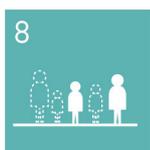


12.

« Personne ne raconte comment c'est réellement » – Les risques que courent les migrants dans le Sahara¹Julia Black²FACTEURS DE
VULNÉRABILITÉMIGRANTS
DISPARUS

Résumé : Le présent chapitre traite des risques que courent les migrants lorsqu'ils traversent le Sahara. Alors que les sources de données sur les expériences vécues par les migrants dans le Sahara sont rares, cette analyse s'appuie sur des données provenant de l'OIM et du Mixed Migration Centre. Il ressort que la migration transsaharienne comporte des risques, qui sont à la fois inhérents au désert et d'origine humaine. Ceux liés au terrain inhospitalier du désert sont aggravés par l'instabilité et la violence dans la région, par des pratiques de trafic illicite préjudiciables, et par la sécurisation des frontières au Sahel. Davantage de données sont nécessaires pour bien connaître les expériences vécues par les migrants dans le Sahara, de manière à pouvoir lutter contre les multiples risques par des mesures politiques et des programmes d'intervention efficaces. Les migrants potentiels ont besoin d'avoir un meilleur accès aux informations sur les risques que pose la traversée du Sahara afin de pouvoir prendre des décisions sûres et en connaissance de cause.

Lors d'un atelier réunissant des Ghanéens qui avaient perdu des membres de leur famille pendant leur migration à l'étranger, un jeune homme qui avait traversé le Sahara a pris la parole : « Personne ne raconte comment c'est réellement », a-t-il déclaré. Les personnes autour de la table ont acquiescé d'un signe de tête et chacune, migrants de retour et parents, a fait part des conditions terribles dans lesquelles s'est passée la traversée du désert. Un homme a dit qu'il avait ajouté de l'essence à l'eau de sa bouteille avant de monter à bord du camion qui le conduirait du Niger vers la Libye, expliquant que cela l'aidait à moins ressentir la soif. Un autre a raconté que son trafiquant avait abandonné 20 personnes dans le désert après une panne d'essence.

Les spécialistes s'accordent depuis longtemps à dire que la traversée du Sahara est l'une des voies migratoires les plus dangereuses au monde, mais les éléments de preuve permettant d'étayer cette affirmation sont rares. Dans le cadre du projet sur les migrants portés disparus de l'OIM (OIM, 2019a), près de 2 000 décès ont été enregistrés dans le Sahara depuis 2014, mais ce chiffre est probablement bien plus élevé. Des recherches qualitatives et des observations portent à croire que les migrants³ sont exposés aux risques découlant du danger lié à l'immensité du désert à traverser, ainsi qu'à des risques d'origine humaine⁴ liés à l'insécurité qui règne dans la région et aux moyens irréguliers empruntés pour voyager.

¹ L'auteure remercie Wilfried Coly et Mohamed El Sayeh pour les recherches qui ont servi à la rédaction de ce chapitre.
² Julia Black coordonne le projet de l'OIM sur les migrants portés disparus (Missing Migrants Project). Elle remercie Wilfried Coly et Mohamed El Sayeh pour les recherches qui ont servi à la rédaction de ce chapitre.
³ Aux fins du présent chapitre, le terme « migrants » englobe aussi les demandeurs d'asile et les réfugiés. Bien que ces deux groupes jouissent de droits propres en vertu du droit international, ils sont généralement exposés aux mêmes risques que les autres migrants lorsqu'ils transitent par le Sahara.
⁴ Dans le présent chapitre, les risques « d'origine humaine » englobent les facteurs d'origine humaine que les migrants affrontent pendant la traversée du Sahara.

Le présent chapitre doit permettre de mieux comprendre ce qu'est vraiment la traversée du Sahara, en se fondant sur le peu d'éléments factuels actuellement disponibles. La migration transsaharienne est principalement étudiée après coup, dans les pays de « destination » en Afrique du Nord, mais les conditions proprement dites du voyage dans le désert font plus rarement l'objet de recherches. Cela est essentiellement dû aux difficultés que pose la réalisation de recherches empiriques consacrées à des populations qui se déplacent sur un territoire désertique éloigné de tout, mais aussi, en partie, à un classement simplifié des voies de migration selon des catégories distinctes pour le départ, le transit et l'arrivée/la destination. Dans le Sahara, la notion de « transit » est floue, car de nombreux endroits dans le désert sont à la fois – au moins temporairement – des lieux d'origine, de transit et de destination.

Le présent chapitre ne prétend pas donner un aperçu représentatif ou exhaustif des risques que courent les migrants : la complexité politique et géographique de l'immense zone couverte signifie qu'il n'existe pas de voyage typique à travers le Sahara. Le manque de données complètes – voire l'insuffisance des travaux de recherche sur les conditions dans lesquelles les migrants voyagent dans le désert – oblige à s'appuyer sur des études menées à petite échelle et sur des déclarations de témoins oculaires.

Le principal ensemble de données utilisé dans le présent chapitre concerne les décès et les disparitions pendant le voyage de migration à travers le Sahara, et provient du projet de l'OIM sur les migrants portés disparus. Même si le nombre de décès est un indicateur clair des risques encourus par les migrants – et même l'indicateur définitif le plus terrible (Singleton, 2018 : p. 339) – les chiffres correspondants sont très lacunaires parce que le Sahara est inaccessible et que les décès de migrants ne sont pas tous signalés⁵.

Les données qui permettraient de quantifier les risques non mortels examinés dans ce chapitre sont en grande partie indisponibles. La plupart des recherches existantes s'intéressent surtout aux centres de migration transsaharienne situés le long de la route qui relie le Niger et la Libye, de sorte que le présent chapitre sera lui aussi axé sur cette zone. Les nouvelles routes, comme celles qui conduisent aux nouvelles mines d'or du nord du Tchad, ainsi que les déplacements de routes existantes ne sont indiqués que pour autant qu'ils sont pris en considération dans les études et les données publiées.

