

Rapport d'enquête

Mission accomplie ? Les effets mortels du contrôle des frontières au Niger

Mai 2023



TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	3
INTRODUCTION.....	5
CONTEXTE.....	12
IMPORTANCE ET LIMITES DES DONNÉES DE L'OIM.....	25
MÉTHODOLOGIE	27
ANALYSER LES MORTS AUX FRONTIÈRES DU DÉSERT.....	29
ETUDE DE CAS	31
UTILISATION PAR FRONTEX DE L'IMAGERIE SATELLITAIRE	36
ANALYSE SPATIALE DE L'ACTIVITÉ SÉCURITAIRE ET MILITAIRE	38
ANALYSE SPATIALE DU DÉPLACEMENT DES TRAJECTOIRES ET DU DANGER.....	45
ANALYSE DE L'IMPACT DES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES : L'ANALYSE DU CHAMP DE VISION ET CORRÉLATION.....	57
CONCLUSION	70
ÉQUIPE DE RECHERCHE	73
REMERCIEMENTS	73
FINANCEMENT.....	74



RÉSUMÉ

Le 26 mai 2015, le Parlement du Niger a adopté la loi n° 2015-36 sur le trafic illicite de migrants, donnant lieu à une approche répressive et sécuritaire de la gestion des migrations. La loi a été rédigée sous l'égide de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC), et avec le soutien financier de l'Italie et du Danemark.

Les prestataires de services aux migrants (transporteurs, hôtes, coxeurs, etc.), qui opéraient jusqu'alors au grand jour dans le cadre d'un système de mobilité transsaharienne socialement et économiquement essentiel, ont soudainement été criminalisés et menacés de lourdes peines, y compris d'emprisonnement.

De nouvelles formes de contrôle des frontières ont été mises en place, avec le soutien technique et financier des institutions de l'UE et des États membres cherchant à contenir la migration à travers le Sahara. Les années suivantes, des milliers de décès et de disparitions de migrants ont ainsi été enregistrés dans le nord du Niger. Les transporteurs, désormais considérés comme des passeurs négligents et cupidés, ont été désignés comme responsables de l'augmentation du nombre de décès et de disparitions par le gouvernement nigérien et les médias, ainsi que par les agences de l'UE telles que l'agence Frontex. La sévérité des mesures adoptées par le Niger lui a ainsi valu d'être érigé en modèle en matière de « lutte contre le trafic illicite de migrants ». ⁰¹ Le gouvernement nigérien et ses partenaires internationaux ont adopté un discours de « mission accomplie », se vantant d'avoir réussi à réduire le nombre de « migrants » transitant par le Niger et mettant en avant la protection des migrants contre les passeurs. ⁰²

Ce récit a été remis en cause par de nombreux journalistes, activistes et chercheurs, affirmant au contraire que les dangers de mort auxquels sont confrontés les migrants ont de fait été exacerbé par la mise en œuvre de cette loi. Ils ont souligné le rôle du Niger en tant que lieu stratégique clé du contrôle de la mobilité dans le cadre des politiques d'externalisation des frontières de l'UE, par lesquelles cette dernière a étendu le contrôle des frontières au-delà de l'Union, y compris toujours plus au sud dans les régions du Sahara et du Sahel. Leurs analyses ont montré que les effets de cette loi, ainsi que les nombreuses formes de contrôle aux frontières qui se sont développées ces dernières années, ont contraint les conducteurs à emprunter des trajectoires dans des zones plus reculées du désert, dans des conditions encore plus dangereuses et souvent fatales, lorsqu'un véhicule tombe en panne ou que les conducteurs abandonnent leurs passagers et s'enfuient pour éviter d'être arrêtés. Activistes, journalistes et chercheurs travaillent depuis sans relâche pour attirer l'attention sur la façon dont la mise en œuvre de cette loi a conduit à un désastre humanitaire tant pour les migrants que les Nigériens

01 Le Sahel, Mme Gogé Maïmouna Gazibo, Directrice générale de l'Agence Nationale de Lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants (ANLTP/TIM) : « Notre pays fait partie des pays qui luttent, le mieux, contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants », 27 septembre 2019: [↗](#)

02 La Tribune Afrique, Migration illégale : le Niger assure le job, selon l'OIM, 17 Octobre 2017: [↗](#) ; European Union, Les opérations de l'Equipe Conjointe d'Investigation contre les trafiquants de migrants se poursuivent malgré le Covid-19, 16 Juin 2020: [↗](#)





eux-mêmes, ainsi qu'à une précarité économique et à la crainte de lourdes peines parmi les locaux, en particulier pour ceux qui vivent dans la région d'Agadez.

Malgré ces efforts, l'ampleur réelle des décès de migrants dans le désert demeure inconnue : la sévérité des sanctions prévues par la loi a contraint les mouvements transsahariens au Niger à la clandestinité, dans les zones encore plus reculées du désert où les incidents peuvent facilement passer inaperçus. En conséquence, il est devenu encore plus difficile de recueillir des données fiables sur le nombre de décès.

C'est au regard de ce contexte, que l'enquête de Border Forensics a décidé de développer des méthodologies nouvelles et uniques d'analyse géo-spatiale et de télédétection, pour contribuer à une meilleure analyse empirique des effets meurtriers de la loi 2015-36 et du contrôle renforcé des frontières qu'elle a entraînés. Ces méthodologies novatrices sont destinées à servir à l'élargissement de la base de preuves sur les effets néfastes des politiques de contrôle aux frontières mises en œuvre au Niger. Ces preuves sont destinées à soutenir les appels à une responsabilisation accrue des acteurs impliqués dans la gestion des frontières au Niger, au premier rang desquels le gouvernement nigérien, l'UE et ses États membres, ainsi que les agences de l'ONU.

INTRODUCTION

La loi 2015-36 du Niger, adoptée le 26 mai 2015 et pleinement mise en œuvre en septembre 2016, a marqué un changement radical dans les politiques et les pratiques de gestion des frontières au Niger, dont les effets les plus graves ont été ressentis dans le nord-est la région d'Agadez.⁰³

Comme nous le décrivons ci-dessous, cette loi n'est qu'une manifestation d'un programme plus large de gestion des frontières intervenant dans un contexte de convergence des intérêts des autorités nigériennes et européennes à restreindre les mobilités transsahariennes. Il s'agit pour le Niger de restreindre la mobilité de ses propres citoyens⁰⁴ et pour l'Union Européenne de freiner l'arrivée de migrants africains via la Méditerranée. L'externalisation des frontières, c'est-à-dire la délégation par les institutions européennes à des acteurs non-européens du contrôle de ses frontières, a été étendue à l'ensemble des trajectoires des migrants. Le Niger, perçu comme l'une des portes d'entrée à la Libye, elle-même pays de départ pour la traversée méditerranéenne, se retrouve au centre des préoccupations des politiques européennes (CARTE A00). Dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le transport de personnes à travers le Sahara via Agadez, précédemment toléré voire encouragé par l'État, est brusquement devenu une activité criminelle, et des centaines de Nigériens et d'autres Africains de l'Ouest travaillant dans ce secteur, qui fonctionnait jusque-là en plein jour, ont été condamnés à de lourdes amendes et à de sévères peines d'emprisonnement. Grâce à sa fermeté, le Niger a ainsi été érigé en modèle en matière de "lutte contre le trafic illicite de migrants", et auquel d'autres États africains doivent s'inspirer.⁰⁵ Le gouvernement nigérien et ses partenaires internationaux ont ainsi adopté un discours de "mission accomplie", se vantant d'avoir réussi à réduire le nombre de « migrants » transitant par le Niger et mettant en avant la protection des migrants contre les passeurs.⁰⁶

Cependant, les effets de cette loi, ainsi que les pratiques répressives et la militarisation de la région d'Agadez qu'elle a engendrée, n'ont pas dissuader les personnes de migrer. Au contraire, ces pratiques ont poussé l'économie de la migration à devenir souterraine, renvoyant ainsi à la clandestinité une activité qui était auparavant admise publiquement. Ainsi, pour échapper aux contrôles renforcés des frontières, les transporteurs font emprunter aux migrants des itinéraires plus éloignés et isolés, et donc plus dangereux.

La figure du passeur sans scrupules, banalisée dans d'autres contextes frontaliers meurtriers tels la frontière américano-mexicaine et la Méditerranée, a aussi été mobilisé pour désigner les coxieurs, les transporteurs et les propriétaires ghettos pour migrants à Agadez. Après l'adoption de la loi, ces acteurs ont été présentés

03 Niger: Loi No. 2015-36 du 26 mai 2015 relative au Trafic Illicite de Migrants [Niger], 26 May 2015: [2](#) [accessed 6 April 2023]

04 En particulier, la mobilité de certaines catégories de citoyens nigériens comme les femmes, les enfants et les mendiants qui migrent vers l'Afrique de l'Ouest et du Nord pendant les périodes sèches. Ce type de migration est connu sous le nom de phénomène de Kantché, comme décrit ci-dessous.

05 Le Sahel, Mme Gogé Maïmouna Gazibo, Directrice générale de l'Agence Nationale de Lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants (ANLTP/TIM) : « Notre pays fait partie des pays qui luttent, le mieux, contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants », 27 septembre 2019: [2](#) [accessed 8 February 2023]

06 La Tribune Afrique, Migration illégale : le Niger assure le job, selon l'OIM, 17 Octobre 2017: [2](#)

CARTE A00



comme des passeurs et des trafiquants, pour détourner la responsabilité des politiques anti-migratoires et des pratiques frontalières qui ont accru la dangerosité et conduisant à plus de morts et de disparitions. Alors même qu'une enquête a révélé que, contrairement à cette catégorisation des passeurs sans scrupules, la majorité de migrants ont indiqué que leurs passeurs leur avaient apporté l'aide la plus précieuse au cours de leur périple migratoire à travers le désert du Sahara.⁰⁷ De plus, c'est la criminalisation même de la migration et de l'assistance aux migrants qui a créé le besoin d'une économie souterraine du transport, impliquant des acteurs plus spécialisés engagés dans des activités illicites. Alors que les témoignages des survivants, ainsi que de nombreux rapports universitaires, journalistiques et de défense des droits de l'homme, font état des conditions de plus en plus dangereuses auxquelles sont confrontés les migrants depuis la mise en œuvre de la loi en septembre 2016, les preuves empiriques des effets mortels de la loi sur les périples des migrants et les mécanismes qui ont façonné ces effets restent fragmentaires.

⁰⁷ Golovko, Ekaterina, 2018. *Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy*. Dakar: Mixed Migration Centre, : 2

Le présent rapport vise à apporter une contribution méthodologique à l'élaboration d'une analyse plus systématique de ces effets. Nous détaillons d'abord le contexte sous-tendant ces changements brutaux dans l'approche de la migration au niveau national au Niger, et le rôle des acteurs européens dans le développement des dispositifs de contrôle aux frontières au Niger à partir de 2015, pour contenir la migration vers l'Europe. Nous discutons ensuite des défis liés à la collecte de données, qui ont limité la disponibilité des preuves empiriques documentant les effets de la loi 2015-036. Nous décrivons ensuite les méthodologies uniques que nous avons développées, et les sources de données auxquelles nous avons eu accès pour tester notre hypothèse sur la relation entre le contrôle des frontières, les trajectoires des migrants et les dangers de la traversée. Nous appliquons ensuite notre méthodologie à notre étude de cas multi-sites le long d'une section de la route Agadez-Sabha : partant du village de Séguédine au poste frontière de Toummo à la frontière nigéro-libyenne en passant par le fort militaire de Madama. Nous décrivons brièvement chaque site avant de décrire les techniques d'analyse géospatiale et de télédétection déployées sur chaque site (F1). Alors que l'analyse de chaque site révèle des dynamiques variées de pratiques frontalières et de dispersion des trajectoires, un schéma récurrent émerge, indiquant une corrélation claire entre le renforcement des dispositifs frontaliers et cette dispersion. À notre tour, nous montrons comment les trajectoires s'enfoncent dans le désert, où les chances de survie sont considérablement réduites dans les cas fréquents de pannes de véhicule, d'abandon, ou des passagers à court d'eau. Nous rendons visible et mesurable l'un des plus grands risques encourus lors de ce périple à travers le Sahara : un état de déshydratation potentiellement mortel dans des zones moins fréquentées et moins surveillées. Enfin, nous concluons en discutant

Figure 1





des implications des résultats de notre enquête en ce qui concerne l'attribution de la responsabilité des dangers accrus auxquels les migrants font face dans leur traversée du désert du Sahara du Niger dans le sillage de la loi 2015-36, et nous formulons une série de recommandations politiques.

Tout au long de notre analyse, outre les difficultés rencontrées pour accéder à des données fiables, nous avons également été confrontés au défi éthique consistant à savoir de quelle manière les connaissances sur la migration peuvent être utilisées pour justifier et permettre sa gouvernance et son contrôle. Dans ce processus de production des connaissances spatiales critiques, nous avons été confrontés à deux écueils, que notre enquête cherche à éviter.

Le premier concerne le cadrage eurocentrique des “migrations africaines” que l'Europe cherche à contenir par l'externalisation de ses dispositifs de contrôle aux frontières, mais aussi l'eurocentrisme inhérent aux critiques de l'externalisation des frontières. L'Europe a depuis longtemps mobilisé le “mythe de l'invasion”, qui présente tous les migrants africains (voire l'ensemble de la population africaine elle-même) comme se dirigeant vers l'Europe.⁰⁸ Or, en analysant les mobilités au Niger, nous nous sommes immédiatement rendu compte à quel point il était difficile de distinguer les formes de mobilités qui co-existent dans la région. En effet, elles impliquent un large éventail de directionnalités, de sujets et de motivations. Ainsi, à l'inverse des tropes eurocentriques de “l'invasion” par les migrants africains, nous mettons en avant la variété des destinations de la migration dans la région, et l'impossibilité de distinguer les “migrants” à destination de l'Europe des personnes qui se déplacent pour une tout autre raison dans cette région. Si, au nom de la “protection” contre la “menace” que représente la migration africaine, l'Europe s'est clairement engagée à étendre et à externaliser le contrôle de ses frontières au-delà du périmètre officiel de l'UE, les analyses critiques de la violence de l'externalisation des frontières européennes courent le risque de présenter les acteurs du Sud global comme les réceptacles passifs de ces politiques. Bien au contraire, dans notre enquête, nous cherchons à mettre en avant comment le gouvernement nigérien a mobilisé les agendas européens pour promouvoir ses propres intérêts.

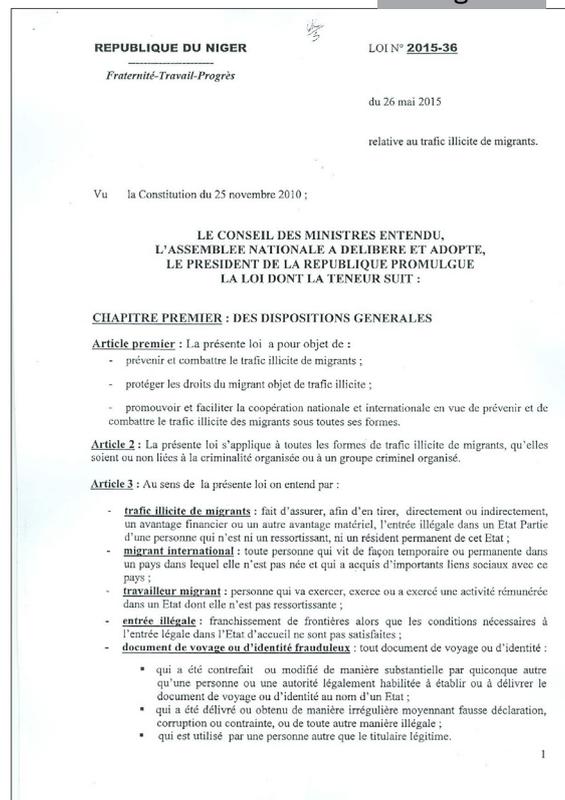
Deuxièmement, nous sommes bien conscients que la capacité à se déplacer des migrants illégalisés dépend de leur capacité à ne pas se faire détecter par les agences de l'État, et que les connaissances sur la migration, telles que celles générées par les moyens de surveillance peuvent être utilisées pour contrôler et gouverner la migration. Au Niger, ces technologies de télédétection, notamment l'imagerie satellitaire, ont précisément été utilisées par des agences telles que Frontex dans ce but de contrôle des frontières. L'utilisation de ces mêmes technologies comporte donc le risque de contribuer, malgré nous, à l'accroissement des

⁰⁸ Hein de Haas, 2008. “The Myth of Invasion: the inconvenient realities of African migration to Europe,” *Third World Quarterly*, vol. 29(7), 1305-1322; Ghassan Hage, 2016. “Etat De Siège: A Dying Domesticating Colonialism?” *American Ethnologist* Wiley, . 43: 38-49

connaissances en matière de surveillance. Pour éviter ce risque, notre enquête a été pensée pour exercer un “regard désobéissant”, qui utilise les moyens de télédétection et la cartographie d’une manière qui ne révèle pas la spatialité précise des trajectoires des migrants illégalisés et qui montre au contraire, de la manière la plus claire possible, les dispositifs de contrôle aux frontières et ses effets létaux.⁰⁹ En outre, même si nous mobilisons des moyens de haute technologie et des méthodologies d’analyse spatiale de pointe développées dans le Nord global et marquées par des relations de pouvoir inégales, nous ne considérons pas notre approche comme la seule forme valable des connaissances spatiales, et nous mettons plutôt l’accent sur la multiplicité des connaissances spatiales, y compris celle incarnée par la population locale. Ces deux défis et nos tentatives d’y répondre constituent le fil conducteur de notre rapport.

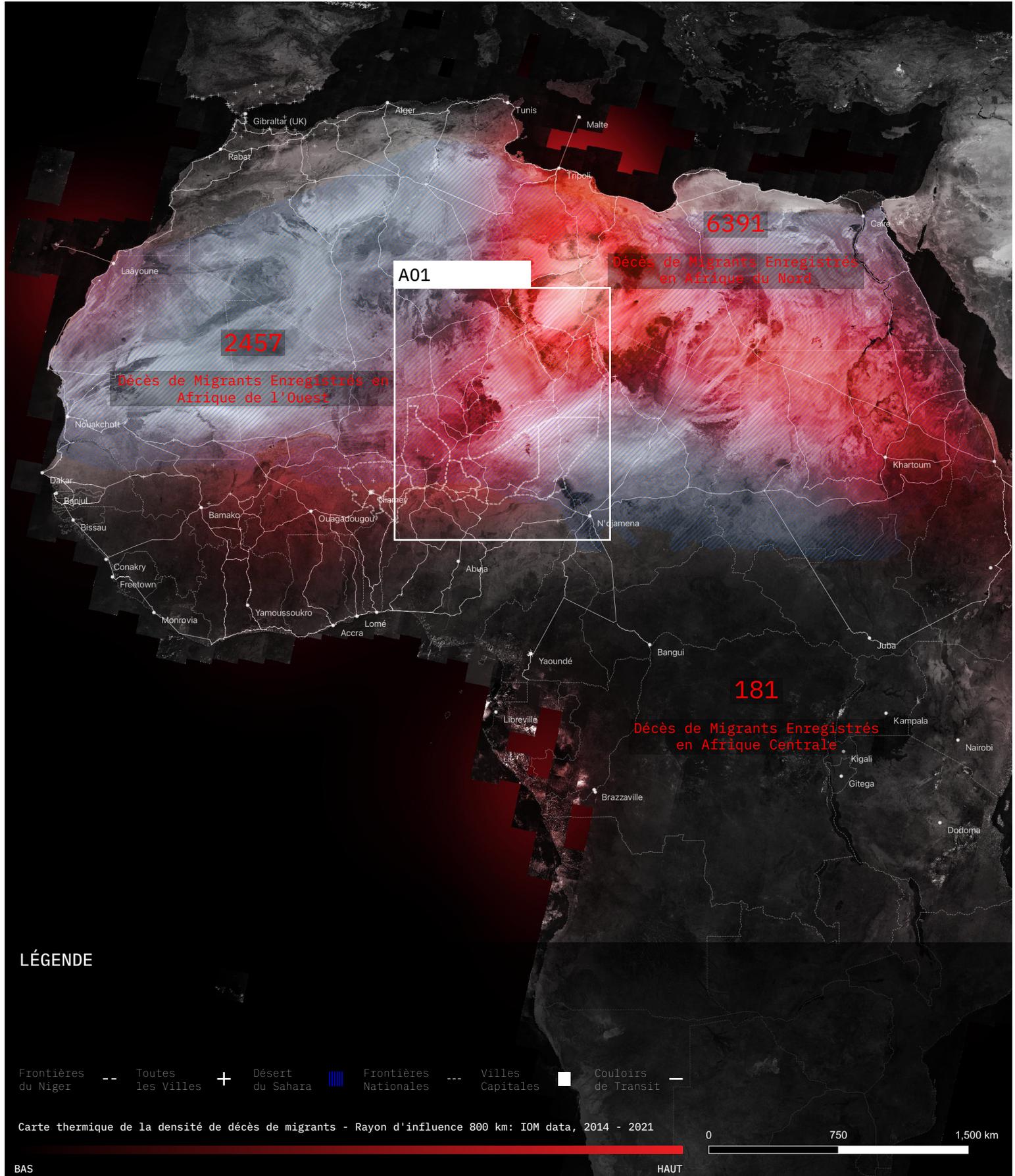
⁰⁹ Charles Heller, Lorenzo Pezzani, 2017. “Liquid Traces: Investigating the Deaths of Migrants at the EU’s Maritime Frontier”, in, *The Borders of “Europe”: Autonomy of Migration, Tactics of Bordering*, Nicholas De Genova (ed), (Duke University Press, Durham).

