
D'UNE ÉTAPE À L'AUTRE : TRANSIT ET TRANSPORT DANS LES MIGRATIONS (TRANS)SAHARIENNES

Julien BRACHET, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, IRD (France).

Résumé

La manière dont l'objet « migration » est abordé empiriquement, la manière dont les terrains d'étude sont déterminés et pratiqués, influent sur les données produites et constituent en cela des questions méthodologiques de première importance. Afin de reconsidérer la place du « voyage » dans la migration, alors que celle-ci fut longtemps réduite par les études migratoires aux temps et aux lieux fixes du départ et de l'arrivée des individus, le transit est ici envisagé en tant que « moment » signifiant de ces processus migratoires. À travers l'étude des pratiques de taxation illégales des migrants mises en place par les agents de l'État nigérien le long des voies de circulation de la région d'Agadez, ce travail dans les espaces de transit, et notamment dans les transports, permet de produire des connaissances empiriques complémentaires de celles produites dans les autres espaces concernés par les migrations (trans)sahariennes. Enfin, en reconnaissant l'intérêt du croisement des méthodes qualitatives et quantitatives, la question des limites pratiques et des enjeux éthiques de la quantification des flux de transit est soulevée, rappelant la dimension politique des recherches sur les migrations entre l'Afrique subsaharienne, le Maghreb et l'Europe.

Au début des années 1990, divers facteurs économiques et politiques entraînent une augmentation et une diversification inédite des flux migratoires vers et à travers le Sahara. Dès lors, quelques dizaines de milliers de migrants originaires d'Afrique occidentale et centrale se rendent chaque année par voies terrestres en Afrique du Nord, d'où une petite partie d'entre eux poursuivent leur voyage jusqu'en Europe. Le champ migratoire saharien qui était jusque-là transfrontalier et de relative proximité, s'est ainsi transformé en un système migratoire intercontinental plus complexe, mettant en relation de manière inédite des populations et des espaces lointains. Pourtant, ce n'est qu'à partir du début des années 2000 que ces migrations vont occuper une place importante dans le débat politique euro-méditerranéen et africain. La presse des deux continents se fait tout d'abord l'écho des décès de migrants subsahariens en Méditerranée, tandis que les hommes politiques européens se préoccupent de ces nouvelles arrivées de migrants clandestins sur les côtes méridionales de l'Europe. Néanmoins, en focalisant leur attention sur les seuls migrants qui se rendent en Europe, les médias et les pouvoirs publics des pays concernés ont longtemps occulté la diversité et la complexité de ces mouvements et de leurs incidences locales dans les régions sahariennes de transit.

Au niveau scientifique, ces mouvements migratoires ont principalement été étudiés à partir des pays d'Afrique du Nord, beaucoup plus rarement à partir des États sahéliens, et pratiquement jamais à partir des espaces uniquement de transit du Sahara méridional. Or, la manière dont l'objet « migration » est abordé empiriquement, la manière dont les terrains d'étude sont déterminés et pratiqués influent sur les données produites, et constituent en cela des questions méthodologiques de première importance. Afin de reconsidérer la place du « voyage » au sein des processus migratoires, là où la migration fut longtemps réduite par les études migratoires aux temps et aux lieux fixes du « départ » et de « l'arrivée » des individus, nous postulons que la compréhension des migrations (trans)sahariennes contemporaines, qui sont des migrations par étape, ne peut faire l'économie de recherches centrées sur les régions sahariennes de transit.

Comment se déroulent les traversées sahariennes et quels sont leurs coûts pour les migrants ? Quelles interactions sociales naissent pendant les voyages, dans les transports ? Dans quelle mesure ce qui se passe entre les étapes de la migration est-il révélateur du rapport des États et de leurs agents aux mouvements migratoires (trans)sahariens ? Quels sont les effets du transit migratoire sur les espaces traversés ? À partir de l'expérience d'une recherche doctorale et post-doctorale menée sur les migrations de transit au Niger¹, nous souhaitons ici envisager le transit en tant que « moment » signifiant des processus migratoires. Nous nous interrogerons sur les intérêts et les manières de travailler sur ce « moment » de la migration, et sur les possibilités et les enjeux d'une inscription de l'observateur dans la mobilité. À travers l'étude des pratiques de taxation illégales des migrants mises en place par les agents de l'État nigérien le long des voies de circulation (trans)sahariennes de la région d'Agadez, nous verrons qu'un travail dans les espaces de transit, et notamment dans les transports, permet de produire des connaissances empiriques complémentaires de celles produites dans les autres espaces de la migration.

UNE ENTRÉE PAR LE TRANSIT ET LE TRANSPORT POUR COMPRENDRE LE MOUVEMENT

Le transit, un moment de la mobilité entre intention et pratique

La notion de transit, qui permet de singulariser le Sahara nigérien par rapport à de nombreuses autres régions de ce désert également traversées par des flux migratoires, est fréquemment utilisée dans l'étude des migrations internationales². Pour autant, le sens de cette notion n'est que rarement précisé et son emploi peut faire références à des réalités diverses.

Du latin *transitus* signifiant « l'action de franchir », le « passage », le transit renvoie à une dynamique de mouvement. Si à l'origine l'aspect temporel est au cœur de la notion, qu'il s'agisse des zones de transit des aéroports internationaux ou du transit marchand à travers un territoire national où transiter signifie une quasi absence d'arrêt du mouvement, la question de la durée perd de son sens dans le cadre des migrations (trans)sahariennes actuelles. Dans ce cadre, nous considérons que c'est l'intention qui fait le transit, qui donne du sens à la notion de migration de transit, au sens où le fait de transiter, par exemple par une ville, nécessite inévitablement un certain temps, de quelques heures à quelques mois, et un arrêt physique du déplacement. Ce qui différencie alors la ville de transit de celle de « destination par défaut » est le changement d'intention des acteurs, le changement conscient de projet des migrants, et non pas spécifiquement la durée de leur séjour, la « matérialité » de leur installation ou leurs activités. C'est en ce sens que nous souscrivons aux propos de Ninna Nyberg-Sorensen sur les migrations de transit « en Méditerranée » : « *Transit migration introduces a continuum in the migration experience, namely one between emigration and settlement. As such, transit migration is not a specific type of migration, nor is it a status: it is rather a process and a contingency* » (Nyberg-Sorensen, 2006b : 5).

