

AGADEZ CARREFOUR DES MIGRATIONS TRANSSAHARIENNES (NIGER)

MOUSSA Mahamadou dit KALAMOU

Université d'Agadez, Agadez, Niger

E-mail: mmkalamou@gmail.com

(Received 21 March 2018– Accepted 17 June 2018)

Résumé.- La position stratégique entre l'Afrique du Nord et l'Afrique subsaharienne, fait du Niger une terre d'intense mobilité pour le départ et le transit de nombreux migrants dont le flux important venait de tous les pays de l'Afrique de l'Ouest. Le contexte géopolitique actuellement dominé par l'insécurité dans la partie Est du Niger et le nord du Nigeria (guerre imposée par la nébuleuse Boko Haram); et l'instabilité des pays frontaliers au nord-ouest (Mali) et au nord-est (Libye) poussent les populations à chercher refuge en migrant massivement (plus de 60% des migrants en direction du Maghreb et l'Europe passent par le Niger selon l'organisation Internationale pour les migrations) et irrégulièrement vers les grandes villes minières et d'orpaillage au nord du Niger (Agadez, Arlit, Djado et Dirkou) qui sont les portes d'accès au pays de l'Afrique du Nord et puis à la Méditerranée afin d'atteindre les pays européens. Aux problèmes sécuritaires, s'ajoute le problème d'insécurité alimentaire et foncière qui oblige les populations de la région d'Agadez et de l'Afrique subsaharienne en particulier à migrer vers les pays maghrébins. Tous les migrants des pays africains situés au sud du Sahara et de l'Afrique noire transitent par la ville d'Agadez (Niger), principale grande ville à la porte du Sahara. Agadez est devenue depuis les années 1990 un carrefour des migrations transsahariennes. La plupart des migrants qui y transitent, visent un seul objectif, atteindre l'Europe.

Mots clés: Migration, migrants, Agadez, Niger.

AGADEZ, CROSSROADS OF TRANSSAHARIAN MIGRATIONS (NIGER)

Abstract.- The strategic position between North Africa and sub-Saharan Africa makes Niger a land of intense mobility for the departure and transit of many migrants whose significant flow came from all the countries of West Africa. The geopolitical context currently dominated by insecurity in the eastern part of Niger and northern Nigeria (war imposed by the nebula Boko Haram); and the instability of bordering countries in north-west (Mali) and north-east (Libya) are pushing populations to seek refuge by mass migration (more than 60% of migrants to the Maghreb and Europe go through Niger according to the International Organization for Migration) and irregularly to the major mining and gold mining cities of northern Niger (Agadez, Arlit, Djado and Dirkou) which are the gateways to the country of North Africa and then to the Mediterranean in order to reach the European countries. In addition to the security problems, there is the problem of food and land insecurity that forces the populations of the region of Agadez and Africa to migrate to the countries of the south. All migrants from African countries located south of the Sahara and black Africa transit through the city of Agadez (Niger), the main city at the door of the Sahara. Agadez has become since the 1990s a crossroads of trans-Saharan migration. Most of the migrants who go through it have one goal, to reach Europe.

Key words: Migration, migrants, Agadez, Niger.

Introduction

La région d'Agadez se situe dans la partie septentrionale du Niger. Elle fait frontière au Nord avec l'Algérie (970 km) et la Libye (350 km), à l'Est avec le Tchad (600 km), à l'Ouest avec le Mali (60 km) et la région de Tahoua et au Sud avec les régions de