Figure 1



Première page de la loi 2015-36



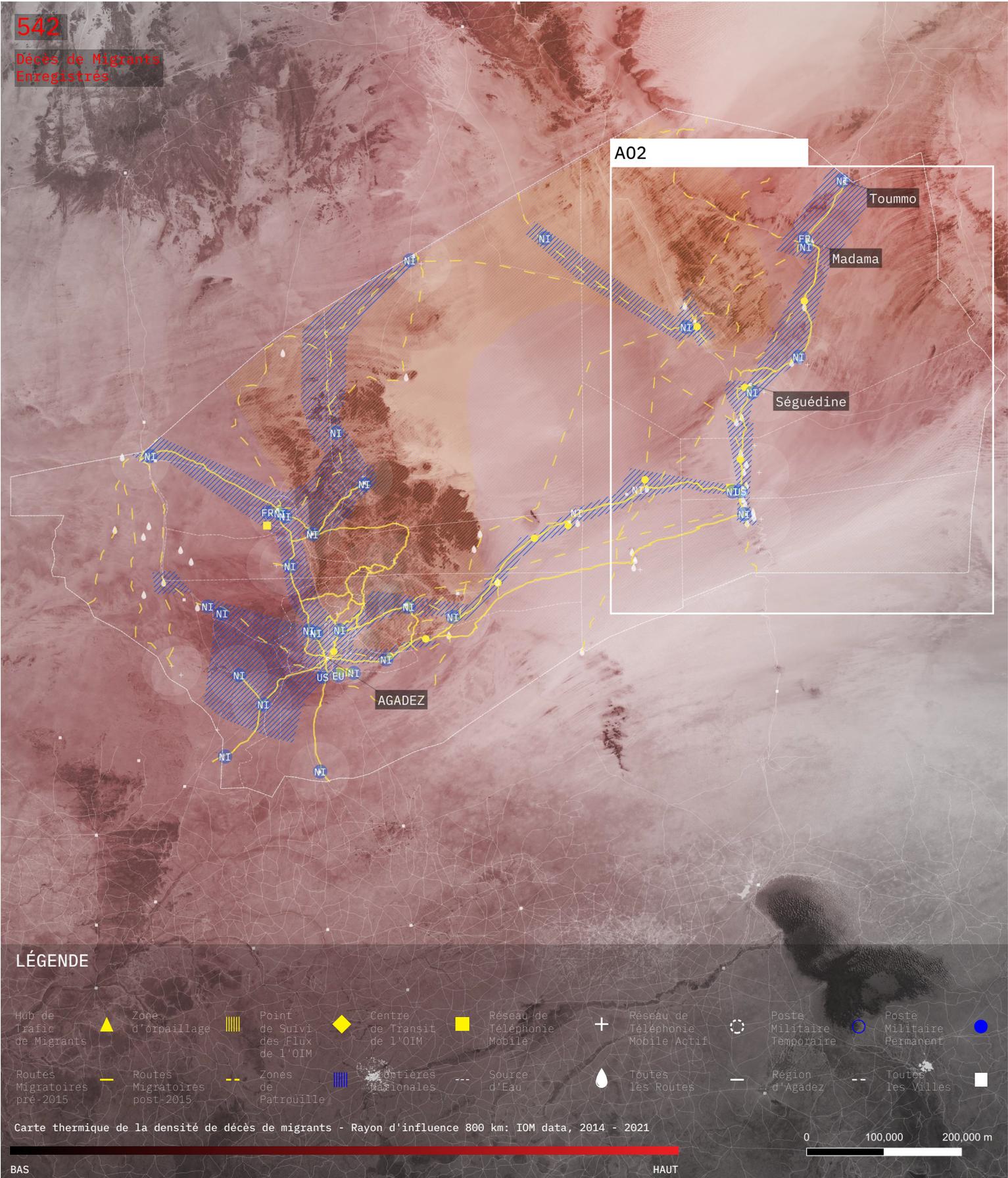


.Le Niger est au carrefour des mobilités saharo-sahéliennes, partageant la frontière avec le Mali, l'Algérie, la Libye et le Tchad



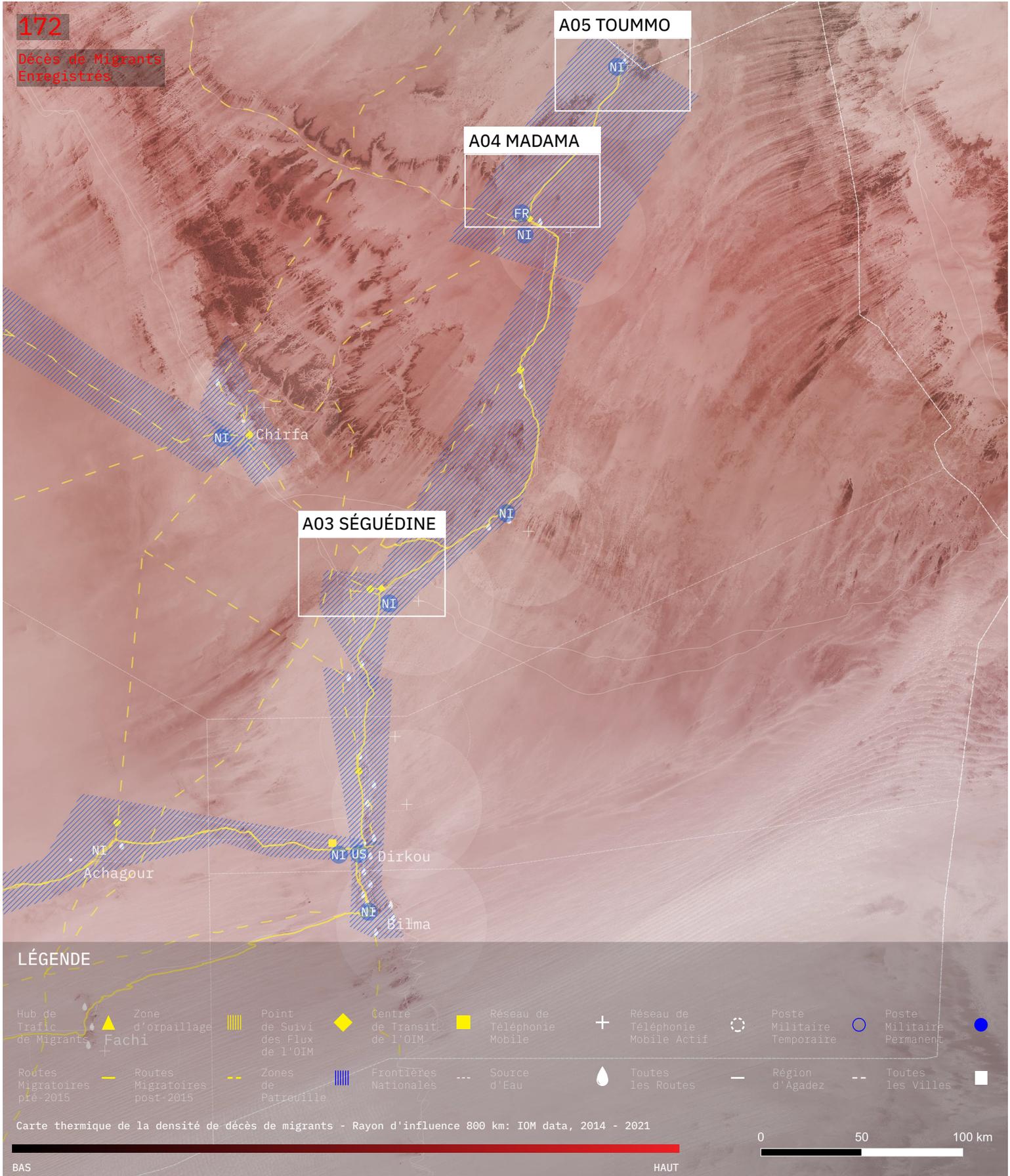
542

Décès de Migrants Enregistrés



Les trajectoires des migrants ont radicalement changé dans la région d'Agadez, au nord du Niger, depuis 2016





Il est important de noter que cette cartographie n'inclut pas tous les acteurs impliqués dans la gestion des migrations et des frontières au Niger. Seuls les acteurs clés ont été cartographiés



CONTEXTE

CHANGEMENT DE PERSPECTIVE, DE POLITIQUE ET D'APPROCHE VIS-À-VIS DES MIGRATIONS

LE NIGER, CARREFOUR DE MOBILITÉS

Longtemps resté à l'écart de l'agenda européen en matière de migration, le Niger est devenu depuis 2015, un pays charnière dans l'externalisation des dispositifs de contrôle frontalier européens dans la bande Saharo-sahélienne. Historiquement, le pays se présente comme un pays d'émigration et de transit.¹⁰ Pendant près d'un demi-siècle, l'État nigérien a non seulement toléré, mais dans certains cas sponsorisé, la migration irrégulière des Subsahariens vers la Libye ou l'Algérie. Quelque soit leur nationalité, les migrants pouvaient, circuler dans une relative liberté et sécurité sur les routes nigériennes, en passant par les checkpoints officiels ou en voyageant dans les convois militaires hebdomadaires qui partent d'Agadez en direction de Dirkou.¹¹ Jusqu'en 2006, les migrants pouvaient voyager entre Agadez et Dirkou même à bord du camion-car, « le défi du désert » de la Société Nigérienne de Transport de Voyageurs (SNTV) détenue par le gouvernement nigérien (F2). Ces agences de transport ou de courtage étaient enregistrées, payaient leurs taxes locales et cohabitaient même avec la police à la gare routière d'Agadez (F3), autorisant de fait le transport des migrants.¹² Depuis le début des années 2010, le Niger est devenu un pays où se croisent différentes formes de mobilités. En particulier, le pays connaît des mouvements de réfugiés fuyant la violence au Mali et au

10 Ali Bensaâd, 2003. Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin. Revue européenne des migrations internationales, 19, 1-1. [↗](#)

11 Julien Brachet, 2009. Migrations transsahariennes : vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger). Paris, Éditions du Croquant, Collection Terra, 322

12 Julien Brachet, 2007. Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien). Sciences de l'Homme et Société. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I. Français.

Figure 2

Figure 3

F2



Camion car « Le défi du désert » de la Société Nigérienne de Transport Voyageurs (SNTV), Source : Brachet (2007), pp.142

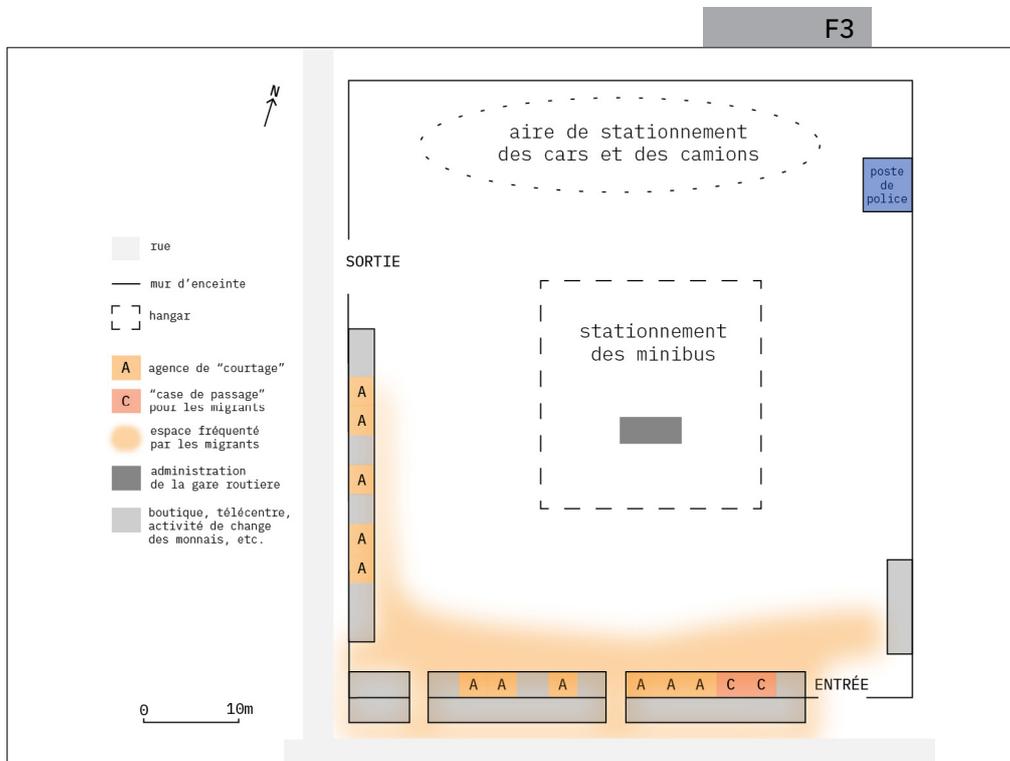


Schéma de la gare routière d'Agadez, cohabitation entre la police, les agences de courtage et les cases de passage des migrants, Source : Brachet (2007), 134

Nigéria¹³ ainsi qu'une augmentation des migrations de retour des Nigériens et des étrangers.¹⁴ Ces nouveaux schémas migratoires se sont greffés aux traditionnelles circulations saisonnières vers l'Afrique de l'Ouest et du Nord, très ancrées dans les traditions de mobilité des Nigériens¹⁵ et aux migrations de transit vers l'Algérie et la Libye.¹⁶ En conséquence, le Niger est devenu une plaque tournante où convergent différentes formes de mobilité.

Ces évolutions des dynamiques migratoires saharo-sahélienne donnant une plus grande centralité au Niger sont influencées par un contexte géopolitique de déstabilisation régionale. La chute colonel Kadhafi en 2011, jusqu'alors gardien des côtes sud de l'Europe ; la fermeture de la route malienne menant en Algérie et/ou au Maroc, en raison du conflit qui s'est déclenché en 2012 dans le Nord du pays¹⁷; et la surveillance accrue des routes côtières west africaines menant au Maroc et/ou aux îles Canaries,¹⁸ ont engendré des mouvements accrus de population, mais aussi le blocage de certaines routes migratoires utilisées jusqu'alors. Dans ce contexte, les routes du Niger, avec leur relative stabilité politique et sécuritaire, sont devenues la seule alternative pour les personnes fuyant la violence et les conflits dans leur pays d'origine, ou se dirigeant vers l'Algérie ou la Libye à la recherche d'un travail saisonnier,¹⁹ et pour une minorité d'entre elles, de passer en Europe.

13 UNHCR, 2022. Mise à jour opérationnelle, Niger, 2

14 Harouna Mounkaila, 2015. La Gestion Des Rapatriés de Libye Dans La Commune de Tchintabaraden (Niger) : Les Défis de l'urgence et Du Durable. Africa Development / Afrique et Développement, 40(1), 99-117.

15 Florence Boyer & Harouna Mounkaila, 2010. Partir pour aider ceux qui restent ou la dépendance face aux migrations : le sort des paysans sahéliens est-il lié à leur mobilité spatiale ? Hommes et Migrations, 1286-1287, 212-220

16 Julien Brachet. 2007. Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien). Sciences de l'Homme et Société. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I. Français.

17 Florence Boyer & Pascaline Chappart, 2018. Les frontières européennes européennes au Niger. Vacarme, 83(2), 92-98

18 Jocelyne Streff-Fénart & Aurelia Segatti (eds), 2012. The Challenge of the Threshold: Border Closures and Migration Movements in Africa. Lanham : Lexington Books.

19 Sylvie Bredeloup & Olivier Pliez., 2005. Migrations entre les deux rives du Sahara. Autrepart, 36(4), 3-20.



Alors que les institutions internationales, dont l'Union européenne (UE) et l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), réduisent souvent les routes transsahariennes du Niger à de simples couloirs de transit pour les migrants,²⁰ ces routes sont le théâtre d'un large éventail de types de mobilités complexes et qui se chevauchent. Outre les migrants qui se rendent en Libye, ces routes sont utilisées pour la migration saisonnière ou circulaire de la main-d'œuvre, le trafic de marchandises (carburant, pâtes, semoule, etc.), de drogues et d'armes, ainsi que les mouvements des mineurs d'or artisanaux.²¹ Cependant, malgré la difficulté voire l'impossibilité de distinguer qui est « migrant en transit » et qui ne l'est pas, ces mouvements sont désignés comme se dirigeant vers l'Europe et à ce titre servent à justifier le déploiement d'importants dispositifs de contrôle le long de ces routes.

20 Florence Boyer & Harouna Mounkaila, 2018. Européanisation des politiques migratoires au Sahel: le Niger dans l'imbricolage sécuritaire in Grégoire Emmanuel (ed.), Kobiané J.F. (ed.), Lange Marie-France (ed.). L'Etat réhabilité en Afrique : réinventer les politiques publiques à l'ère néolibérale. Paris: Karthala, 267-285.

21 Peter Tinti & Tom Westcott, 2016. The Niger-Libya corridor: smugglers' perspectives. Institute for Security Studies : [2](#)

L'AGENDA EUROPÉEN DE L'EXTERNALISATION DES FRONTIÈRES

Or, à mesure que les routes sahariennes et celles traversant le Niger en particulier retrouvaient leur fonction séculaire de terre de transit et d'échange²² pour un plus grand nombre de migrants, elles devenaient aussi une source de préoccupation pour l'Europe, qui perçoit la traversée du Sahara comme un premier pas vers le franchissement de sa frontière sud.²³ Privée de son interlocuteur habituel, le colonel Kadhafi, l'Europe se tourne alors vers le Sahel, en particulier vers le Niger, « pour reprendre la main sur sa frontière sud ».²⁴ Le Sommet de La Valette (novembre 2015) servit de cadre politique et financier à une nouvelle phase d'externalisation des frontières Européennes qui se projette sur toute la bande saharo-sahélienne, en premier lieu au Niger. L'objectif de l'Europe est de contrôler et bloquer les routes transsahariennes en se payant les services du Niger et ainsi de renforcer la fonction de barrière du Sahara.²⁵ L'attention accrue de l'Europe au Niger et son objectif d'y externaliser le contrôle des frontières coïncide avec un changement de paradigme inédit dans les stratégies nigériennes de gestion des migrations et des frontières. Cette dynamique va contribuer à l'adoption progressive par le pays d'une approche répressive et sécuritaire de la gestion des migrations, en rupture avec sa séculaire position de laissez-faire.

22 Ali Bensaâd, (2003). Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin. Revue européenne des migrations internationales, 19, 1-1 [2](#)

23 Julien Brachet, 2012. "Stuck in the desert: hampered mobility among transit migrants in northern Niger", in The challenge of the threshold: border closures and migration movements in Africa. Lanham: Lexington Books, 91-113.

24 Florence Boyer & Pascaline Chappart, 2018. Les frontières européennes au Niger. Vacarme, 83(2), 92-98

25 Rhoumour Ahmet Tchilouta., (forthcoming) 2023. Les stratégies de gestion des frontières du Niger à l'ère de l'externalisation des politiques migratoires de l'UE: vers des frontières itinérantes? L'Espace Politique.

LE DRAME DE KANTCHÉ, PREMIER « TOURNANT » DE LA POLITIQUE MIGRATOIRE NIGÉRIENNE

Fin octobre 2013, à la suite de la découverte des corps de 92 migrants nigériens²⁶ à la frontière nigéro-algérienne, les autorités nigériennes feignaient de découvrir les migrations nigériennes transsahariennes. Pourtant, ces femmes et enfants, en majorité originaires du département de Kantché (région de Zinder), se rendaient

26 Parmi ces migrants, 33 étaient des femmes et 52 des enfants.

en Algérie dans le cadre d'une migration de travail saisonnière pendant la saison sèche, historiquement ancrée dans les stratégies d'adaptation et de gestion de crise des Nigériens.²⁷ Cet événement dramatique suscita un émoi national et participe à l'émergence d'un récit national sur la migration clandestine qui marque un premier tournant dans l'approche du Niger vis-à-vis des migrations.²⁸

Dès le 1er novembre 2013, ce drame fera l'objet d'une communication au Conseil des ministres qui appelle à lutter contre le « *drame de la migration clandestine [..] piloté par des réseaux de trafiquants de toute sorte* ». ²⁹ Il annonce la fermeture des lieux d'hébergements de migrants (Ghettos) à Agadez, et l'identification et la traduction devant la justice des acteurs de la migration, désormais décrits comme des criminels. Les ghettos furent temporairement fermés mais, ces décisions « *s'inscrivirent en porte-à-faux avec l'histoire migratoire de cette région, limitant le droit de circulation des femmes et privant les populations de ressources indispensables à leur quotidien* ». ³⁰ Or ces décisions n'ont pas été suivies d'effets. Il faut attendre fin 2015, lorsque le récit porté par le gouvernement nigérien rencontre celui porté par l'UE engagée dans un processus d'externalisation du contrôle des migrations et d'accueil des réfugiés, pour assister à un réel changement de paradigme dans la politique migratoire nigérienne.

VERS LA LOI 2015-36 : RENCONTRE DU RÉCIT NATIONAL ET DU RÉCIT EUROPÉEN

En 2015, alors que l'afflux de réfugiés aux frontières de l'Europe menaçait de disloquer le système Schengen,³¹ le seul consensus paru possible aux dirigeants Européens, était d'externaliser le contrôle et l'accueil des réfugiés vers des pays situés au-delà des frontières de l'Union. Le Niger, au regard de sa position géographique liant les deux rives du Sahara et de la résurgences des mobilités qui le traverse, est au centre des desseins européens. Il s'amorce ainsi, dès début 2015, un ballet diplomatique inédit des chancelleries européennes à Niamey qui aboutira, en mai 2015, à l'adoption de la loi 2015-36, dont nous détaillons le contenu dans la section suivante. En novembre 2015, lors du Sommet de La Valette, l'UE a créé un *Fond Fiduciaire d'Urgence de l'UE pour l'Afrique (FFUA)*³² d'une enveloppe initiale de 1,8 milliards d'euros (plus de 5 milliards en 2021), dont le Niger est l'un des plus gros bénéficiaires (F4). Contrairement, à l'objectif affiché de lutte contre les *causes profondes de la migration irrégulière* (opportunités économiques, emploi, résilience),³³ au Niger, ces fonds ont été massivement investis dans la gestion de la migration dans une perspective sécuritaire, servant au le développement et le renforcement des dispositifs de gestion des frontières, qui ont profondément transformés, *tant dans leurs formes que dans leurs fonctions, les frontières du Niger.*³⁴

Figure 4

27 Harouna Mounkaila, 2002. De la migration circulaire à l'abandon du territoire local dans le Zarmaganda (Niger). *Revue européenne des migrations internationales*, 161-187; Maliki, R., Pale, A. & Zourkaliéni, Y., 2021. Les déterminants de la migration des femmes du département de Kantché. *Sciences Humaines* N°016, 93-117.

28 Florence Boyer & Harouna Mounkaila, 2010. Partir pour aider ceux qui restent ou la dépendance face aux migrations: le sort des paysans sahéliens est-il lié à leur mobilité spatiale ? *Hommes et Migrations*, 1286-1287, 212-220.

29 Niamey.com : Conseil des Ministres du vendredi 1er novembre 2013, 3 novembre 2013: [2](#) [accessed 8 February 2023]

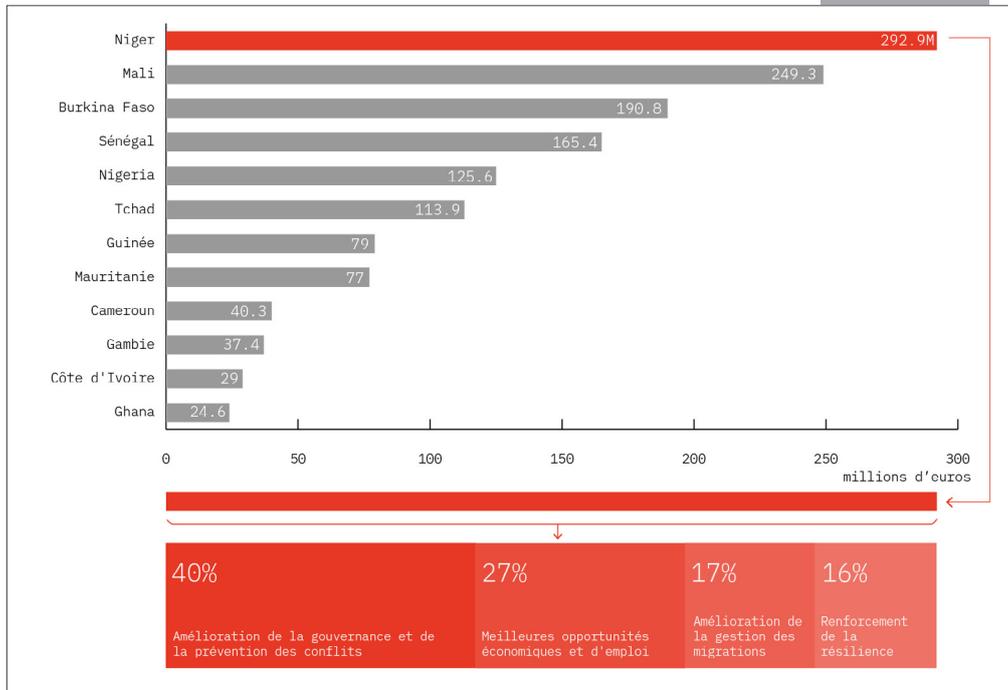
30 Florence Boyer, Harouna Mounkaila & Bachirou Ayoub Tinni, 2020. L'externalisation des politiques migratoires au Niger: une action publique opportuniste ? *Anthropologie et Développement*, 51, 103-119.

31 Jussi Laine, 2017. *The Ethics of Bordering: A Critical Reading of the Refugee 'Crisis'*. Dans: *Cross-Border Review, Yearbook 2017*. Budapest: European Institute of Cross-Border Studies - Central European Service for Cross-border Initiatives (CESCI), 31-50.

32 European Commission, *A European Agenda on Migration*, 2015 Valletta Summit on Migration: [2](#)

33 RFI, Invité Afrique « M. Issoufou : je veux m'attaquer à «la pauvreté qui chasse les Africains de leur pays », Novembre 2015: [2](#)

34 Rhoumour Ahmet Tchilouta, (forthcoming) 2023. Les stratégies de gestion des frontières du Niger à l'ère de l'externalisation des politiques migratoires de l'UE: vers des frontières itinérantes? *L'Espace Politique*.



Distribution des fonds du Fonds fiduciaire d'urgence de l'UE par pays dans la fenêtre Sahel-Lac Tchad (au 31 décembre 2021). Source : Commission Européenne, Rapport annuel 2021 : Fond fiduciaire d'urgence de l'UE pour l'Afrique (Bruxelles : Commission Européenne, 2021)

L'adoption de la loi 2015 par le Niger est suivi par l'adoption d'une Stratégie nationale de lutte contre la migration irrégulière en décembre 2016,³⁵ puis l'adoption, en octobre 2019, d'une Politique nationale des frontières³⁶ et, en septembre 2020, d'une Politique nationale de la migration.³⁷ Tous ces documents de stratégie nationale ont été élaborés avec l'aide technique et financière de l'UE et ses États-membres. Le durcissement du régime frontalier nigérien initié avec la loi 2015-36 et la création qui en suivit de nouveaux dispositifs de contrôle aux frontières, ont eu un impact important tant pour les personnes migrantes que pour la population Nigérienne que nous détaillons ci-dessous.

35 République du Niger, 2016. Stratégie Nationale de Lutte contre la Migration Irregulière: [↗](#)

36 République du Niger, 2019. Politique Nationale des Frontières 2019-2035: [↗](#)

37 République du Niger, 2020. Politique Nationale de la Migration (2020-2035) avec son Plan d'action quinquennal: [↗](#)

LA CRIMINALISATION DES MIGRATIONS ET LEUR TRANSPORT AU COEUR DE LA LOI 2015-36

Pour comprendre l'impact du tournant sécuritaire au Niger sur les dynamiques migratoires il est essentiel de détailler son contenu et les mesures qui en ont découlé. La loi 2015-36 a été adoptée le 26 mai 2015, mais sa pleine application n'est intervenue qu'en septembre 2016. Elle a été élaborée avec l'aide technique de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) via un commissaire de police français et l'aide financière de l'Italie et du Danemark. Officiellement, la loi 2015-36 a été adoptée par le Niger pour traduire dans son ordonnancement juridique, la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée dite convention de Palerme et les protocoles s'y rapportant, signée par le Niger en novembre 2010. Cette loi est aussi une opportunité pour le gouvernement nigérien de doter le pays d'un cadre juridique préventif et répressif de ces migrations clandestines qui « ternissent » l'image du pays.³⁸

Cette loi vise, entre autres, à prévenir et combattre le trafic illicite de migrants et à protéger les droits du migrant. Elle définit comme trafiquant de migrants, toute personne qui, intentionnellement et pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage ou un autre avantage matériel, assure l'entrée ou la sortie illégale du pays d'un ressortissant étranger. Il est important de noter que cette loi n'a pas de décret d'application, ce qui rend sa mise en œuvre tributaire non seulement du lieu, mais aussi des acteurs et de l'interprétation qu'ils en font. Ainsi, les migrants et ceux qui les transportent sont exposés à des abus résultant de ces interprétations personnelles, d'autant plus que les peines encourues sont très lourdes. En effet, être trafiquant de migrants constitue un crime passible de 5 à 10 ans de prison et une amende de 1 à 5 millions de francs CFA (art. 10) tandis qu'est passible de 3 à 7 ans de prison et 1 à 3 millions de francs CFA d'amende toute personne qui fabrique, procure, fournit ou possède un document de voyage ou d'identité frauduleux afin de permettre le trafic illicite de migrants (art. 11). En outre, 20 à 30 ans de prison et une amende de 20 à 30 millions de francs CFA sont prévues pour quiconque profite ou abuse de la vulnérabilité ou de la dépendance du migrant objet du trafic illicite (art. 18). Quant aux transporteurs, personne³⁹ physique ou morale, qui omet de vérifier que chaque passager est en possession des documents d'identité et/ou de voyage requis pour l'entrée dans le pays de destination est passible d'une amende allant de 1 à 3 millions de francs CFA (art. 20) et s'expose, outre ces sanctions, à l'interdiction d'exercer l'activité du transport, de pratiquer d'autres activités commerciales et/ou de créer une autre personne morale en lien avec l'infraction etc. (art. 19).

