

# LES MIGRANTS DU SAHEL EN ALGÉRIE

*socialgerie, le 23 mai 2014*

*Un entretien des plus instructifs pour des orientations conjuguant l'intérêt national et la solidarité africaine et humaniste :*

*derrière les poussées xénophobes inconscientes ou consciemment entretenues, il y a les réalités objectives, qu'elles soient économiques, sociales, historiques ou géopolitiques, que les gouvernants, les acteurs politiques, et les sociétés ont le devoir de gérer de façon pertinente.*

## **LES MIGRANTS DU SAHEL SONT CONTRAINTS DE PRENDRE PLUS DE RISQUES**

*Ali Bensaad au Quotidien d'Oran  
entretien via Internet  
Abed Charef  
le 22 mai 2014*

*Pour Ali Bensaad, un des meilleurs connaisseurs des migrations dans les régions du Maghreb et du Sahel, la crise libyenne et la situation au Mali ont bouleversé les migrations dans cette partie de l'Afrique.*

**“Le Quotidien d'Oran” : Une nouvelle et terrible tragédie s'est déroulée dans la région d'In Guezzam. 46 nigériens sont morts en tentant de rejoindre l'Algérie. Comment expliquez-vous la répétition de ces tragédies ?**

**Ali Bensaad :** On ne se perd pas n'importe comment au Sahara. Même s'ils sont insuffisants, le Sahara est quand même assez balisé en itinéraires et en villes étapes, et cela depuis le moyen âge et le commerce transsaharien, si bien qu'on peut le traverser de part en part sans pour autant basculer dans l'inconnu. Même les nomades, malgré l'image romantique qui en est véhiculée, sont loin d'être des aventuriers, mais plutôt des « routiniers », dont les déplacements cycliques vont du connu vers le connu. Tout cela pour dire que ces « naufrages dans le désert » n'arrivent que si les concernés sont obligés de s'écarter de ces itinéraires balisés.

**Q.O. : Pourquoi ils s'en écartent ?**

**Ali Bensaad :** Ils s'en écartent lorsqu'ils constatent qu'il y a un contrôle pour empêcher leur mobilité. Alors ils tentent de contourner ces contrôles, en s'écarter, momentanément, et sur de très courtes distances, des lieux balisés qui sont sous contrôle. Et c'est là, s'ils ne retrouvent plus l'instant d'après l'itinéraire balisé, que le drame peut arriver.

**Q.O. : Comment expliquer l'impuissance des pays de la région à éviter ces drames ?**

**Ali Bensaad :** Au contraire, ces pays sont « tout puissants » à les provoquer, puisque ce sont leurs « contrôles », et parfois une véritable chasse aux migrants, qui poussent ces derniers à s'aventurer en dehors des itinéraires balisés dont ils ne s'écartent jamais d'emblée.

Ce fut le cas lorsque l'Europe a imposé la conditionnalité migratoire dans ses relations avec les pays du Maghreb et que ces derniers ont monnayé leur rôle de sentinelle avancée. Mais bien avant même que l'Europe ne les implique dans ses politiques migratoires, en bons autoritaires, les pouvoirs maghrébins, jouaient de la carotte et du bâton puisqu'ils toléraient la présence de migrants dont ils avaient besoin au Sahara, mais recouraient à la répression dès que ces derniers remontaient vers le Nord ou dépassaient un certain « seuil ».

**Q.O. :** *Ces drames sont-ils un phénomène nouveau, ou est-ce simplement médiatisation qui donne cette impression ?*

**Ali Bensaad :** Ces drames sont anciens, bien avant qu'apparaissent les routes « clandestines » vers l'Europe. Mais ils se déroulaient dans le huis clos saharo-sahélien et dans le silence qu'imposait la chape de plomb autoritaire, à quelques exceptions près. Comme ce fut le cas en 1986 où l'Algérie avait été pointée par une campagne de presse internationale pour ses expulsions de maliens et nigériens en plein désert.

Mais là on était dans un contexte de rébellion touareg qui avait suscité de la sympathie en Europe et disposait de relais dans ses médias. Sinon, c'était le silence.

Personnellement dès la fin des années 90, j'ai recueilli des témoignages sur ces « naufrages dans le désert », avant d'être confronté directement, en février 2001, à l'un d'entre eux, qui a concerné probablement plus d'une centaine de personnes, alors que seuls 27 d'entre-elles avaient été retrouvées mortes de soif. Ce drame n'a pourtant pas eu d'écho dans les médias.

C'est « grâce » aux feux de l'actualité braqués sur la région, notamment depuis la guerre du Mali, qu'on en parle plus.

**Q.O. :** *La guerre au Mali a-t-elle aggravé les choses ?*

**Ali Bensaad :** La situation des migrants s'est compliquée avec la guerre du Mali et la multiplication des dispositifs militaires et de surveillance que cela a entraîné. Aussi, en plus du fait qu'on en parle plus, il est probable que le nombre de drames se soit effectivement accru. Mais cet accroissement ne veut pas forcément dire qu'il y a plus de migrants subsahariens, mais seulement que les conditions de leur mobilité deviennent plus difficiles et compliquées.