Maradi, de Zinder, et de Diffa. De ce fait la région d'Agadez constitue un carrefour important entre le Maghreb et l'Afrique subsaharienne. Elle est synonyme de diversité tant sur le plan physique et humain [3]. La région d'Agadez est l'une des huit régions administratives du Niger. Elle est administrée par un gouverneur et des préfets à la tête des départements (Tchirozérine, Arlit, Aderbissanet, Bilma, Iférouaneet Ingall) et des maires élus au niveau des communes. Elle couvre une superficie de 667.799 km² soit 52.7% du territoire nigérien. Malgré son immensité, cette région reste la moins peuplée du pays et ne compte que 487.620 habitants (0,72 habitant au km²) [4]. L'économie de la région repose sur trois ensembles des secteurs dont les secteurs productifs, les secteurs sociaux et les secteurs d'accompagnement. Les secteurs productifs sont l'agriculture, l'élevage et l'environnement qui constituent la base des activités économiques dominantes de la région. Ces secteurs sont tributaires des aléas climatiques et de la faiblesse de moyens de production. A ces différents secteurs s'ajoutent des secteurs transversaux, qui méritent une attention particulière dans cette région fragilisée par les conflits, envahie par des migrants de passage, des trafics de tous genres, le chômage des jeunes et les effets du changement climatique. Ces secteurs transversaux sont la résilience au changement climatique, à la promotion de la paix et à la cohésion sociale, à la sécurité, à la gouvernance et à la migration irrégulière [4]. Agadez, une ville carrefour a été hier et aujourd'hui fondée au XI^{ème} siècle n'est connue qu'au XV^{ème} siècle en même temps que s'effaçait Tiguidda (Azélik) et à partir du moment où l'un des premiers sultans Ilisawan (1430-1449) s'y installa, constituant son palais autour duquel se réorganisa le vieux village Gobirawa. L'installation définitive du sultan à Agadez fera de cette localité le carrefour entre les régions du sud et nord du Sahara. Agadez deviendra au XVI^{ème} siècle un centre caravanier très prospère. La vie politique était stable. Au XIX^{ème} siècle, l'Aïr a fait face à des attaques des Touaregs voisins du Hoggar et de l'Azawak. Le trafic caravanier s'est beaucoup ralenti; les coups d'Etat de palais assez fréquents. Au XX^{ème} siècle la pénétration coloniale ne restera pas sans conséquences néfastes. Les Kel Aïr, frustrés, passèrent au soulèvement en 1916 avec la conduite de Kaossen et le sultan Abder Rahim Tagama. Ces derniers furent respectivement tués en 1919 et en 1920. Les conséquences de la répression furent la ruine de la région, la dispersion des tribus, la paralysie du commerce saharien vital pour la région et la famine. Agadez se présente aujourd'hui en zones bien différenciées. Le vieux noyau urbain est typique par ses ruelles, ses palais, ses habitations en terre à étage, ses écoles coraniques et ses vieilles mosquées. Cette partie dite «vieille ville» est classée patrimoine mondial de l'humanité en juin 2013 [4].

Toutefois Agadez, principale ville du Niger à la porte du Sahara, relie les pays de l'Afrique de l'ouest et du centre aux pays du Maghreb. Elle est un lieu de flux importants de migration transsaharienne. Elle renoue ainsi avec sa fonction séculaire, de terre de transit et d'échange. Ces flux se déploient du Sahel et de l'Afrique centrale vers le Maghreb et, les nigériens vont en Lybie, en Algérie, mais certaines nationalités poursuivent leur route vers l'Europe qui reste une destination convoitée par une partie importante des migrants [2].

1.- Matériel et méthodes

La présente étude est la synthèse de plusieurs travaux traitant de la question migratoire. En plus de la recherche bibliographique et de la collecte des informations auprès des acteurs locaux du domaine, des services compétents et des organisations non gouvernementales de la région d'Agadez. Ce thème est abordé par une analyse du rôle la ville d'Agadez, carrefour des migrations transsahariennes dans l'accueil et le transit des

migrants en direction des pays maghrébins et les côtes européennes en dépit des tragédies mortelles qui jalonnent le parcours.

2.- Résultats et discussion

Agadez, ancienne cité de l'Aïr à la croisée des routes caravanières qui relient les régions du Fleuve Niger aux régions du Nil en Egypte, puis les pays subsaharienne et d'Afrique noire au pays du Maghrébins. La ville d'Agadez a toujours connu tout au long de son histoire des mouvements intenses du côté du Sahara. Si au fil de siècles passés, les déplacements de populations ne suscitaient aucune inquiétude ou appréhension, le développement exponentiel de l'économie algérienne et libyenne à une date récente, du fait du pétrole, a permis à beaucoup d'Africains de s'installer dans ces pays en passant pour la plupart par Agadez. Voilà pourquoi la cité de l'Aïr se trouvant à l'intersection des routes migratoires du Nord et du Sud, ne peut qu'être au centre des débats et discussions de l'heure relatifs aux problématiques migratoires [6].

