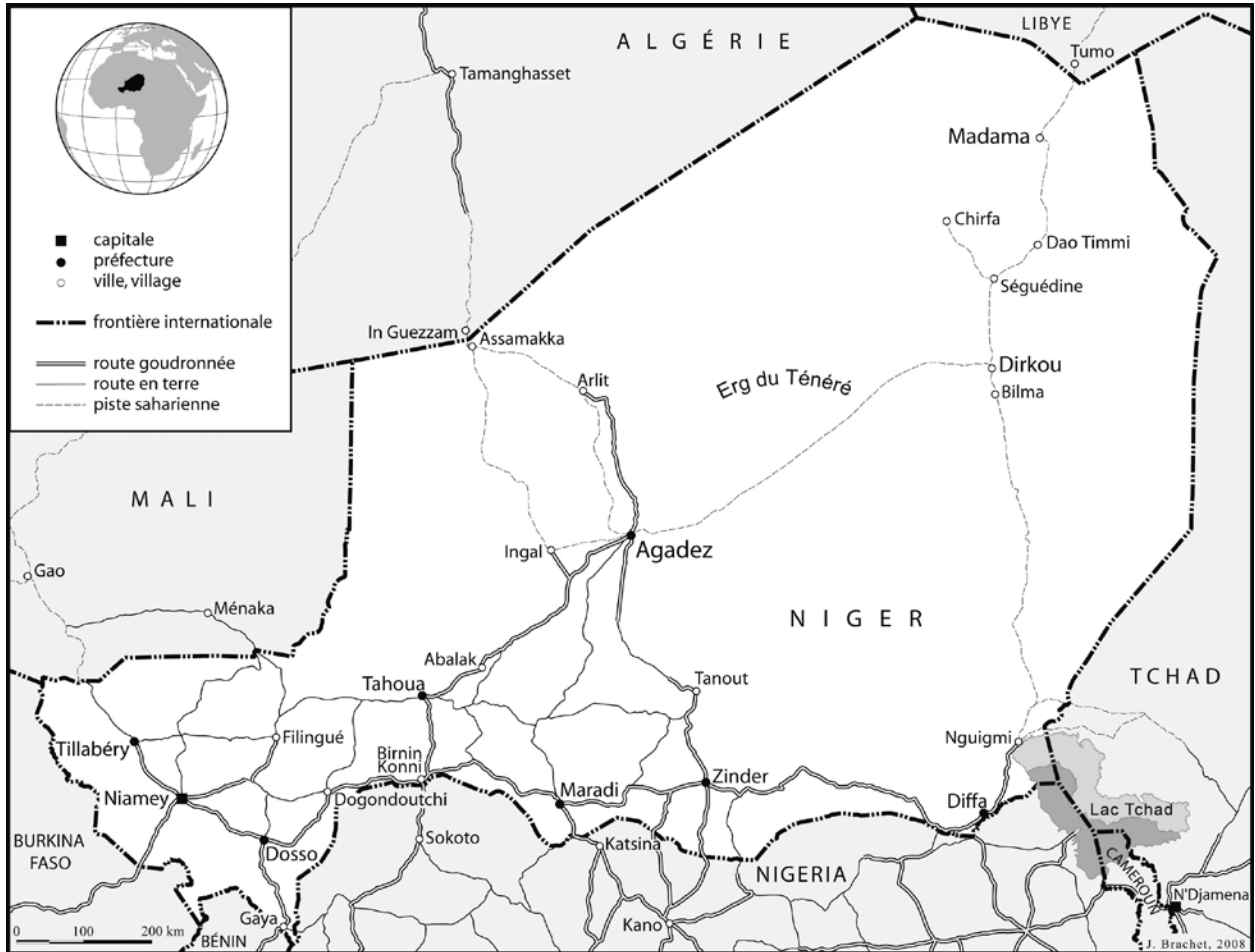
Ces migrations, qui représentent depuis quelques années un enjeu grandissant des relations entre les États d'Afrique subsaharienne, d'Afrique du Nord et d'Europe, ne constituent pourtant pas un phénomène nouveau. Dès les années 1960 des Sahéliens se rendaient en Algérie et en Libye pour y travailler. Ces circulations vers et à travers le Sahara étaient alors largement permises par ces États dont les besoins de main d'œuvre étaient importants. Mais depuis le début des années 2000, la mise en scène médiatique des migrants qui poursuivent leur route jusqu'en Europe et la focalisation des pouvoirs publics européens et africains sur ces seuls flux migratoires transcontinentaux participent d'un « *mythe de l'invasion* »² illusoire au nord de la Méditerranée, tout en occultant la diversité des mobilités sahariennes contemporaines (qui demeurent majoritairement intra-africaines) et de leurs incidences locales. Loin de réactiver le fonctionnement d'un Sahara d'antan, d'une terre des nomades anhistorique, ces circulations migratoires contemporaines tendent au contraire à redéfinir une nouvelle géographie saharienne, en mettant en contact des lieux et des acteurs de façon inédite, en redéfinissant leurs fonctions et leurs relations

selon de nouvelles logiques³.