Néanmoins, il semble qu'en Afrique du Nord et en Mauritanie les espaces de transit soient tous également des espaces de destination, parfois choisis, parfois par défaut en raison de l'impossibilité pour certains migrants de poursuivre leur route. La dénomination des migrations en provenance du sud du Sahara comme étant uniquement des migrations de transit a alors revêtu une connotation politique forte puisqu'elle a « permis » aux États – maghrébins en l'occurrence – de ne pas se reconnaître ni se penser également en tant que terre d'immigration.³ C'est pourquoi nous entendons par « espace de transit » tout espace où les migrants arrivent en ayant l'intention de poursuivre *dès que possible* leur route vers une destination plus lointaine, et conservent cette intention au cours de leur séjour dans cet espace, quelle qu'en soit la durée effective. La fonction de transit d'un lieu ou d'un territoire s'affirme lorsque plusieurs flux migratoires s'y rejoignent et que la mobilité des migrants y occupe une place notable au sein de l'ensemble des mobilités. Tous les espaces traversés par des migrants ne sont donc pas des espaces de transit de manière signifiante. La spécificité du Sahara nigérien est justement de n'être qu'un espace de transit et jamais de destination, où le transit constitue la principale forme de mobilité. Même lorsque les séjours des migrants s'y prolongent, à de très rares exceptions près, ils ne projettent jamais de s'y installer volontairement et finissent toujours par poursuivre leur voyage. Enfin, si les migrations de transit sont parfois assimilées à des migrations irrégulières, et qu'au Sahara les migrants en transit sont effectivement fréquemment dans l'irrégularité (voire la clandestinité), cet aspect de la situation des migrants n'est pas directement lié à la situation de transit.

De l'intérêt de mener des recherches dans les espaces de transit

La migration est un mouvement, un déplacement de personnes. La position de l'observateur sur le parcours des migrants d'une part, et les catégories d'individus enquêtés de manière privilégiée d'autre part, sont deux éléments déterminants de la vision que l'on peut obtenir d'un système migratoire. Or, la plupart des travaux de recherche sur les migrations internationales se réalisent en deux points spécifiques des parcours : les espaces « de départ » et ceux « d'arrivée », que ce statut des espaces soit définitif ou de plus en plus fréquemment temporaire dans le cas des migrations par étapes. L'un des intérêts majeurs de ce type de localisation des enquêtes, en dehors de l'étude même des incidences de la migration sur ces espaces et sur les sociétés qui y vivent, est de pouvoir travailler longuement auprès des migrants. D'ailleurs, afin d'approfondir réellement la relation avec les migrants enquêtés, de travailler dans leur langue, de pouvoir reconstituer les filières, ou encore de traiter en profondeur des relations interethniques entre communautés de migrants et entre migrants étrangers et autochtones, certains chercheurs font le choix de focaliser leurs travaux sur une communauté particulière de migrants prise dans le processus migratoire. Par exemple, pour ce qui est des migrations transsahariennes, des travaux très intéressants ont porté sur les migrants congolais (Goldschmidt, 2002) et sénégalais (Pian, 2007) au Maroc, ou sur les migrants burkinabés à Tripoli (Bredeloup, Zongo, 2005). Ce type d'approche répond aux besoins de certains questionnements. Mais lorsque l'on souhaite saisir l'organisation d'un système migratoire dans sa globalité, et que celui-ci est animé par des migrants dont les origines géographiques et les destinations sont multiples, comment faire pour ne pas fonder son analyse sur une partie trop restreinte et spécifique des migrants, pour ne pas avoir une vue trop fragmentée et partielle des migrations étudiées ? En écartant l'option d'une équipe de recherche qui aurait les moyens humains et matériels d'enquêter sur toutes les communautés de migrants dans leurs régions d'origines et de destination, se positionner dans les espaces de transit où se concentrent les flux semble être le meilleur moyen d'obtenir la vue la plus complète possible des mouvements migratoires (trans)sahariens. Dans le même temps, travailler dans ces espaces afin de prendre en compte « toutes » les catégories de migrants (trans)sahariens risque d'induire un biais important, celui de gommer ou tout au moins d'amenuiser les spécificités des différentes catégories de migrants, par exemple en employant le terme « subsaharien » comme s'il s'agissait d'une catégorie d'analyse efficiente. Or il n'y a pas d'unité sociologique *a priori* des « migrants subsahariens ». La seule caractéristique homogène de ces individus est celle, temporaire, de l'orientation de leurs parcours dans les espaces de transit. Néanmoins, il peut être intéressant de se pencher sur l'éventuelle émergence d'un sentiment d'appartenance commune de ces ressortissants du sud du Sahara au cours de leur voyage.

Si le Sahara est dans sa globalité un espace de transit, on s'aperçoit que les lieux où la fonction de transit est affirmée sans pour autant se conjuguer avec celle de destination y sont actuellement relativement peu nombreux. Le Nord du Niger est celui qui concentre la plus grande partie des flux migratoires par voie terrestre, tout d'abord dans une ville, Agadez, puis sur deux principaux axes en direction de l'Algérie et de la Libye. La plupart des « catégories » de migrants (trans)sahariens sont susceptibles de passer par là, quelles que soient leurs origines et leurs destinations. Et ceux qui reviennent d'Afrique du Nord y transitent également et s'autorisent à y parler de leur expérience migratoire plus aisément qu'en Algérie ou en Libye. Ainsi les espaces de transit, en l'occurrence le Nord du Niger, rendent accessible un matériau empirique conséquent et original. En parallèle, considérant que la migration ne peut se réduire à une succession d'étapes fixes, et les espaces de transit étant par excellence des espaces du mouvement, se pose la question de la prise en compte, au niveau méthodologique, de cette dimension de « mouvement » de la migration. Comment travailler sur le déplacement physique qu'induit la migration, notamment dans les espaces de transit, et sur les constructions sociales éphémères et instables que cela engendre ? Dans quelle mesure faut-il partager avec les acteurs l'expérience de la mobilité pour en saisir les implications ?