2.1.- Agadez carrefour migratoire

En 2000, le niveau minimal des flux de migrants transitant par Agadez peut être estimé à 65.000 par an dont 80% en direction de la Libye et 20% vers l'Algérie. Le Nigeria fournit à lui seul près de la moitié des flux (45%) et le Ghana près du tiers (30%). Les Nigériens ne représentent plus que 13% et les Maliens 6%, encore que la migration d'une partie estimable des premiers relève plus d'une migration saisonnière. Ces migrants africains convergent vers le Maghreb, alors que ces derniers sont déjà estimés à deux millions et demi (2.500.000) dans la seule Libye (Haddad, 2000) et à près de 300.000 en Algérie (El Khabar, Alger, 08/01/2001) [2].

En 2013, le Réseau Exodus a compté 40.350 migrants en direction de la Lybie à partir d'Agadez. Ce chiffre ne prend pas en compte les migrants qui ne passent pas par la barrière de sortie de la ville d'Agadez [11]. Cette région d'Agadez, est l'un des principaux centres de transit de migrants de l'Afrique de l'ouest en direction du Maghreb et de l'Europe. Elle est devenue le centre par excellence des flux migratoires concernant le Sahara. C'est l'escale, le passage de plusieurs nationalités (Nigéria, Ghana, Mali, Gambie etc.). Aussi, les comptages effectués par le projet ont eu lieu à la barrière de Dirkou à Agadez entre mars et décembre 2013. En 2016, aussi, la matrice de suivi des déplacements de l'Organisation Internationale des Migrations (OIM) a enregistré le passage d'un total de 60.970 migrants dans les villes d'Arlit et de Séguédine, dans la région nigérienne d'Agadez, entre les mois de février et d'avril 2016. Parmi eux, 44.890 quittaient le Niger, alors que 16.080 entraient dans le pays. Le Niger est un pays de transit pour les migrants d'Afrique de l'Ouest voyageant vers ou depuis l'Algérie et la Libye [7]. De nos jours, les migrations internationales représentent un phénomène universel et intemporel. Elles intéressent tous les continents et concernent une proportion croissante de la population mondiale. Les flux migratoires au niveau mondial sont en évolution : les causes profondes des migrations résident dans la persistance des conflits, des déséquilibres démographiques et économiques profonds entre les pays [3]. Au Niger, les populations des régions nord du Niger (Agadez, Tahoua) sont réputées en exode rural ou l'exode saisonnier qui constitue une migration locale et temporaire. En effet, la migration ouvre l'esprit et la porte à l'émigré pour se lancer dans la migration régionale, internationale et intercontinentale [1].

2.2.- Itinéraires et méthodes migratoires

Le voyage transsaharien est généralement fait en plusieurs étapes, et peut prendre entre un mois et plusieurs années. En route, les migrants s'installent souvent temporairement dans des carrefours migratoires pour travailler et épargner suffisamment d'épargne pour la prochaine étape, qui se fait généralement dans des camions ou des véhicules tout terrain type pick-ups. A part une minorité qui voyage par avion, et en dépit de l'existence d'itinéraires multiples, la majorité des migrants entrent au Maghreb par voie terrestre à partir d'Agadez au Niger. La ville d'Agadez est localisée sur un carrefour historique de voies commerciales qui s'étendent maintenant profondément en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. A partir d'Agadez, les routes migratoires bifurquent vers l'oasis de Sebha en Libye et vers Tamanrasset au sud de l'Algérie [8].

2.3.- Nouveaux axes migratoires

Agadez illustre bien la relation des flux migratoires avec les mutations socio-spatiales de l'espace oasien. Carrefour des migrations africaines vers le Maghreb, elle capte la large majorité des flux en provenance du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest depuis le Nigeria et le Ghana anglophones. Avec la dégradation, une nouvelle fois, de la situation sécuritaire au Tchad et la fermeture de la route du Tibesti, Agadez affirme encore plus son rôle de carrefour. Il s'est créé une nouvelle centralité, fortement structurante et qui n'est pas sans effets sur la ville elle-même, sur sa région et sur tout le système relationnel transnational et continental de façon générale [2]. Les flux migratoires qui convergent vers Agadez sont multiples et poursuivent la trajectoire en traversant le Sahara pour atteindre les pays magrébins et l'Europe en traversant la Méditerranée.