12.1. Les voies de migration transsahariennes - aperçu

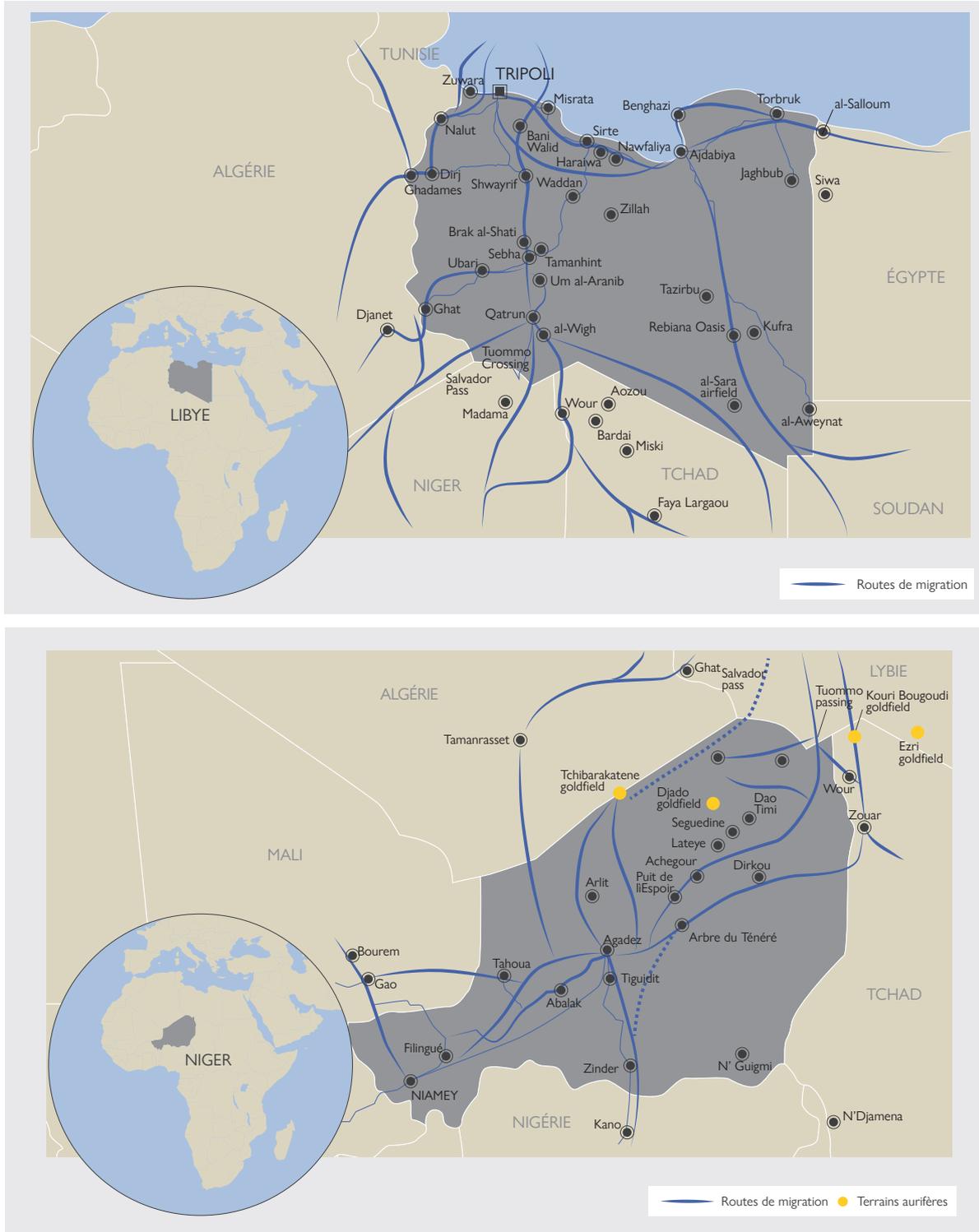
Les échanges commerciaux et les voyages dans et à travers le Sahara existent depuis très longtemps. Le Sahara central, en particulier, a une longue tradition de migrations et de modes de vie nomades et semi-nomades. À la fin des années 1950, des milliers de personnes ont quitté la région du Sahel pour l'Afrique du Nord afin de répondre à la demande de main-d'œuvre en Libye et en Algérie après que ces deux pays eurent introduit des politiques de développement à grande échelle dans leurs régions méridionales (Brachet, 2011). Ces schémas migratoires étaient souvent de courte durée ou circulaires, car de nombreux migrants étaient employés dans des secteurs touchés par les variations saisonnières, tels que l'agriculture ou la construction (ibid.). Si, à l'origine, ceux qui entreprenaient le voyage de l'autre côté du désert du Sahara étaient surtout des hommes jeunes originaires du Sahel, on a assisté dans les années 1980 et 1990 à une augmentation du nombre et de la diversité des migrants le long des routes migratoires transsahariennes (Bredeloup et Pliez, 2011).

Depuis le début des années 2000, toutefois, les migrants ont été de plus en plus nombreux à ne plus pouvoir obtenir les documents nécessaires pour entrer légalement dans les pays du Maghreb en raison de changements apportés aux politiques d'immigration (Brachet, 2011). La plupart des pays de la région ont des frontières longues et poreuses qui traversent des régions désertiques éloignées de tout, rendant difficile la gestion des transits. Par conséquent, les migrations se sont poursuivies, quoique de manière irrégulière (Awumbila et al., 2014). Les informations disponibles portent à croire que la route la plus fréquentée conduit en Libye et, dans une moindre mesure, en Algérie, via la partie septentrionale du Niger (MMC, 2018 ; OIM, 2019b ; Brachet, 2011).

⁵ Voir Singleton et al. (2017) pour une analyse générale des difficultés que pose la collecte de données sur les décès de migrants.

Les migrants d'Afrique de l'Ouest transitent aussi par le Mali et l'Algérie (MMC, 2018), et ceux provenant d'Afrique de l'Est et d'Afrique de l'Ouest qui veulent gagner la Libye traversent également le Soudan et, dans une moindre mesure, l'Égypte (Micallef, 2017).

Figure 12.1. Cartes des routes de migration transsahariennes traversant la Libye et le Niger, décembre 2019



Source : Micallef, 2019.

Note : Ces cartes ne sont fournies qu'à titre d'illustration. Le tracé des frontières et les noms indiqués sur ces cartes n'impliquent aucune approbation ou acceptation officielle de la part de l'OIM.