Au Niger, de véritables réseaux spécialisés dans le transport des migrants à travers le désert se sont mis en place, conjointement support et produit de ces circulations humaines. Ces nouvelles pratiques de transport, associées à des lieux géographiques spécifiques, contribuent à définir de nouveaux modes d'habiter l'espace saharien, différents de ceux des populations oasiennes ou de tradition nomade qui y résident. Dans une optique générale de compréhension des incidences de la mobilité sur les modes d'habiter⁴, nous présenterons ici brièvement les manières dont certains acteurs du système migratoire saharien se représentent, pratiquent et investissent les lieux de leur mobilité, qu'il s'agisse d'une mobilité habituelle (pour les transporteurs) ou du hors-quotidien (pour les migrants). Notre propos porte sur les manières de faire dans et avec l'espace, le long d'un itinéraire saharien de plus de 1100 km qui va de la ville d'Agadez au poste militaire de Madama à la frontière nigéro-libyenne⁵.

Des migrants en transit : être étranger et voyageur à Agadez

En raison de l'organisation des infrastructures de transport, les migrants qui transitent par le Niger se rendent systématiquement à Agadez, d'où ils pourront se lancer dans la traversée du désert à proprement parler. Dès leur arrivée à la barrière d'entrée de cette ville, ils sont repérés par les policiers qui les font descendre des véhicules et leur prennent leurs papiers d'identité. Pour recouvrer leurs documents et entrer dans la ville, ils doivent payer une somme dont le montant, négociable, va de quelques



Carte des principales infrastructures de transport au Niger

milliers à plus de 20 000 francs CFA⁶, sans que cela dépende directement de la régularité de leur situation.

« Quand on est étranger au Niger, on emmerde, quand bien même vous avez vos papiers, vous êtes en règle, on vous fait payer, on vous fouille, on trouve de l'argent sur vous et on le prend... c'est pas normal. Parfois même on tape les gens... » (Migrant ivoirien, Agadez, le 23 novembre 2004).

Après avoir payé cette «taxe d'entrée» aux policiers, les migrants sont immédiatement sollicités par des *coxeurs*⁷. Dans cette cité qui leur est inconnue, ils se laissent alors diriger vers l'une des *agences de courtage* spécialisées dans le transport des personnes entre le Niger, l'Algérie et la Libye. Entourés de *coxeurs*, de chauffeurs

et du directeur de l'agence qui promet systématiquement le départ d'un véhicule «*demain ou après demain incha Allah*», les migrants sont incités à payer immédiatement leur transport, relativement cher⁸. Ceux qui en ont les moyens paient rapidement, dans l'espoir de partir au plus vite, pendant que les autres se mettent à chercher un travail ou essaient de contacter leur famille pour demander une aide, ou ne paient que pour se rendre à Dirkou, à mi-chemin entre Agadez et la Libye.

Commence alors l'attente du départ effectif, qui durera de quelques jours pour les plus chanceux à plusieurs semaines voire plusieurs mois pour les plus démunis. Durant cette période les migrants sont hébergés dans les garages d'où partent les véhicules ou dans les *ghettos*⁹ de la ville, dans des conditions souvent déplorables, dormant dans

une grande promiscuité à même le sol, et ne disposant ni d'eau courante ni d'électricité (situation fréquente à Agadez mais à laquelle ne sont généralement pas habitués les migrants). Leurs dépenses quotidiennes sont réduites au minimum, notamment au niveau de la nourriture qu'ils considèrent comme particulièrement chère, ce qu'exprime avec dépit un migrant camerounais constatant qu'«*un doigt de banane coûte 125 FCFA ici, au Cameroun pour 125 FCFA tu as un régime de bananes* » (Agadez, le 31 décembre 2004).