Le transport et la question de la mobilité de l'observateur

La migration, en tant que mouvement, que déplacement, implique le changement permanent des contextes dans lesquels se trouvent les migrants. Son étude doit alors postuler l'instabilité des formes sociales qu'elle engendre et se centrer sur la (re)négociation permanente des relations entre les individus, sur l'adaptation des comportements, ou encore sur la redéfinition des projets des migrants. Comprendre la complexité des parcours migratoires, pris comme combinaison d'étapes et de

déplacements, implique de prendre en compte cette variabilité des contextes, qui sont - aussi - des contextes d'observation et d'énonciation des acteurs. Pour cela, l'observateur doit lui-même être mobile. D'un point de vue méthodologique, cela peut se décliner de deux manières : d'une part en travaillant successivement dans les différentes localités de transit des migrants ; d'autre part en intégrant à l'analyse les temps et les lieux de la mobilité physique, c'est-à-dire en envisageant les transports comme des terrains de recherche. Ces deux aspects de la mobilité du chercheur sur le terrain sont complémentaires et permettent de saisir comment les discours des migrants concernant les raisons de leur départ, leurs comportements économiques, leurs sentiments d'appartenance ou encore de leurs projets migratoires, se transforment au fur et à mesure de leur voyage. Par rapport à ces aspects de la migration, ces deux formes combinées de mobilité de l'observateur permettent d'aborder les phénomènes migratoires réellement comme des continuums, comme des processus fluides et non comme des successions d'étapes indépendantes.

En outre, la spécificité d'un travail mené dans les transports est de construire des situations d'enquête et d'observation donnant accès à certains aspects des processus migratoires qui ne sont pas observables à partir des localités fixes, même s'il s'agit de localité de transit. En dehors des questions liés au éléments évoqués ci-dessus (recomposition des projets des migrants, etc.), les transports donnent accès aux moments éphémères de contact entre les individus mobiles et les agents de l'État. Ces contacts discrets, formels ou informels, ne peuvent être observés qu'en étant du côté des circulants, puisque les agents de l'État sont des agents de contrôles (police, gendarmerie, armée, douane) qui interviennent dans des endroits isolés le long des itinéraires ou aux entrées/sorties des localités (*checkpoint*), où ils n'est pas aisé d'être un observateur extérieur.



Des terrains mobiles : les camions de transport des migrants à travers le Sahara nigérien.

Pour réaliser ces recherches dans les espaces de transit saharien, et spécifiquement dans les transports, j'ai eu recours à différentes méthodes de production de données. Parallèlement à ce qui s'apparente à une immersion lente au sein des réseaux migratoires et auprès des migrants, à une « imprégnation inactive » et cependant orientée, j'ai utilisé des techniques classiques de production de données que sont l'observation participante, les différents types d'entretiens, les recensions. Ces deux versants plus ou moins directifs de la production des données empiriques recouvrent en réalité une grande diversité de variantes liées les unes aux autres dans la pratique, car le travail de terrain se réalise dans un espace que l'on ne contrôle pas, que l'on ne maîtrise pas, et qui nécessite l'invention permanente de « tactiques » afin de pouvoir à la moindre occasion, au moindre signe, se lancer sur des pistes opportunes tout en mettant en œuvre des techniques préétablies (Certeau, 1990; Ginzburg, 1980).

DU CONTRÔLE DES CIRCULATIONS À LA TAXATION DES INDIVIDUS : CORRUPTION ET VIOLENCES SUR LES ITINÉRAIRES DE MIGRATION

De nombreux aspects changeants et fugaces des mouvements migratoires vers et à travers le Sahara central, se révèlent et prennent sens lorsqu'on travaille dans les espaces de transit, dans plusieurs étapes successives des parcours mais aussi dans les transports, redonnant de l'importance à la variation permanente des contextes dans lesquels se trouvent les migrants au fur et à mesure des parcours, qui est une caractéristique inhérente à la migration par étape. L'orientation méthodologique et les méthodes de recherche exposés précédemment ont ainsi permis de mettre en évidence plusieurs aspects importants des dynamiques, de l'organisation et des incidences des migrations

(trans)sahariennes au Niger, notamment concernant les pratiques de contrôle et de taxation des agents de l'État le long de l'itinéraire qui va de la ville d'Agadez au Fezzan libyen.

L'institutionnalisation de la corruption dans les transports

Le secteur des transports est connu en Afrique pour être l'un des secteurs d'activité les plus touchés par la petite corruption. Rares sont les routes qui ne sont pas entrecoupées de barrages, au moins aux entrées et sorties de villes, où les contrôles sont avant tout pour les agents des États des opportunités de taxation souvent illégales, comme c'est parfois le cas aux passages des frontières ou dans les gares routières. Si la corruption est très répandue dans ce secteur dans de nombreux pays d'Afrique, si « *les lieux de transport sont un des territoires privilégiés de l'action publique mais aussi un révélateur de ses dysfonctionnements et dérives* » (Lombard, Steck, 2004 : 5), il semble pourtant qu'il y ait une spécificité des itinéraires (trans)sahariens. À l'instar de Giorgio Blundo et de Jean-Pierre Olivier de Sardan qui distinguent la corruption en Afrique de la corruption en Europe non pas en termes de « *présence ou absence de traits* », mais en termes d'importance, « *c'est le dosage qui change* » disent-ils (Blundo, Olivier de Sardan, 2001 : 36), il semble également que la spécificité de la corruption le long des itinéraires (trans)sahariens au Niger réside dans l'ampleur et la généralisation du phénomène, voire parfois dans ses formes.