38 Le Sahel, Mme Gogé Maïmouna Gazibo, Directrice générale de l'Agence Nationale de Lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants (ANLTP/TIM) : « Notre pays fait partie des pays qui luttent, le mieux, contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants », 27 septembre 2019, [2](#) [accessed 8 February 2023]

39 En droit, une personne physique désigne un individu, tandis qu'une personne morale peut désigner une société ou une agence gouvernementale.

LA MATÉRIALISATION DE LA LOI : UNE APPLICATION ET DES EFFETS GÉOGRAPHIQUES DIFFÉRENTIELS

L'application de la loi 2015-36 était au début circonscrite à la région d'Agadez suivant une volonté de tracer une ligne rouge imaginaire, comme le soulignait à l'époque Bazoum Mohamed, l'actuel président de la République du Niger, à ne pas dépasser, puis progressivement, elle s'est étendue à l'ensemble du pays.⁴⁰ C'est-à-dire, au-delà d'Agadez, les transporteurs qui sont interceptés avec des subsahariens à bord (fussent-ils ressortissants de la CEDEAO), sont arrêtés, condamnés et leurs véhicules confisqués. Elle a créée ainsi un délit d'intention dans le sens où les gens sont arrêtés (et condamnés) à plusieurs centaines de kilomètres de la frontière, selon leur supposée intention de franchir illégalement les frontières nord du pays.⁴¹

L'application de cette loi à d'Agadez, est intervenue dans un calendrier qui n'est pas neutre. Elle intervient en septembre 2016 au moment de la création la même année au sein de la Direction de la surveillance du territoire (DST), d'une Division des investigations spéciales (DIS) spécialisée dans le trafic illicite de migrants, la traite de personnes, et la fraude documentaire. La DIS constitue l'ancrage opérationnel des Équipes conjointes d'investigations (ECI) formées des policiers espagnols, français et nigériens. De plus, la création de cette ECI intervient quelques mois après la mise en place, en juin 2016, du nouveau Cadre de *partenariat pour les migrations* entre l'EU et le Niger,⁴² qui vise directement à *mettre en application* la loi 2015-36.⁴³ Selon plusieurs témoignages, ces policiers européens participeraient aux patrouilles⁴⁴ de l'ECI ainsi qu'aux interrogatoires à la DST.⁴⁵ Les ECI sont financées par le FFUA et sont mises en œuvre par la Fondation espagnole internationale et ibéro-américaine pour l'administration et les politiques publiques (FIIAPP). La première ECI a été créée, en décembre 2016, à Agadez alors que la loi 2015-36 y devenait effective en septembre 2016. À mesure que l'application de la loi devenait nationale, des ECI et des antennes de l'Agence nationale de la lutte contre la traite des personnes (ANLTP) sont créées dans les autres régions. D'ailleurs, l'opérationnalisation des antennes régionales de l'ANLTP figure parmi les conditions imposées au Niger pour le décaissement de l'appui budgétaire au titre du programme FFUA, *Appui à la justice, Sécurité et à la gestion des frontières* (AJUSEN).⁴⁶ En outre, l'effectivité de la loi coïncide aussi avec l'ouverture, en avril 2016, à Agadez d'une antenne de EUCAP Sahel (European Union capacity-building mission), la coopération policière de l'UE, dont le mandat a été étendue pour l'occasion à la lutte contre la migration irrégulière. EUCAP Sahel assure ainsi une aide technique à l'ECI (ainsi qu'à l'ensemble des FDS) à travers diverses formations de renforcement des capacités.

40 Florence Boyer, Harouna Mounkaila & Bachirou Ayouba Tinni, 2020. L'externalisation des politiques migratoires au Niger: une action publique opportuniste ? *Anthropologie et Développement*, 51, 103-119.

41 Julien Brachet, 2020. Chapitre 13. De la profitabilité de l'échec des politiques sécuritaires migratoires au Niger. Dans: E. Chauvin, O. Langlois, C. Seignobos & C. Baroin (dir.), eds. *Conflits et violences dans le bassin du lac Tchad : Actes du XVIIe colloque Méga-Tchad*. Marseille: IRD Éditions, 231-240.

42 European Commission, Press release, Commission announces New Migration Partnership Framework: reinforced cooperation with third countries to better manage migration: [2](#)

43 Julien Brachet, "Au Sahara, voyager devient un crime", *The Conversation*, 1 June 2018: [2](#)

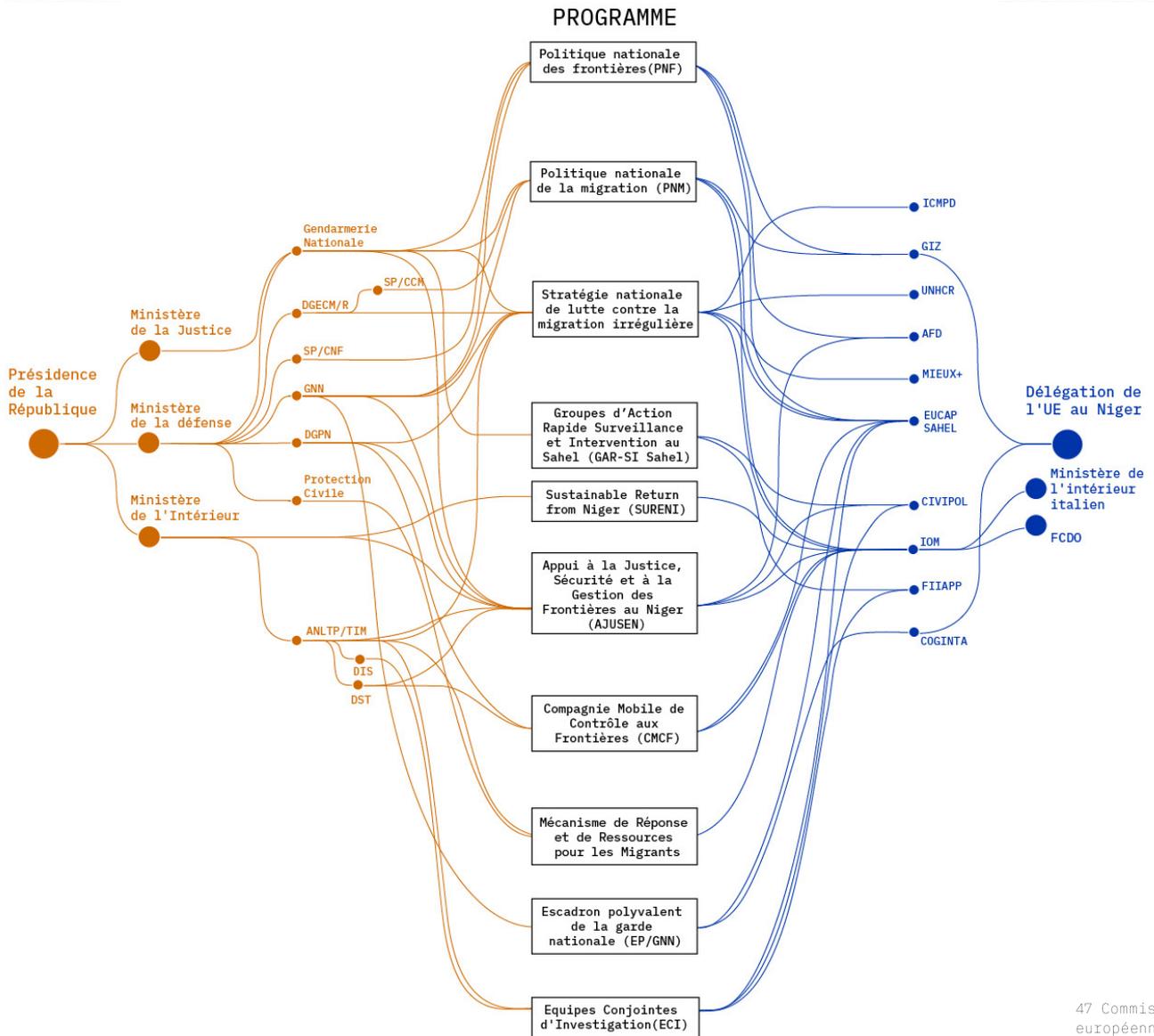
44 Interview with an official of the Direction Régionale de la Police d'Agadez, September 2021

45 Alizée Dauchy, 2020. La loi contre le trafic illicite de migrantes au Niger. État des lieux d'un assemblage judiciaire et sécuritaire à l'épreuve de la mobilité transnationale. *Anthropologie & développement*, 51, 121-136.

46 Annexe IV à l'Accord Instituant le Fonds Fiduciaire 'European Union Emergency Trust Fund for stability and addressing root causes of irregular migration and displaced persons in Africa', et ses règles internes: [2](#)

NATIONAL

INTERNATIONAL



Il convient de noter que cette cartographie n'inclut pas tous les acteurs impliqués dans la gestion de la migration et des frontières au Niger. Seuls les acteurs clés ont été cartographiés

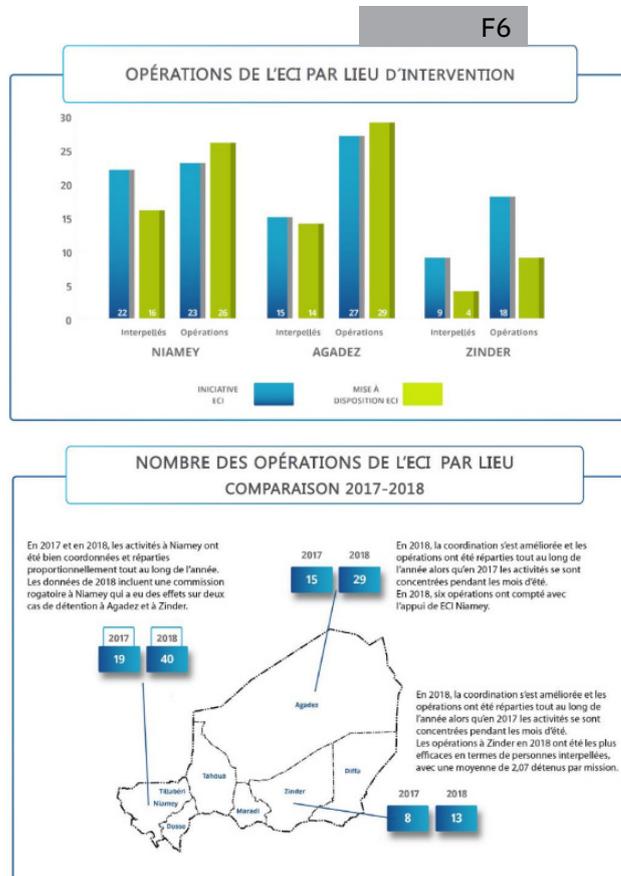
47 Commission européenne, Communiqué de presse conjoint: Renforcement de la coopération dans la lutte contre le trafic de migrants: l'Union européenne et le Niger lancent un partenariat opérationnel de lutte contre le trafic de migrants, 15 juillet 2022 : [↗](#)

48 Terme désignant les lieux d'hébergement des migrants à Agadez

Cet assemblage judiciaire et sécuritaire, imaginé pour combattre le modèle économique des passeurs, a permis, depuis fin 2016, l'arrestation de *plus de 700 « criminels »*, en majorité des transporteurs et des hébergeurs de migrants et l'ouverture de plus de 400 procédures judiciaires.⁴⁷ Plus d'une centaine de véhicules ont aussi été saisis ainsi que des dizaines de ghettos⁴⁸ fermés (F7).



F6



Nombre d'opérations menées par l'Équipe Conjointes d'Investigation (ECI) entre 2017 et 2018, Source : ECI 2

Figure 6

En outre, le nombre de migrants interceptés puis remis à la police a aussi connu une forte augmentation. Selon les chiffres de la police d'Agadez, plus de 2000 migrants lui ont été déférés, lors des six mois suivant l'application de la loi 2015-36, contre 1700 pour la totalité de l'année 2016⁴⁹ (F6). Ces mesures répressives et sécuritaires, ont eu pour conséquences de détruire le système de transport et l'économie de la région d'Agadez. Ce qui a comme résultat, le développement de réseaux de transport clandestins et des routes clandestines, encore plus dangereuses et onéreuses, augmentant ainsi le nombre d'abandons, des disparitions et des décès de migrants sur les routes transsahariennes du Niger (F8).

Figure 8

49 Entretien avec un responsable de la Direction Régionale de la Police d'Agadez, septembre 2021



F7



Pick-up saisis aux transporteurs de migrants stockés à la Zone de défense n°2, principale base militaire d'Agadez, Source : Francesco Bellina, 2018

F8



Des migrants abandonnés dans le désert et retrouvés par une patrouille de la Garde nationale sur l'axe Agadez-Dirkou Source : Giacomo Zandonini, 2018



LES EFFETS MORTELS DE LA CRIMINALISATION DES MIGRATIONS

Bien que la loi 2015-36 reconnaisse les migrants comme des victimes, sa mise en œuvre et la criminalisation de la migration et de ses moyens de transport qui en résulte ont eu un impact très important sur les risques encourus par les migrants. Jusqu'en 2015, les migrants qui se rendent en Libye via le Niger pouvaient profiter, sans être inquiétés, de la sécurité offerte par les convois hebdomadaires de l'armée nigérienne quittant Agadez chaque lundi en direction de Dirkou.⁵⁰ Face aux mesures répressives découlant de la loi 2015-36 criminalisant le transport des migrants, cette pratique s'est arrêtée. Non seulement le transport des personnes migrantes n'est plus accompagné par les acteurs étatiques, au contraire, de part la criminalisation, les migrants et ceux qui les transportent tentent par tous les moyens d'échapper à leur contrôle en tentant de contourner les zones de patrouille militaire, les points de contrôle des forces de défense et de sécurité (FDS).

⁵⁰ Julien Brachet, 2018. "Manufacturing Smugglers: From Irregular to Clandestine Mobility in the Sahara", *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 16-35

Figure 9

Les zones qu'ils traversent n'offrent désormais aucune possibilité de sauvetage en cas de panne ou d'accident (F9). En conséquence, le nombre de disparitions et de décès de migrants a augmenté de manière spectaculaire. Cette augmentation est plus notable sur les axes menant à la frontière libyenne, le long duquel sont concentrés les dispositifs de contrôle et de surveillance des FDS.

F9



Véhicule tombé en panne sur l'axe Agadez-Libye causant la mort d'une dizaine de migrant en juillet 2017, Source : Taher Laouel, 2017

Le Sahara nigérien est ainsi devenu un tombeau à ciel ouvert pour de centaines de migrants qui ont tenté sa traversée et, depuis 2015, ces macabres découvertes font régulièrement la Une des journaux nationaux et internationaux. Par exemple, 48 corps ont été retrouvés dans le désert nigérien en juin 2015,⁵¹ 34 en juin 2016,⁵² 44 en mai 2017,⁵³ et 52 en juin 2017⁵⁴ pour ne citer que ceux-là.

Cependant, peu de cas de morts sont signalés et comptés et lorsque des corps sont retrouvés, c'est généralement par hasard et souvent des mois voire des années après les décès. Notons aussi que les FDS qui patrouillent cette partie du territoire ne signalent pas toujours ces macabres découvertes, « *peut-être pour réduire la paperasse officielle ou pour éviter une publicité négative sur leur travail* ». ⁵⁵ Bien que la documentation fine des incidents fassent souvent défaut, des fragments dont nous disposons émergent des pratiques récurrentes contribuant aux décès dans le désert. Dans la plupart des cas, les décès sont causés par des accidents de route, ou parce que les migrants se retrouvent bloqués à la suite d'une panne du véhicule dans des zones reculées où tout espoir de secours n'est possible. Les migrants meurent aussi parce que leurs transporteurs les abandonnent au milieu de nulle part, soit par crainte d'être d'interceptés par les patrouilles des FDS, soit en contournant les points de contrôle.

Si la loi de 2015 a été adoptée au nom de la prévention des décès de migrants à travers le Sahara, et que le récit de la "*mission accomplie*" mis en avant par le gouvernement nigérien et ses partenaires internationaux a mis l'accent sur la protection des migrants contre des passeurs peu scrupuleux,⁵⁶ tous les éléments d'analyse examinés ici indiquent le contraire. La mise en œuvre de la loi de 2015 a eu pour effet d'augmenter les risques encourus par les migrants lors de leur traversée du Sahara.

Si les analyses de terrain d'un large éventail d'acteurs convergent pour indiquer le danger accru auquel sont confrontés les migrants à la suite de l'adoption de la loi de 2015, les données disponibles sur le nombre réel de décès sont rares et dans le meilleur des cas fragmentaires. Le seul acteur ayant compilé ces morts en une base de données systématiques est l'OIM, avec le Missing Migrants Project (voir encadré). Bien que la liste établie par l'OIM ne soit pas exhaustive, elle confirme l'analyse des acteurs de terrain concernant les dangers accrus pour les migrants en raison des politiques et des pratiques de contrôle. Le nombre des disparitions et décès de migrants enregistrés est passé de 56 en 2015 à 433 en 2017,⁵⁷ soit une augmentation de près de 700% alors que la loi 2015-36 et l'ECI devenaient effectives fin 2016 dans la région d'Agadez. Au total, depuis 2014, l'OIM a comptabilisé 1329 migrants morts ou disparus en tentant la traversée du Sahara dont 1092 durant la traversée de sa partie nigérienne, tout en reconnaissant que ce nombre

51 RFI, Migrants morts dans le Sahara : des drames difficiles à chiffrer, 16 June 2015, [↗](#)

52 Le Monde, Niger: trente-quatre migrants retrouvés morts dans le désert, 16 June 2016, [↗](#)

53 Al Jazeera, more than 40 migrants 'die of thirst' in Niger, 1 June 2017, [↗](#)

54 BBC, Niger migrants: 52 die during desert crossing, 27 June 2017, [↗](#)

55 Julien Brachet, 2018. "Manufacturing Smugglers: From Irregular to Clandestine Mobility in the Sahara.", The ANNALS ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 676(1), pp. 16-35.

56 La Tribune Afrique, Migration illégale : le Niger assure le job, selon l'OIM, 17 October 2017: [↗](#)

57 Missing Migrants Project by International Organization for Migration (IOM): [↗](#), [accessed 7 April 2023]

est certainement bien en dessous de la réalité. Non seulement la dispersion des trajectoires des migrants pour éviter les contrôles a créé plus de risques pour les migrants, mais en les poussant vers des espaces encore plus isolés, la documentation de ces tragédies est devenue encore plus difficile et aléatoire. En effet, le désert du Sahara est un tueur vélocité qui laisse peu de traces, sa chaleur,⁵⁸ véritable défi pour la physiologie humaine, ratatine les tissus du corps humain, et son sable chaud et mouvant recouvre les restes. Bien que le déplacement des trajectoires des migrants vers des espaces plus isolés et a eu pour effet que les morts peuvent avoir lieu très loin du regard des acteurs étatiques ou de la société civile, et sont donc plus difficile à documenter, plusieurs acteurs tentent de le faire. C'est le cas par exemple de Alarm Phone Sahara (APS),⁵⁹ une structure de la société civile basée à Agadez. Malgré des ressources financières et techniques très limitées, elle organise régulièrement de patrouilles civiles sur ces routes éloignées pour tenter de sauver les migrants et de documenter les violence auxquelles ils font face.⁶⁰

58 In this part of the world, it is not uncommon for daytime temperatures to reach 50°C. At this point, body temperature regulation (thermoregulation) is draining all energy, and survival becomes impossible for more than a day or two without water: [↗](#)

59 Alarme Phone Sahara, Qui est Alarme Phone Sahara (APS): [↗](#)

60 Alarme Phone Sahara (APS), Civilian patrol in the desert beyond a snag, 30 July 2021: [↗](#)

D'autres structures de la société civile comme Alternative Espace Citoyen (AEC) ou encore des journaux locaux comme Aïr Infos sont aussi actifs dans la documentation et le monitoring de la situation des droits des migrants au Niger. Cependant, malgré les efforts de ces acteurs, l'immensité du désert du désert de l'Aïr-Ténéré et les itinéraires fuyants désormais empruntés par les migrants, rendent difficile une documentation fine des cas de mort des migrants dans cette partie du territoire.

Néanmoins, les missions de sauvetage de l'OIM ou les efforts de la société civile tels que l'APS permettent de sauver la vie de nombreux migrants chaque mois. Par exemple entre 2016 et 2019, les opérations de recherche et sauvetage (SAR) de l'OIM dans la région d'Agadez, notamment autour des villes d'Agadez, Bilma et Dirkou, ont permis de secourir 1 739 migrants abandonnés par leurs transporteurs.⁶¹

61 OIM, 2020. Migration Trends from, to and within the Niger: 2016 - 2019, Niamey, Niger: International Organization for Migration (IOM).

Malgré les efforts des différents acteurs, la documentation de cas de mort de migrants et leur compilation systématique est encore loin de refléter avec précision la réalité. Notre enquête tente précisément de contribuer au développement de méthode d'analyse fine pour mieux rendre compte des effets mortels des pratiques du contrôle des frontières au Niger.



IMPORTANCE ET LIMITES DES DONNÉES DE L'OIM SUR LES DÉCÈS DE MIGRANTS AU NIGER

Le Projet migrants disparus de l'OIM est une base de données mondiale, compilée à partir de milliers de sources, y compris des sources gouvernementales, des rapports d'actualité et des enquêtes, qui enregistre les cas de décès liés à la migration. Des coordonnées sont attribuées à chaque incident et une carte des données spatialisées est hébergée par le site web du Projet migrants disparus. Cette enquête a commencé par une analyse approfondie des données relatives au Niger, considérant qu'elles serviraient de point de départ à notre analyse géospatiale, pour comprendre et visualiser les conditions spécifiques de la zone et les dynamiques frontalières à l'origine de ces décès. Cependant, un examen approfondi de données a révélé l'ampleur de la sous-estimation et les défis méthodologiques liés à la documentation des décès et des disparitions dans le désert. En effet, étant donné que le Projet migrants disparus recueille ses données auprès de diverses sources secondaires, y compris d'autres ONG ou branches de l'OIM, la compatibilité des bases de données et des méthodologies influent grandement sur l'exactitude de l'enregistrement du nombre d'incidents. Par exemple, les contributions du Mixed Migration Hub (MHUB) de l'OIM, qui était une source importante de données sur les incidents au Niger, ont pris fin en 2017.