Il se distingue des axes suivants les pays de provenance:

Axe1 : - Cameroun, Côte d'Ivoire, Ghana, Bénin, Nigeria, Niger (via Agadez)

Axe2 : - Gambie, Sierra leone, Guinée, Sénégal, Burkina Fasso, Niger (via Agadez)

Axe3 : - Cameroun, Tchad, Nigéria Niger (via Agadez)

Le Niger via Agadez, est traversé par d'importants flux migratoires en provenance d'Afrique subsaharienne et à destination de la Libye et de l'Europe. Ces flux, dont l'essor remonte au début des années 1990, se sont concentrés sur l'axe Agadez-Sebha, à la suite de l'ouverture officielle de la frontière terrestre nigéro-Libyenne, faisant de cet axe l'une des principales voies de passage des migrations transsahariennes [5]. En effet, on rencontre deux principaux l'axe dont celui d'Agadez-Arlit- Assamaka-Tamanrasset en Algérie et l'axe Agadez-Toureyet- Bilma-Dirkou-Ségédine et Sebha en Libye (fig. 1).

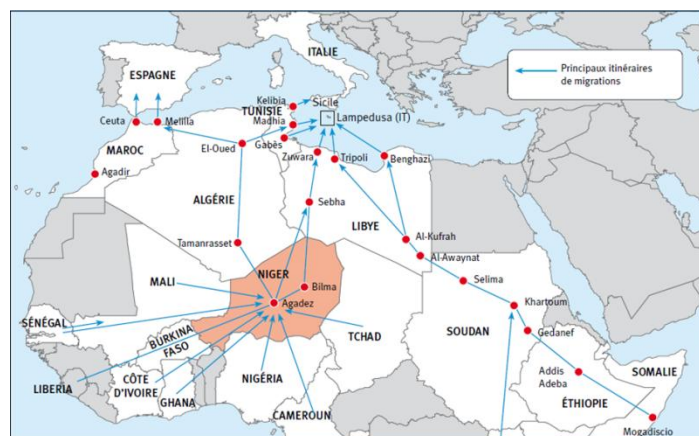


Figure 1.- Réseau Exodus, 2013 [11]

Le carrefour migratoire d'Agadez jadis grand lieu de rencontre des caravaniers, des voyageurs, ville de négoce et de rencontre entre les populations du nord et du sud du Sahara, avait perdu de son dynamisme «depuis le déclin des échanges transsahariens et l'enclavement de la région septentrionale du Niger déterminé par les frontières coloniales» [5]. L'avantage de position que lui confèrent les infrastructures contemporaines de transport (dernière ville nigérienne de l'axe Niger-Libye reliée au réseau routier bitumé et la présence en son sein de populations dont le capital culturel et social facilite la mobilité au Sahara central (populations arabes et touarègues), ont permis à Agadez de profiter du renouveau des migrations transsahariennes pour renouer avec la fonction de carrefour. La ville, travaillée par les flux de population qui la traverse, voit son paysage urbain se transformer. Certains de ses quartiers vivent ainsi au rythme des arrivées et des départs de migrants, tantôt animés par une foule cosmopolite, tantôt baignés par le calme pesant de l'attente. Tel est le cas du quartier de la gare routière d'Agadez où de nombreuses activités liées à la circulation migratoire se sont créées (structures d'hébergement, change de monnaie, vente de marchandises servant à la traversée du désert, agences de transport, lieux de prostitution ...). Au cœur du dispositif permettant le passage des migrants d'une rive à l'autre du désert se trouvent des agences de transport spécialisées [5].

2.4.- Transport des migrants, pilier et levier de la croissance de l'économie de la ville d'Agadez