«*Ici il n'y a pas de travail, il n'y a rien... tu passes partout on te dit qu'il n'y a pas de travail. Y'a rien. Je sais pas là où l'argent est parti... peut-être qu'on a bloqué l'argent dans les banques. [...] Il n'y a même rien à manger.* » (Migrant camerounais, Agadez, 17 avril 2005).

«*Le Niger c'est trop dur. Agadez pour moi, c'est une ville*



Camion de migrants à Dirkou (Niger)
Photos : Julien Brachet

que je ne pourrai jamais oublier. Les trois mois que j'ai passés ici, c'est plus que dix ans. [...] En dehors de ceux qui sont à la gare, les gens sont très difficiles, les gens sont bizarres. Quand on leur parle en français, ils vous répondent en dialecte, alors qu'ils sont franco-arabes. Mais ils font comme s'ils ne comprenaient même pas. Donc vous êtes obligés de laisser parce que vous demandez un renseignement et "wha wha wha". Vous ne comprenez pas ce qu'ils disent, vous passez seulement. [...] Et ici on n'embauche pas les étrangers. Parce que même les gens d'ici ils ne trouvent pas de travail. Et y'a trop de racisme. » (Migrant camerounais, Agadez, le 10 mars 2008).

À ces conditions de vie difficiles s'ajoutent les stigmatisations dont ils sont l'objet, les pressions morales et financières qu'ils subissent du fait de leur statut de migrants étrangers, leur isolement relatif vis-à-vis des populations autochtones. Ainsi, en arrivant dans cet espace de transit où leur mobilité est entravée, où ils sont contraints de « ralentir » voire de s'arrêter un temps, de nouveaux collectifs se créent, notamment dans les structures d'hébergement qui les réunissent sur la base (non exclusive) de leur nationalité. L'identité d'aventurier, partagée dans les discours par de nombreux migrants, se renforce en réaction au regard porté sur eux par les populations autochtones rencontrées, en même temps qu'apparaît une méfiance à l'égard de ces populations.

Construire des lieux-mobiles pour franchir le désert

Les migrants qui se rendent en Libye sont originaires d'Afrique de l'Ouest et centrale et n'ont connaissance du Sahara qu'à travers les enseignements scolaires (qui reproduisent encore souvent la vision désuète d'un désert mal connu et mal contrôlé), les photos des médias, et les rumeurs de la souffrance des voyageurs qui le traversent ou des épopées funestes des camions chargés de passagers qui s'y égarent¹⁰. Leurs représentations du désert sont celles d'un espace mystérieux du danger et de la mort, où l'on se prête à croire qu'il n'y a rien, ni eau ni vie. Pourtant, cette peur du désert est souvent mêlée à une envie de découverte, une envie de poursuivre l'aventure quels que

soient les risques à encourir.

« Je trouve ça très bien, ça fait mûrir, ça fait grandir... même si c'est dur c'est très bien de traverser ces étapes... tu découvres beaucoup de choses que tu ne connaissais pas... Celui qui a quitté le Cameroun par vol pour entrer en France, et moi qui suis allée par route, et peut-être je vais rentrer par vol, je crois que je le dépasse de trop loin... et la traversée du désert encore je veux bien découvrir ça... juste pour voir comment ça se passe... je ne veux pas seulement entendre, on m'a toujours dit : le désert il fait trop froid, il fait parfois trop chaud, tu grelottes de froid, les gens meurent de froid... y'a des malfrats qui vous tapent, qui vous fouillent, on vous viole même chacun son tour... mais ça ne me fait pas peur. J'ai la foi en Dieu, j'ai vraiment foi en Dieu... on va essayer, y'en a qui sont arrivés... » (Migrante camerounaise, Agadez, le 24 novembre 2004).

Lorsque le départ est enfin annoncé, les bagages et les bidons d'eau sont chargés dans les véhicules. Les marchands d'Agadez racontent alors une énième fois aux migrants qu'après être sorti de la ville «c'est fini», «il n'y a plus rien», les incitant à se prémunir plus que nécessaire contre les risques de leur voyage, et renforçant par la même occasion leur appréhension du désert.

La traversée de l'erg du Ténére entre Agadez et Dirkou (650 km), première véritable étape saharienne, dure entre deux et quatre jours selon la saison et le type de véhicule utilisé, et souvent davantage du fait des pannes mécaniques. Les migrants, que l'on peut voir à plus de trente entassés à l'arrière d'un pick-up et jusqu'à cent cinquante sur un camion, quittent Agadez dans un état d'appréhension du désert qui se renforcera tout au long du trajet pendant lequel ils sont exposés aux rigueurs du climat (qui selon les périodes peut être extrêmement chaud la journée et/ou très froid la nuit).