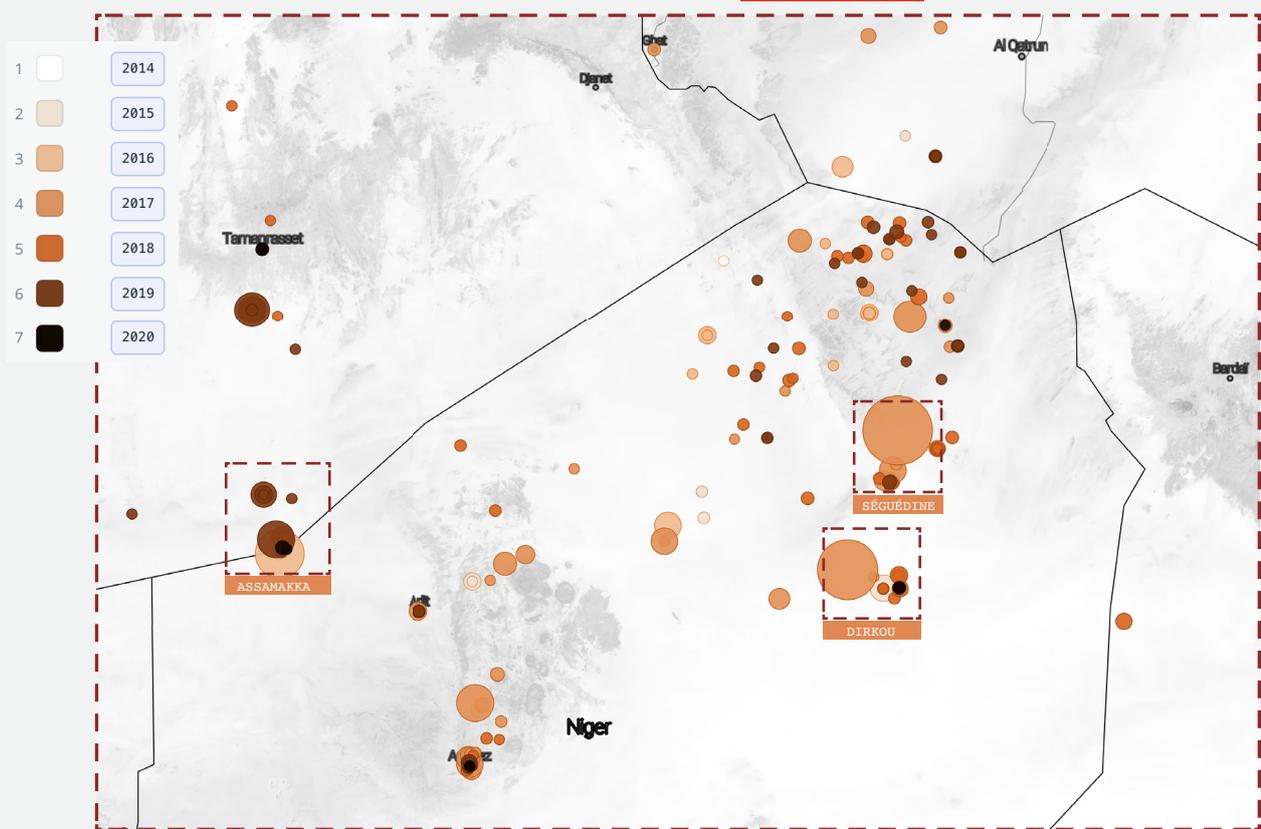
Les données de l'OIM ne reflètent donc pas nécessairement les changements dans les dynamiques de la mortalité dans la région, ni les changements dans les pratiques institutionnelles de collecte de données. Outre la compilation de sources d'information, de messages sur les réseaux sociaux, de rapports officiels et de données provenant d'autres ONG, les informations sur la plupart de des incidents sont recueillies dans les centres d'accueil de migrants de l'OIM, et seulement si l'information est donnée spontanément, puisqu'elle ne fait pas partie des enquêtes officielles. Enfin, lorsque des incidents sont documentés, leur localisation exacte est souvent vague et invérifiable. Bien que la base de données attribue des coordonnées à chaque incident, la description du lieu de l'incident est parfois qu'il s'est produit dans le "désert du Sahara, entre Agadez, au Niger, et Tripoli, en Libye". Par conséquent, bien que ces données fournissent un certain niveau d'information sur les itinéraires généraux et quelques détails sur les incidents, elles ne sont pas pertinentes en tant que référence géospatiale. En fin de compte, si la base de données de l'OIM s'est révélée importante dans la mesure où elle offre une base de référence pour les cas de décès documentés, elle ne fournit pas une indication fiable du nombre de décès de migrants dans le désert, de leur évolution dans le temps, et la spatiale est trop faible pour représenter leur distribution spatiale.⁶²



01

Region	Year	Number Dead	Cause of Death	Location of death	Lat	Long
Western Africa	2017	7	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Outside Séguédine, Niger	12.61118164	20.31903332
Western Africa	2015	2	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Sahara Desert between Agadez, Niger and Libya	15.71238986	4.981831
Western Africa	2019	3	Mixed or unknown	Desert near Agadez, Niger	16.96338	7.9773382
Western Africa	2017	2	Vehicle accident / death linked to hazardous transport	Outside Agadez, Niger	16.9732283	7.98805528
Western Africa	2018	1	Vehicle accident / death linked to hazardous transport	Desert near Agadez, Niger	17.275026	8.339431
Western Africa	2018	2	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Desert near Agadez, Niger	17.288454	8.188231
Western Africa	2017	5	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Desert outside Agadez, Niger	17.66683234	8.14034359
Western Africa	2017	4	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Desert outside Agadez, Niger	18.0114997	8.31612484
Western Africa	2017	8	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Desert outside Arlit, Niger	18.7390511	7.3730705
Western Africa	2017	10	Mixed or unknown	Sahara desert, Niger	18.88071141	11.66320897
Western Africa	2015	1	Sickness / lack of access to adequate healthcare	Sahara Desert, between Agadez, Niger and Tripoli, Libya	19.075158	8.024068
Western Africa	2015	1	Violence	Sahara Desert between Agadez, Niger and Libya	19.075158	8.024068
Western Africa	2015	1	Violence	Sahara Desert between Agadez, Niger and Libya	19.075158	8.02407
Western Africa	2015	7	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Sahara Desert, between Agadez, Niger and Tripoli, Libya	19.075158	8.024068
Western Africa	2015	1	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Sahara Desert, between Agadez, Niger and Tripoli, Libya	19.075158	8.024072
Western Africa	2015	1	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Sahara Desert, between Agadez, Niger and Tripoli, Libya	19.075158	8.024068
Western Africa	2015	1	Mixed or unknown	Sahara Desert, between Agadez, Niger and Tripoli, Libya	19.075158	8.024068
Western Africa	2015	1	Mixed or unknown	Sahara Desert, between Agadez, Niger and Tripoli, Libya	19.075158	8.02407
Western Africa	2017	1	Violence	Sahara desert, Niger	19.08848603	8.23547459
Western Africa	2017	1	Mixed or unknown	Desert outside Dirkou, Niger	19.12634	12.7798059
Western Africa	2017	4	Mixed or unknown	Outside Dirkou, Niger, near the border with Libya	19.14190917	13.08054879
Western Africa	2017	44	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Desert outside Dirkou, Niger	19.2078834	12.4693292
Western Africa	2017	12	Violence	Sahara desert, Niger	19.27526061	8.41125584
Western Africa	2017	8	Vehicle accident / death linked to hazardous transport	Sahara desert, Niger	19.37893248	8.65295506
Western Africa	2016	34	Harsh environmental conditions / lack of adequate shelter, food, water	Desert near Assamaka, Niger near border with Algeria	19.3882108	5.7323297

02



Une sélection de données issues du Projet Migrants Disparus de l'OIM met en évidence la disparité entre les coordonnées (1) attribuées aux cas de décès signalés au cours de la traversée transsaharienne et le "lieu du décès" (2), qui est souvent une description vague et qui ne peut être cartographiée avec précision. La carte ci-dessus présente une tentative de visualisation de l'ensemble des données

62 Missing Migrants Project, 2023. Methodology, [2](#) [accessed 7 April 2023]; DRC & MMC, 2016. Forgotten fatalities: the number of migrants deaths before reaching the Mediterranean: [2](#) [accessed 7 April 2023]

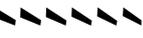


MÉTHODOLOGIE

Notre objectif consistait à répondre à la question suivante : dans quelle mesure le renforcement des contrôles aux frontières a-t-il influé sur les dangers auxquels les migrants sont confrontés lors de leur traversée du désert du Sahara nigérien ? Des études sur les migrations dans d'autres zones frontalières ont montré la relation entre les pratiques frontalières, les changements spatiaux des trajectoires des migrants et l'augmentation du danger de la traversée. Bien que les contextes diffèrent, les analyses ont démontré à maintes reprises que la militarisation des frontières n'arrête pas les mouvements des migrants, par contre elle les oblige à passer par d'autres zones ou à recourir à des stratagèmes qui rendent leur mobilité plus dangereuse.⁶³ C'est précisément ce phénomène qui a été observé par des chercheurs, des journalistes et des défenseurs des droits de l'homme (au moyen de méthodes qualitatives) dans le contexte nigérien, comme nous l'avons vu plus haut. Notre enquête a cherché à développer de nouvelles méthodes d'analyse géospatiale permettant d'analyser empiriquement ces phénomènes et la possible relation causale entre eux.

Alors que notre objectif était de réaliser une analyse spatiale des tendances en matière de contrôle des frontières et des trajectoires des migrants, et de les relier à l'évolution du danger de la traversée, notre analyse des données disponibles - entre autres sources de données de l'OIM sur les migrants disparus, les points de surveillance des flux de l'OIM, les données de l'OIM de recherche et de sauvetage de migrants, les rapports d'Alarme Phone Sahara, et une analyse des rapports publiés par le Centre de migration mixte (4mi) - a rapidement révélé que ces données sont fragmentaires. Il n'existait pas de données géospatiales cohérentes permettant de tester immédiatement nos hypothèses sur la relation entre les pratiques frontalières, l'éclatement des trajectoires des migrants et les dangers accrus qui en découlent. Le taux de mortalité des migrants, qui, dans des études portant sur d'autres contextes (tels que la Méditerranée), a servi à mesurer le danger encouru par les migrants, s'est révélé être un défi particulier. Ce taux est calculé sur la base du nombre de personnes qui traversent et du nombre de personnes qui meurent au cours de la traversée. Dans le contexte du Niger, il n'existe pas de données fiables sur ces deux variables. La migration étant devenue souterraine, elle est donc plus difficile à comptabiliser, ce qui ne permet pas de disposer de données fiables sur le nombre de traversées du Sahara. Quant au nombre de décès, si la base de données des migrants disparus offre une référence de décès documentés, mais elle est loin d'offrir une mesure fiable et manque de résolution spatiale adéquate pour identifier avec précision les lieux. Il n'est donc pas possible d'obtenir une mesure fiable du taux de mortalité des migrants dans ces conditions.

63 La manière dont les contrôles aux frontières influencent le changement de trajectoire des migrants et, par conséquent, le danger des traversées, a été étudiée par plusieurs chercheurs dans différentes zones géographiques. L'une des principales conclusions de cette littérature est que le renforcement des contrôles aux frontières, de la surveillance et de la militarisation a souvent pour effet de pousser les trajectoires des migrants vers d'autres itinéraires, souvent plus dangereux. Pour plus de détails, voir Charles Heller, 2015. "Liquid Trajectories - Documenting Illegalised Migration and the Violence of Borders". Thèse de doctorat. : 2



Compte tenu des limites des données existantes, notre approche s’inspire, en l’adaptant au contexte nigérien, des méthodes d’analyse géospatiale qui ont été efficacement mobilisées pour analyser les effets meurtriers du contrôle des frontières entre les États-Unis et le Mexique. Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur diverses sources de données et méthodes, que nous avons recoupées et combinées.

Avant tout, notre analyse s’appuie sur les connaissances qualitatives concernant l’évolution des dispositifs de contrôles aux frontaliers et les dynamiques migratoires au Niger, acquises au cours de plusieurs années de travail de terrain par Rhoumour Ahmet Tchilouta, doctorant à l’Université Grenoble Alpes (UGA) et chercheur à Border Forensics (BF).

Deuxièmement, pour comprendre la relation entre le contrôle des frontières et l’évolution des trajectoires des migrants, nous mobilisons une série de méthodes d’analyse spatiale, telles que l’analyse par télédétection des infrastructures frontalières et le déplacement des pistes utilisées pour la traversée du désert, ainsi que la modélisation géostatistique. En l’absence d’une mesure fiable de la mortalité des migrants, nous avons modélisé les variations de la perte de sueur en fonction du changement de spatialité des trajectoires des migrants (sur ou près de la route principale, et sur les pistes tangentielles menant les migrants dans des zones plus éloignées), ce qui donne une indication du danger auquel sont confrontés les migrants voyageant dans et à travers le Niger.

Grâce à ces méthodes, nous avons pu tester empiriquement notre hypothèse selon laquelle la multiplication des pratiques frontalières à la suite de la loi 2015-36 a entraîné une prolifération de pistes alternatives contournant les sites où les contrôles frontaliers se sont intensifiés. Le long de ces trajectoires post-2015, les chances d’obtenir de l’aide ou de trouver de l’assistance sont devenues de plus en plus aléatoires, voire inexistantes.

Ci-dessous, nous décrivons plus en détail les raisons ayant présidé au choix d’une analyse de cas multisites le long d’une section de la route Agadez-Sabha (le village de Séguédine, le fort militaire de Madama, et le poste frontalier de Toummo) et présentons les spécificités de chacun de ces sites avant de déployer notre méthodologie d’analyse spatiale des pratiques frontalières, des dynamiques migratoires et des dangers.



ANALYSER LES MORTS AUX FRONTIÈRES DU DÉSERT PAR DES MÉTHODES D'ANALYSE SPATIALE

Les méthodologies développées dans cette enquête s'appuient sur des années de contre-cartographie et de résistance militante dans les zones frontalières de l'Arizona-Sonora, à la frontière entre les États-Unis et le Mexique. Les groupes d'activistes et d'aide humanitaire du sud de l'Arizona aux États-Unis et du nord de Sonora au Mexique ont commencé à se former et à agir au début des années 2000, lorsque les conséquences mortelles de la politique frontalière américaine du milieu des années 1990 ont commencé à se manifester par un nombre croissant de décès lors du passage de la frontière dans la région. Au cours des vingt dernières années, ces groupes ont cherché non seulement à documenter méticuleusement la létalité des points de contrôle, des tours de surveillance et des tactiques des patrouilles frontalières, tout en développant des techniques solides en matière de collecte de données et de cartographie. Ces informations leur permettent de garder des caches de nourriture et d'eau essentielles sur les pistes transfrontalières et de faciliter les missions de recherche et de sauvetage menées par des bénévoles. Ces efforts ne sont pas seulement une réponse directe aux violations des droits de l'homme commises par le gouvernement des États-Unis, qui n'a pas su protéger les droits des migrants, mais aussi un moyen de réattribuer la responsabilité de l'augmentation des décès et des souffrances résultant directement des contrôles et des politiques aux frontières, que le gouvernement des États-Unis a par ailleurs attribuée à des "passeurs sans scrupules". Compte tenu de l'importance de ces méthodes géospatiales fines développées pour analyser les effets mortels des contrôles aux frontières entre les États-Unis et le Mexique, Border Forensics a mis en place une collaboration avec certains des chercheurs qui les ont développées, en particulier Sam Chambers, afin que ces méthodes puissent être adaptées au contexte nigérien.⁶⁴ Nous avons ainsi adapté deux méthodes spécifiques à ce contexte et ces efforts de longue date pour créer un argumentaire parallèle, mais situé, dans le contexte du Sahara. Les modèles développés prennent en compte les spécificités et les dynamiques de nos sites d'analyse, tout en tirant parti du travail des activistes anti-frontières dans un environnement frontalier militarisé, certes différent, mais tout aussi meurtrier.

Pour analyser la perte d'eau et la détection par les forces de surveillance des frontières au Niger, nous avons adapté deux modèles géographiques précédemment testés et vérifiés dans le cadre d'une analyse judiciaire de la militarisation



des frontières dans le désert de Sonora, à la frontière entre les États-Unis et le Mexique. Depuis la fin des années 1990, elle a été utilisée, entre autres, pour localiser les lieux que les gens peuvent traverser afin d'éviter d'être vus⁶⁵ et pour localiser à la fois les technologies de surveillance des régimes militaires⁶⁶ et frontaliers.⁶⁷ Plus récemment, cependant, elle a été utilisée dans le cadre de la contre-cartographie pour évaluer dans quelle mesure la surveillance des frontières a influé sur les passages en termes d'augmentation des taux de mortalité et la difficulté de traverser les paysages dans les zones frontalières.⁶⁸

Le second modèle, qui consiste en une analyse du coût- distance, s'appuie sur un modèle développé pour les opérations de recherche et de sauvetage dans le désert du Sonora.⁶⁹ Il a été adapté pour tenir compte de l'effort que représente la marche sur les dunes par rapport à des surfaces plus dures telles que la roche nue.

Nos résultats montrent que les effets de la militarisation des frontières dans le Sahara sont similaires à ceux documentés dans le désert du Sonora : la militarisation des frontières n'arrête pas ou ne dissuade pas les déplacements, mais les rend au contraire beaucoup plus dangereux.

64 En juillet 2021, un atelier en ligne organisé par Border Forensics et le Human Rights Project au Bard College a rassemblé des chercheurs, des activistes, des activistes des droits de l'homme, des artistes et des architectes travaillant dans les zones frontalières entre les États-Unis et le Mexique et le Sahara. L'objectif de l'atelier était de créer un espace de réflexion commun à partir duquel de nouvelles méthodes et pratiques pourraient émerger afin de mieux documenter, prévenir et demander des comptes sur la violence frontalière.

65 Jay Lee Dan Stucky, 1998. "On applying viewshed analysis for determining least-cost paths on digital elevation models", *International Journal of Geographical Information Science*, 12(8), 891-905..

66 George, Stephen, Xing Wang & Jyh-Charn Liu, 2015. "MECH: A model for predictive analysis of human choices in asymmetric conflicts." *Social Computing, Behavioural-Cultural Modeling, and Prediction: 8th International Conference, SBP 2015, Washington, DC, USA, March 31-April 3, 2015. Proceedings 8*, 302-307. Springer International Publishing.

67 U.S. Customs and Border Protection (USCBP), 2010. Supplemental Environmental Assessment for the SBInet Tucson West Tower Project Nogales and Sonoita Stations' Area of Responsibility. [↗](#) ; ervé Touron & Yannick Arnaud, 2018. "Geospatial Intelligence in Support of European Defence and Security: Use Cases and Experience", *Esri National Security and Public Safety Summit Proceedings*. [↗](#)

68 Samuel Norton Chambers, Geoffrey Alan Boyce & Jake Jacobs, 2021. "Constructing a desert labyrinth: The psychological and emotional geographies of deterrence strategy on the US/Mexico border", *Emotion, Space and Society*, 38 100764; Samuel Norton Chambers, Geoffrey Alan Boyce & Sarah Launius, 2021. "Mortality, surveillance, and the tertiary "funnel effect" on the US-Mexico border: a geospatial modeling of the geography of deterrence", *Journal of Borderlands Studies*, 36(3), 443-468..

69 Samuel Norton Chambers & Molly Miranker, 2022. "Dehydration rate and a novel model to aid search and relief for undocumented border crossers in the Sonoran Desert", *The Professional Geographer*, 74(4), 642-658.

ETUDE DE CAS

FRONTIERES, MIGRATIONS ET DYNAMIQUES DE DANGER LE LONG DE L'AXE SEGUEDINE-MADAMA-TOUMMO

Plusieurs facteurs ont présidé à la sélection des sites analysés : la disponibilité d'images satellite à haute résolution, le potentiel d'une étude de cas spécifique, l'importance en tant que hub migratoire, la proximité des sites d'exploitation minière et l'importance sur les dynamiques migratoires, l'existence de points de surveillance des flux de l'OIM pour fournir des données complémentaires ainsi que tout témoignage publié susceptible d'orienter et d'étayer nos affirmations. (A02)

Après avoir longuement examiné ces facteurs, nous avons choisi le site de Madama, ancien fort colonial français à environ 100 km au sud de la frontière libyenne. Le choix de ce site s'explique par son importance en tant que point de transit clé et par le fait qu'il permettait d'illustrer les ramifications étendues de la loi 2015-36, qui dépassent le mandat d'une agence de défense ou d'une formation de sécurité, comme nous le décrivons ci-dessous. Nous avons ensuite élargi notre analyse et appliqué nos méthodologies à deux sites supplémentaires : le village de Séguédine au sud, et le poste frontière de Toummo au nord.

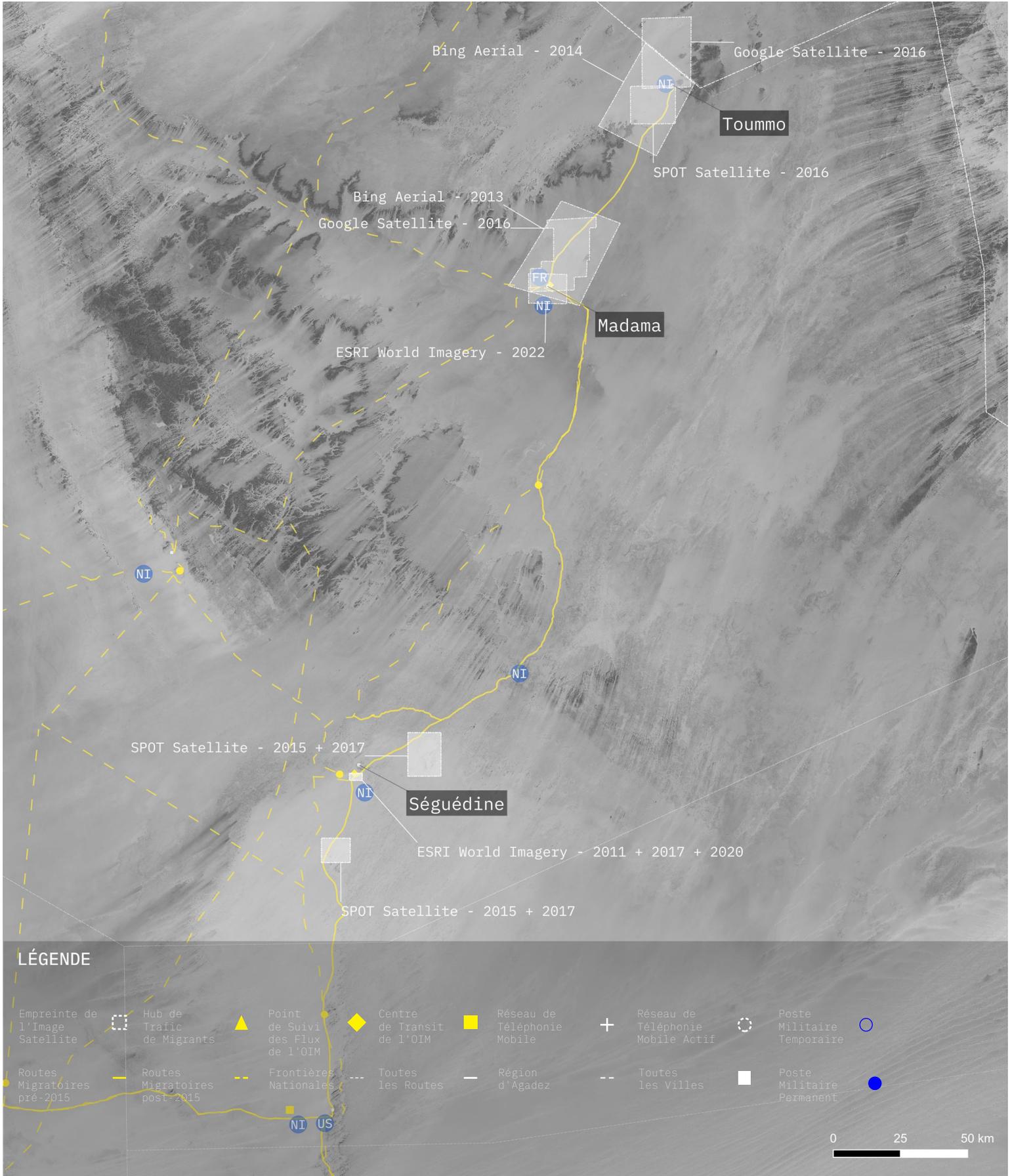
Séguédine, Madama et Toummo forment un axe intégré de mobilité et de contrôle des frontières. Il s'agit d'un segment de la route reliant Agadez à la Libye couramment utilisé par les migrants, mais aussi par un large éventail de formes de mobilité complexes qui se chevauchent. Celles-ci vont des mouvements circulaires et saisonniers de travailleurs nigériens au trafic de marchandises, de drogues et d'armes. En outre, depuis la fin de l'année 2014, cette région connaît un afflux sans précédent d'orpailleurs attirés par les sites aurifères en pleine expansion dans le nord du Niger, tels que les sites du plateau du Djado, dans la commune de Chirfa, au nord-ouest de Séguédine.

Une étude a montré que depuis la découverte de ces sites, le nombre de poids lourds et de 4x4 a augmenté significativement. Par exemple, deux semaines après la découverte du site de Djado en mai 2014, le maire de la commune de Chirfa a enregistré 2 235 véhicules et 13 042 personnes, et un mois plus tard la présence étrangère (plus d'une quinzaine de nationalités, principalement des Tchadiens et des Soudanais) était estimée entre 25 000 à 30 000.⁷⁰ Au regard de la complexité et de la diversité des schémas de mobilité dans la zone étudiée, il serait inapproprié de qualifier tous les mouvements comme étant ceux de "migrants". Cependant, il n'en demeure pas moins qu'en raison de la criminalisation du transport de migrants résultant de la loi de 2015-36, ce sont principalement les migrants qui, dans le but d'éviter les contrôles, sont amenés à utiliser des pistes alternatives loin

⁷⁰ Emmanuel Grégoire and Laurent Gagnol, "Ruées vers l'or au Sahara: l'orpaillage dans le désert du Ténéré et le massif de l'Air (Niger)", *Echo-Géo* 2

A02





Des images à haute résolution ont été collectées à partir de sources ouvertes (Bing Maps, 2014 ; ESRI World Imagery, 2016 ; et Google Earth, 2021-22), et dans les cas où les images de sources ouvertes étaient de résolution insuffisante, des images ont été achetées auprès de LAND INFO





de la route principale, dans des conditions de danger accru et provoquant plus de morts. Ci-dessous un bref aperçu du contexte de chaque site, avant de présenter chaque étape de notre analyse spatiale.

SÉGUÉDINE

Située dans les oasis de Kavar au nord du Niger, dans la région d'Agadez, Séguédine est une petite ville à la jonction des routes qui relient Madama à Dao-Timmi et Kavar-Djado. Alors qu'avant l'adoption de la loi 2015-36, c'est la ville voisine de Dirkou qui était une étape clé pour le ravitaillement des convois de migrants, à partir de 2016, ce sont des petites villes telles Lateye et Séguédine qui sont devenues des étapes clés, du fait de la multiplication des mesures sécuritaires et répressives et de l'intensification des patrouilles militaires à Dirkou.