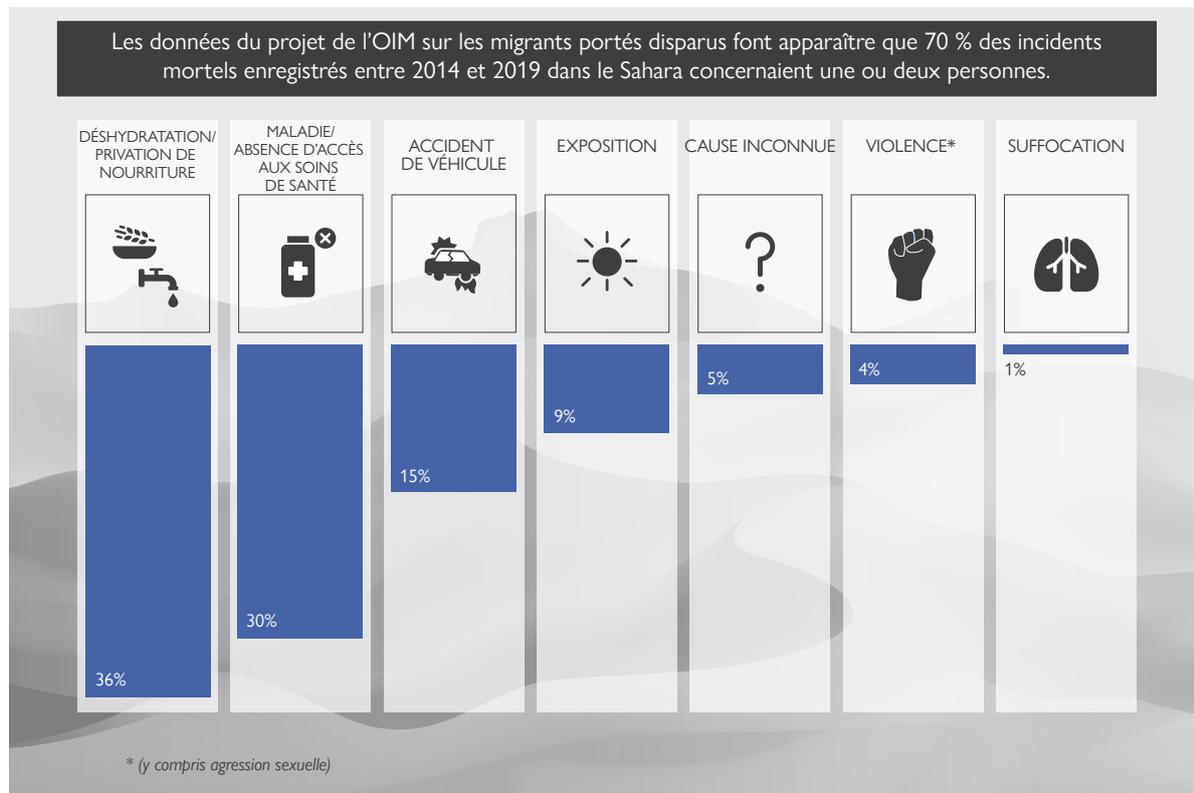
12.2. Les risques de la migration transsaharienne

Selon plusieurs rapports (MMC, 2014 ; HCR, 2019), davantage de migrants périssent dans le Sahara qu'en Méditerranée. Cependant, alors que plus de 19 000 décès ont été enregistrés en Méditerranée depuis 2014 (OIM, 2019a), le nombre de morts recensés au Sahara est bien moins élevé. L'OIM (ibid.) a enregistré 1 898 décès survenus dans le désert depuis 2014 ; pour sa part, l'association Sudanese Popular Congress établie à Koufra a enregistré 486 décès le long de la route reliant le Soudan à la Libye entre 1997 et 2004 (Hamood, 2006 : p. 47).

De solides éléments portent à croire que les données sur les décès de migrants dans le Sahara sont très incomplètes. Les chercheurs signalent invariablement que de nombreuses personnes interrogées ont vu des gens mourir dans le désert (voir par exemple Médecins Sans Frontières, 2017 ; Reitano et Tinti, 2015 ; MHub, 2017). Presque chaque personne interrogée a déclaré avoir assisté à plusieurs décès pendant son voyage dans le désert (Médecins Sans Frontières, 2017 : p. 25).

Les données du projet de l'OIM sur les migrants portés disparus font apparaître que 70 % des incidents mortels enregistrés entre 2014 et 2019 dans le Sahara concernaient une ou deux personnes. De manière générale, quand des décès ne concernent qu'un petit nombre, ils ont moins de chance d'être signalés, mais l'inverse est tout aussi vrai : parmi les décès enregistrés par l'OIM dans le Sahara sur la base d'informations d'agences de presse, d'organisations non gouvernementales ou d'organismes internationaux, les deux tiers (66 %) concernaient dix personnes ou plus. Dans leur immense majorité, les données enregistrées par le projet de l'OIM sur les migrants portés disparus dans le Sahara s'appuient sur des entretiens avec des survivants : 87 % des données enregistrées proviennent d'entretiens menés par l'initiative Mixed Migration Monitoring Mechanism Initiative (4Mi) du Mixed Migration Centre, tandis que 11 % sont issues d'enquêtes réalisées par le Mixed Migration Hub (MHub)⁶. Même s'ils ne sont pas représentatifs ni vérifiables, ces témoignages constituent l'une des rares sources d'informations quantitatives sur les risques encourus par les migrants lorsqu'ils tentent de traverser le désert du Sahara. Étant donné que les échantillons de migrants en situation irrégulière ne sont pas représentatifs, les données fondées sur les enquêtes peuvent aussi donner une image faussée des risques auxquels les migrants sont exposés dans le Sahara, puisque des populations différentes peuvent être plus ou moins susceptibles d'assister à des décès et/ou de les signaler.

⁶ La proportion plus faible d'incidents mortels découlant des enquêtes du MHub est en partie due au fait qu'aucune enquête n'a été menée après septembre 2017.

Figure 12.2. Causes principales des décès de migrants enregistrés dans le Sahara, 2014-2019

Source: IOM, 2019a.

De la même manière, les signalements de conditions difficiles, de violence et de négligence sont légion dans tout le désert du Sahara. Une enquête de l'OIM auprès de migrants de retour au Niger a révélé que 80 % d'entre eux avaient déclaré avoir subi des mauvais traitements ou être victimes de violence et d'exploitation pendant leur voyage (OIM, 2016). Cependant, on ne sait pas bien où de tels incidents se sont produits, et la probabilité qu'ils soient signalés peut dépendre, par exemple, de la durée du voyage. Des signalements analogues existent depuis dix ans au moins : en s'appuyant sur l'une des toutes premières études menées sur le sujet (Khachani, 2008), on constate que plus de 70 % des migrants interrogés au Maroc ont indiqué avoir connu l'épuisement, la faim, la soif, la violence et l'absence d'hygiène pendant leur traversée du Sahara.