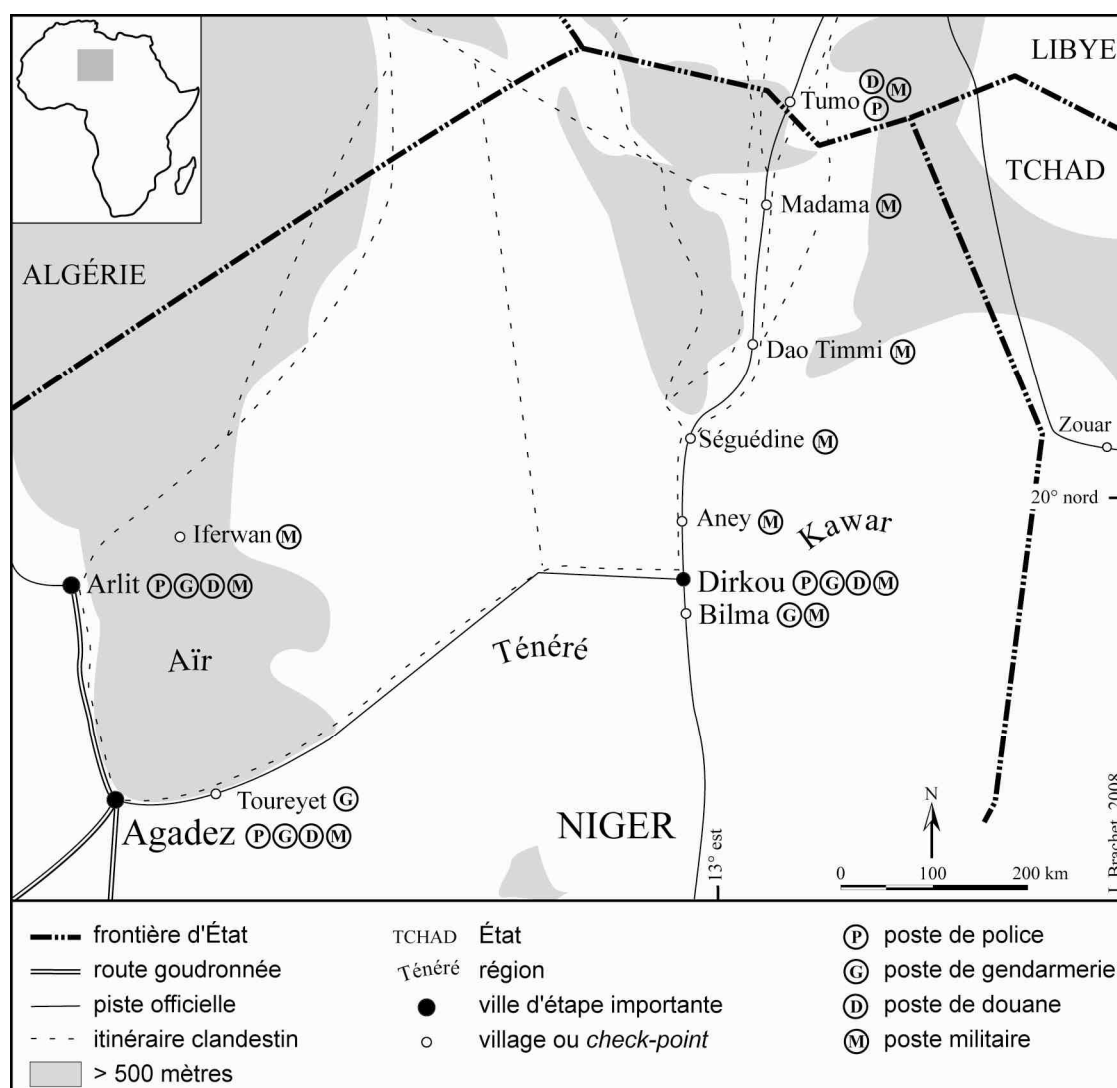
« Quand un Nigérien vient au Nigeria, il n'a pas de problème, personne ne lui demande son passeport, il peut circuler facilement, il n'a pas de problème. Mais quand tu voyages au Niger, tout le monde te demande ton passeport, tout le temps. Tu as ton passeport, tu n'as pas de passeport, de toute façon tu dois donner de l'argent... » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

Il n'est pas aisé de délimiter les contours de ce qui relève de la corruption, du simple dysfonctionnement de l'appareil d'État, ou de la criminalité organisée. Aussi, afin de tenir compte de l'imbrication des différentes pratiques corruptives et du fonctionnement quotidien des services d'État, du secteur des transports (trans)sahariens et du système migratoire en général, nous optons pour une acceptation large du terme de corruption, incluant ce qui juridiquement relève du délit de concussion (délict qui consiste à recevoir ou à exiger des sommes non dues dans l'exercice de ses fonctions, sans qu'aucun service ne soient rendu en échange).

La corruption est institutionnalisée dans le secteur des transports au Niger, au sens où elle est davantage la norme – statistiquement – que l'exception, et qu'elle renvoie à la fois à une dimension culturelle et organisationnelle (Médard, 2006). Sur l'ensemble du territoire, les opérateurs de transport sont amenés à payer des taxes illégales ou à donner des commissions aux agents de contrôle afin de pouvoir exercer leur activité. Les voyageurs nigériens peuvent eux circuler dans le pays librement, tandis que les migrants étrangers, en situation régulière ou non au regard de la loi nigérienne, ne peuvent traverser le pays que s'ils paient ces taxes arbitraires, parfois dès leur entrée sur le territoire national. Mais lorsque transporteurs et voyageurs circulent sur les itinéraires sahariens qui mènent à l'Algérie et plus encore à la Libye, ils sont confrontés à des agents de l'État dont les pratiques illégales sont encore plus importantes.

D'Agadez à la frontière libyenne : un itinéraire sous contrôle

Le trajet entre Agadez et Dirkou (650 km), constitué en grande partie par la traversée de l'erg du Ténéré, dure entre deux et quatre jours selon la saison et selon le type de véhicule utilisé, et parfois davantage en raison des fréquentes pannes des véhicules sur cet axe. Les migrants, que l'on peut voir à plus de trente amoncelés à l'arrière des *pick-up* et jusqu'à cent cinquante sur les camions-bennes, sont contrôlés une première fois à seulement quelques kilomètres de la sortie de la ville d'Agadez. Les policiers prélèvent alors une taxe arbitraire qui va de 500 à quelques milliers de francs CFA. Le *checkpoint* suivant, tenu par des gendarmes, est situé 80 kilomètres plus loin, au niveau du puits de Toureyet⁴. Les migrants y paient un droit de passage d'environ 1 000 FCFA. Vient ensuite la longue traversée du Ténéré, jusqu'à Dirkou.



Carte des différents points de contrôle entre Agadez et la frontière libyenne.