« De toute façon l'aventure c'est comme ça, c'est la vie ou la mort, tu ne sais pas... moi je n'ai pas peur de mourir... Dieu est là, Dieu est avec moi... Quand j'étais sur le camion pour venir ici, j'étais tombé malade, j'avais la fièvre, je vomissais, je crachais du sang, vraiment je croyais que c'était la fin, je croyais que j'allais mourir au désert. Quand je sens le sang dans ma gorge je sais que c'est terminé pour moi, je sais que c'est l'heure de mourir dans le désert. Mais je suis encore là. » (Migrant béninois, Dirkou, le 20 décembre 2004).

Leurs conditions matérielles de voyage ne facilitent pas cette confrontation au milieu naturel désertique. Massés

à l'arrière des véhicules où chacun s'est approprié une place, ils ne peuvent en descendre que lors des courtes pauses aux moments des repas, pris en petits groupes, et également, d'avril à octobre, aux heures les plus chaudes de la journée pendant lesquelles les véhicules sont obligés de s'arrêter. Lors de ces pauses, entre 11 heures et 16 heures, la seule ombre disponible pour les passagers est celle située au-dessous des véhicules. Aussi, dès que le chauffeur arrête le véhicule à ce moment de la journée, en fin de matinée, rompant le bruit lancinant du moteur, les passagers comprennent dans l'instant qu'il s'agit de la pause de la mi-journée. Ils sautent alors le plus rapidement possible au sol et plongent sous le véhicule pour s'octroyer une place à l'ombre. Les moins rapides passeront ces longues heures d'attente au soleil, se protégeant tant que possible avec des tissus.

« J'avais vu le désert à la télé et puis à Lagos les gens nous en avaient parlé... on savait que c'était difficile... on nous a même dit que les gens mouraient dans le désert... mais maintenant je le vois moi-même... C'est dur, vraiment c'est dur. » (Migrant nigérian, Ténéré, le 2 décembre 2004).

Parallèlement à ces conditions de voyage difficiles, les migrants doivent faire face aux pratiques illégales des agents de l'État nigérian (policiers, gendarmes, militaires, douaniers) qui leur extorquent de l'argent de manière collective, systématique et parfois violente à chaque passage des *check-points* qui ponctuent les itinéraires de migration. Entre Agadez et la frontière libyenne, les autorités nigériennes contrôlent et taxent ainsi à dix reprises les migrants qui chaque fois sont obligés de payer quelques milliers de francs CFA. Cette forme d'institutionnalisation des pratiques corrompives¹¹ matérialise aux yeux des migrants leur propre vulnérabilité.

Du fait de leurs représentations du désert, de l'épreuve physique du voyage, des contrôles et des spoliations qu'ils subissent, les migrants développent pendant ce trajet une forme de territorialité spécifique au transit dans les régions sahariennes basée sur une mise à distance du monde étranger traversé (altérité/extériorité) qui est perçu comme hostile et dangereux. Le lien social qui unit les migrants repose alors en partie sur des solidarités pragmatiques qui alimentent un sentiment d'appartenance

communautaire et, en retour, s'en nourrissent. Apparaît un sentiment d'appartenance à une « communauté des migrants », plus large que les groupes affinitaires, sorte de communauté contingente de destin qui transcende les nationalités et le statut légal des migrants, tant du point de vue des individus qui la constituent que de ceux qui n'en font pas partie.

De ces perceptions et de ces expériences résulte une construction socio-spatiale originale : durant leur traversée du Sahara les migrants socialisent l'espace de leur véhicule et s'isolent des milieux qu'ils traversent en projetant une sorte de frontière autour dudit véhicule, sur, sous et aux plus proches abords duquel s'organise leur vie quotidienne. Les distances symboliques et physiques entre individus y sont réduites voire annulées. Le véhicule fait alors lieu, un lieu à la fois enclavé, tout ce qui lui est extérieur est projeté à une distance « infinie », et mobile. Jusqu'à leur arrivée sur l'autre rive saharienne, dans une ville libyenne, les migrants qui participent au voyage habitent ce *lieu-mobile*.

Le va-et-vient des convoyeurs sahariens : une vie sur la ligne

Les convoyeurs sahariens (chauffeurs, guides, passeurs) entretiennent un rapport à l'espace tout autre que celui des migrants, puisqu'on passe d'une mobilité du hors-quotidien qui engendre la découverte permanente de nouveaux milieux, à une mobilité habituelle, à la répétition d'un parcours connu.