12.2.1. Risques inhérents à la traversée du Sahara

Un grand nombre des risques signalés par les migrants sur la route transsaharienne sont liés à l'immensité et au caractère inhospitalier de la terre à traverser. Les températures élevées, la rareté de l'eau et de la nourriture, ainsi que les longues distances à parcourir signifient que toute traversée du désert – par des moyens légaux ou illégaux – entraînera des risques pour les voyageurs. Plus de trois décès sur quatre enregistrés par l'OIM (2019a) sont liés à l'éloignement de tout pendant le voyage transsaharien : ils sont principalement dus à la déshydratation et à la privation de nourriture (36 %), aux maladies et à l'absence d'accès aux structures de soins (31 %), et à l'exposition au soleil (9 %).

La plupart des voyages à travers le désert du Sahara s'effectuent à bord de convois de camions, et les pannes peuvent être fatales (Brachet, 2011). Étant donné que les migrations transsahariennes sont le plus souvent « irrégularisées »⁷, les itinéraires suivis sont généralement éloignés des zones habitées, ce qui ne permet guère d'accéder aux équipements sanitaires ou de se réapprovisionner.

⁷ Le terme « irrégularisé » est employé dans le présent chapitre à la place d'« irrégulier » pour souligner que dans le contexte de la migration, l'« irrégularité » est déterminée par les États. L'irrégularité renvoie au statut juridique d'une personne à un moment donné ou pendant une période donnée ; elle ne se rapporte pas aux personnes elles mêmes. Les lois et les politiques déterminent le type de documentation nécessaire pour migrer, de sorte que le statut des migrants peut changer au cours de leur voyage et de leur séjour dans les pays de transit/destination, dans les conditions autorisées par l'État.

12.2.2. Risques d'origine humaine encourus lors de la traversée du désert du Sahara

Les risques inhérents à la traversée du Sahara sont aggravés par des facteurs d'origine humaine. Ceux-ci sont en général liés à l'« irrégularisation » de la migration dans le Sahara, mais ils peuvent aussi être le résultat de l'instabilité politique et de la violence présentes dans plusieurs zones des pays qui jouxtent le Sahara.

Risques causés par l'instabilité et la violence dans la région du Sahara

Les risques d'origine humaine auxquels les migrants sont exposés pendant leur voyage transsaharien ne peuvent souvent pas être imputés à un acteur ou à un facteur unique. La violence, les vols, les enlèvements et les agressions sexuelles, devenus monnaie courante le long des routes traversant le Sahara, sont perpétrés par de nombreux acteurs : passeurs, gardes frontière, milices, bandes, et même migrants.

Ceux qui tentent de gagner les pays du Maghreb sont confrontés aux graves dangers que représentent les conflits en cours et l'instabilité. Dans les régions désertiques qui traversent le sud de la Libye, les rivalités tribales, principalement entre les Toubous et les Touaregs, sont caractérisées par la violence et des agissements illégaux, bien que le trafic illicite y reste important (Micallef, 2017). Non seulement cette instabilité a eu des conséquences directes pour les migrants – qui peuvent être kidnappés par des criminels et retenus contre rançon, forcés de travailler, ou enfermés dans des centres de détention caractérisés par des conditions extrêmement dangereuses –, mais elle a aussi déplacé les routes de migration vers des itinéraires moins habituels. Par exemple, Reitano et Tinti (2015) ont signalé des réseaux touareg de trafic illicite qui ont déplacé leurs opérations dans des zones reculées de l'Algérie, en grande partie parce que les Toubous ont renforcé leur contrôle sur le sud de la Libye.

D'autres pays dans la région – en particulier le Mali – connaissent eux aussi d'importants troubles, qui présentent directement et indirectement des risques pour les migrants dans le Sahara, qui sont soit victimes d'attaques violentes, soit contraints d'emprunter des itinéraires plus éloignés encore dans le désert. Près de Gao, une plaque tournante du trafic illicite au Mali, Micallef (2019) a constaté une hausse de la fréquence à laquelle était imposée la « taxation » mise en place par les groupes armés depuis le coup d'État de 2012 au Mali, consistant à contraindre les convois de migrants à s'acquitter d'une « taxe » sous la menace de la violence. Ces bandes locales sont difficiles à éviter à proximité d'endroits tels que les plateformes de trafic illicite, les puits ou les points de ravitaillement, car elles savent que les migrants ont généralement sur eux assez d'argent pour financer leur voyage. Elles peuvent même s'entendre avec les passeurs pour escroquer leurs clients (Brachet, 2011). Au Mali, la fréquence de plus en plus élevée de ces vols s'est traduite par un déplacement des itinéraires habituels, et notamment par des traversées à pied du désert longues et difficiles qui font courir des risques « normalement non liés au trafic illicite d'êtres humains » (Micallef, 2019).

Les enlèvements sont, malheureusement, eux aussi fréquents pour qui tente de traverser le désert du Sahara, en particulier au Soudan. Une fois qu'ils ont été enlevés, les migrants sont généralement soit retenus contre rançon, soit victimes de la traite (MMC, 2018). Les éléments d'information

« Pour aller à Djanet, en Algérie, il est impossible de faire le voyage par vos propres moyens : vous devez traverser le désert et, si votre camion tombe en panne là-bas, vous allez mourir. »

*passeur touareg, Agadez, novembre 2004
(Brachet, 2011 : p. 63)*

« Dans cette partie du désert, personne ne pourra vous retrouver, alors ils peuvent faire tout ce qu'ils veulent et tout ce qui leur plaît. »

*Éthiopien âgé de 26 ans interrogé au Soudan, octobre 2016
(Horwood, 2018)*

disponibles montrent que les demandeurs d'asile érythréens et soudanais sont particulièrement vulnérables aux enlèvements, car on considère qu'ils ont plus de chance d'avoir de l'argent sur eux et des contacts fortunés à l'étranger, et il est demandé à la famille de la diaspora de payer d'importantes sommes pour éviter ou faire cesser les actes de violence envers la personne détenue et assurer sa libération (Ayalew, 2016). Un migrant d'Afrique de l'Est sur sept interrogé au cours de son voyage vers la Libye, l'Égypte ou l'Europe entre mai 2017 et janvier 2019 a déclaré avoir été enlevé, principalement au Soudan (44,2 %), mais aussi en Égypte (22,6 %) et en Libye (18,9 %) (Horwood et Forin, 2019). Selon Médecins Sans Frontières (2017), les femmes et les filles qui sont enlevées peuvent être contraintes à la prostitution.