L'arrivée à Dirkou se fait systématiquement de jour car les entrées et sorties nocturnes de l'oasis sont interdites. Dès que les migrants arrivent dans l'enceinte militaire située à l'entrée du village, première étape obligatoire des camions qui transportent des passagers, ils sont immédiatement encadrés par des militaires en arme qui les font descendre du véhicule et réclament une somme globale auprès du chauffeur (qui revient à environ 500 à 2 000 FCFA par migrant). Puis ils sont conduits jusqu'au poste de gendarmerie où ils sont de nouveau taxés (1 000 à 3 000 FCFA par personne), parfois avec violence, et où leurs papiers d'identité sont saisis par un policier. Ils doivent ensuite aller les rechercher au commissariat de police où ils sont une nouvelle fois taxés de plusieurs milliers de francs CFA (1 000 à 10 000 FCFA). Là encore, la régularité de la situation des voyageurs n'est pas en lien direct avec le montant des taxes dont ils doivent s'acquitter. Ces taxes arbitraires des forces de l'ordre grèvent le budget des migrants qui peuvent ensuite avoir des difficultés à payer la suite de leur trajet.

« Quand on est arrivé à Dirkou, il y avait encore des checkpoints... à la gendarmerie ils nous ont pris nos passeports et ils ont fouillé nos sacs, et on a payé 2 000 FCFA... alors on est allé à la police qui travaille à côté. On leur a dit qu'on n'avait pas d'argent, ils nous ont gardé jusqu'au soir. Ils disaient qu'ils nous laisseraient libres et qu'ils nous rendraient nos passeports si on payait 5 000 FCFA. Chacun a payé 5 000 FCFA. Et on est entré en ville comme ça, on n'avait plus d'argent, on avait notre passeport international du Nigeria mais on ne savait plus quoi faire, on ne savait pas où aller » (Migrant nigérian, Bilma, le 9 décembre 2004).

« C'est parce qu'on nous a pris tout notre argent. En arrivant ici à Dirkou on a payé 2 000 FCFA. Puis on nous a dit d'entrer dans la gendarmerie [commissariat de police], là on nous a demandé 5 000. Moi j'ai dit je n'ai pas 5 000. C'était 16 heures, à 19 heures j'étais encore là. Ils ont dit 5 000 c'est dernier prix. J'ai dormi là, c'est la première fois que je passe une nuit à la police, la première fois. Le matin un autre est venu nous voir, il nous a dit d'amener 1 000 francs 1 000 francs, on lui a donné et on est sorti. [...] Vraiment l'aventure c'est pas facile... quand j'ai quitté Cotonou je ne savais pas que c'était comme ça... si on m'avait dit que c'était autant de souffrance je ne serais pas parti, je serais resté chez mes parents ; là-bas j'étais bien, je ne manquais de rien, mais ici... ah... C'est la première fois que je viens au Niger, dans le désert comme ça, mais c'est aussi la dernière... la première et la dernière fois, je le jure devant Dieu... même au retour de la Libye, je vais rentrer par vol, si je peux... je ne veux jamais revenir ici... » (Migrant béninois, Dirkou, le 20 décembre 2004).

De nombreux migrants se retrouvent ainsi bloqués un temps sur les routes migratoires nigériennes, faute de moyens suffisants pour poursuivre leur voyage. Il s'agit généralement d'individus ayant prévu de travailler en Libye et qui, partis en migration avec un capital variant entre une et quelques centaines de milliers de francs CFA, ne peuvent faire face aux nombreuses dépenses qu'occasionne la traversée du Niger. Sans possibilité d'aller plus avant ni de retourner chez eux, ces migrants peuvent rester plusieurs semaines voire plusieurs mois là où leur voyage a momentanément pris fin (Brachet, 2005a).

« Dans ce pays, tous les gens sont pauvres, les ressortissants de ce pays souffrent, donc quand ils voient des étrangers avec un peu d'argent, ils trouvent toutes les possibilités pour le leur prendre... quand ils voient des étrangers ici, ils savent qu'on va en Libye, ils savent qu'on a de l'argent avec nous, et pas seulement un peu d'argent. Ils font tout pour nous le prendre, ils nous ont même frappé à Dirkou parce qu'on ne voulait pas payer... Ils avaient pris nos passeports Ecowas⁵, ils disaient qu'on était en situation illégale parce qu'on n'avait pas de visa... c'est pour ça qu'ils demandaient l'argent, alors qu'avec les passeports Ecowas on peut venir au Niger légalement. [...] Finalement on a payé pour qu'ils nous redonnent nos passeports, on n'avait pas le choix. Mais il y en a deux avec nous qui ne pouvaient vraiment pas payer, ils ont dû laisser leurs passeports à la police à Dirkou, et ils sont venus ici pour travailler » (Migrant nigérian, Bilma, le 8 décembre 2004).

En quittant l'oasis de Dirkou, puis aux passages des postes militaires d'Aney, de Séguédine, de Dao Timmi et de Madama, les migrants sont systématiquement délestés avec autorité de quelques milliers de francs CFA. En cas de refus ou d'incapacité de paiement, les agents de l'État nigérian n'hésitent pas à utiliser la force pour arriver à leurs fins. Ainsi, d'Agadez à la frontière libyenne, chaque situation de contrôle est devenue l'occasion de ponctionner les individus qui circulent. Et il n'y a pas moins de 7 points de contrôle sur cet axe. Au total, les montants à payer atteignent fréquemment plusieurs dizaines de milliers de francs CFA par migrant.

Finalement, à partir d'observations directes de ces pratiques de taxation (observations rendues possibles en voyageant au côté des migrants à plusieurs reprises) et d'entretiens réalisés sur ce thème dans les espaces de transit et dans les transports, nous avons pu montrer que la spécificité des phénomènes de corruption et de taxation illégale des migrants et des transporteurs dans le Nord du Niger réside dans leur nombre et leur caractère systématique, dans l'importance des sommes à payer quelle que soit la nationalité des individus, et parfois dans la violence qu'ils occasionnent.