Ces acteurs du système migratoire circulent de manière fréquente, voire quasi continue pour certains, entre leur localité d'attache, Agadez, et le poste militaire de Madama près de la frontière libyenne¹². Leur activité repose sur une connaissance fine et une maîtrise de l'espace naturel et social au sein duquel ils circulent, une forme d'appropriation de cet espace, et une conscience de cette appropriation matérielle (par la circulation) et symbolique (par la connaissance et la reconnaissance de leur activité).

De cette manière, à partir d'ancrages faibles dans certains lieux et d'une pratique régulière d'itinéraires, en





passant fréquemment plus de temps en voyage que dans des localités fixes (un aller-retour entre Agadez et Madama dure 10 à 15 jours lorsque le trajet se réalise sans encombre), ils territorialisent l'espace saharien. Lorsqu'ils essaient de définir leur espace de vie quotidienne, de le circonscrire, tous commencent par évoquer le lieu de résidence de leur famille, qu'ils désignent comme étant non pas leur propre lieu de vie habituel, mais celui où réside leur conjoint et leurs enfants. Puis ils énumèrent généralement la liste des villages, oasis et puits où ils font étape sur ce parcours, ainsi que les principaux *check-points*, les plus onéreux ou les plus délicats à franchir. Cette liste des points de contrôle ajoute une dimension économique à la liste des lieux qui fonde l'itinéraire géographique. Tous ces lieux font partie de l'espace pratiqué et habité. Mais les représentations spatiales des convoyeurs leur assignent le rôle de points d'ancrage de la piste, du chemin, ensemble englobant auquel ils accordent une plus grande importance. Car ce ne sont pas les lieux en eux-mêmes qui sont signifiants, qu'ils soient carrefours ou simples étapes, mais l'itinéraire, donc la succession de ces lieux reliés par la circulation. Sans cette circulation qui crée le lien spatial, dans des temps successifs, leurs territoires réticulaires, discontinus, ne peuvent exister. Le mouvement est fondateur de ces territoires linéaires qu'ils habitent.

Habiter avec l'espace du voyage

Dans un texte intitulé « *Le crépuscule des sédentaires* », daté du milieu des années 1960, Georges-Hubert de Radkowski parlait déjà de l'émergence d'un « *espace-réseau, dans lequel habiter ne veut plus dire résider, mais circuler* », avant de s'interroger sur le possible « *retour du nomadisme* » dans les sociétés occidentales¹³. Depuis, force est de constater la généralisation effective de la mobilité géographique dans l'ensemble du monde, sous différentes formes selon les régions (migrations, tourisme, etc.), sans que celle-ci ne perde sa qualité de marqueur des inégalités et des hiérarchies sociales. Dans ce contexte, comment envisager l'articulation mobilité/habiter ? Dans quelle mesure peut-on intégrer à nos modèles et théories

de l'habiter cette donnée supplémentaire qu'est la mobilité géographique, afin qu'ils puissent encore expliquer les rapports différentiels des individus à l'espace¹⁴ ?

En s'intéressant aux formes de *vie en mouvement* au Sahara¹⁵, à travers l'expérience d'individus et de groupes, ce texte avait pour objectif d'apporter des éléments de réflexion sur ces nouvelles formes d'habiter que permettent ou qu'engendrent les mobilités, au croisement de cultures « anciennes » (ou tout au moins construites dans la durée¹⁶) et des nouvelles pratiques qui relèvent davantage des dynamiques contemporaines du monde, des possibilités et des contraintes d'une certaine « mondialisation » des économies et des envies. Afin d'appréhender le fait que des individus pratiquent une multiplicité de lieux liés entre eux par des circulations uniques ou régulières, par des déplacements physiques, il est apparu nécessaire de s'intéresser tant à la manière dont les individus mobiles habitent les lieux fixes qu'à celle dont ils habitent le/en mouvement. Entre voyage et installation temporaire, habiter n'est plus seulement un « art du lieu » mais aussi un « art du mouvement », celui-ci conduisant à découvrir et à vivre ou faire l'expérience de multiples lieux, fixes et mobiles, de territoires linéaires, réticulaires, d'espaces discontinus. La question de l'habiter n'est alors plus celle d'une manière d'être dans l'espace (être humain sur la terre), mais celle des manières de faire avec des espaces (être humain avec la terre), révélés, construits ou accessibles par les projets et les pratiques singulières des individus.