Malgré l'absence de statistiques représentatives, les agressions sexuelles pendant la migration transsaharienne sont fréquentes, et sont particulièrement bien documentées en ce qui concerne les migrants provenant du Nigéria⁸ et de la Corne de l'Afrique. Sur les 1 700 migrants interrogés des deux sexes provenant de la Corne de l'Afrique, plus d'un tiers (563) ont déclaré avoir été témoins ou victimes d'incidents de violence sexuelle et sexiste (Bartolini et Zakoska-Todorovska, chapitre 15 du présent volume). Les femmes érythréennes interrogées par Médecins Sans Frontières (2017) ont dit avoir cherché à se procurer des contraceptifs injectables avant la traversée du désert du Soudan vers la Libye, afin d'éviter une grossesse du fait des viols fréquents qui sont signalés sur ce trajet. Une étude de Human Rights Watch (2016) sur la question plus large de la traite des femmes nigérianes évoque souvent l'exploitation sexuelle par les trafiquants à presque toutes les étapes du voyage, y compris pendant la traversée du Sahara.

Risques dus aux pratiques de trafic illicite dans le désert du Sahara

Au moins depuis le milieu des années 2000, la migration au départ des pays subsahariens vers le Maghreb a été largement « irrégularisée »⁹, ce qui signifie que l'immense majorité des migrants qui transitent par le Sahara recourent à des passeurs pour atteindre leur destination (Brachet, 2011). Les voyages à travers le désert durent généralement de trois à sept jours et sont, dans l'ensemble, impossibles à effectuer sans une personne qui connaît le terrain (Reitano et Tinti, 2015). De fait, les passeurs qui opèrent dans le Sahara appartiennent en général à des groupes nomades ou semi-nomades qui voyagent dans le désert depuis des siècles (ibid.). Tandis que les représentations graphiques qui dépeignent les passeurs exclusivement comme des auteurs de crimes contre les migrants n'expriment qu'une petite partie de la réalité du trafic illicite de migrants (Sanchez, chapitre 18 du présent volume), la criminalisation de la migration transsaharienne est caractérisée par une augmentation des risques que migrants et passeurs doivent prendre pour entreprendre la traversée du désert (Reitano et Tinti, 2015).

Un grand nombre des risques associés au trafic illicite de migrants pendant la traversée du Sahara dépendent des formes mêmes que revêt le transit. Habituellement, les migrants sont entassés à l'arrière de camions, petits ou gros ; parfois jusqu'à 30 personnes se trouvent à l'arrière d'un pickup classique (Brachet, 2011). Dans de telles conditions, il n'est pas rare que des personnes tombent et soient abandonnées dans le désert (ONUDC, 2010), ce qui revient à les condamner à mort dans les zones reculées. Reitano et Tinti (2015) ont signalé que la « quasi-totalité »¹⁰ des migrants interrogés qui ont traversé le Sahara au départ d'Agadez parlaient avec horreur des nombreuses personnes abandonnées par les trafiquants, et des corps sans vie aperçus dans le désert. Parmi eux, certains ont dit que les trafiquants obligeaient les malades à descendre des pickups de crainte que la maladie ne se propage dans ces lieux surpeuplés (ibid.). Un exemple frappant d'abandon a été constaté après que des migrants ont signalé que les trafiquants avaient forcé des personnes à descendre de leur camion : 24 corps ont finalement été retrouvés dans le désert près de la frontière algéro-nigérienne entre le 30 septembre et le 2 octobre 2019 (OIM, 2019a). Ceux qui sont abandonnés en plus petits nombres ne seront peut-être jamais signalés, et leur corps ne sera probablement jamais retrouvé.

Les pratiques de trafic illicite qui ont cours dans le Sahara signifient que, même s'ils ne sont pas abandonnés dans le désert, de nombreux migrants doivent affronter les difficultés que présente la traversée à pied de cette terre dangereuse. En raison de la sécurisation croissante des frontières – principalement par la mise en place de points de contrôle et un renforcement des patrouilles –, les camions qui transportent des migrants s'arrêtent généralement

⁸ Pour plus d'informations sur la traite des femmes provenant du Nigéria, voir Human Rights Watch, 2016.

⁹ Pour un aperçu des changements récents apportés aux politiques migratoires, voir Micallef (2019).

¹⁰ Le nombre précis de personnes interrogées n'est pas indiqué.

quelques kilomètres plus loin dans le désert pour ne pas être interceptés, de sorte que les passagers doivent terminer la route à pied dans le désert (Brachet, 2011). Le risque de se perdre est réel : pour éviter d'être repérés, les conducteurs empruntent rarement deux fois le même itinéraire, si bien qu'ils ne peuvent pas compter sur le secours d'un autre camion passant par là s'ils venaient à s'égarer (ibid.).

Risques dus à la sécurisation des frontières sahariennes

Depuis le milieu des années 2000, le durcissement des contrôles d'immigration en Algérie, au Maroc, en Libye, en Tunisie et au Niger ont rendu les voyages et les séjours dans ces pays plus dangereux pour les migrants (voir, par exemple, Micallef, 2019 ; Papademetriou et Hansen, 2014 ; Zaiotti, 2017 ; MMC, 2018 ; Brachet, 2011). Les migrants et les trafiquants craignent, à juste titre, la détention et l'expulsion, devenues de plus en plus fréquentes dans les pays du Maghreb (Brachet, 2011). Les arrestations représentent un risque important pour les migrants, car les centres de détention – surtout en Libye¹¹ – sont souvent des lieux caractérisés par de mauvaises conditions et où règnent les abus. De nombreux décès ont été signalés dans des centres de détention pour migrants en Libye, au Maroc et en Égypte ces dix dernières années (Global Detention Project, 2019). Les expulsions peuvent elles aussi représenter un risque grave pour les migrants dans les pays du Maghreb : l'Algérie est connue pour ses expulsions de masse dans le désert, puisque 13 000 personnes expulsées ont été abandonnées à la frontière méridionale du pays en 2017 et 2018 (Hinnant, 2019), et 6 000 autres en 2019 (HCR, 2019 ; Alarm Phone Sahara, 2019).

En raison du renforcement des contrôles aux frontières, les itinéraires de migration ont tendance à se déplacer vers des zones moins visibles et donc plus dangereuses. Dans ces endroits, la probabilité de recevoir de l'aide en cas d'urgence est faible, et celle d'être victime de violence ou d'autres mauvais traitements plus élevée (Sanchez, 2017). Cela est particulièrement vrai dans le Sahara, où le relief est généralement plat et où les voyageurs peuvent être facilement repérés depuis les routes surveillées. C'est pourquoi les chauffeurs dans le Sahara préfèrent éviter de s'arrêter, même pour la nourriture ou l'eau ou pour se reposer (Brachet, 2011). En Libye, la sécurisation accrue de la frontière méridionale du pays a entraîné le déplacement des itinéraires empruntés par les passeurs à plusieurs kilomètres des grandes routes habituelles, à l'intérieur du désert, afin de réduire la probabilité de se faire repérer (Micallef, 2019).