De plus, dans une optique de compréhension globale des mouvements migratoires au Sahara, l'observation de cette facette peu visible de leur réalisation au Niger permet d'éclairer plusieurs autres aspects de leur organisation propre et de leurs incidences dans les espaces de transit. Par exemple, l'argent que les agents de l'État extorquent aux individus qui circulent sur les pistes sahariennes représente une part importante de leur propre rémunération (et constitue un apport de devises qui peut dynamiser l'économie locale de petites localités sahariennes telle Dirkou). Ceci explique en partie pourquoi les agents de l'État ne cherchent pas à appliquer la législation officielle concernant la circulation des personnes dans ces régions, et, de la même manière, pourquoi l'État nigérian, qui rémunère peu ses agents, ne contrôle pas davantage leur travail. Dans le même temps, ces pratiques corruptives sont à l'origine d'une transformation de l'organisation des migrations (trans)sahariennes

au Niger : on assiste depuis quelques années au développement de réseaux de transport clandestins qui permettent d'éviter le surcoût occasionné par les contrôles des agents de l'État (Brachet, 2007).

LES LIMITES DE LA PRODUCTION DE DONNÉES SUR LES MIGRATIONS (TRANS)SAHARIENNES

Qualitatif vs quantitatif ?

Dans la recherche sur les migrations internationales, un débat méthodologique continue d'opposer régulièrement les méthodes dites quantitatives aux méthodes dites qualitatives, alors que l'intérêt de l'alliance de ces deux approches, de la quantification tant que possible des données qualitatives et de la contextualisation des données quantitatives, a été montré par divers auteurs dans de nombreux domaines (Peneff, 1995; Weber, 1995). Le débat porte sur la rigueur de ces méthodes, sur la pertinence des données qu'elles permettent d'obtenir. Chacun de ces deux courants méthodologiques a sa propre forme de rigueur qui lui permet de valider de manière spécifique les données produites. Les méthodes quantitatives ont une validité statistique prévue par avance, mesurable et qui peut être vérifiée selon divers critères après coup. En revanche la rigueur des méthodes qualitatives est plus difficilement quantifiable car elle repose davantage sur la mise en œuvre plus ou moins intuitive de savoir-faire, de connaissances et de compétences qui ne prennent sens et ne s'enrichissent que dans la pratique (Olivier de Sardan, 2004). L'intérêt du choix privilégié de l'un ou l'autre de ces courants méthodologiques ne peut être discuté en faisant abstraction de l'objet étudié et de la nature des questions posées, et, dans la mesure du possible, leur combinaison est toujours souhaitable (Groulx, 1997).

Pour effectuer le présent travail, j'ai opté pour une approche à dominante « qualitative ». Ce fut tout à la fois un choix, en raison de ma manière d'aborder ma thématique de recherche et des questions suscitées, et une nécessité car en travaillant seul dans le Nord du Niger, en l'absence de données préexistantes précises concernant les phénomènes étudiés, je n'étais ni en mesure de déterminer un échantillon d'individus à enquêter doté de critères de représentativité statistique, ni d'appliquer un ou plusieurs protocoles d'enquêtes par questionnaires qui m'auraient permis d'obtenir des informations circonscrites et quantitativement représentatives sur les flux migratoires étudiés. L'approche dite « qualitative » fut donc privilégiée, me permettant d'être au plus près des situations vécues par les personnes auprès desquelles et avec lesquelles j'ai travaillé, afin de rendre compte des points de vue intimes, des discours publics et des pratiques officielles des acteurs autant que des pratiques cachées, illégales ou clandestines. Immersion dans les vies quotidiennes, observation participante, discussions, entretiens libres ou semi directifs, sont autant de facettes des situations d'interaction prolongées mises en place avec les individus enquêtés et donc autant de moyens de production de connaissances transversales et contextualisées utilisés.

Néanmoins, au regard de ce travail, il semble que le débat qui vise à opposer les méthodes dites « qualitatives » à celles dites « quantitatives » comme s'il s'agissait de méthodes divergentes et incompatibles n'a pas lieu d'être en ces termes. Le projet de constituer deux paradigmes méthodologiques posés comme incommensurables n'a pas de fondement ni d'ancrage dans la pratique de la recherche, car il part du postulat que la question méthodologique peut être prise en elle-même indépendamment de l'objet étudié et des objectifs de recherche (Bourdieu, Wacquant, 1992). Certes, dans un cas le chercheur travaille, par exemple, sur des énoncés langagiers (entretiens), et dans l'autre sur des répartitions numériques (enquêtes statistiques). Les données ainsi produites ne sont pas de même nature et ont des contraintes et des structures spécifiques, mais les méthodes de production de ces données ne sont pas entièrement opposables. D'une part, les traitements statistiques, lorsqu'ils sont bien réalisés, prennent en compte les significations des catégories de classement des objets dénombrés dans le contexte de l'étude, et, au-delà, les discours dans lesquels ces catégories prennent sens. D'autre part, les analyses discursives, qualitatives, ne négligent plus aujourd'hui les types de répartition spatiale ou temporelle de leurs éléments constitutifs, qui contribuent à leurs significations. Aucune méthode, « qualitative » ou « quantitative », ne fonctionne sans intégrer des éléments de l'autre catégorie. La différence entre les méthodes de ces deux courants méthodologiques tient donc avant tout dans la « proportion » de leur part respective de « qualitatif » ou de « quantitatif ». La question n'est donc plus celle de l'opposition ou de l'incompatibilité épistémologique de ces courants méthodologiques, mais celle de leur articulation.

Pourquoi, comment et jusqu'où quantifier les migrations (trans)sahariennes

Après avoir étudié l'organisation des pratiques corruptives le long des itinéraires de migrations dans le Nord du Niger, après avoir mis en évidence leurs mécanismes et les relations entre les catégories d'acteurs qu'elles impliquent, la question de leur incidence économique globale dans la région d'Agadez s'est posée, ce qui nécessitait une évaluation du volume des flux migratoires considérés. Or, comment évaluer quantitativement ces flux migratoires (trans)sahariens, et jusqu'où produire des données dans ce sens, sachant qu'il s'agit de flux presque entièrement irréguliers et de plus en plus fréquemment clandestins ?