Il s'en est suivi l'arrivée d'ONG début 2016, puis le déploiement massif des forces de défense et de sécurité nigériennes en 2017. L'OIM a établi un point de surveillance des flux (FMP), des équipes médicales et des cliniques mobiles ont été installées par Médecins sans frontières (MSF), et la Croix-Rouge nigérienne (CRN) est venue fournir des services de téléphonie mobile aux migrants en transit à la gare de Séguédine. Début 2017, les autorités nigériennes ont renforcés les mesures sécuritaires en augmentant la présence et le nombre des forces de police, de défense et de sécurité, avec notamment : l'arrivée de la police nationale et d'une unité de douane, de nouvelles barrières et des patrouilles des Forces armées nigériennes (FAN). La visite du ministre de l'Intérieur en mai 2017 était une indication claire du rôle important de Séguédine dans la lutte contre la migration irrégulière.

Les données collectées au point de surveillance des flux de l'OIM ont permis de voir les effets sur la migration de cette sécurisation excessive : entre janvier et septembre 2016, plus de 230 000 migrants étrangers se dirigeant vers la Libye ont été observés au point de surveillance des flux de Séguédine, ce nombre est tombé à 1 400 en 2017.⁷¹

MADAMA

À environ 250 km au nord de Séguédine, Madama est un fort militaire construit par la France en 1930 pendant l'occupation coloniale. Dès l'origine, le rôle du fort était de contrôler le trafic caravanier transsaharien et les populations nomades qui vivent et circulent dans cette zone (Toubous notamment), et de défendre la frontière nord du Niger contre l'expansion italienne à partir de la Libye.

71 OIM, 2020. "Migration Trends from, to and within the Niger: 2016 - 2019", Niamey, Niger: International Organization for Migration (IOM).



Historiquement, ce site a constitué à la fois un lieu stratégique pour le contrôle des trafics de contrebande (principalement des cigarettes, de la drogue) et une zone de transit traditionnelle pour les migrants se rendant en Libye à partir d'Agadez ou de Dirkou. Avant l'adoption de la loi 2015-36, les migrants n'avaient pas besoin de contourner le poste militaire de Madama, car les FAN qui y étaient stationnées n'arrêtaient pas les transporteurs de migrants et les « taxes » qu'ils prélevaient étaient tolérables. Après la promulgation de la loi, elles ont été multipliées par dix, incitant fortement les transporteurs à contourner Madama. Simultanément, entre janvier 2015 et juillet 2019, ce site militaire a vu son activité se multiplier, avec notamment le déploiement d'environ 250 soldats français de l'opération Barkhane qui a installé à Madama une base opérationnelle avancée temporaire. Barkhane avait pour objectif de perturber les flux logistiques et le transit des groupes armés terroristes entre la Libye et le nord du Mali. Bien que la migration ne relève pas de la mission de Barkhane, la simple présence de l'armée française à Madama a constitué un effet dissuasif important pour les transporteurs de migrants, comme le montre notre analyse. D'autant plus que, selon les transporteurs, les convois de migrants sont parfois interceptés par les soldats de Barkhane, qui remettent alors voitures, transporteurs et migrants à l'armée nigérienne. En outre, depuis 2015, les Forces armées nigériennes (FAN), la brigade de la douane, opèrent de facto comme des gardes frontières dans cette zone, et l'OIM y gère depuis 2019 un point de surveillance des flux migratoires.

TOUMMO

À environ 95 km au nord de Madama et à 5 km au sud de la frontière libyenne se trouve le poste frontière de Toummo. Bien qu'il soit situé en territoire nigérien, il était contrôlé par les forces militaires libyennes, depuis les années 1980 jusqu'à la chute de Kadhafi en 2011 avant de passer sous le contrôle des milices Toubous. Ces derniers contrôlent ce poste de contrôle et plusieurs autres jusqu'à Sabha et prélèvent des taxes auprès des transporteurs et des migrants. Ils se sont donnés comme mission la gestion des frontières sud de la Libye, la lutte contre les migrations irrégulières et la lutte contre le terrorisme, ainsi que d'autres missions de lutte contre la traite des êtres humains et de douane. Avec le départ de Kadhafi, les communautés Toubou ont acquis une certaine autonomie et ont mis en place des systèmes de gouvernance et de sécurité à Gatrone dirigés par des notables locaux. Il convient de noter que les milices Toubous manquent cruellement de ressources comparativement aux nombreux agents de force de défense et de sécurité présents à Séguédine et Madama, sans compter que ces milices sont fortement impliquées dans le transport des migrants dans cette région. Considérant ces spécificités, nous nous attendons donc à ce que Toummo révèle un schéma différent de ceux de



Séguédine et Madama, car les migrants et ceux qui les transportent seront moins enclins à éviter les points de contrôle situés le long de la route principale.⁷²

Dans notre analyse de ces trois sites, chacun étant un nœud clé le long d'un segment de 350 km de l'itinéraire Dirkou-Sabha, nous avons déployé nos méthodologies de manière cohérente. Nos résultats empiriques contribuent à répondre à notre question : *dans quelle mesure les différents types de dispositifs de contrôle frontalier présents le long de cette route ont-ils eu un impact sur les trajectoires des migrants et sur le niveau des dangers auxquels ils sont confrontés au cours de leurs périples à travers le désert du Sahara ?*

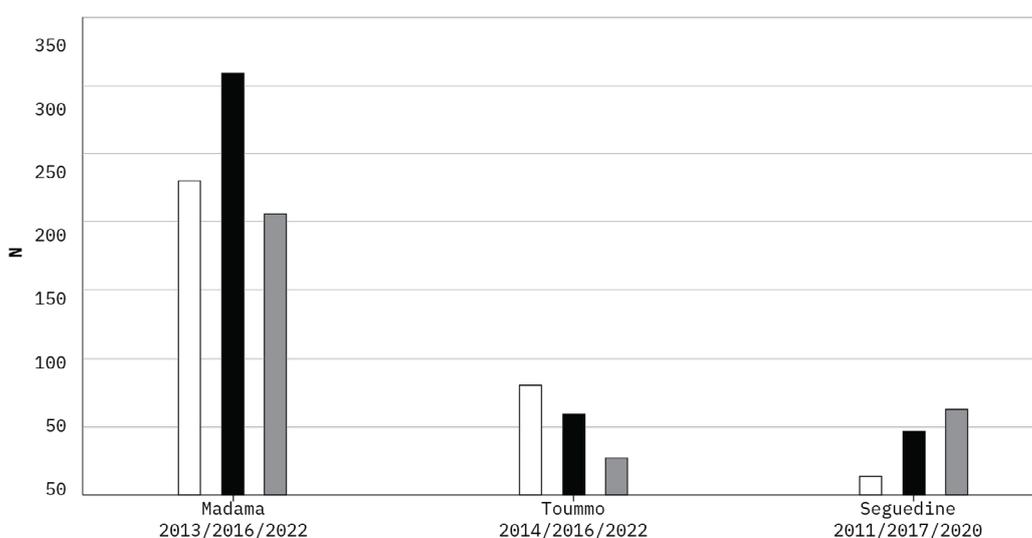
Comme nous le montrons plus en détail ci-dessous, chacun des cas que nous avons analysé montre qu'à partir de 2016, les itinéraires des migrants se sont éloignés des routes les plus fréquentées et se sont enfoncés plus profondément dans le désert en réponse à l'émergence d'une myriade de formes implicites et explicites de contrôles frontaliers. Bien que les variables varient d'un site à l'autre, les schémas entre ces sites sont clairs et démontrent la relation entre les diverses manifestations de la loi 2015-36 et les dangers accrus auxquels sont confrontés les migrants voyageant le long de cette route, et à travers la région d'Agadez de manière générale.

⁷² Peter Tinti & Tom Westcott, 2016. "The Niger-Libya corridor: smugglers' perspectives". Institute for Security Studies : [↗](#)

Tom Westcott, 2018. The Tebu: the little-known community at the heart of Libya's people smuggling trade, The New Humanitarian: [↗](#)

Tom Westcott, 2018. "Destination Europe: Overlooked", The New Humanitarian: [↗](#)

recensement des sites d'activité militaire identifiés par télédétection



Le graphique montre un décompte cumulatif de toutes les activités militaires, y compris la présence de véhicules, pour chaque année d'enquête, sur chaque site : Séguédine, Madama et Toummo. Il montre une relative augmentation de l'activité militaire à Séguédine et à Madama. Le poste de contrôle de Toummo, qui dispose de ressources limitées depuis l'effondrement du régime de Kadhafi, affiche quant à lui une diminution globale de l'activité militaire



Ahmet Tchilouta Rhoumour (forcoming 2023), « Les stratégies de gestion des frontières du Niger à l'ère de l'externalisation des politiques migratoires de l'UE : vers des frontières itinérantes ? ». L'espace politique, n°45 (Après le Sommet de la Valette (2015) : quelles pratiques et politiques migratoires en Afrique?).

UTILISATION PAR FRONTEX DE L'IMAGERIE SATELLITAIRE POUR SURVEILLER LES DÉPLACEMENTS DES MIGRANTS

Afin de contrôler les migrations par voie terrestre, Frontex a mis en place une coopération opérationnelle en signant des accords avec des agences de l'UE et des partenaires commerciaux fournissant des services de surveillance spatiale et des outils d'analyse géospatiale.⁷³ Dans le cadre de la Communauté de renseignement Afrique-Frontex (AFIC), Frontex a publié en 2016 un rapport dans lequel elle présente les technologies géospatiales auxquelles elle fait recours dans la gestion des frontières au Niger. Le rapport conjoint 2016⁷⁴ de la Communauté de renseignement Afrique-Frontex révèle en effet que Frontex utilise l'analyse de l'imagerie satellitaire à haute résolution pour identifier les itinéraires, les moyens de transport, les schémas de militarisation croissante et les dynamiques de franchissement des frontières (Image 1).

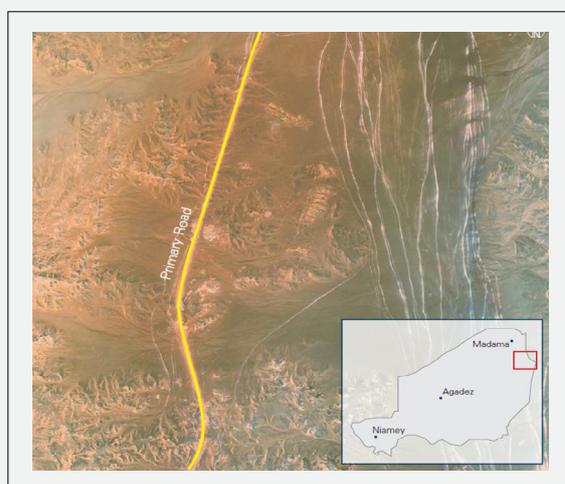


Image 1 : Image satellite montrant des pistes déviant de la route principale à l'approche de Madama, village situé à la frontière nord-est du Niger avec la Libye. Source : Rapport conjoint de la communauté de renseignement Afrique-Frontex, 2016, p. 12

Le soutien opérationnel fourni par les agences géospatiales est en constante amélioration et évolution afin de répondre aux besoins de sécurité de Frontex et d'autres acteurs étatiques. L'utilisation accrue de l'intelligence artificielle et des outils de scan d'images est l'une des évolutions les plus importantes. Le rapport AFIC 2016 détaille l'utilisation d'une campagne de crowdsourcing GeoHIVE (Geospatial Human Imagery Verification Effort)⁷⁵ pour géolocaliser automatiquement les camions à Agadez au fil du temps. Cet outil utilise l'intelligence collective pour identifier des objets à partir de banques d'images satellitaires

à très haute résolution. L'un des objectifs de la campagne était d'analyser la corrélation entre l'activité des véhicules et les activités liées au trafic de migrants à Agadez. Les images de cette campagne, dont les données sont utilisées par Frontex, ont été analysées par près de 260 participants et ont permis de géolocaliser près de 14 000 voitures (Image 2).

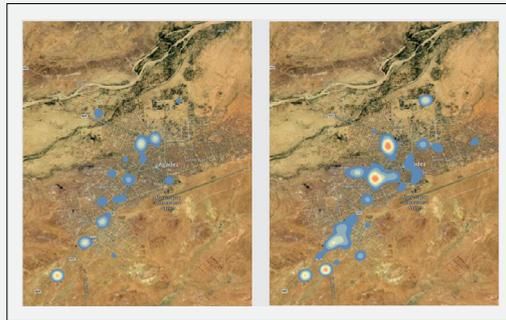


Image 2 : Cartes thermiques de la présence de camions à Agadez : comparaison entre Q1 2014 et Q1 2016. Source : Rapport conjoint de la communauté du renseignement .Afrique-Frontex, 2016, p. 13

L'utilisation de l'imagerie satellitaire par Frontex a ouvert la voie à d'autres services de sécurité nigériens, tels que la douanes, pour analyser les flux transfrontaliers (Image 3) afin de lutter contre diverses formes trafics, dont la drogue, l'or et le trafic des êtres humains dans le nord du pays. En utilisant ces études, les agents frontaliers peuvent déployer de nouvelles mesures de contrôle de manière ciblée, ce qui entraîne des risques supplémentaires pour les migrants.⁷⁶ Bien que notre analyse utilise également la télédétection, nous refusons de reproduire le regard de la surveillance et sa contribution au contrôle des frontières, au contraire nous cherchons à mettre en lumière les effets mortels de ces pratiques frontalières.

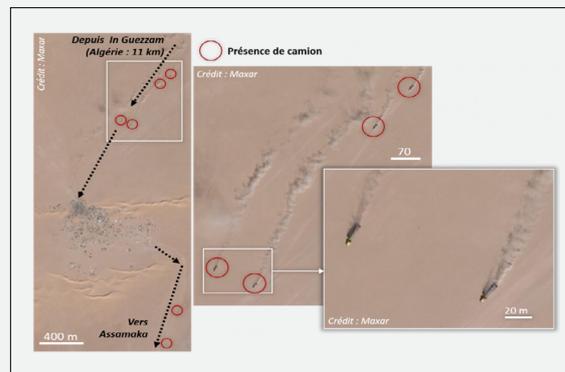


Image 3 : Image haute résolution d'une zone de transit très fréquentée à la frontière entre l'Algérie et le Niger, tirée d'un rapport commandé par les douanes nigériennes. Source : OMD Actu 97 - Edition 1 / OMD Actu 97 - Edition 1 / 2022, p. 39

73 Satcen, 2020, 5 Year Anniversary of Operational SatCen Support to Frontex: [↗](#)

74 Frontex, 2016, Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report: [↗](#)

75 Maxar, 2020. GeoHIVE Crowdsourcing, Data Sheet: [↗](#)

76 OMD Actu 97 - Edition 1 / 2022 > Dossier: Destination données. Les données géospatiales au service de la Douane du Niger: [↗](#)



ANALYSE SPATIALE DE L'ACTIVITÉ SÉCURITAIRE ET MILITAIRE

Bien que les dynamiques sécuritaires et les activités militaires impactant les migrations varient d'un site à l'autre, des schémas clairs sont observés dans chacun d'entre eux. Nos analyses par télédétection montrent une forte augmentation des activités militaires et sécuritaires dans les années suivant immédiatement l'adoption et la mise en œuvre de la loi 2015-36. On observe notamment la construction de postes de contrôle, de postes de police, de douanes et de fortifications militaires. Nous avons ensuite vérifié la nature des activités, des constructions et des nouveaux bâtiments tels qu'ils ressortent de l'analyse de l'imagerie satellitaire par le biais d'entretiens avec notamment des transporteurs et d'anciens transporteurs, ainsi que d'autres sources.⁷⁷

A03 SÉGUÉDINE
2011 Z01

À Séguédine, avant 2015, seule l'entrée sud de la ville était contrôlée par une barrière de la Garde nationale (A03 / 2011 / Z01) sur la route de Dirkou. Selon les témoignages de sources locales et d'anciens transporteurs, cette barrière n'avait pas pour but d'empêcher le passage de migrants via Séguédine, mais plutôt de tirer profit de ceux qui passaient par là, en les faisant payer des sommes variant entre 1 000 à 10 000 francs CFA par véhicule et pour les personnes en fonction de leur nationalité. La route qui permettait d'entrer ou de sortir de la ville par le nord était sans point de contrôle. Avec l'arrivée de la police nationale et des douanes à la suite de la loi 2015-36, toutes les entrées et sorties de Séguédine sont désormais contrôlées.

Les témoignages recueillis indiquent l'arrivée d'unités de la police nationale et des douanes à partir de 2017, ainsi que des contrôles supplémentaires sur l'itinéraire de sortie de Séguédine vers le nord en direction de Madama. Ces témoignages sont en cohérence avec la télédétection par imagerie satellite de janvier 2017.

Elle montre une forte augmentation du nombre de bâtiments, de barrages routiers et de la présence de voiture qui appartiendraient, selon des sources locales, à la police nationale (A03 / 2017 / Z02). Cette augmentation de l'activité observée par imagerie satellitaire est confirmée par le témoignage d'un élu local, qui affirme que la présence des soldats de la Garde nationale a « doublée, voire triplée » parallèlement à l'augmentation des patrouilles de la FAN.⁷⁸

Madama présente une évolution similaire, même si l'activité militaire qui y est observée ne vise pas le contrôle de la migration. Madama n'étant pas une ville civile, comme c'est le cas de Séguédine, la plupart des activités observées par satellite, si ce n'est toutes, peuvent être attribuées à la militarisation et aux forces de

⁷⁷ Ce témoignage a été recueilli en janvier 2023 par le co-investigateur Rhoumour Ahmet Tchilouta durant le terrain et par correspondance.

⁷⁸ Entretien avec un élu local de la commune de Djado, Janvier 2023

A03 SÉGUÉDINE
2017 Z02

sécurité. Les éléments identifiés dans la zone sur la durée de notre analyse comprennent des champs de mines, des barrages routiers, des décharges, des sites d'excavation, la base militaire existante et la construction de nouvelles structures et d'un aérodrome. (A03 / 2017 / Z02) Notre analyse par télédétection montre une augmentation significative de l'activité entre 2013 et 2016, et un ralentissement marqué après la mise en sommeil de la base temporaire avancée de l'opération Barkhane en juillet 2019. L'imagerie satellitaire ne permet pas d'observer l'augmentation significative des taxes perçues par le personnel militaire sur les véhicules qui passent par la zone. En 2013, selon le journal local *Air Infos*, les frais variaient entre 1 000-2 000 FCFA et 10 000 FCFA par véhicule. En raison des restrictions imposées par la loi 2015-36, les montants ont été multipliés par dix, les véhicules transportant des migrants devant payer 100 000 FCFA aux militaires, ce qui incite les conducteurs à contourner la zone.

A05 TOUMMO
2014-2022

Le cas de Toummo diverge des évolutions observées à Séguédine et Madama. En effet, l'analyse des images satellites entre 2014 et 2022, montrent très de changement dans l'activité de ce point de contrôle (A05 / 2014-22). Cela reflète le fait que les activités de contrôle aux frontières à Toummo ont été moins intenses et très peu affectées par la loi 2015-36 car les forces militaires et les milices issues des communautés du Sud de la Libye ont été beaucoup moins dotés en ressources. Par conséquent, leur capacité à surveiller et à contrôler les passages dans la zone est moins importante que celle des forces de défense et de sécurité nigériennes et de l'armée française dans les deux autres sites étudiés. Les facteurs qui détournent les trajectoires des migrants à ce stade sont principalement influencés par le coût des frais que les migrants et leurs transporteurs doivent payer au poste de contrôle. Il faut noter aussi que les conducteurs se font parfois saisir leurs passagers par d'autres milices ou des bandits pour les vendre dans les gidan bashi ou maisons de prêt de Libye.⁷⁹ (A03 / 2011 / Z01)

A03 SÉGUÉDINE
2011 Z01

Nos analyses des dynamiques sécuritaires et militaires fondées sur des recherches qualitatives et des analyses par télédétection confirment pour chaque site l'augmentation des activités militaires et sécuritaires à la suite de l'adoption et à la mise en œuvre de la loi 2015-36. Dans un contexte de criminalisation accrue de la migration (et de son assistance), la présence de points de contrôle, de postes de police, de douanes et de fortifications militaires que nous avons identifiées sont autant de facteurs qui incitent les migrants et les transporteurs à détourner leur trajectoire de ces infrastructures frontalières et de sécurité.

⁷⁹ Gidan bashi est un terme haoussa désignant les maisons en Libye où les migrants sont retenus captifs et torturés, et desquelles ils ne peuvent sortir qu'après avoir payé une somme d'argent substantielle (rançon). Ceux qui ne peuvent pas payer sont vendus aux enchères ou à d'autres réseaux criminels.



ANALYSE DES INFRASTRUCTURES FRONTALIÈRES

Au cours de notre investigation, nous avons identifiés les différentes manifestations des infrastructures, éléments et acteurs de la frontière présents dans la région. Certains de ces éléments sont explicitement conçus comme une forme de frontièrification et de contrôle des migrations, tels que les checkpoints ou les Équipes conjointes d'enquête (ECI), tandis que d'autres ne sont pas destinés au contrôle des migrations mais ont néanmoins un impact sur le choix des itinéraires empruntés par les conducteurs et, par conséquent, sur le niveau de danger.

2015 F1

2015 F2

2021 F3

Parallèlement à cette taxonomie des infrastructures de contrôle aux frontières, nous avons utilisé des images satellite haute résolution pour suivre l'activité au fil du temps sur chaque site, Séguédine, Madama et Toummo. Nous avons identifié et caractérisé les preuves d'activité telles que l'établissement de postes de police, les points de contrôle, les douanes et les barrières routières avant et après 2016 afin de déterminer la relation entre cette activité et les changements dans les trajectoires migratoires.



ANALYSE DES INFRASTRUCTURES FRONTALIÈRES

2015

F1



Le poste frontière de Toummo © Tom Westcott / IRIN

2015

F2



La route de Toummo à Sebha © Tom Westcott / IRIN

2021

F3



Exemple de point de contrôle militaire © ET



SÉGUÉDINE – SÉCURITÉ ET RENFORCEMENT MILITAIRE

A03 SÉGUÉDINE 2011



Z01



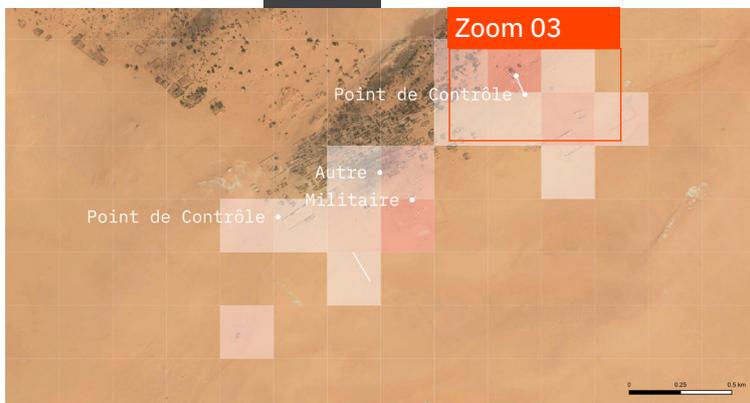
A03 SÉGUÉDINE 2017



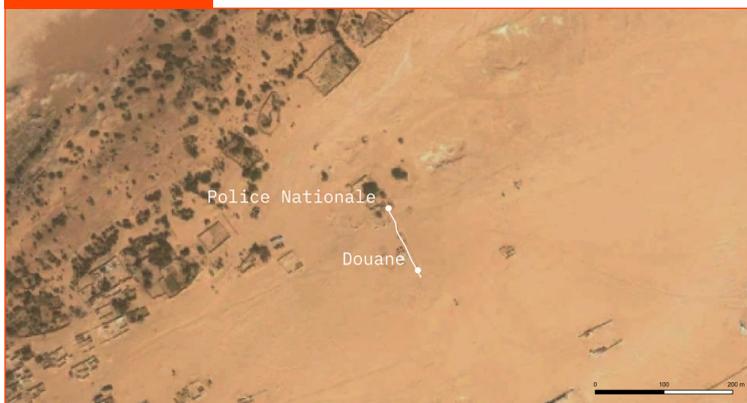
Z02



A03 SÉGUÉDINE 2020



Z03



Concentration des Activités Militaires



Comparaison des activités militaro-sécuritaires à Séguédine en 2014, 2016 et 2022. Les figures montrent un décompte en grille l'ensemble de l'activité militaire liée à la création d'un nouveau poste frontalier, y compris les camions et les véhicules liés à la frontière et à l'activité douanière. Nos résultats de télédétection, vérifiés par les récits et les témoignages locaux, montrent une augmentation significative de l'activité militaire entre 2014 et 2022