L'un des exemples les plus frappants de ce phénomène concerne l'évolution des schémas migratoires au départ de la partie septentrionale du Niger depuis mi-2016, que plusieurs chercheurs expliquent par l'application de la Loi 2015-36 relative au trafic illicite de migrants qui criminalise le trafic illicite d'êtres humains (Micallef, 2019 ; MMC, 2018 ; Xchange, 2019). Depuis le renforcement de la répression contre les passeurs agissant surtout à partir de la région d'Agadez au Niger, le mode opératoire de la migration irrégulière à travers le Sahara

« Assister à la violence sexuelle infligée à nos femmes et à nos filles était ce qu'il y avait de pire. Si vous leur dites d'arrêter, ils vous tuent ou vous abandonnent dans le désert pour y mourir. »

Érythréen parlant de l'enlèvement de tout son convoi dans le désert du Soudan (Médecins Sans Frontières, 2017 : p. 26)

« Vous implorez la mort. Vous pleurez jusqu'à ne plus avoir de larmes. Les gens meurent, perdent connaissance, sont battus, violés. Je ne conseillerais pas même à mon pire ennemi de voyager par voie terrestre. »

Nigériane de 28 ans (Human Rights Watch, 2016).

¹¹ Les conditions qui règnent dans les centres de détention en Libye sont examinées plus en détail dans le Global Detention Project (2020).

a évolué vers des schémas plus dangereux. Micallef (2019) signale que bien moins de trafiquants opèrent aujourd'hui dans la partie septentrionale du Niger, qu'ils transportent moins de migrants (ce qui signifie que ceux-ci risquent davantage de se trouver en détresse), et qu'ils ont davantage tendance à partir de nuit et à éviter les centres urbains (réduisant les possibilités de réapprovisionnement et de soins médicaux), et à emprunter des routes isolées (réduisant les chances de secours si les choses tournent mal). Les caravanes de camions bondés ont le plus souvent fait place à des jeeps individuelles qui quittent Agadez à la tombée de la nuit, de sorte que les conducteurs sont moins à même de pouvoir téléphoner pour demander de l'aide en cas de panne (Lucht et Raineri, 2019). Les personnes qui tentent de quitter Agadez doivent à présent parcourir plusieurs kilomètres à pied dans le désert pour rejoindre les nouveaux points de départ, plus éloignés (MMC, 2018). Celles qui évitent les centres urbains et les itinéraires habituels sont tributaires d'infrastructures encore plus rares, ce qui peut augmenter le risque de se perdre ou de subir d'autres préjudices.

12.3. Conclusion

Bien que les risques que présente la traversée du Sahara soient indéniablement nombreux, notre connaissance des conditions dans lesquelles se déroulent ces voyages demeure insuffisante. Les données et travaux de recherche disponibles font apparaître divers risques, dus entre autres aux aléas naturels de la longue traversée du désert inhospitalier, encore aggravés par les pratiques de trafic illicite, ainsi qu'à l'instabilité et la sécurisation des frontières dans le Sahara. De fait, l'on peut dire (et il a été dit) qu'un effet collatéral du durcissement des politiques d'immigration est de pousser les migrants à entreprendre des voyages aussi périlleux (voir, par exemple, Papademetriou et Hansen, 2014 ; Zaiotti, 2016), même si cela n'entre pas dans le cadre du présent chapitre.

Les risques inhérents au désert du Sahara et les risques d'origine humaine examinés plus haut sont une triste réalité, mais le contexte est important : nous ignorons combien de personnes survivent à de telles expériences, et ne savons pas non plus quels sont les endroits et les groupes plus particulièrement à risque. En l'absence de ces informations, les mesures de protection ne permettent pas de parer aux nombreux risques encourus par les migrants dans le Sahara, y compris l'horreur de la déshydratation, de la violence et de la mort, et les migrants ne peuvent pas non plus s'informer comme il se doit des moyens les plus sûrs de gagner leur destination envisagée. Une enquête du Mixed Migration Centre (2019) menée auprès de plus de 4 500 migrants en Libye a fait apparaître que la majorité d'entre eux (62 %) avaient affirmé qu'ils n'auraient pas entrepris la traversée du Sahara s'ils avaient su ce qu'ils savent à présent : si personne ne raconte comment c'est réellement, que faire pour que ceux qui ont le plus besoin de ces informations y aient accès ?

Il est urgent d'améliorer les recherches sur les expériences vécues par les migrants dans le Sahara, notamment en surveillant la situation dans le désert et en saisissant l'expérience de ceux qui ont effectué la traversée. Surtout,

« Pas de nourriture, pas d'eau, et mauvaises conditions de transport. Environ 18 migrants sont montés à bord d'une voiture Toyota. Lorsque trois d'entre eux sont tombés de la voiture, personne n'a pu aller les chercher et ils sont restés là dans le désert. »

Éthiopienne de 24 ans, interrogée en Égypte à propos de son expérience au Soudan. Décembre 2016 (MMC, 2018)

« Ils nous ont jetés dans le désert, sans nos téléphones, sans argent. Je ne pourrais même pas vous le décrire... Pour certains, cela a été plus qu'ils n'en pouvaient supporter. Ils se sont assis et nous les avons laissés. Ils souffraient de trop. »

Sénégalais qui a été abandonné près de la frontière algéro-nigérienne (Hinnant, 2019)

il est impératif que les migrants potentiels aient un meilleur accès aux informations afin de pouvoir prendre des décisions sûres et en connaissance de cause. Même ainsi, le fait est qu'il existe peu de possibilités sûres pour les migrants : tant que les États ne proposeront pas de voies de migration légales, le désert du Sahara continuera de faire des victimes.