**Q.O. :** *Plus de contrôles, plus de difficultés pour se déplacer, est-ce que cela amène ces migrants à prendre plus de risques ?*

**Ali Bensaad :** Oui, ils prennent plus de risques parce que se rétrécissent pour eux les possibilités de déplacement et l'accès aux itinéraires habituels et balisés.

Il y a bien sûr d'abord la situation de guerre au Mali et la multiplication des dispositifs militaires et de contrôle qui, souvent, ignorent les réalités saharo-sahélienne et notamment celles des déplacements cycliques qui sont au fondement de cet espace.

Mais surtout une sorte de sacro-sainte alliance de régimes de la région, de la France et des Etats-Unis contre le « terrorisme » qui, comme on l'a vu ailleurs et y compris aux Etats-Unis, assimile à un « risque terroriste » tout ce qui sort de la norme comme ce type de déplacement.

Mais la guerre au Mali, en perturbant et remodelant les équilibres au sein des populations nomades sahariennes, a entraîné une autre forme de violence, moins visible à l'international, celle des luttes de recomposition au sein même de ces populations et dont les migrants font les frais.

Par exemple, les affrontements qualifiés faussement de « tribaux » qu'il y a eu à Aïn Guezzam en Algérie, ne sont qu'un des épisodes des luttes de reclassement, pour imposer une autorité sur les trafics transfrontaliers dont les filières, les alliances et les allégeances ont été bouleversées par la guerre du Mali qui a rebattu complètement les cartes.

Les migrants en sont parfois otages.

Ainsi, les nigériens morts ont été victimes de leurs propres convoyeurs, des nomades. Je préfère le mot de convoyeur à celui de passeur. Les populations nomades qui ne fournissent pas de migrants fructifient dans

les conditions de la modernité leur capital et leur vieille fonction de « convoyeur » du temps du commerce transsaharien, en facilitant le déplacement dans ce milieu hostile.

Mais il arrive aussi que ce soit eux-mêmes qui s'attaquent aux migrants et les perdent, et cela en vertu même de la vieille tradition des tribus nomades « convoyeurs/pilleurs ». Souvent, ce n'est même pas pour les piller mais pour affirmer leur prééminence sur cet espace.

C'est souvent arrivé ainsi, et c'est le cas aujourd'hui, dans un contexte incertain de recomposition des rapports de force. Les migrants en font les frais.

La Libye constituait un débouché important pour les migrants. La chute de Kadhafi, l'instabilité ont bouleversé la donne.

La situation en Libye a accentué ce climat d'incertitude.

D'abord parce c'est le marché de travail régional le plus important. Avec une capacité variable de un à deux millions de personnes, il est pour le Sahel, ce qu'est le Golfe pour le Machrek.

La crise politique dans ce pays a fermé ce marché, et a eu pour conséquence de réorienter le flux entre autres vers l'Algérie.

Mais même les migrants qui tentent malgré tout de se rendre en Libye, et il y en a, rencontrent des difficultés pour y arriver.

D'abord parce que le Fezzan, passage obligé, est également terrain de violences. Non pas, comme il s'écrit, de la part d'islamistes, qui sont plutôt à l'Est, mais parce qu'il est l'objet d'âpres luttes de recomposition entre communautés, notamment les Beni Slimane, traditionnels opposants à Kadhafi, et les Toubous, au rôle ambigu, y compris aujourd'hui à l'égard des restes des dignitaires de l'ancien régime.

Mais même ceux qui réussissent malgré tout à entrer en territoire libyen sont l'objet d'exactions décuplées. Ils sont devenus les victimes expiatoires du « panafricanisme » de Kadhafi, alors que les nouvelles autorités, du CNT au Congrès National, affichent officiellement une xénophobie d'Etat.

**Q.O. : Là, on, est dans l'actualité, avec ses bouleversements et ses drames. Mais au départ, qu'est-ce qui motivait ces migrations ? Comment se sont-elles structurées ?**

**Ali Bensaad :** En fait, et au-delà des conjonctures, il y a la réalité d'une migration nigérienne, et malienne d'ailleurs, ancienne, qui s'est construite en réponse à des besoins réels de l'économie algérienne, et dans la complémentarité. Derrière les images de mendicité dans les villes, ou les aléas subis par des réfugiés, qui peuvent par ailleurs émouvoir, il y a surtout la réalité d'une migration de travail.

Elle est apparue avant même l'indépendance, pour ne cesser de s'accroître depuis.

Elle a d'abord consisté en migrations saisonnières, pour des travaux agricoles, puis une partie de cette main d'œuvre s'est orientée vers les chantiers urbains et les services, tout en profitant de ses déplacements saisonniers pour les fructifier en activités commerciales, notamment pour contourner la non convertibilité du dinar algérien.

**Q.O. : Ces réseaux de migrants arrivaient-ils à vivre en harmonie avec le reste de la population ?**

**Ali Bensaad :** La structuration socio-économique des villes sahariennes, notamment dans le grand Sud, s'est faite par migrations internes et externes.