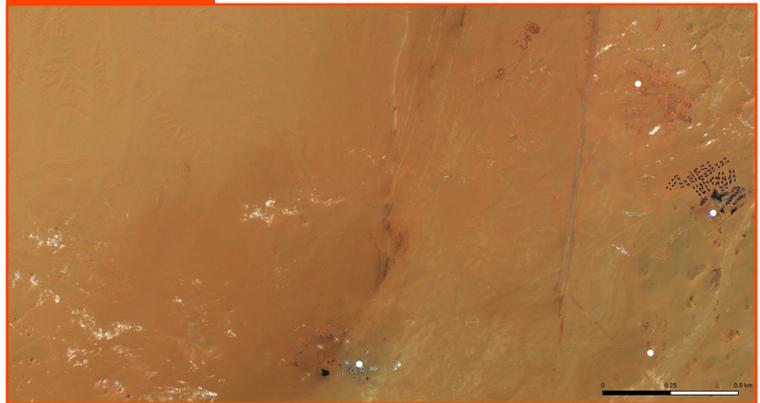


MADAMA – SÉCURITÉ ET RENFORCEMENT MILITAIRE

A04 MADAMA 2014



Z04



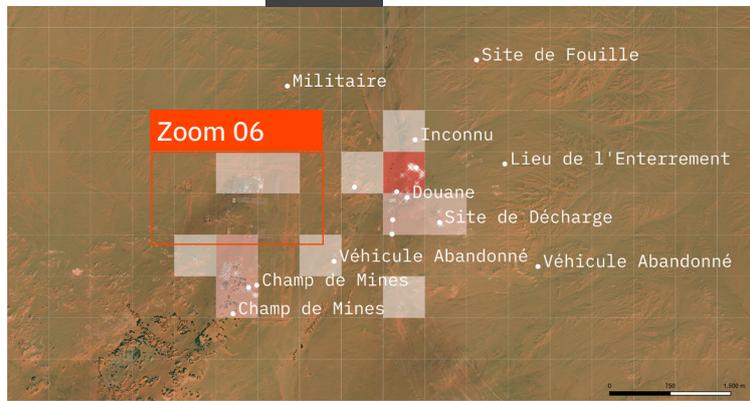
A04 MADAMA 2016



Z05



A04 MADAMA 2022



Z06



Concentration des Activités Militaires

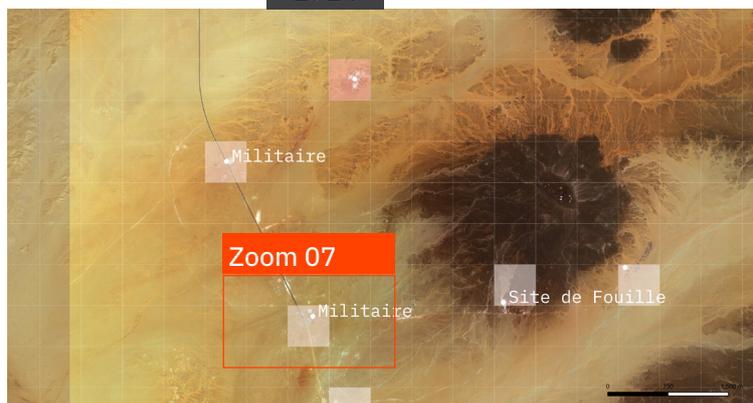


Comparaison des activités militaro-sécuritaires à Madama en 2013, 2016 et 2022. Les figures montrent un décompte en grille l'ensemble de l'activité militaire, y compris les camions et véhicules liés aux activités à la frontières et à la douane. Nos résultats de télédétection, vérifiés par des témoignages locaux, montrent une forte augmentation de l'activité militaire entre 2013 et 2016



TOUMMO – SÉCURITÉ ET RENFORCEMENT MILITAIRE

A05 TOUMMO 2014



Z07



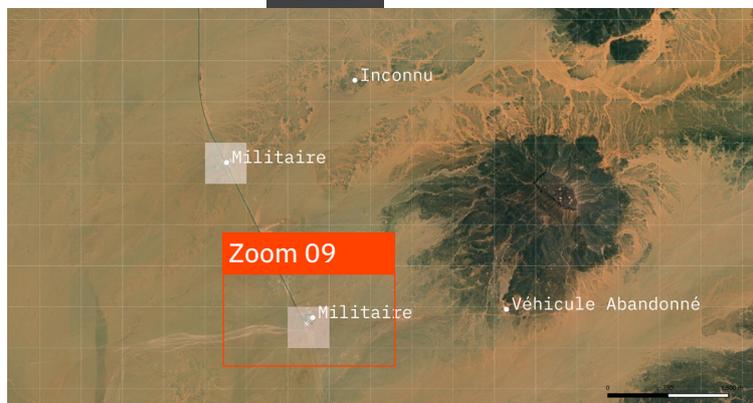
A05 TOUMMO 2016



Z08



A05 TOUMMO 2022



Z09



Concentration des Activités Militaires



Comparaison de l'activité militaire et des milices à Toumou entre 2014, 2016 et 2022. Les figures montrent un décompte en grille de l'ensemble de l'activité militaire liée au poste frontière, y compris les camions et les véhicules liés à l'activité frontalière et à celle des douanes. Les zones en rouge plus foncé correspondent à des zones de forte activité. Les changements sont moins marqués au poste frontière de Toumou, qui a bénéficié de beaucoup moins de ressources de la part du gouvernement libyen



ANALYSE SPATIALE DU DÉPLACEMENT DES TRAJECTOIRES ET DU DANGER

LES MÉTHODES DE LA TÉLÉDÉTECTION POUR ANALYSER LE DÉPLACEMENT DES PISTES.

Outre l'intensification des frontières observée sur les trois sites analysés, nous avons combiné différentes méthodes d'analyse spatiale afin d'analyser empiriquement l'évolution des dynamiques spatiales de la migration et leur impact sur les dangers auxquels les migrants sont confrontés pendant la traversée.

F4 V1

L'analyse de l'imagerie satellite à haute résolution a permis de visualiser les pistes, c'est-à-dire les principales routes non asphaltées, aux côtés d'autres pistes alternatives résultant de la création de nouveaux chemins à travers le désert. Nos

F4 V2

résultats montrent une prolifération et une intensification des pistes alternatives utilisées, entre autres, par les migrants illégalisés, à l'aide des cartes thermiques ou cartes de chaleur, attribuant une gradation de couleurs à la quantité de pistes et à leur fréquence d'utilisation. Un système de classification a été appliqué aux pistes alternatives, pour traduire leurs qualités visuelles (telles la luminosité) en un système d'évaluation de 1 à 3 décrivant numériquement l'intensité de leur utilisation. Ensuite, un système de points a été appliqué aux pistes, permettant de produire une Heatmap qui décrit l'intensité des mouvements dans une certaine zone à des moments clés de l'analyse. Grâce à cette approche cartographique, nous avons pu comparer les activités de contrôle aux frontières avec les tendances des pistes alternatives à la suite de la mise en œuvre de la loi 2015-036. Au-delà de sa valeur analytique, cette forme de visualisation des pistes répertoriées grâce aux données de télédétection nous permet de rester empiriquement fondés et précis dans nos analyses et nos représentations, sans pour autant révéler les zones précises empruntées par les migrants pour se soustraire aux contrôles frontaliers.

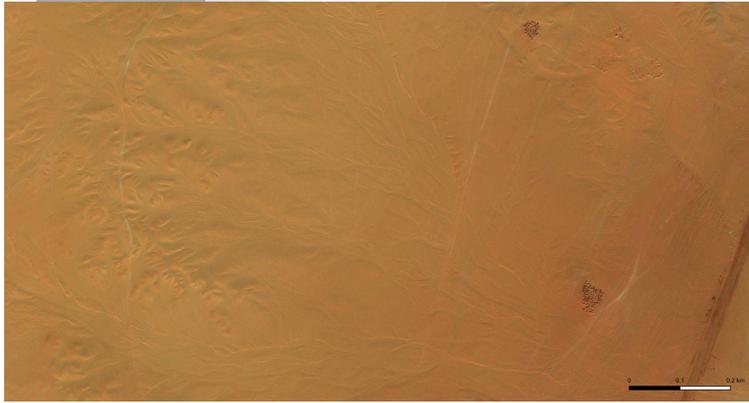
F4 V3

Ces connaissances, si elles devenaient accessibles aux agences gouvernementales, pourraient mettre les migrants encore plus en danger. Nous utilisons ainsi les technologies de surveillance à contre-courant et avec des objectifs précisément opposés à ceux de l'agence européenne des frontières Frontex.

F5



F4 V1



F4 V2



Identification visuelle

Les pistes de contournement sont visibles sur les images satellite à haute résolution, à mesure que le sable entourant les routes régulièrement empruntées est déplacé

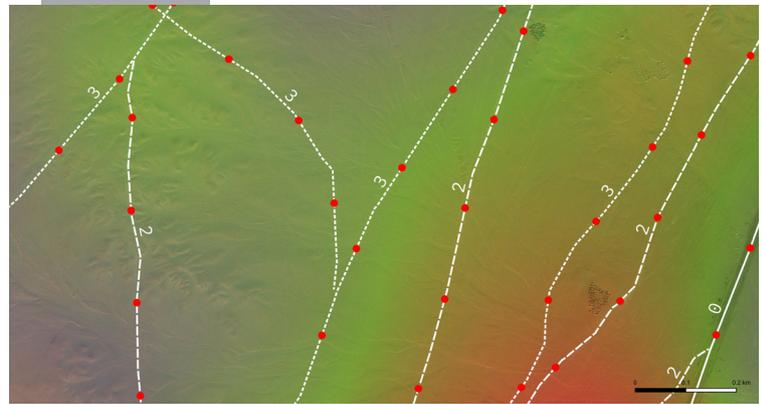
Catégorisation

Chaque piste a été classée sur une échelle de 1 à 3 en fonction de son utilisation estimée, qui a pu être évaluée sur la base d'attributs visuels tels que la luminosité (forte utilisation) ou des teintes plus foncées (où le sable a été soufflé sur des pistes moins fréquentées). 1. très fréquentée 2. bien fréquentée 3. peu fréquentée

F4 V3



F5



Matrice de points

Afin de faciliter la création d'une Heatmap, qui masquerait l'emplacement exact des voies, des points sont d'abord placés à des intervalles correspondant à l'échelle et à la résolution du dessin. Plus les points sont espacés, moins la Heatmap obtenue sera précise d'un point de vue géographique

Heatmap

Pour générer la Heatmap, une valeur d'influence est définie en fonction de l'espacement de la matrice de points. Une valeur d'influence égale à dix fois l'espacement des points permet d'obtenir une Heatmap qui masque suffisamment l'emplacement des pistes pour ne pas les dévoiler, tout en indiquant clairement la densité des zones de trafic

Points de Piste



Densité des Points de Piste



ANALYSE COÛT-DISTANCE DU RISQUE DE DÉSHYDRATATION

F6 V1

F6 V2

F6 V3

En raison de l'éloignement de nouveaux itinéraires de contournement par rapport à l'itinéraire principal, les transporteurs et leurs passagers se retrouvent davantage en danger en cas de panne du véhicule ou d'abandon des passagers, avec un risque élevé de déshydratation. Pour mesurer l'impact de la dispersion des trajectoires sur la dangerosité de la traversée de migrants, nous appliquons une analyse coût-distance développée à l'origine dans le contexte des dangers de la traversée de la frontière entre les États-Unis et le Mexique à travers le désert du Sonora. L'analyse coût-distance consiste en un algorithme qui produit une mesure du "coût" cumulatif le plus bas pour traverser un terrain.⁸⁰ Dans notre cas, nous avons utilisé des données de télédétection comprenant la vitesse du vent, la nature de surface du sol, l'humidité/aridité, le rayonnement solaire, la pente et les températures de l'air pour estimer la quantité minimale d'eau qu'une personne perdrait en marchant vers la route principale, en cas d'abandon.⁸¹ La carte obtenue indique la quantité de sueur (en litres) qu'une personne abandonnée perdrait en essayant de marcher vers la route principale afin d'atteindre soit une source d'eau, soit un site d'activité humaine où elle pourrait être secourue. Même avant d'atteindre le point de déshydratation fatale, la personne souffrirait d'une altération cognitive due à la perte d'eau, ce qui pourrait entraîner une désorientation et compromettre ses capacités de prise de décision. Ces limites sont identifiées comme le « seuil de déshydratation », qui se produit à partir de 2 litres de perte de sueur, et le « le seuil de cognition », qui est atteint à partir de 0,67 litres, sont marqués sur la carte ci-dessous.

F7

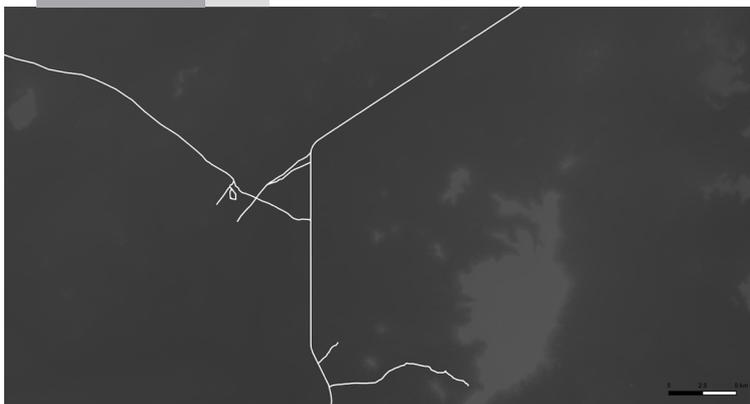
⁸⁰ Michael John De Smith, Goodchild Michael & Paul Longley. *Geospatial Analysis: A Comprehensive Guide to Principles, Techniques and Software Tools*. Troubador Publishing Ltd., Leicester.

⁸¹ Richard Gonzalez, Samuel Cheuvront, Brett Ely et al. 2012. "Sweat rate prediction equations for outdoor exercise with transient solar radiation", *Journal of Applied Physiology*, 112(8), 1300-1310.





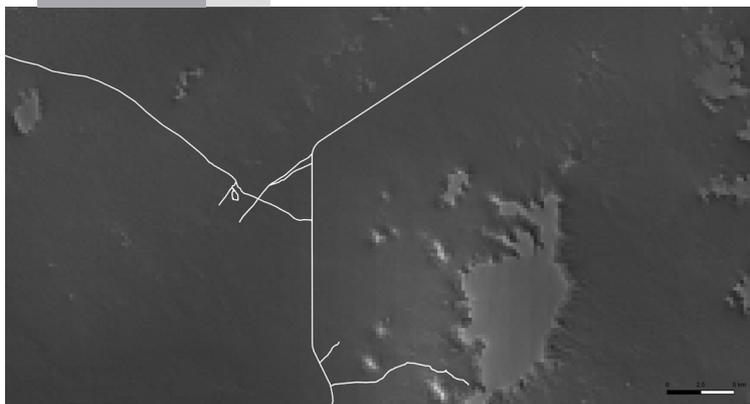
F6 V1



Modèle numérique d'élévation SRTM

La modélisation du coût-distance est dérivée, en partie des modèles numériques d'élévation extraits des ensembles de données SRTM 30m, fournis par la NASA

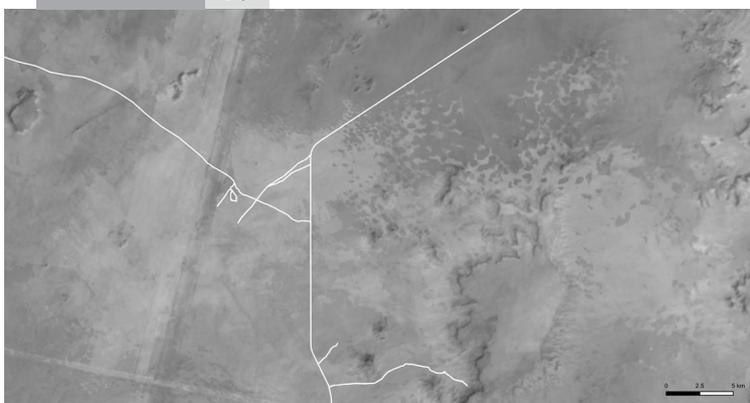
F6 V2



Température moyenne

La modélisation du coût-distance est dérivée, en partie de l'indice de la température moyenne mondiale, obtenu à partir de données Landsat 8 et fourni par la NASA

F6 V3



Velocity Vitesse du vent

La modélisation coût-distance est dérivée, en partie des valeurs de vitesse du vent basées sur l'Atlas mondial du vent du DTUWind (Technical University of Denmark, Department of Wind and Energy Systems)

0.2 Sueur Perdue

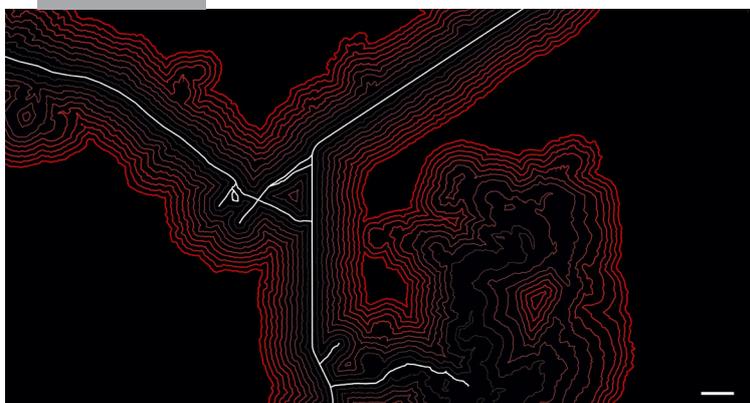
Température en Degrés

19.93 - 35.17

Vitesse du Vent en Milles par Heure

12.90 - 0.31

F7



Analyse coût-distance

Le résultat de l'analyse coût-distance indique une perte de sueur progressive de 0,2 litre, calculée par rapport à une personne qui s'éloigne de la route. Au-delà du seuil de déshydratation, marcher vers la route devient impossible compte tenu des conditions, ce qui en fait une zone extrêmement dangereuse

2 Lt Sueur Perdue

Élévation en Mètres Au-Dessus du Niveau de la Mer

3304.0 - 125.0

Faible

Haute





Dans notre analyse, nous avons combiné analyse par télédétection le déplacement des pistes et l'analyse coût-distance. Grâce à notre analyse de télédétection, nous avons pu identifier l'émergence de nouvelles pistes qui contournent les zones où les infrastructures frontalières et de sécurité ont été déployées. Une comparaison des cartes thermiques avant et après la mise en œuvre de la loi 2015-36 sur les trois sites montre comment les pistes alternatives ont proliféré à partir de 2016, dans certains cas en s'écartant nettement de la piste principale pour éviter les sites fortement sécurisés (tels que Séguédine) et de rejoindre l'itinéraire principal d'un autre côté.

A03 SEGUDINE
2011-2017

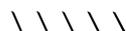
L'analyse du coût-distance montre que, dans le cas de Séguédine, l'utilisation d'une route de contournement créée à la suite de la loi 2015-36, signifie un éloignement de 16 km par rapport à la route principale. Cela expose les voyageurs, si leur véhicule tombe en panne ou s'ils sont abandonnés par leur transporteur dans cette zone, à un danger extrême dépassant largement les seuils de cognition et de déshydratation. (A03 / 2011-17)

A04 MADAMA
2014-2022

On observe une tendance similaire à Madama (A04 / 2014-22), où l'intensité des pistes alternatives passe de 1,5 km de la route principale en 2014 à 3,0 km en 2017. Alors qu'en 2014 les pistes de contournement se situaient dans les limites du seuil de cognition, elles se situent désormais en dehors de cette limite, à une distance impliquant une perte de sudation élevée d'environ un litre supplémentaire si les migrants tentent de retourner à pied jusqu'à la route principale.

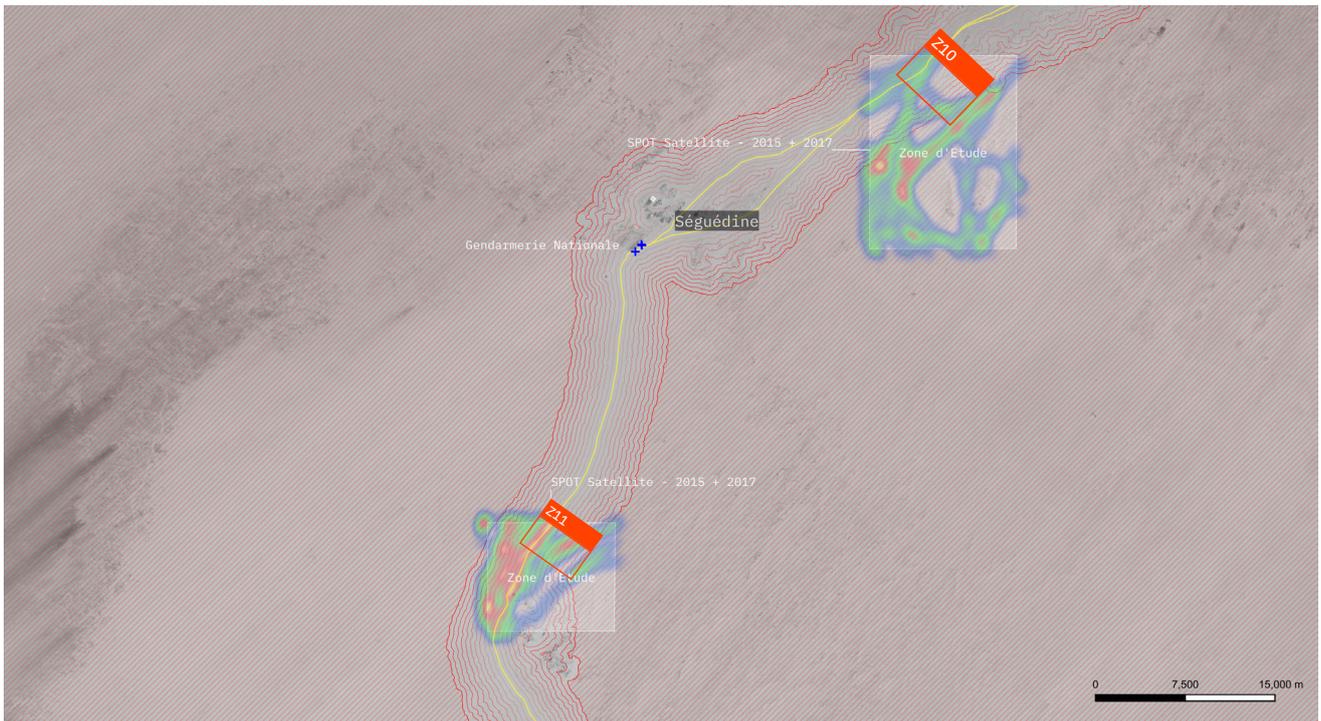
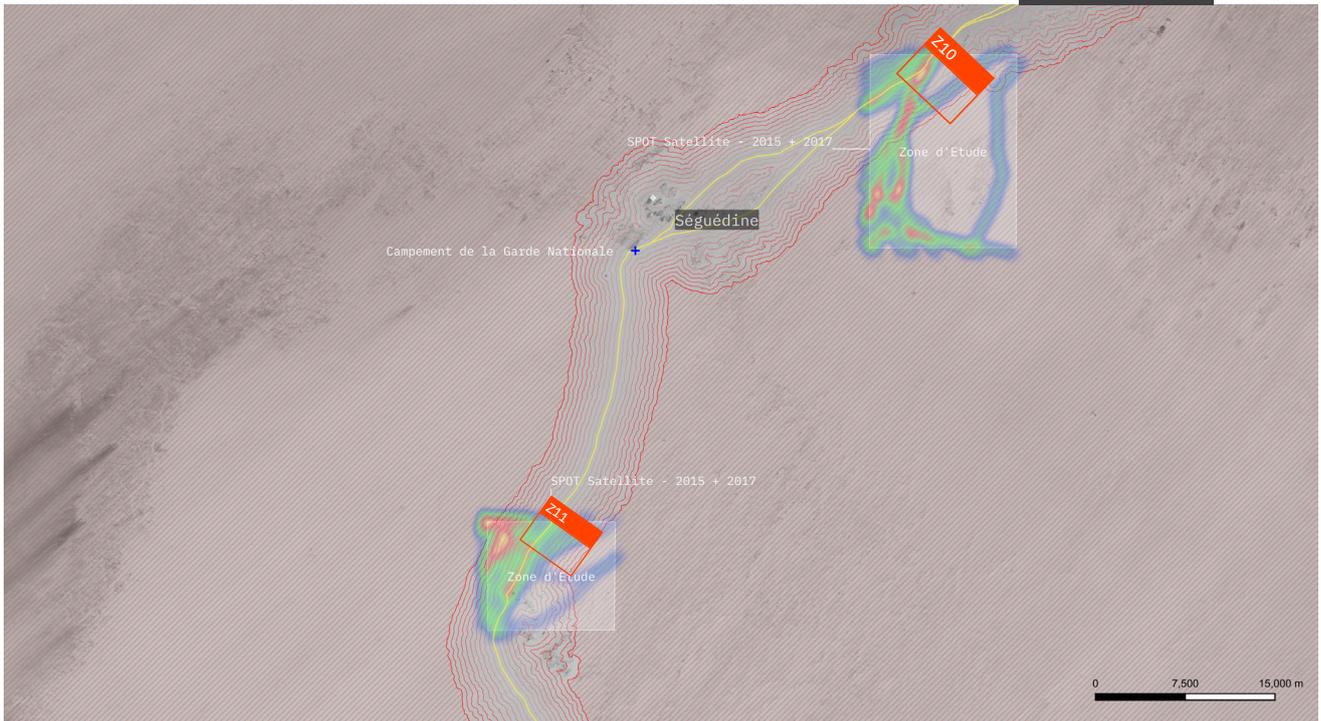
A05 TOUMMO
2014-2022

Dans le cas de Toummo, en 2016, de nouvelles pistes de contournement apparaissent dans les zones situées à l'ouest du point de contrôle, à environ 5,5 km de la piste principale et jusqu'à 1,2 km au-delà du seuil de déshydratation. (A05 / 2014-22) Fait notable, on observe en 2016 une diminution significative du nombre de pistes alternatives étroitement parallèles à la route principale. Ainsi, comme on pouvait s'y attendre au vu des résultats de l'analyse des infrastructures de sécurité et des spécificités du contexte de Toummo décrites ci-dessus, la loi de 2015 a eu moins d'effet sur les trajectoires des migrants à Toummo qu'à Séguédine et Madama.