Incidences de la COVID-19 sur les risques encourus par les migrants dans le désert du Sahara

L'apparition de la COVID-19 et les restrictions à la mobilité qui s'en sont suivies ont eu de profondes répercussions sur la migration transsaharienne. De nombreux pays limitrophes du Sahara ont fermé leurs frontières terrestres ou considérablement renforcé les contrôles aux frontières, notamment le Niger, le Mali, le Tchad, la Mauritanie, l'Algérie, le Soudan, l'Égypte et le Maroc (OIM, 2020b). S'il est encore trop tôt pour confirmer les tendances, il est néanmoins probable que ces changements ont eu des incidences sur les risques encourus par les migrants durant leur traversée du Sahara à plusieurs égards :

- Une diminution des flux traversant le Sahara a déjà été documentée en Afrique de l'Ouest et du Nord (OIM, 2020c), bien que de nombreux migrants continuent de passer par des points de transit clés chaque jour (OIM, 2020b).
- Cependant, étant donné le caractère irrégulier de bon nombre de voyages, le renforcement des contrôles aux frontières pourrait amener les migrants à emprunter des routes plus reculées, qui sont dangereuses et non surveillées. Pour ceux qui traversent le Sahara pendant la crise sanitaire mondiale, les risques de contracter la COVID-19 sont encore plus élevés, du fait de la promiscuité dans laquelle s'effectue souvent leur voyage. L'impossibilité d'accéder à des équipements sanitaires dans le désert signifie que les migrants qui tombent malades ont peu de chances de bénéficier de soins adaptés.
- Les fermetures de frontières ont laissé des milliers de migrants en détresse dans tout le Sahara, dont au moins 2 300 migrants dans la partie septentrionale du Niger (OIM, 2020d), 1 300 personnes aux frontières septentrionales de la Mauritanie (OIM, 2020b), et des centaines d'autres au Tchad et au Mali (OIM, 2020a). Parmi eux se trouvent beaucoup de personnes vulnérables, notamment des femmes, des enfants et des personnes ayant des problèmes de santé préexistants (OIM, 2020d).
- En raison d'incidents de retours forcés, des migrants se sont trouvés en détresse dans le désert, sans doute à cause d'idées xénophobes selon lesquelles les migrants sont porteurs de maladies. Par exemple, 321 migrants ont été forcés de quitter la Libye pour retourner dans le nord du Tchad en avril 2020 (OIM, 2020b).
- Les migrants dans les pays de destination, notamment ceux en situation irrégulière, peuvent perdre leur travail en raison des restrictions à la mobilité sur le territoire ou de la récession économique qui y est associée. Ceux qui sont confrontés à une perte de revenus se sentent obligés de rentrer chez eux et, pour ce faire, prennent le risque de traverser le désert du Sahara.



« Les migrants sont exposés à un danger de mort car plus rien n'est clair. C'est ce que nous essayons d'expliquer à l'Union européenne, les dangers réels que cette situation représente. [...] La loi a bloqué le circuit officiel. Mais le circuit clandestin continue. Il est plus dangereux, il y a davantage de morts. »

M. Anacko, Président du Conseil régional d'Agadez (Xchange, 2019)

Alarm Phone Sahara

2019 Septembre et octobre 2019 : Des expulsions massives de l'Algérie au Niger. Alarm Phone Sahara, 20 octobre. Disponible à l'adresse <https://alarmphonesahara.info/fr/reports/septembre-et-octobre-2019-des-expulsions-massives-de-l-algerie-au-niger> (consulté le 25 avril 2020).

Awumbila, M., Y. Benneh, J. Kofi Teye et G. Atiim

2014 *Traverser des frontières artificielles : Une évaluation des migrations professionnelles dans la région CEDEAO*. OIM et Observatoire ACP sur les migrations, Bruxelles. Disponible à l'adresse <https://publications.iom.int/books/traverser-des-frontieres-artificielles-une-evaluation-des-migrations-professionnelles-dans-la> (consulté le 25 avril 2020).

Ayalew, T.

2016 *The Struggle of Mobility: Organising High Risk Migration from the Horn of Africa*. Open Democracy, Londres. 8 avril. Disponible à l'adresse : www.opendemocracy.net/en/beyond-trafficking-and-slavery/struggle-of-mobility-organising-high-risk-migration-from-horn/ (consulté le 25 avril 2020).

Brachet, J.

2011 *The Blind Spot of Repression: Migration Policies and Human Survival in the Central Sahara*. In: *Transnational Migration and Human Security* (T. Truong et D. Gasper, dir. publ.). Springer, New York City, pp. 57-66. Disponible à l'adresse : https://umr-developpement-societes.univ-paris1.fr/fileadmin/UMRDS/page-perso/pdf/Brachet_J_-_The_Blind_Spot_of_Repression_Springer_2011_.pdf.

Bredeloup, S. et O. Pliez

2011 *The Libyan Migration Corridor*. Institut universitaire européen, Florence. Disponible à l'adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00585315/document> (consulté le 25 avril 2020).

Global Detention Project

2019 *Region: Africa*. Global Detention Project, Genève. Disponible à l'adresse : www.globaldetentionproject.org/regions-subregions/africa (consulté le 25 avril 2020).

2020 *Libya Immigration Detention*. Global Detention Project, Genève. Disponible à l'adresse : www.globaldetentionproject.org/countries/africa/libya (consulté le 25 avril 2020).

- Hamood, S.
2006 African Transit Migration through Libya to Europe: The Human Cost. Université américaine du Caire. Disponible à l'adresse : www.migreurop.org/IMG/pdf/hamood-libya.pdf.
- Hinnant, L.
2019 Walk or die: Algeria strands 13,000 migrants in the Sahara. Associated Press, 26 juin. Disponible à l'adresse : <https://apnews.com/9ca5592217aa4acd836b9ee091ebfc20/Walk-or-die:-Algeria-abandons-13,000-migrants-in-the-Sahara> (consulté le 25 avril 2020).
- Horwood, C.
2018 Sub-Saharan Africa. In: *Fatal Journeys, Volume 3, Partie 2: Improving Data on Missing Migrants* (F. Laczko, A. Singleton et J. Black, dir. publ.). OIM, Genève. Disponible à l'adresse : https://publications.iom.int/system/files/pdf/fatal_journeys_3_part2.pdf.
- Horwood, C. et R. Forin
2019 Everyone's prey: Kidnapping and extortionate detention in mixed migration. Mixed Migration Centre, Genève. Disponible à l'adresse : www.mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/07/068_everyones_preypdf.pdf.
- Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR)
2019 Mouvements mixtes en Afrique de l'Ouest et du Centre. HCR, Genève. Disponible à l'adresse : <https://data2.unhcr.org/fr/documents/details/77027> (consulté le 25 avril 2020).
- Human Rights Watch
2016 "You Pray for Death": Trafficking of Women and Girls in Nigeria. Human Rights Watch, New York. Disponible à l'adresse : www.hrw.org/report/2019/08/27/you-pray-death/trafficking-women-and-girls-nigeria (consulté le 25 avril 2020).
- Khachani, M.
2008 La migration clandestine au Maroc. Centre Robert Schuman d'études avancées de l'Institut universitaire européen, Florence. Disponible à l'adresse : <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/10094> (consulté le 25 avril 2020).
- Lucht, H. et L. Raineri
2019 EU pressure on Niger to stop migrants is reshaping cross-border economies. Institut danois d'études internationales, Copenhague. Disponible à l'adresse : www.diis.dk/en/research/eu-pressure-on-niger-to-stop-migrants-is-reshaping-cross-border-economies (consulté le 25 avril 2020).
- Médecins Sans Frontières
2017 Dying to Reach Europe: Eritreans in Search of Safety. Médecins Sans Frontières, Amsterdam.
- Micallef, M.
2017 The Human Conveyor Belt: trends in human trafficking and smuggling in post-revolution Libya. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, Genève. Disponible à l'adresse : <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/03/GI-Human-Conveyor-Belt-Human-Smuggling-Libya-2017-.pdf>.
- 2019 The Human Conveyor Belt Broken: assessing the collapse of the human-smuggling industry in Libya and the central Sahel. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, Genève. Disponible à l'adresse : https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf.