Les responsables des agences de voyage, sont majoritairement originaires d'Agadez, mais parfois de la région de Zinder, de Niamey ou de Bilma. Leurs réseaux sociaux intègrent des acteurs privés (rabatteurs, coxers, passeurs-guide, chauffeurs, propriétaires de véhicules), depuis le retour de la paix et la sécurisation dans la région et des itinéraires des axes qui aboutissent aux frontières de l'Algérie et de la Libye. Toutefois, les Touaregs sont minoritaires dans le trafic et ils tendent à valoriser leur connaissance des itinéraires plutôt comme convoyeurs de flux dont l'ampleur constitue, pour eux, une ressource supplémentaire. Il est noté une dominance des Toubous et autres ethnies (Haoussa, Béribéri, Arabe) qui transportent les migrants ressortissant des pays africains. Les migrants étrangers sont repérés par les policiers qui les font descendre des véhicules, leurs prennent leurs pièces d'identité, et leur imposent le paiement d'une taxe dont le montant, négociable, va de quelques milliers à plus de 20.000 francs CFA, sans que cela ne dépende directement de la régularité de leur situation. Ces pratiques de prélèvements par la police, bien que généralisées dans le transport routier en Afrique subsaharienne, semblent s'exercer bien davantage à l'encontre des voyageurs migrants que des autres voyageurs. Lorsque des migrants dont les papiers sont en règle refusent de payer, les policiers les gardent au poste de police et les mettent parfois en cellule jusqu'à ce qu'ils «acceptent» de déboursier. Tout étranger qui passe à Agadez, il faut qu'il paie 5.000, 10.000, 15.000, jusqu'à 20.000 FCFA [5]. Les tarifs des trajets proposés par les agences de transport d'Agadez et de Dirkou (2003-2004), varient selon le type de véhicule (camion ou Pick-up). Ainsi, le camion transport un migrant entre 40.000 à 60.000FCFA et la Toyota HILUX pick-up entre 50.000 à 80.000 FCFA d'Agadez à Sebha. Les sommes perçues par les directeurs d'agence sont réparties entre les différentes personnes qui participent à l'organisation et à la réalisation du transport. Par exemple, sur 50.000 FCFA payés à l'agence par un passager cueilli, 5.000 FCFA reviennent au coxer qui a amené le passager, 35.000 FCFA sont pour le propriétaire du véhicule qui emmènera les migrants, et 10.000 FCFA sont gardés par le chef d'agence. Les propriétaires des véhicules sont indépendants et ne travaillent que sur demande; c'est pourquoi, ils offrent fréquemment une ou deux places par voyage au responsable d'agence qui leur fait appel [5]. De nos jours, on assiste à

une augmentation des prix du transport des migrants et marchandises en transit à Agadez. Ce transport se fait essentiellement avec des véhicules Toyota land cruiser 4X4 et des Toyota Hilux. Les camions sont de plus en plus utilisés pour le transport des biens. Les migrants déboursent la somme de 100.000 à 150.000 F au lieu de 50.000 à 60.000 FCFA (1990-2000) pour la traversée du Sahara, allant d'Agadez au Niger à Sabha en Libye. En plus des frais de transport, ils doivent aussi prévoir des frais de route pouvant aller de 100.000 à 120.000 FCFA pour les quatre principaux postes de contrôle et de sécurité à savoir Toureyet, Madama, Bilma, Dirkou, et Seguedine. Ils payent aussi des taxes forfaitaires de 1.000 à 2.000 FCFA pour les communes traversées. Chaque véhicule transporte au moins 30 passagers d'où un gain de 4.500.000 FCFA par véhicule pour un tour Agadez-Sabha. Puis le véhicule revient au Niger chargé du carburant fraudé de la Libye, ou bien avec des migrants saisonniers nigériens de retour de la Libye. Sur les 150.000 FCFA payé par un migrant à Agadez, le coxer peut gagner entre 30.000 à 50.000 FCFA, le passeur gagne aussi 15.000 à 25.000 FCFA, le chauffeur 20.000 à 25.000 FCFA et le propriétaire du véhicule ou le chef d'agence s'en sort avec une somme de 40.000 à 50.000 FCFA. Cet état de fait montre que le transport des migrants est une véritable entreprise qui offre de l'emploi à plusieurs jeunes organisés en réseaux. C'est un business à la chaîne qui contribue au développement de l'économie régionale d'Agadez car même les collectivités, les agents de sécurité, les propriétaires des ghettos, les passeurs, les coxers et les chauffeurs profitent de ce trafic. Il existe aussi une forme de solidarité qui existe entre les acteurs qui souvent en cas de panne d'argent d'un migrant en difficulté, le chauffeur accepte de le transporter sous réserve de payer à l'arrivée par un parent du migrant ou bien le migrant s'adonne à une activité lucrative temporaire et transitoire à Sabha pour payer les frais du voyage consommé le temps que le chauffeur rebrousse chemin ou revient au prochain voyage. En 2016, selon l'Organisation Internationale des Migrations, plus de 70% des personnes interrogées ont payé une somme dépassant les 345 dollars USD pour leur périple migratoire jusqu'au point de transit de Séguédine ou d'Arlit. En moyenne, les coûts allaient de 85 à 345 dollars» [7]. Malgré cet avantage pour l'économie de la région d'Agadez, ce trafic des migrants présente plus d'inconvénient et de risque extrême du fait que plusieurs migrants perdent leur vie lors de la traversée du Sahara. Les catastrophes qui conduisent à la mort dans le désert découlent des pannes des véhicules, des vents de sable et des vagues des dunes qui provoquent des accidents et des égarements du trajet conventionnel. Ils arrivent aussi des rixes qui conduisent aux bagarres entre les passagers et chauffeurs, ou des passagers entre eux. Les migrants sont parfois dépossédés de leurs biens, puis abandonnés par les convoyeurs en cas de pannes comme l'illustre Ali Bensaad qui affirme « les départs pour l'Algérie ne se font pas sur des camions mais sur des *pick-up* Toyota tout aussi surchargés; 25 à 30 passagers qui tiennent dans un équilibre invraisemblable ! Les touaregs sont ceux qui maîtrisent le mieux ce terrain, frontalier de l'Algérie, qui cumule, en plus, le handicap de l'instabilité. La fin officielle de la guérilla n'empêche pas les actes de brigandage, et les migrants sur ces trajets sont souvent détroussés par leurs propres convoyeurs qui les abandonnent dans le désert ». Certes la migration irrégulière représente de nos jours un pilier de l'économie d'Agadez, parce qu'elle occupe beaucoup des jeunes et génère d'importants revenus à la région d'Agadez. Un logeur, passeur et responsable d'un ghetto avoue aux médias que leur chiffre d'affaire a été multiplié par cinq (5). Les candidats à la migration sont souvent logés par vague de 150 à 200 migrants par les passeurs et attendent un mois à trois mois avant le grand jour du départ sur Sabha en Libye. Les logeurs ont accueilli et logé 10.000 migrants en printemps 2015. Les passeurs se chargent de l'approvisionnement en eau et nourriture des migrants. Les départs ont lieu les nuits pour 900 km à travers le désert d'espoir et de drame. Chaque semaine, des centaines des voitures surchargées de 25 à 30 candidats se lancent à l'exode.