Tout d'abord, notons que la quantification des migrations de transit suppose que l'on se préoccupe des flux de migrants et non des stocks. Parler de « stocks » ou de « flux » ne désigne pas seulement deux types de données quantitatives concernant les migrations, mais deux manières de les envisager, l'une statique, l'autre dynamique. De manière générale, les études migratoires reposent sur l'analyse des stocks de migrants, c'est-à-dire sur le nombre d'individus vivant en dehors de leur pays de naissance à un moment donné. Cette approche des migrations internationales pose de nombreux problèmes car la migration est avant tout un déplacement, et devrait prioritairement être étudiée à partir de données concernant les flux de migrants. Les stocks de migrants, seule source qui autorise la comparaison des pays entre eux, ne permettent pas de distinguer ni de mettre en rapport l'émigration et l'immigration pour un pays donné, ni de différencier les flux actuels des flux anciens (populations expatriées, diasporas, etc.). En revanche, des données sur les flux, c'est-à-dire sur les entrées et les sorties des territoires nationaux sur une durée de temps (le mois, l'année), permettent de mieux rendre compte des dynamiques de circulation des individus, là où les stocks ne reflètent que la différence nette entre les entrées et les sorties, sans tenir compte de la durée d'installation des migrants, et sans tenir compte de tous les mouvements qui se réalisent entre deux périodes de recensement. Travailler sur les stocks ne rend pas compte de l'essence même de la migration, sa dynamique dans l'espace, le mouvement. La quantification des migrations de transit dans l'optique d'évaluer l'incidence économique des prélèvements effectués par les agents de l'État nigérien sur les migrants est donc nécessairement une quantification des flux. Or, constatant la déficience des appareils statistiques nationaux et les limites des sources officielles concernant les flux migratoires (trans)sahariens, comment produire des chiffres fiables sur ces circulations de plus en plus fréquemment clandestines ? À ces problèmes d'ordre pratique s'ajoute un questionnement d'ordre éthique : en l'absence de données officielles, est-ce au chercheur d'évaluer le volume de flux migratoires irréguliers ? Face à cela, il s'agit de s'interroger sur la nature et le degré de précision des données quantitatives concernant le volume des flux nécessaire pour apporter un surplus de sens à une approche qualitative.

Afin de pallier le problème de la « *pénurie de données sûres* », qui concerne la plupart des mouvements migratoires sur le continent africain (Ricca, 1990), il est possible de produire ses propres chiffres, ou tout au moins d'essayer de quantifier les flux tels qu'ils peuvent être observés, puis de proposer des extrapolations selon différents critères. Pour ce qui concerne les migrations (trans)sahariennes, les villes sahariennes de transit constituent des lieux d'observation privilégiés en ce qu'elles concentrent des flux qui, en amont et en aval, empruntent des itinéraires plus diffus. Un travail empirique de relativement longue durée, notamment dans les lieux de transport des villes de transit, peut permettre d'évaluer en partie ces circulations de personnes. Recoupées avec les données officielles éparses et les dires des différents acteurs du système migratoire, il est alors possible d'obtenir un ordre de grandeur général de ces mouvements migratoires. Nous avons ainsi évalué les flux migratoires allant de l'Afrique subsaharienne à l'Afrique du Nord via la région d'Agadez à quelques dizaines de milliers de personnes chaque année ; dans l'autre sens, c'est-à-dire de l'Afrique du Nord vers l'Afrique subsaharienne, les flux semblent légèrement moins importants. Ce qui permet d'évaluer le montant des devises prélevées illégalement aux migrants par les agents de l'État, dans la région d'Agadez, à plusieurs centaines de millions de francs CFA chaque année.⁶ La précision de cet ordre de grandeur est ici considérée comme suffisante pour saisir les enjeux économiques des phénomènes de corruption étudiés, d'autant qu'une extrapolation plus précise ne pourrait s'affranchir d'une importante dimension spéculative.

En outre, la volonté même de quantifier des flux migratoires irréguliers pose un certain nombre de questions d'ordre éthique. Est-ce au chercheur de produire des chiffres précis en la matière alors que les autorités compétentes pour cela ne le font pas, ou plutôt n'ont pas les moyens de le faire ? À quoi cela engage-t-il lorsque l'on sait que ces mouvements migratoires font l'objet de tentatives de

contrôle grandissantes par les pouvoirs publics des pays concernés ou qui se sentent concernés ? Dans le même temps, les médias et les hommes politiques n'attendent généralement pas les scientifiques pour annoncer des chiffres qui les arrangent, pour vendre du sensationnel dans le premier cas, à dessein politique dans le second. Désertent la place importante qu'occupe la question de la quantification dans le domaine des migrations entre l'Afrique subsaharienne, le Maghreb et l'Europe, n'est-ce pas alors faire le jeu de ces discours parfois manipulateurs, ou tout au moins qui reposent sur des extrapolations peu rigoureuses et partisans de la réalité ? Si les postures peuvent être multiples, ces questions concernant la nature des données quantitatives utilisées dans les études migratoires doivent en revanche interpeller toute personne travaillant sur ces thématiques.

Finalement, en mettant au jour certaines des dynamiques et des enjeux économiques des migrations (trans)sahariennes dans les espaces de transit, ce travail invite à intégrer de manière systématique ces espaces aux réflexions concernant les relations migration-développement ou les politiques migratoires. En parallèle, mener des recherches dans les espaces de transit, et plus encore dans les transports, nous a permis de placer la notion de mouvement au cœur de notre approche, d'envisager la migration non comme un phénomène monolithique ni comme une succession d'étapes fixes, mais comme un processus fluide qui se déploie dans le temps et dans l'espace. Comprendre le *mouvement* implique d'être immobile et d'observer ceux qui passent ; d'être mobile et d'observer ceux qui, immobiles, semblent passer ; d'être mobile et d'observer ceux qui, avec soi dans le mouvement, semblent immobiles. Ces trois approches de la migration, du *mouvement* dans la migration visent à décrypter la tension entre mobilité et immobilité, entre voyage et installation temporaire, qui est fondatrice de la migration. Il ne s'agit pas d'opposer ces « moments » l'un à l'autre mais de les envisager comme les deux faces d'un même processus et de chercher à comprendre les relations qui les unissent.