Mixed Migration Centre (MMC)

- 2014 Going West: contemporary mixed migration trends from the Horn of Africa to Libya and Europe. Mixed Migration Centre, Genève. Disponible à l'adresse : www.mixedmigration.org/wp-content/uploads/2018/05/008_going-west.pdf.
- 2018 Weighing the Risks: Protection risks and human rights violations faced by migrants in and from East Africa. Mixed Migration Centre, Genève. Disponible à l'adresse : www.mixedmigration.org/wp-content/uploads/2018/05/018_weighing-the-risks.pdf.
- 2019 MMC North Africa 4Mi Snapshot: Access to information of refugees and migrants in Libya. Mixed Migration Centre, Genève. Disponible à l'adresse : www.mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/07/069_snapshot_na.pdf.

North Africa MixedMigrationHub (MHub)

- 2017 Aperçu d'enquête : Italie, janvier 2017. MixedMigrationHub (MHub), Le Caire. Disponible à l'adresse : www.mixedmigrationhub.org/wp-content/uploads/2017/02/Italy-MHub-Survey-Snapshot-Jan-2017.pdf.

Organisation internationale pour les migrations (OIM)

- 2016 OIM Niger – 2016 Migrant Profiling Report. Genève. Disponible à l'adresse : https://gmdac.iom.int/sites/default/files/Web%20Version%20-%20IOM%20Niger%202016%20Profiling%20Report_EN.pdf.
- 2019a Base de données du Projet sur les migrants portés disparus de l'OIM. Genève. Disponible à l'adresse : <https://missingmigrants.iom.int/downloads> (consulté le 24 avril 2020).
- 2019b Niger – Rapport sur le suivi des flux de populations (juin 2020). Genève. Disponible à l'adresse : <https://migration.iom.int/reports/niger-%E2%80%94-rapport-sur-le-suivi-des-flux-de-populations-36-juin-2020> (consulté le 24 avril 2020).
- 2020a West and Central Africa — COVID-19 — Regional Mobility Context Monitoring (mars 2020). Dakar. Disponible à l'adresse : <https://migration.iom.int/reports/west-and-central-africa-%E2%80%94-covid-19-%E2%80%94-regional-mobility-context-monitoring-march-2020> (consulté le 29 mai 2020).
- 2020b West and Central Africa — COVID-19 — Regional Mobility Context Monitoring (avril 2020). Dakar. Disponible à l'adresse : <https://migration.iom.int/reports/west-and-central-africa-%E2%80%94-covid-19-%E2%80%94-regional-mobility-context-monitoring-april-2020> (consulté le 29 mai 2020).
- 2020c West and Central Africa — COVID-19 — Regional Flow Monitoring Report (avril 2020). Dakar. Disponible à l'adresse : <https://migration.iom.int/reports/west-and-central-africa-%E2%80%94-covid-19-%E2%80%94-regional-flow-monitoring-report-april-2020> (consulté le 29 mai 2020).
- 2020d L'OIM intensifie son action en faveur des migrants bloqués au Niger dans le contexte du confinement lié au COVID-19. Communiqué de presse. Genève. Disponible à l'adresse : www.iom.int/fr/news/loim-intensifie-son-action-en-faveur-des-migrants-bloques-au-niger-dans-le-contexte-du (consulté le 29 mai 2020).

Papademetriou, D. et R. Hansen

- 2014 Securing Borders: The Intended, Unintended, and Perverse Consequences. Migration Policy Institute, Washington, D.C. Disponible à l'adresse : www.issuelab.org/resource/securing-borders-the-intended-unintended-and-perverse-consequences.html (consulté le 25 avril 2020).

Reitano, T. et P. Tinti

- 2015 Survive and advance: The economics of smuggling refugees and migrants into Europe. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, Genève. Disponible à l'adresse : <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2015/12/Reitano-Tinti-Survive-and-advance-the-criminal-economy-of-migrant-smuggling-Dec-2015.pdf>.

Sanchez, G.

- 2017 Critical Perspectives on Clandestine Migration Facilitation: An Overview of Migrant Smuggling Research. *Journal on Migration and Human Security*, 5(1):9–27. Disponible à l'adresse : <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/233150241700500102> (consulté le 25 avril 2020).

Singleton, A.

- 2018 Data: Creating the empirical base for development of child migration policy and protection. In: *Research Handbook on Child Migration* (J. Bhabha, J. Kanics et D. Senovilla Hernández, dir. publ.). Edward Elgar Publishing, Northampton, Massachusetts.

Singleton, A., F. Laczko et J. Black

- 2017 Measuring unsafe migration: The challenge of collecting accurate data on migrant fatalities. *Migration Policy Practice*, vol. VII, no 2 : pp. 4–9. Avril septembre.

Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)

- 2010 Smuggling of migrants into, through and from North Africa. Vienne. Disponible à l'adresse : www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant_smuggling_in_North_Africa_June_2010_ebook_E_09-87293.pdf.

Xchange

- 2019 Agadez: Voices from a Historical Transit Hub. Xchange, Valletta. Disponible à l'adresse : <http://xchange.org/reports/NigerReport2019.html> (consulté le 25 avril 2020).

Zaiotti, R. (dir. publ.)

- 2017 *Externalizing Migration Management: Europe, North America and the Spread of 'Remote Control' Practices*. Routledge, Londres et New York.