Les migrants subsahariens, notamment nigériens et maliens, y ont occupé, dès le début, une place structurelle. Il faut savoir qu'à côté des fonctionnaires venus du Nord, vous aviez schématiquement, dans les villes du sud, les réseaux « sétifiens » pour l'alimentation et le commerce général, les « Kabyles » pour l'hôtellerie-restauration, les « Batnéens » dans le BTP, en raison des traditions dans la région de Mérouana, notamment, mais surtout de la proximité avec la hiérarchie militaire dans des villes où le rôle de l'armée est important.

Mais vous aviez aussi les Nigériens et Maliens qui venaient s'insérer naturellement dans cette « spécialisation ethnique », en servant de main d'œuvre.

Sous l'écume de la mendicité, il y a la réalité de travailleurs qui peuvent dans certaines exploitations agricoles ou chantiers gagner 1.500 ou 2.000 dinars/jour. Tamanrasset a pu compter à certains moments, comme dans les années 1990, jusqu'à deux-tiers de subsahariens. On peut en trouver trace dans les documents officiels des autorités locales.

Au milieu des années 2000, le consulat du Niger évaluait à 20.000 le nombre de ses ressortissants dans la seule ville de Tamanrasset.

Cela peut sembler incongru que dans un pays qui connaît le chômage, des migrants puissent s'insérer. Pourtant, c'est le cas.

Dans le secteur en pleine expansion de la construction qui connaît une tension globale en main d'œuvre qualifiée, mais surtout des pénuries ponctuelles ou locales de main d'œuvre, au gré des chantiers, les subsahariens, nombreux à avoir des qualifications dans le secteur du bâtiment, permettent à des entreprises, notamment les plus petites, connaissant des tensions et des fluctuations dans leurs activités, d'être flexibles. Cela fait plus de vingt ans que ce sont des subsahariens qui construisent les villas de la nouvelle nomenclature sur les hauteurs d'Alger.

**Q.O. : Peut-on parler de réseaux économiques ou de créneaux propres aux ressortissants subsahariens ?**

**Ali Bensaad :** Si les subsahariens sont devenus visibles dans certaines « niches » comme la cordonnerie qui connaît une déprise par les nationaux, ils sont moins visibles, et pourtant importants dans l'entrepreneuriat, dans un pays où son émergence est pourtant contrariée.

J'avais été surpris de découvrir, en 2005, 50 ateliers de confection tenus par des subsahariens à Tamanrasset.

Je n'étais pas au bout de mes surprises puisque plus tard, un anthropologue, originaire de la ville et donc mieux à même d'en décoder la réalité, avancera le chiffre de 150 ! C'est à la fois une infirmation évidente du cliché d'une immigration de misère, mais aussi l'attestation la plus probante de sa place structurelle.

**Q.O. : Quel est le profil de ces migrants ? D'où viennent-ils ? Ont-ils été scolarisés ?**

**Ali Bensaad :** Même si les nigériens et les maliens sont les moins diplômés parmi eux, les migrants subsahariens ont, pour un tiers, un niveau d'instruction du supérieur.

De plus, nombre d'étudiants venus en Algérie se reconvertissent en salariés. On en retrouve ainsi dans le secteur privé, et parfois même dans des multinationales, dans des services comme la comptabilité ou la communication, parce que souvent ils ont une meilleure maîtrise de la langue française ou anglaise que les nationaux.

C'est l'amorce d'une tendance qui, au Maroc où la libéralisation et la mondialisation ont plus d'effets, est plus nette.

Les centres d'appel, les services de communication des multinationales y font appel prioritairement aux subsahariens, parce que les nationaux maîtrisent de moins en moins les langues étrangères.

Aussi, on y retrouve des subsahariens nombreux, même dans le journalisme. Ces travailleurs qualifiés, notamment dans l'informatique, sont également nombreux en Algérie mais moins visibles, parce qu'ayant un statut informel.

Donc on voit bien la diversité et l'importance de la présence des subsahariens dans le pays.

**Q.O. : Il n'y a pas que des universitaires et des diplômés...**

**Ali Bensaad :** Bien sûr, d'autres types de présence se greffent là-dessus, notamment des réfugiés dans les périodes de sécheresse, comme il y en a eu dans les années 1980, ou depuis peu, ceux désirant se rendre en Europe.

**Q.O. : En Algérie, sont-ils de passage, ou ont-ils l'intention de s'installer ?**

**Ali Bensaad :** J'ai souvent lu ces derniers temps dans la presse algérienne, l'expression « *de pays de transit, l'Algérie est devenue un pays d'immigration* ».

C'est le contraire qu'on devrait dire. L'immigration subsaharienne en Algérie est devenue une réalité structurelle plusieurs décennies avant que n'apparaissent les routes terrestres et maritimes « *clandestines* » vers l'Europe.

---

Voir en ligne : <http://www.lequotidien-oran.com/?ne...>