A03 SÉGUÉDINE

2011+2015



2017

Densité d'utilisation des pistes - Rayon de 1000 m

Activité militaire et douanière +



0.2 Lt Perte de Sueur

2 Lt Perte de Sueur

Une comparaison des pistes observées en 2015 et 2017, aux points de contournement clés à partir desquels les pistes s'écartent de la route principale pour contourner Séguédine, montre une augmentation significative des pistes s'éloignant de la route principale et dépassant le seuil de déshydratation en 2017

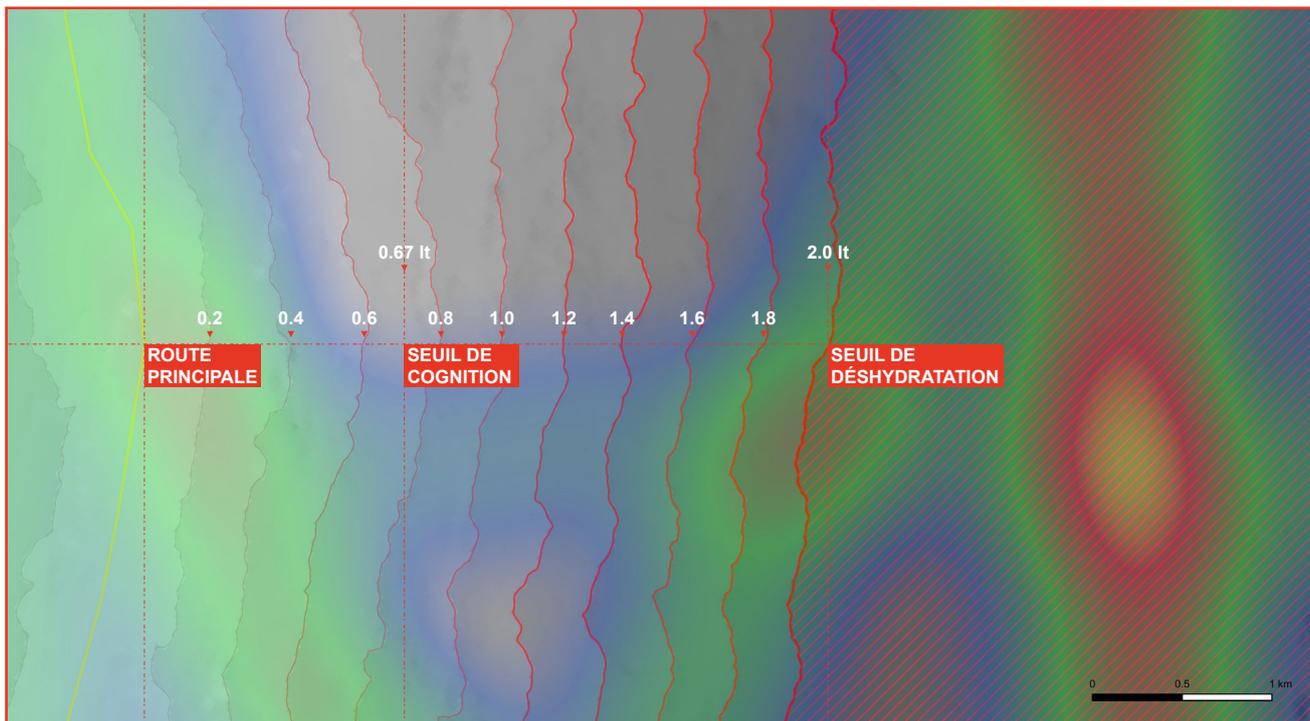
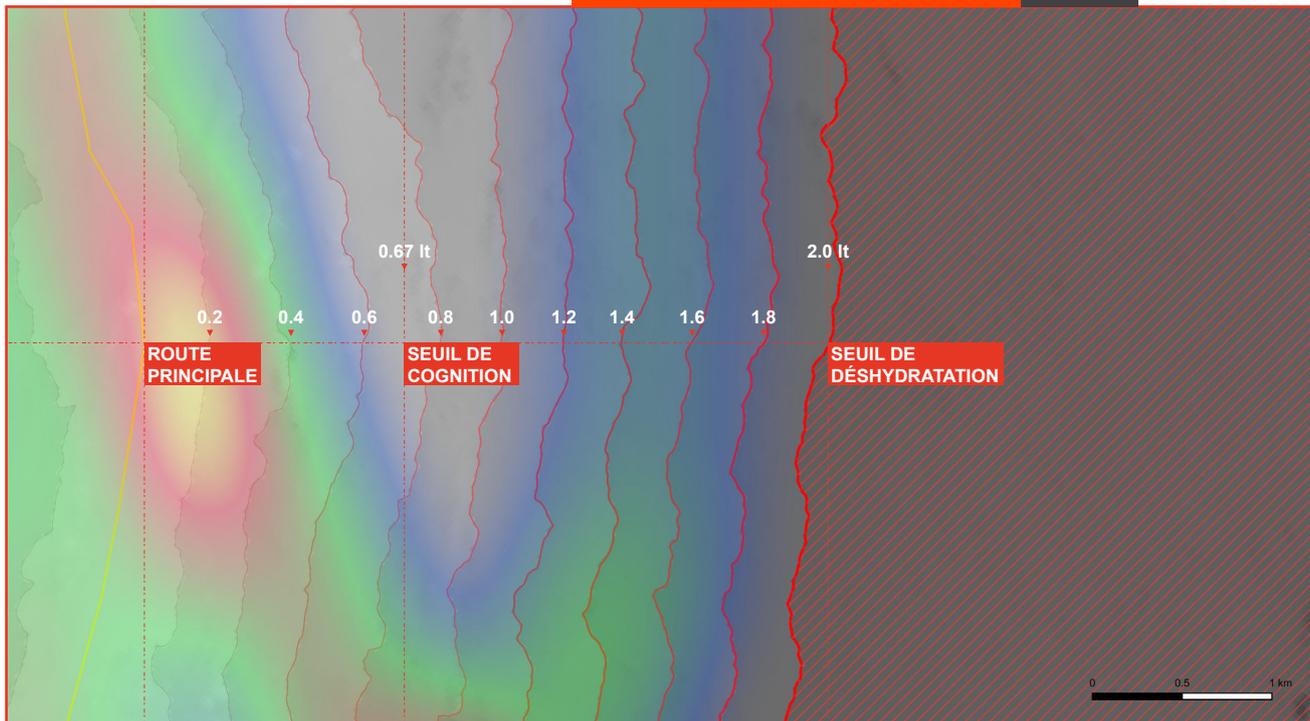




Z10

2015

A03-1 S-N



Z10

2017

A03-1 S-N

Densité d'utilisation des pistes - Rayon de 1000 m

Faible Haute

0.2 Lt Perte de Sueur

2 Lt Perte de Sueur

Une comparaison des analyses de 2015 et de 2017 fait apparaître en 2017 une augmentation significative des pistes s'éloignant de la route principale et au-delà du seuil de déshydratation. Cela signifie qu'en 2017, un nombre important de véhicules ont circulé dans des zones où ils étaient exposés à des conditions encore plus dangereuses



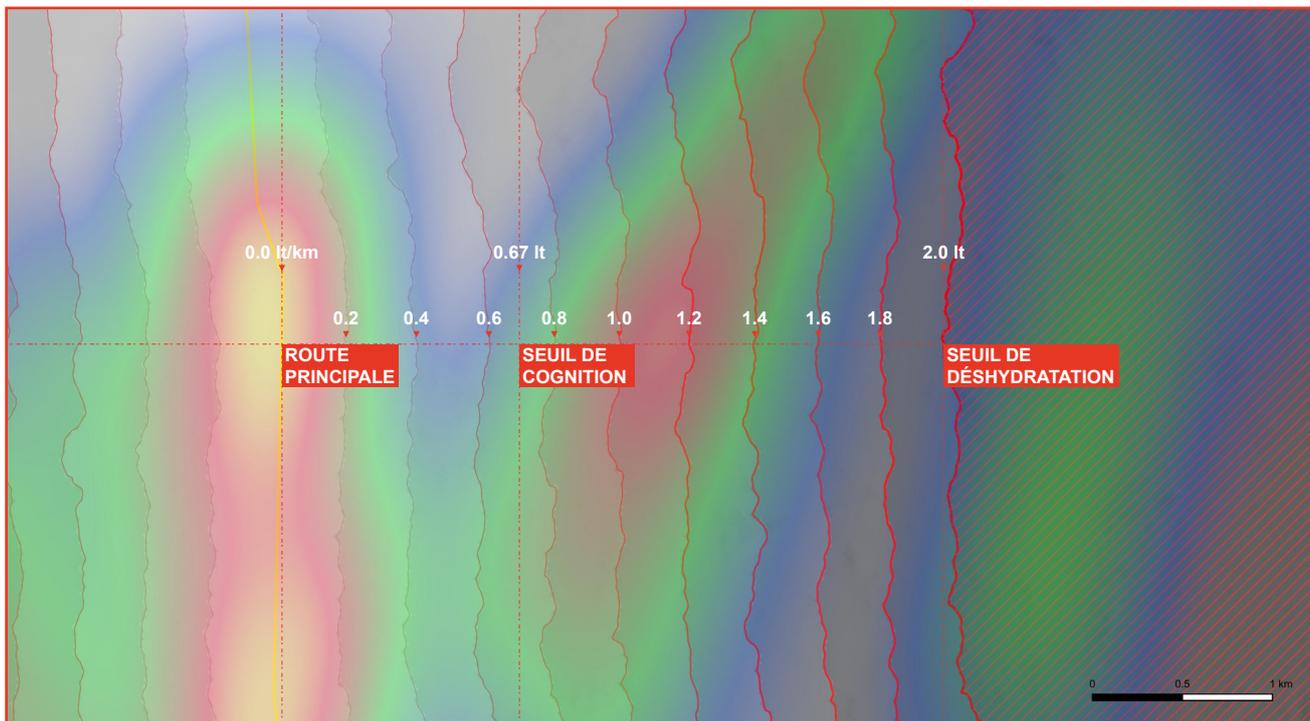
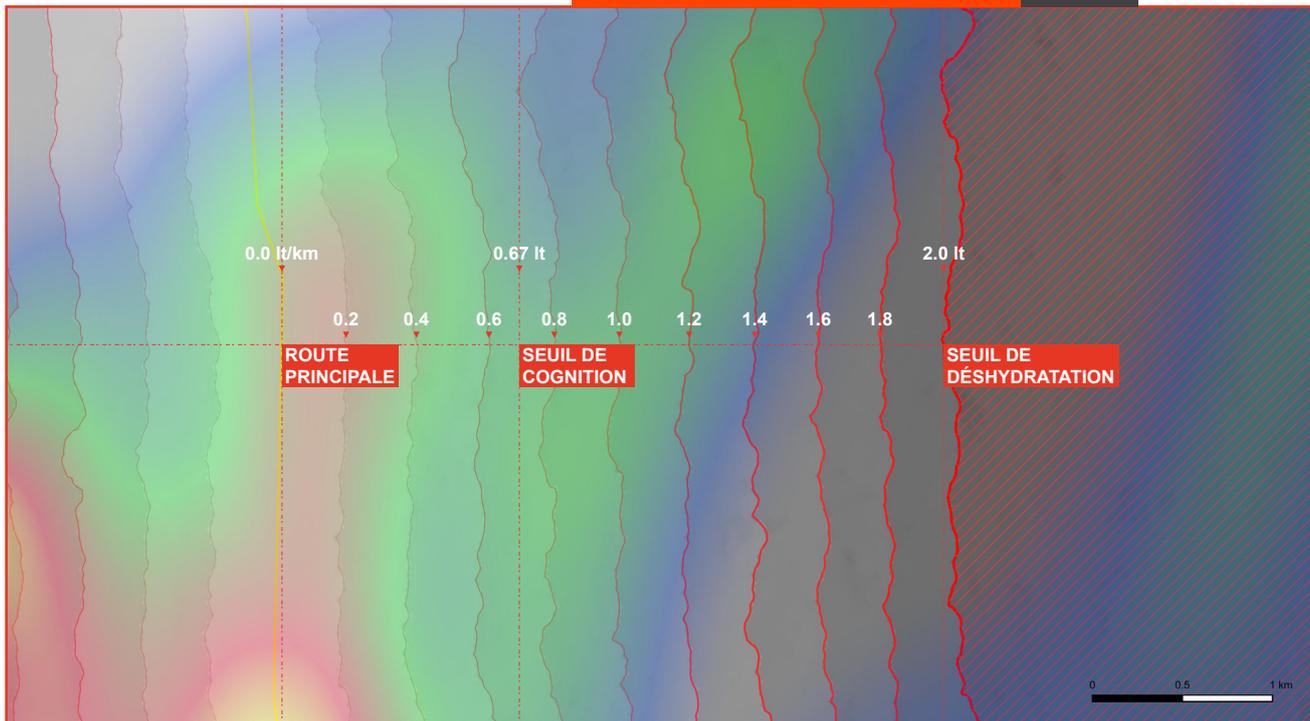


Z11

2015

A03-2

S-S



Z11

2017

A03-2

S-S

Densité d'utilisation des pistes - Rayon de 1000 m

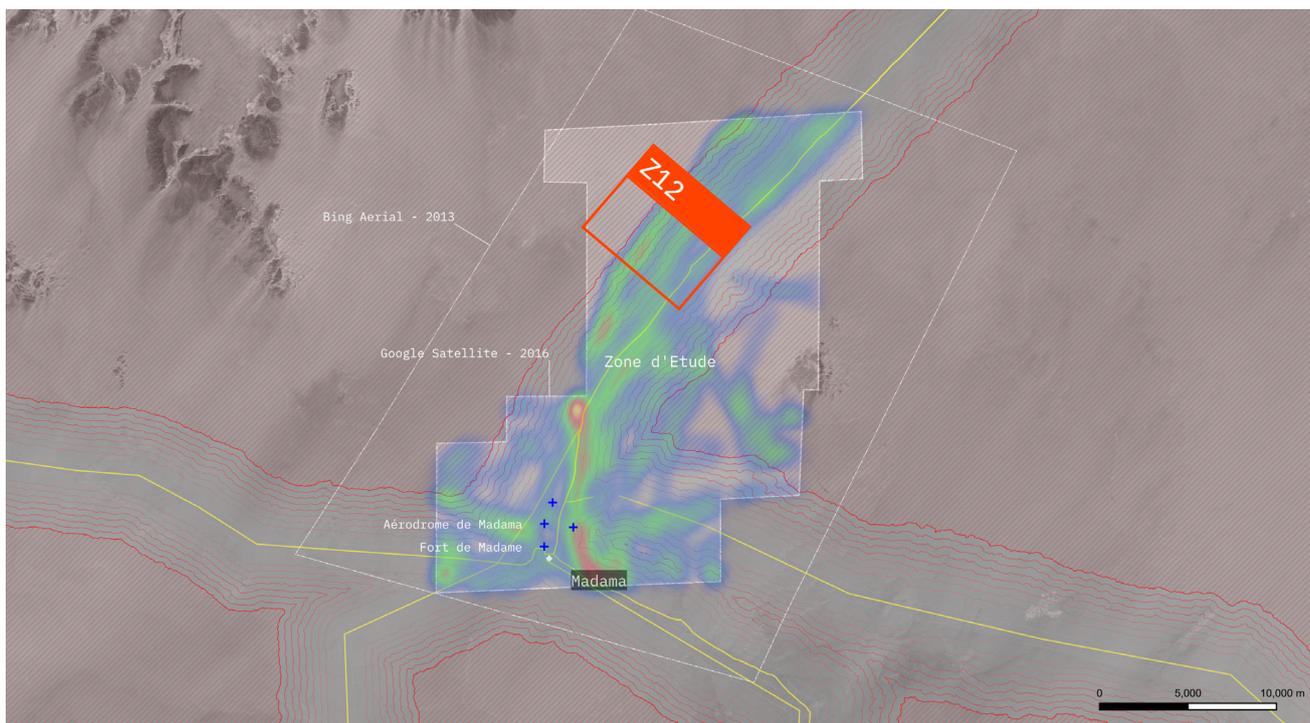


0.2 Lt Perte de Sueur

2 Lt Perte de Sueur

Une comparaison des analyses de 2015 et de 2017 fait apparaître en 2017 une augmentation significative des pistes s'éloignant de la route principale et au-delà du seuil de déshydratation. Cela signifie qu'en 2017, un nombre important de véhicules ont circulé dans des zones où ils étaient exposés à des conditions encore plus dangereuses





Densité d'utilisation des pistes - Rayon de 1000 m

Activité militaire et douanière +

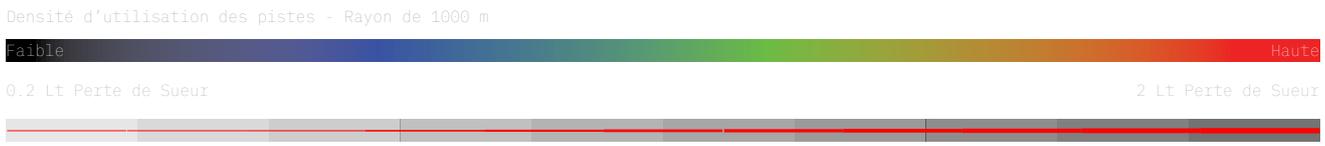
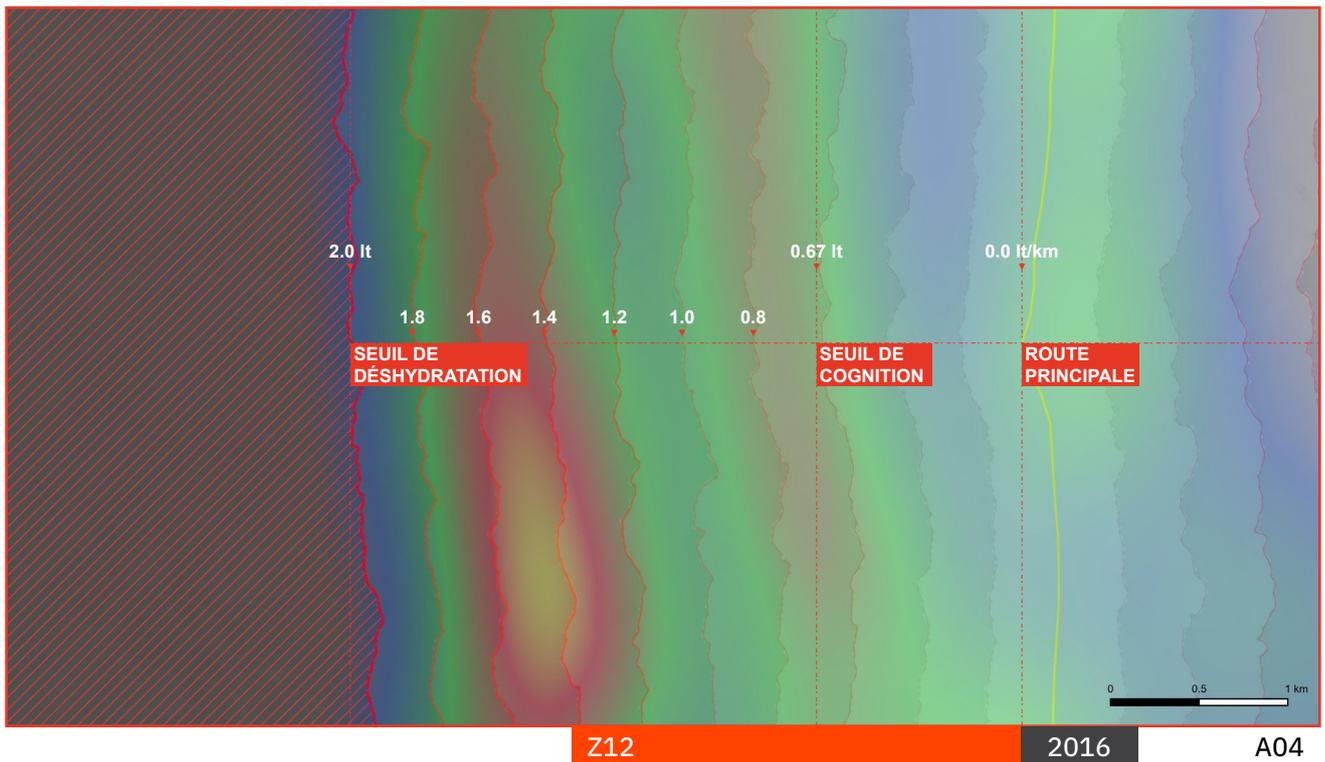
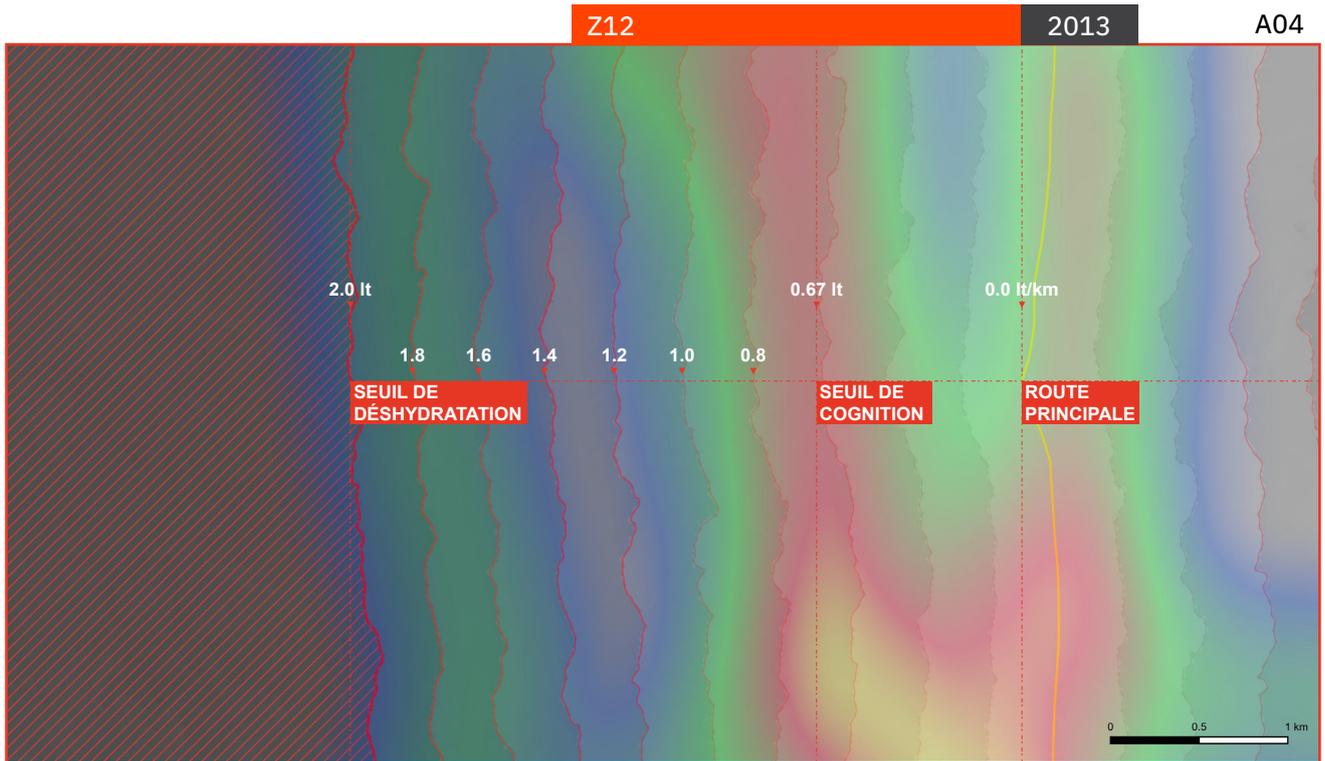