1 Sur les conditions de séjour des migrants subsahariens au Maghreb, voir notamment : Sylvie Bredeloup, Olivier Pliez (éds.), 2005, « Migrations entre les deux rives du Sahara », *Autrepart* : 200 ; Claire Escoffier, 2006, *Communautés d'itinérances et savoir-circuler des transmigrant-e-s au Maghreb*, thèse de doctorat de sociologie, Université Toulouse II, Toulouse : 281 ; Delphine Perrin, 2005, « Le Maghreb sous influence : le nouveau cadre juridique des migrations transsahariennes », *Maghreb-Machrek* : 59-80.

2 Hein de Haas, 2007, *The myth of invasion. Irregular migration from West Africa to the Maghreb and the European Union*, Research report, International Migration Institute-University of Oxford, Oxford : 79.

3 Olivier Pliez, 2006, « Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui. Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? » *Annales de Géographie* : 688-707.

4 Cf. Michel Lussault, Thierry Paquot, Chris Younés (dir.), 2007, *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, La Découverte, Paris : 270 ; Mathis

Stock, 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.05.2005 : <http://espacestemp.net/document1353.html>

5 Cette étude repose sur des travaux empiriques menés au Niger entre 2003 et 2008 dans le cadre d'une recherche doctorale et post-doctorale consacrée aux migrations transsahariennes. Cf. Julien Brachet, 2007, *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, thèse de doctorat de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris : 459.

6 Depuis le 11 janvier 1994 : 10 000 francs CFA = 15,24 euros (taux de change fixe).

7 Terme qui désigne les rabatteurs chargés de trouver des passagers et de les emmener dans les agences de transport.

8 Prix du trajet Agadez-Dirkou en camion : 15 000 à 20 000 francs CFA, et en voiture pick-up de 25 000 à 30 000 francs CFA. Prix du trajet d'Agadez jusqu'à Madama : 40 000 à 60 000 francs CFA en camion, et jusqu'à 80 000 francs CFA en voiture pick-up. Ces prix varient selon les personnes, les périodes et le climat politique.

9 Le terme de *ghetto* désigne au Niger les concessions qui accueillent les migrants étrangers, généralement par nationalité (*ghetto* camerounais, *ghetto* sénégalais). Cette utilisation du terme peut provenir des pays côtiers du Golfe de Guinée - d'où sont originaires de nombreux migrants - où les *ghettos* désignent les quartiers populaires à mauvaises réputations. Cf. Étiane de Latour, 2001, « Du ghetto au voyage clandestin : la métaphore héroïque », *Autrepart* : 155-176.

10 Plusieurs fois par an des véhicules égarés avec leurs dizaines de passagers décédés sont découverts par des patrouilles militaires sahariennes.

11 Juridiquement, ces pratiques de taxation qui consistent à recevoir de l'argent sans qu'aucune intermédiation ou qu'aucun « service » ne soit véritablement fournis, ou d'extorsion lorsque les agents de l'État font usage de menaces ou de violence pour arriver à leurs fins, relèvent du délit de concussion et non de celui de corruption.

12 Les véhicules immatriculés au Niger ne peuvent officiellement se rendre en Libye. C'est pourquoi excepté ceux qui possèdent pour leur véhicule des plaques d'immatriculation et des papiers des deux pays, la plupart des convoyeurs nigériens ne franchissent pas la frontière. Les transporteurs libyens viennent donc prendre le relais des Nigériens au poste de Madama, qui est devenu un point de rupture de charge sur ce parcours.

13 Georges-Hubert de Radkowski, 2002, *Anthropologie de l'habiter. Vers le nomadisme*, PUF, Paris: 166.

14 Augustin Berque, 2005, « Lieux substantiels, milieu existentiel : l'espace écouménal », in A. Berthoz, R. Recht (dir.), *Les Espaces de l'homme*, Odile Jacob, Paris : 49-65 ; Mathis Stock, 2006, « L'hypothèse de l'habiter poly-topique », *EspacesTemps.net*, Textuel, 26.02.2006.

15 Cf. la notion de *dwelling-in-travel*, in James Clifford, 1997, *Routes. Travel and Translation in the late twentieth century*, Harvard University Press, Cambridge-London: 408.

16 Mirjam de Bruijn, Rijk Van Dijk, Dick Foeken (éds), 2001, *Mobile Africa. Changing Patterns of Movement in Africa and Beyond*, Brill, Leiden : 214.