Les quittent Agadez pour le désert, la Libye puis l'Europe (9). On estime 2000 migrants qui tentent à rejoindre l'Europe en passant par la Libye et qui transit par Agadez où ils payent leur transport ou leur mort à bord de 80 véhicules surchargés en moyenne de 25 à 30 passagers par semaine. Par mois, c'est un minimum de 8000 personnes qui s'aventurent à partir d'Agadez. Celles-ci sont composées essentiellement d'étrangers. Il existe beaucoup d'autres circuits de transports de migrants existent au Niger sans passer forcément par Agadez», détaille Mohamed Jules, un spécialiste de la question migratoire basé à Agadez (6). Les acteurs développent d'autres stratégies d'adaptation en ouvrant d'autres nouveaux axes et méthodes d'échanges des passagers contre carburant fraudé autour des points d'eau en plein Sahara. Selon I.M. Diallo (résident de la ville), les ressources obtenues, permettent de subventionner l'ensemble de nos besoins familiaux tout en investissant dans d'autres domaines comme l'acquisition de parcelles et la conduite de certaines activités lucratives.

Pour contrer ce phénomène et éviter que le désert ne devienne le mouiroir des jeunes africains candidats au départ, l'Etat du Niger a transmis au parlement une loi pénalisant la traite de personnes. C'est la loi N° 2015-36 du 26 mai 2015 sur le trafic illicite des migrants. Cette loi de sept chapitres et 37 articles, relative au trafic illicite de migrants votée le 26 mai 2015 est mise en application à partir d'août 2016. Elle s'accommode aussi de la lutte contre la corruption. En effet, cette activité a eu le mérite de faire développer la corruption à outrance au niveau de certains agents de l'Etat indécents qui perçoivent des sommes colossales sur le dos des migrants. En octobre 2016, quinze personnes, précisément neuf gendarmes et six civils ont été interpellées et déférées devant le Parquet d'Agadez. Ils sont gardés pour perception illicite de sommes qu'ils savent ne pas être dus. Après une semaine de mandat de dépôt au camp pénal d'Agadez, deux gendarmes, chefs d'équipe et cinq civils ont écopé chacun de 4 mois de prison avec sursis et 20.000 FCFA d'amende. Conscient des impacts de cette activité sur le plan économique, démographique, environnemental et sécuritaire, l'Etat du Niger a décidé d'agir en fermant les ghettos, emprisonnant les passeurs et immobilisant leurs véhicules [7]. En mai 2016, le parquet d'Agadez a fait cas d'une centaine des acteurs (passeurs, migrants nigériens et chauffeurs) et environ 80 de véhicules saisis et immobilisés. Au moment où les nigériens purgent leur peine, les ressortissants de l'UEMOA et de la CEDEAO sont rapatriés dans leurs pays d'origines après les investigations suite aux saisis des fraudeurs. L'application de cette loi est en défaveur des nigériens par rapport aux autres citoyens de l'espace communautaire. Les nigériens finissent en prison et leurs biens confisqués en cas de saisie par les forces de défense et de sécurité en patrouille dans la zone. Une décision de plus en plus contestée par les associations des jeunes et qui divise aussi l'opinion à Agadez selon I. M. DIALLO. Tout citoyen de la CEDEAO, qui désire entrer sur le territoire d'un autre état membre pour une durée de maximum 90 jours, peut entrer par un point d'entrée officiel, posséder un document de voyage et le certificat international de vaccination valide. Il n'a pas besoin d'un visa. S'il remplit toutes ces conditions il est en situation régulière et peut rester trois mois [8]. En définitive, cette loi à porter un coût dur à l'économie régional et aux activités socio-économiques des jeunes, mais ce trafic a aussi mis en péril la vie de nombreux citoyens nationaux et internationaux. Le cas des morts dénombrés dans le Sahara par exemple le cas de 92 morts de soif trouvés en plein Sahara, les 16 morts du mois de mai 2017, et beaucoup d'autres cas isolés non officiels que rencontrent les voyageurs dans le Sahara. Les migrants subissent aussi plusieurs humiliations et exactions au cours du trajet qui sont contraires aux droits de l'homme. On peut citer les cas des violes, des tortures, des personnes drogués, abandonnés et des fusillés. A tout cela s'ajoute les trafics des drogues, l'usage de la fausse monnaie. De ce fait les problèmes rencontrés sont plus que les avantages tirés de ce trafic. Il importe que l'Etat garantisse la sécurité des personnes, le