BIBLIOGRAPHIE

- BLUNDO Giorgio, OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2001, "La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest", *Politique africaine*, (83): 8-37.
- BOUBAKRI Hassen, MAZZELLA Sylvie, 2005, "La Tunisie entre transit et immigration : politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis", *Autrepart*, (36): 149-165.
- BOURDIEU Pierre, WACQUANT Loïc, 1992, *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*, Seuil, Paris: 267.
- BOYER Florence, 2005, *Être migrant et Touareg de Bankilaré (Niger) à Abidjan (Côte d'Ivoire) : des parcours fixes, une spatialité nomade*, thèse de doctorat, département de géographie, Université de Poitiers, Poitiers: 578.
- BRACHET Julien, 2005a, "Constructions of territoriality in the Sahara: the transformation of spaces of transit", in Veronika Bilger, Albert Kraler (éds), *Stichproben. Vienna Journal of African Studies, special issue: African Migrations. Historical Perspectives and Contemporary Dynamics*, 8/2005, ECCO, Wien: 237-253.
- BRACHET Julien, 2005b, "Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha", *Autrepart*, (36): 43-62.
- BRACHET Julien, 2007, *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, thèse de doctorat, département de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris: 459.
- BREDELOUP Sylvie, ZONGO Mahamadou, 2005, "Quand les frères burkinabé de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli", *Autrepart*, (36): 123-147.
- CERTEAU Michel de, 1990, *L'invention du quotidien. 1. arts de faire*, Gallimard, Paris: 350.
- GINZBURG Carlo, 1980, "Signes, traces, pistes. Racines d'un paradigme de l'indice", *Le Débat*, (6): 3-44.
- GOLDSCHMIDT Elie, 2002, "Migrants congolais en route vers l'Europe", *Les Temps modernes*, (620-621): 208-239.
- GROULX Lionel-H., 1997, "Querelles autour des méthodes", *Socio-Anthropologie*, (2): URL : <http://socioanthropologie.revues.org/document30.html>.
- HAMOOD Sara, 2006, *African Transit Migration through Libya to Europe : the Human Cost*, Rapport, The American University in Cairo, FMRS, Le Caire: 85 (http://www.aucegypt.edu/fmrs/documents/African_Transit_Migration_through_Libya_-_Jan_2006_000.pdf).

- HOWAIDA Roman, 2006, *Transit Migration in Egypt*, CARIM Research Report, EUI, Florence: 35 (http://www.carim.org/Publications/CARIM-RR06_01.pdf).
- LOMBARD Jérôme, STECK Benjamin, 2004, "Quand le transport est d'abord un lieu !" *Autrepart*, (32): 3-19.
- MÉDARD Jean-François, 2006, "Les paradoxes de la corruption institutionnalisée", *Revue internationale de politique comparée*, 13 (4): 697-710.
- NYBERG-SORENSEN Ninna (éd.), 2006a, *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 157 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- NYBERG-SORENSEN Ninna, 2006b, "Mediterranean Transit Migration and Development: Experience and Policy Options", in Ninna Nyberg-Sorensen (éd.), *Mediterranean transit migration*, DIIS, Copenhagen: 5-23 (<http://www.diis.dk/sw24384.asp>).
- OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2004, "La rigueur du qualitatif. L'anthropologie comme science empirique", *EspacesTemps*, (84-85-86): 38-50.
- PENEFF Jean, 1995, "Mesure et contrôle des observations dans le travail de terrain. L'exemple des professions de service", *Sociétés contemporaines*, (21): 119-138.
- PERRIN Delphine, 2008, "L'étranger rendu visible au Maghreb. La voie ouverte à la transposition des politiques juridiques migratoires européennes", *Asylon*, (4): <http://terra.rezo.net/article770.html>.
- PIAN Anaik, 2007, *Les Sénégalais en transit au Maroc. La formation d'un espace-temps de l'entre-deux aux marges de l'Europe*, thèse de doctorat, UFR de Sciences Sociales, Université Paris 7 Diderot, Paris: 486.
- PLIEZ Olivier, 2004, "De l'immigration au transit ? La Libye dans l'espace migratoire euro-africain", in Pliez Olivier (éd.), *La nouvelle Libye*, Karthala-IREMAM, Paris: 138-155.
- RICCA Sergio, 1990, *Migrations internationales en Afrique. Aspects légaux et administratifs*, BIT-L'Harmattan, Paris: 280.
- WEBER Florence, 1995, "L'ethnographie armée par les statistiques", *Enquête*, (1): 153-165.

¹ Ce travail repose sur des recherches de terrain menées durant 22 mois au Niger entre 2003 et 2005, puis durant un mois en mars 2008. Au cours de ces séjours 119 entretiens ont fait l'objet d'un enregistrement partiel ou total (48 ont été réalisés avec des migrants, 39 avec des personnes oeuvrant dans les secteurs du transport ou du commerce, 12 avec des agents de contrôle de l'État, et 20 avec diverses autres personnes). Néanmoins, une grande partie des données de ce travail ont été recueillies de manière informelle, à partir d'observations, de recensions ou de simples discussions.

² En ce qui concerne les migrations entre l'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Nord, et l'Europe, voir notamment (Boubakri, Mazzella, 2005; Hamood, 2006; Howaida, 2006; Nyberg-Sorensen, 2006a; Pian, 2007; Pliez, 2004).

³ Bien que l'immigration au Maghreb soit un phénomène de plus en plus connue et reconnue, l'instrumentalisation politique de la notion de transit demeure : « *La future loi algérienne portant sur « les conditions d'entrée, de séjour et de circulation des étrangers » promet elle aussi de distinguer les individus qui entrent et séjournent de ceux qui circulent. Cette tendance, découlant directement de la notion désormais généralisée de « migration de transit », est particulièrement dangereuse puisqu'elle implique la présomption que certains migrants ne se trouvent sur le territoire que pour en sortir, avec pour véritable destination l'Europe.* » (Perrin, 2008).

⁴ En raison des troubles liés à la reprise de la rébellion touarègue en février 2007, il semble que les gendarmes aient quittés le site de Toureyet et qu'il n'y ait plus de *checkpoint* à cet endroit.

⁵ Economic Community Of West African States.

⁶ Pour le détail des calculs, voir (Brachet, 2007).