droit de l'homme et la sécurité des zones minières du Niger.

2.5.- Quelles alternatives envisager à l'entreprise migratoire à Agadez?

Un débat franc et sincère doit prévaloir entre tous les acteurs impliqués dans cette problématique au risque de les voir emprunter d'autres axes plus difficiles et périlleux pour les candidats à la traversée. Une réflexion qui exclurait les principaux acteurs de la chaîne migratoire que sont les passeurs et les intermédiaires est vouée à l'échec. Les autorités locales doivent sensibiliser les acteurs impliqués. Au niveau des migrants, il faut impérativement avoir recours aux normes internationales pour une migration sûre et sans risque. Les partenaires au développement du Niger, notamment européens doivent formuler des propositions communes et inclusives pour des solutions ou alternatives appropriées. A noter par exemple l'assouplissement de la délivrance des visas d'entrer dans les Etats de l'Union européenne. Aider les Etats pourvoyeurs et ceux de transit à mettre en œuvre une politique de réinsertion sociale pour les jeunes mais aussi aider ces pays à promouvoir la bonne gouvernance. Et enfin cette lutte contre l'immigration ne doit point occulter le respect des droits de migrants qui sont mis à rude épreuve aujourd'hui à Agadez [8]. Les pertes en vie humaine sont énormes, on doit alors repenser aux alternatives à ce trafic mortel et coûteux à la plupart des migrants. L'Etat et la société doivent prévenir et mettre fin aux drames migratoires qui sévissent lors de la traversée du Sahara. Pour y arriver, nous devons au niveau local développer les tourisms interne et communautaire par des visites et la délocalisation des grandes rencontres, réunions à haut niveau de l'Etat, du parlement et des pays des espaces communautaires (UEMOA, CEDEAO, CEN-SAD, CBLT, ...). Puis les politiques doivent promouvoir la mise en valeur des zones sahariennes avec une politique de promotion de l'agriculture oasisienne irriguée. Cette initiative pourrait être une alternative à défaut d'atteinte d'une activité migratoire florissante des années récentes. Elle permettra de créer des emplois complémentaires à ceux générés par la migration et le tourisme. Certains passeurs (Toyota Hilux ou Land Cruiser PICK UP) restent en dehors de la ville et le transport est garanti par les motos taxis et privés pour un rassemblement à un lieu loin des postes de sortie et des contrôles des agents de défenses et de sécurité. Les effets de la loi N° 2015-36 du 26 mai 2015 sur le trafic illicite des migrants a certes permis à certains passeurs de passer par le contrôle, mais la plupart des départs sont détournés en traçant des nouvelles itinéraires de sortie sans passer par la barrière de contrôle. Avant l'application de la loi toute la population d'Agadez témoigne la sortie chaque lundi d'un convoi d'une centaine (100 à 300) des Toyota PICK UP chargé d'environ 25 à 30 passagers. Au retour, chaque vendredi, ces véhicules ramènent du carburant fraudé de la Libye et quelques nigériens qui constituent des migrants saisonniers en provenance de la Libye, de Djado (Site aurifère en exploitation artisanale), des oasis et des commerçants qui approvisionnent ces villes en d'autres produits alimentaires et manufacturés comme le charbon, le mil, le thé ...

Conclusion

Le problème est transnational, mais suite l'application de la loi n°2015-036 du 26 mai 2015 par les autorités nigériennes, c'est l'économie et les acteurs de la région d'Agadez qui subissent les conséquences par la baisse des activités, de la circulation de la monnaie et des rentes exceptionnelles des convoyeurs (3 à 4.500.000 FCFA par voyage, Agadez-Sabha). Les arrestations et la mise en chômage des acteurs du réseau ont aussi aggravé la situation. Cette loi intervient pour lutter contre le trafic illicite des personnes et des biens mais elle semble être en contradiction avec les protocoles d'accord de libre

circulation des biens et des personnes, et de droit d'établissement ratifié par les pays membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). L'entreprise migratoire en faillite, nécessite une relance par des alternatives et des initiatives d'activités économiques pour créer des nouveaux emplois aux jeunes et aux acteurs locaux qui jouissent des retombés des flux migratoires en transit à Agadez, carrefour des migrations transsahariennes. La prise en charge rapide de cette préoccupation sociale permettra d'occuper cette jeunesse nombreuse en détresse par des emplois pour un renforcement de la paix et de la cohésion sociale dans cette région fragile du Niger.

Références bibliographiques

- [1].- Moussa dit Kalamou Mahamadou, 2016.- Impact socio-économique de la migration des chefs de ménage dans la région de Tahoua au Niger. Colloque international sur les dynamiques migratoires en Afrique de l'Ouest : Histoire, flux et enjeux actuels du 12 au 14 décembre 2016, Agadez, Niger.
- [2].- Ali Bensaâd, 2003.- Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin. Revue européenne des migrations internationales, vol. 19, n°1: 7-28. URL : <http://remi.revues.org/336> ; DOI : 10.4000/remi.336, 20p.
- [3].- Comité régional d'organisation de la fête tournant du 18 décembre (18 décembre 2016, 58^{ème} anniversaire de la proclamation de la république du Niger) Agadez Sokni (2016), A la découverte de la région d'Agadez, regard sur certaines de ses personnalités historiques, politiques, fonctionnaires, Ulémas et opérateurs économiques. 62p.
- [4].- Conseil régional d'Agadez, 2016.- Plan de développement régional (PDR) d'Agadez 2016-2020. Agadez, Niger, 262p.
- [5].- Julien Brachet, 2005.- Migrants, transporteurs et agents de l'État: rencontre sur l'axe Agadez-Sebha. Autre part, n° 36: 43-62.
- [6].- CRID, 1996.- Migrations et développement durable. Ed. CRID, Paris, 16 p.
- [7]. Marie Karleskind, 2016.- L'OIM enregistre le passage de plus de 60 000 migrants à Agadez, au Niger. Ed. Organisation Internationale des Migrations du Niger, 2p.
- [8].- Ibrahim Manzo Diallo, 2016.- Migration à Agadez: Autopsie d'un phénomène, Niger Inter Magazine (Novembre 2016), article du 13 décembre 2016. 5p.
- [9].- France 24, 2016.- Agadez, au Niger, porte d'exil- document exceptionnel, reportage, <http://www.france24.com/youtube>.
- [10].- De Haas H., 2006.- Migrations Transsahariennes vers l'Afrique du Nord et l'UE: Origines Historiques et Tendances Actuelles. 14p. <http://www.migrationpolicy.org/article/trans-saharan-migration-north-africa-and-eu-historical-roots-and-current-trends>.
- [11]. Mohamed Adando, Luca Iotti, Laura Pugnaghi, Federica Sorani, 2013.- Le suivi des flux migratoires au Niger, Réseau Exodus, 16p.