0.2 Lt Perte de Sueur

2 Lt Perte de Sueur

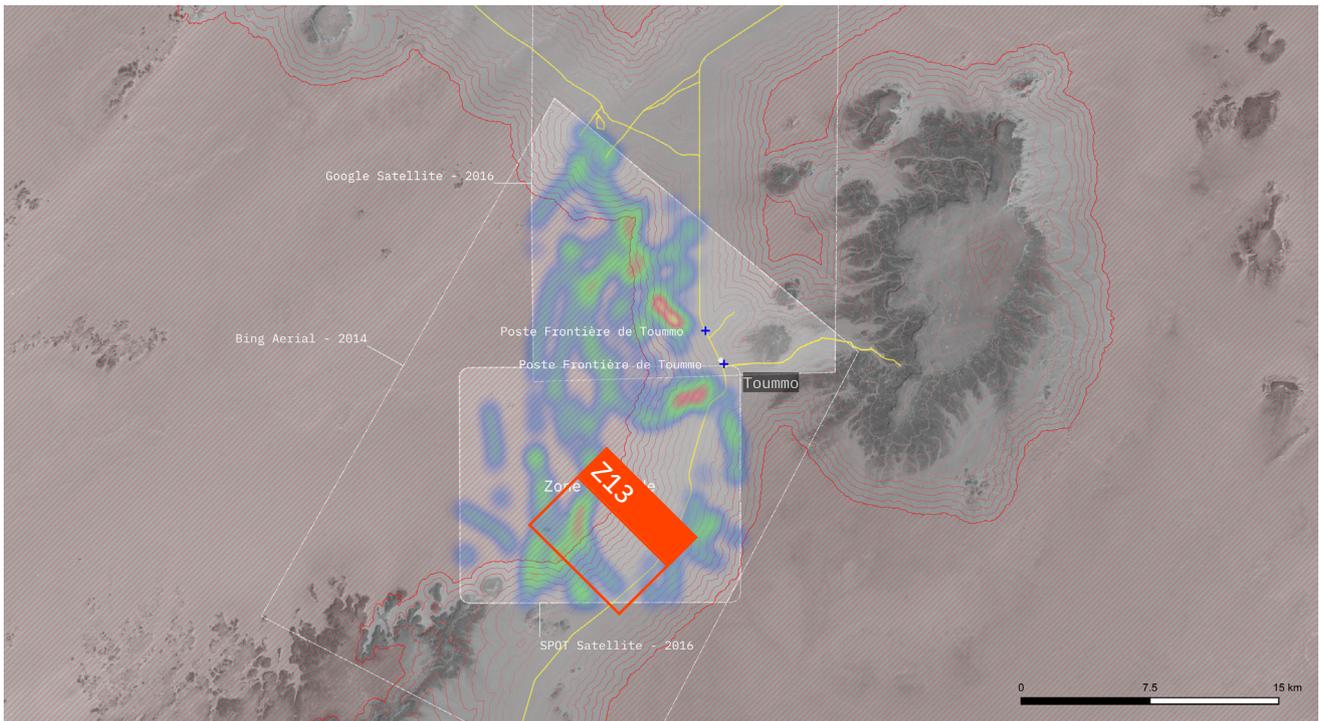
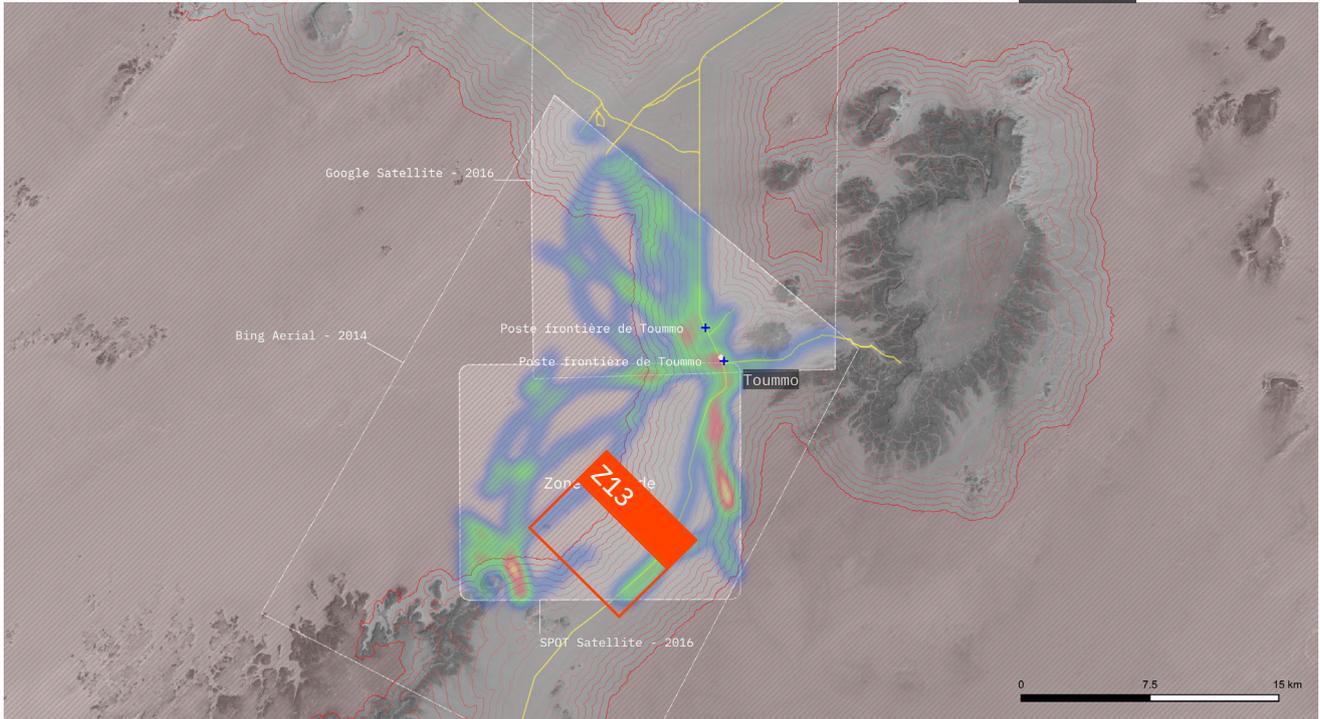
Une comparaison des pistes observées en 2013 et 2016, autour des points de contournement clés à partir desquels les pistes bifurquent de la route principale pour contourner le poste avancé de Madama, montre en 2016 une augmentation significative des pistes s'éloignant de la route principale et dépassant le seuil de déshydratation





Une comparaison des analyses de 2013 et 2016 fait apparaître en 2016 une augmentation significative de la présence des pistes s'éloignant de la route principale et se situant au-delà du seuil de déshydratation. Cela signifie qu'en 2016, un nombre important de véhicules ont circulé dans des zones où ils étaient exposés à des conditions encore plus dangereuses





Densité d'utilisation des pistes - Rayon de 1000 m

Activité militaire et douanière +

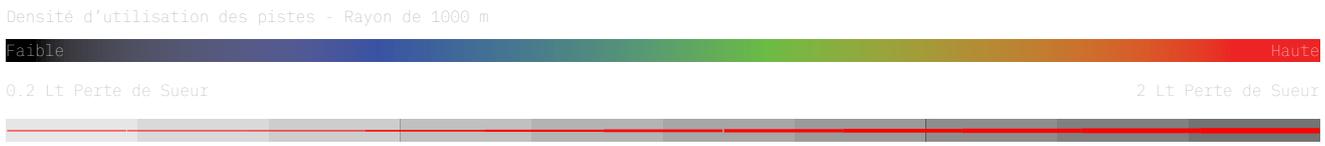
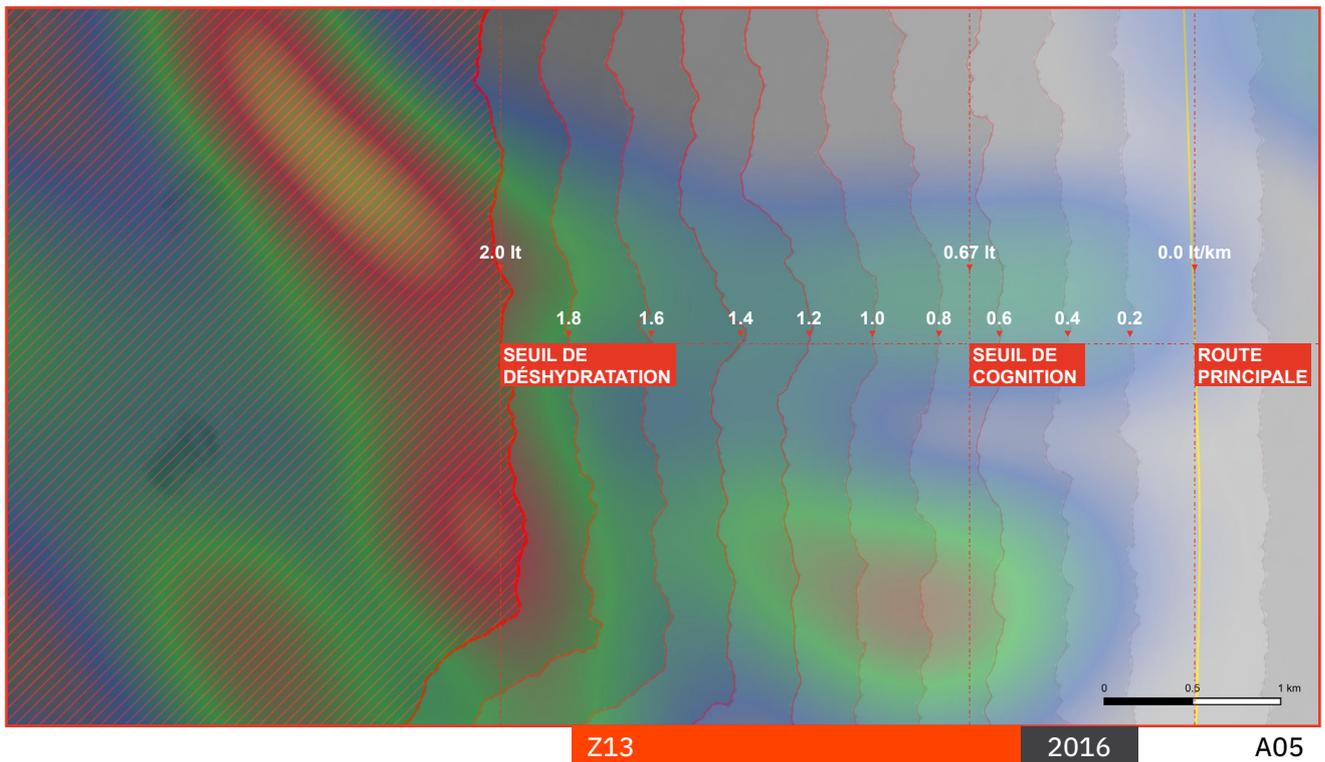
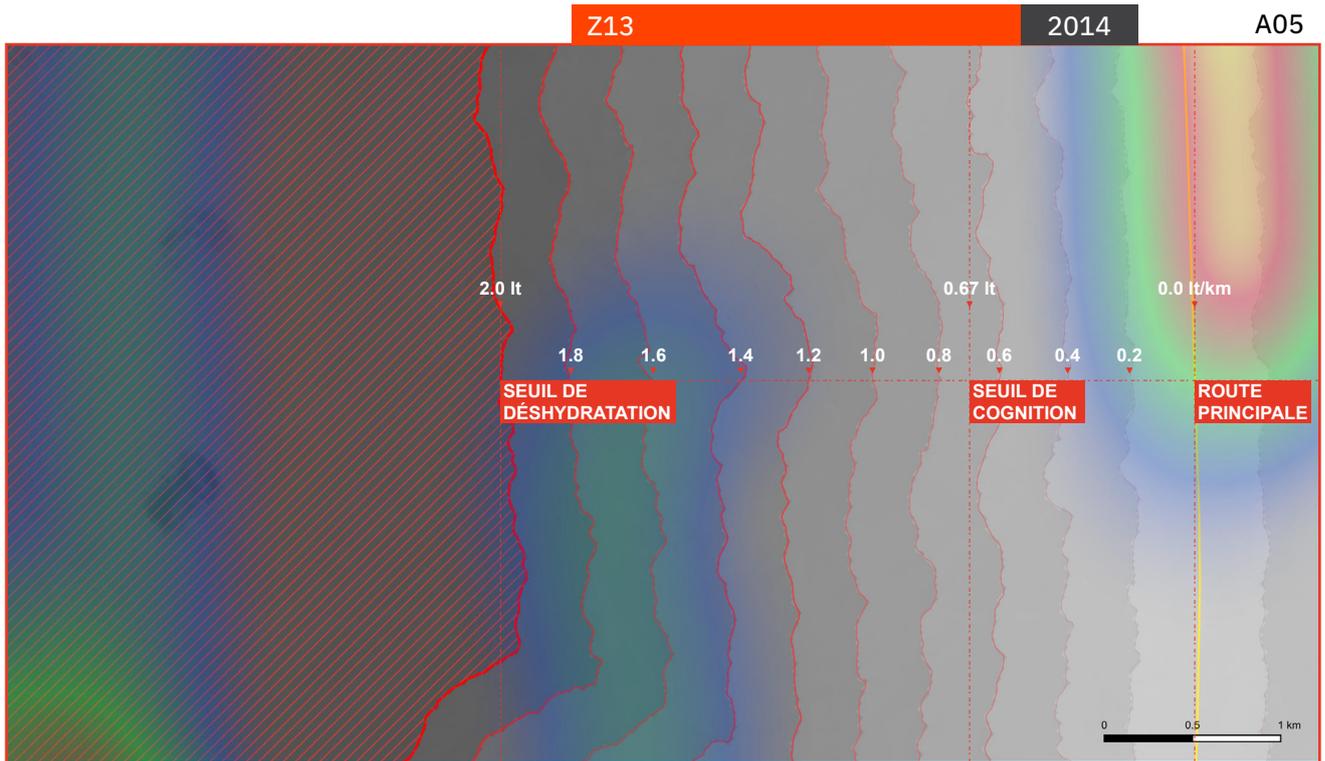


0.2 Lt Perte de Sueur

2 Lt Perte de Sueur

Une comparaison des analyses de 2014 et 2016 fait apparaître en 2016 une augmentation significative de la présence des pistes s'éloignant de la route principale et se situant au-delà du seuil de déshydratation. Cela signifie qu'en 2016, un nombre important de véhicules ont circulé dans des zones où ils étaient exposés à des conditions encore plus dangereuses





Une comparaison des pistes observées en 2014 et 2016, aux points de contournement clés à partir desquels les pistes bifurquent de la route principale pour contourner le poste de contrôle de Toummo, montre en 2016, une augmentation significative des pistes s'éloignant de la route principale, et se situant au-delà du seuil de déshydratation



ANALYSE DE L'IMPACT DES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES : L'ANALYSE DU CHAMP DE VISION ET CORRÉLATION

L'analyse précédente a clairement montré les tendances au renforcement des activités sécuritaires et militaires axées sur le contrôle des frontières, le déplacement des pistes empruntées par les migrants illégalisés et les dangers accrus de déshydratation et de mort auxquels ils s'exposent. Le gouvernement nigérien et ses partenaires européens, tout en reconnaissant ces dangers, ils les attribuent à des « passeurs sans scrupules ».⁸² Dans cette section, grâce à plusieurs méthodes combinées d'analyse géostatistique, en particulier l'analyse du champ de vision, nous allons évaluer dans quelle mesure, les dangers accrus auxquels sont confrontés les migrants traversant le désert peuvent être attribués aux effets des contrôles frontaliers.

82 Le Monde avec AFP, Niger : trente-quatre migrants retrouvés morts dans le désert, 16 June 2016 : [2](#)
Frontex (2016), Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report: [2](#)

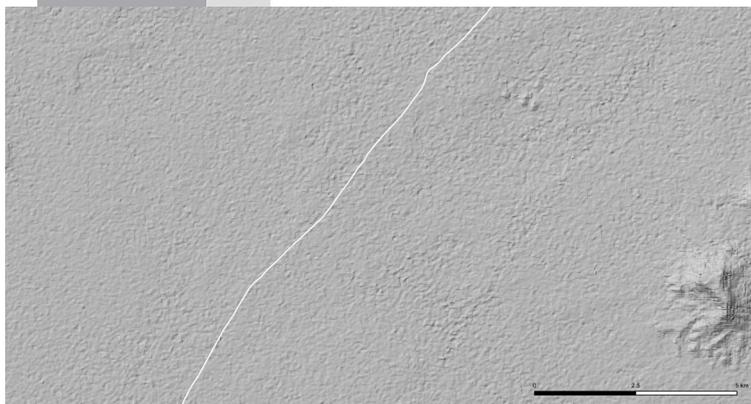
ANALYSE DU CHAMP DE VISION

Dans notre effort de compréhension de la relation entre les infrastructures frontalières déployées dans le sillage de la loi de 2015 et l'éclatement des trajectoires des migrants, nous avons procédé à une analyse du champ de vision, qui consiste en une analyse des modèles d'(in)visibilité dans l'espace. Cette méthode est particulièrement intéressante car il ressort des entretiens menés avec diverses sources, telles les transporteurs ou les anciens transporteurs, que l'un des facteurs clé dans le choix des itinéraires empruntés est la volonté d'éviter d'être appréhendé par les forces de défense et de sécurité. A cette fin, les transporteurs empruntent souvent des itinéraires alternatifs moins visibles depuis la route principale, où les forces de défense et de sécurité concentrent leurs efforts.

Dans cette optique, nous avons cherché à comprendre, par le biais d'une analyse du champ de vision, comment la visibilité, et donc la détectabilité, dans des zones patrouillées ou sécurisées a affecté les schémas des pistes alternatives après 2016. L'analyse du champ de vision consiste en un algorithme qui délimite la ligne de vision à partir d'emplacements spécifiés et calcule le nombre d'emplacements qui peuvent "voir" des parties du paysage. Elle produit une carte matricielle basée sur une grille où chaque cellule se voit attribuer une valeur qui représente le nombre d'emplacements spécifiés permettant à une personne ou à un dispositif (tel qu'une caméra de surveillance) de détecter quelqu'un ou quelque chose dans l'espace de la cellule. Plus la valeur est élevée, plus un lieu est visible à partir de l'emplacement spécifié.



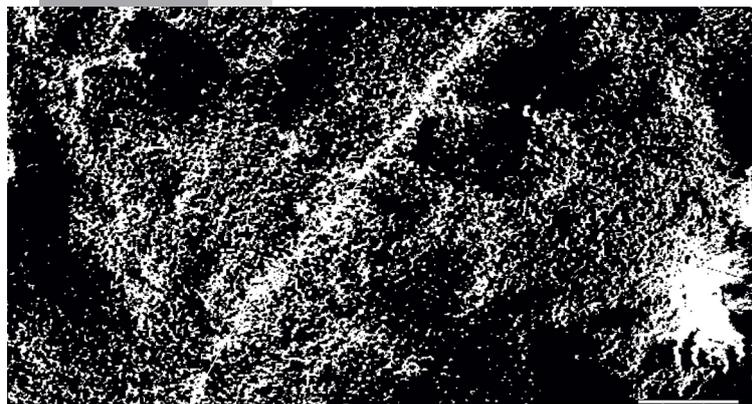
F8 V1



Modèle numérique d'élévation

L'analyse du champ de vision est dérivée des modèles numériques d'élévation extraits des données SRTM 30m et fournis par la NASA, en combinaison avec la courbure de la surface de la terre. Ensemble, ils permettent de calculer ce qui est visible à partir d'un point dans l'espace, par rapport au terrain

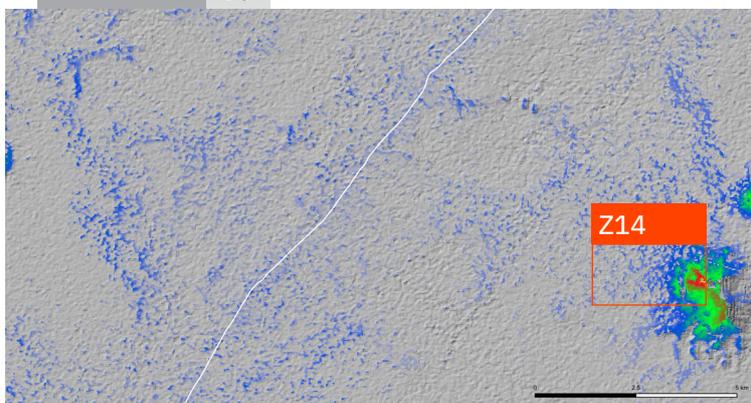
F8 V2



Champ de vision binaire

Le champ de vision, calculé à partir des points situés le long de la route principale, est traduit selon une condition binaire, visible (blanc) et non visible (noir), permettant ainsi d'obtenir une image claire des zones non-visibility depuis n'importe quel point de la route

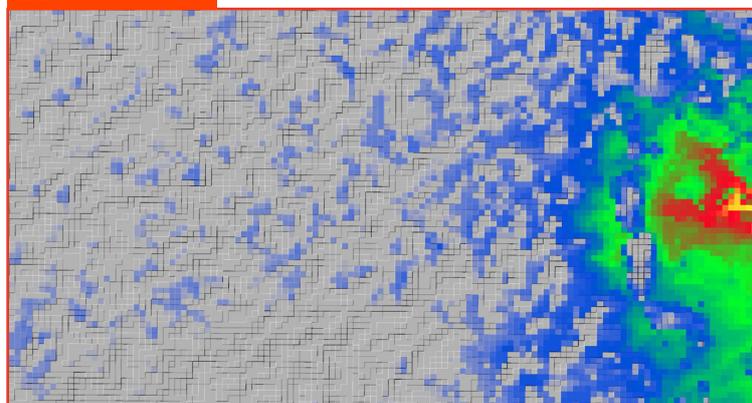
F8 V3



Gradient de visibilité

L'application d'un gradient au champ de vision indique la visibilité d'un lieu donné à partir d'une série de points le long de la route, le gris représentant un lieu non-visible à partir des points le long de la route et le rouge représentant un lieu très visible à partir des points le long de la route

Z14



Zoom

Un examen plus attentif du gradient de visibilité montre la résolution en pixels du champ de vision, qui dépend de la résolution globale du modèle topographique, en l'occurrence ici le modèle SRTM de la NASA

Degré de Visibilité : Nombre de points de la route à partir desquels le point est visible



Visibilité





L'application de cette méthode à nos sites nous a permis de générer une carte des zones visibles ou invisibles depuis la route principale. Ensuite, nous avons comparé ces modèles spatiaux d'(in)visibilité avec les changements dans les pistes observés par les moyens de télédétection décrits ci-dessus.

Nous avons tout d'abord déterminé clusters des pistes avec les pixels du champ de vision pour les deux périodes distinctes qui nous intéressent (pré et post-loi). Ce croisement permet d'évaluer le degré de visibilité associé à chaque trace et son évolution dans le temps.

Les résultats indiquent qu'en 2016, les pistes utilisées pour la traversée du désert étaient moins visibles depuis la route principale qu'avant la mise en œuvre de la loi. L'analyse révèle une forte et significative baisse de la visibilité moyenne au fil du temps à Madama et Séguédine. Toummo montre plutôt une tendance divergente, puisque les pistes empruntées montrent des valeurs de visibilité plus élevées en 2016 qu'en 2014. Ce résultat n'est pas surprenant compte tenu du moindre niveau de déploiement militaire et sécuritaire à Toummo évoqué plus haut.

Afin de mieux comprendre le regroupement spatial (formation des clusters) des pistes à faible visibilité et sa variation temporelle, nous avons utilisé Local Moran's I, une méthode d'analyse statistique mesurant le degré d'autocorrélation spatiale au sein de zones locales précises. Les clusters locaux de Moran suggèrent que certains endroits présentent une corrélation plus forte que d'autres de l'intensité du passage des pistes et de l'(in)visibilité. L'identification des clusters permet de mieux comprendre le processus spatial sous-jacent entre la densité des pistes et la visibilité au niveau local. Nous avons classé les intersections selon 4 catégories : les cellules "high-high" correspondent à des zones où une intense utilisation des pistes est corrélée avec une visibilité environnante élevée ; les cellules "high-low" correspondent à des zones où une intense utilisation des pistes est corrélée avec une visibilité environnante faible ; les cellules "low-high" correspondent à des zones où une faible utilisation des pistes est corrélée avec une visibilité environnante élevée ; et les cellules "low-low" correspondent à des zones où une faible utilisation des pistes est corrélée avec une visibilité environnante faible.





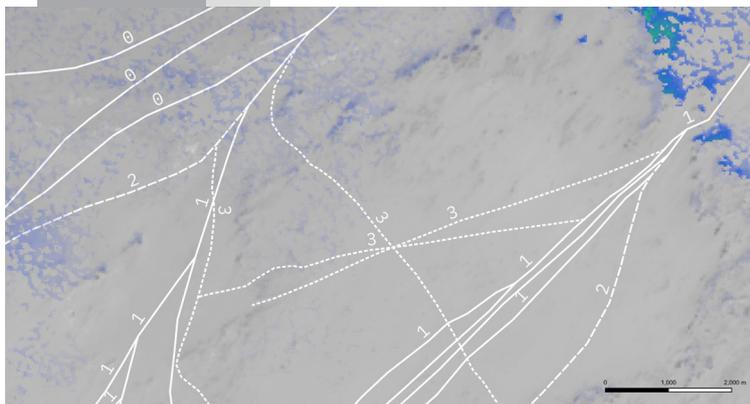
F9 V1



Données sur les pistes

Pistes identifiées et catégorisées lors de l'analyse de télédétection afin de déterminer leur relation avec la visibilité

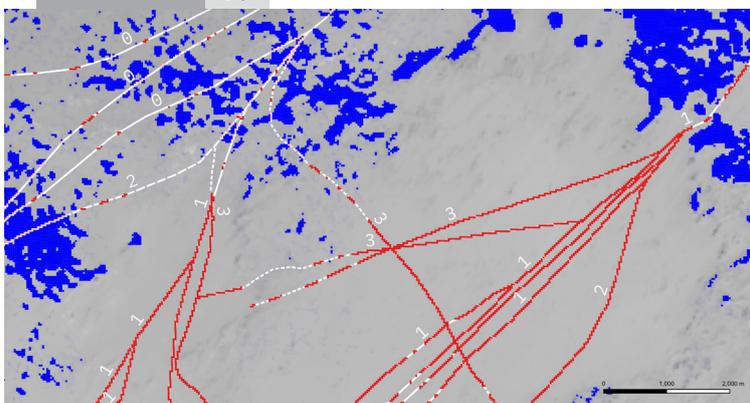
F9 V2



Pistes et visibilité

Les pistes ont été situées en rapport avec le champ de vision afin de calculer l'indice Local Moran's I en utilisant la contiguité "queen" de l'ordre 1 pour la pondération spatiale. L'espace a été subdivisé en une grille de 30m*30m

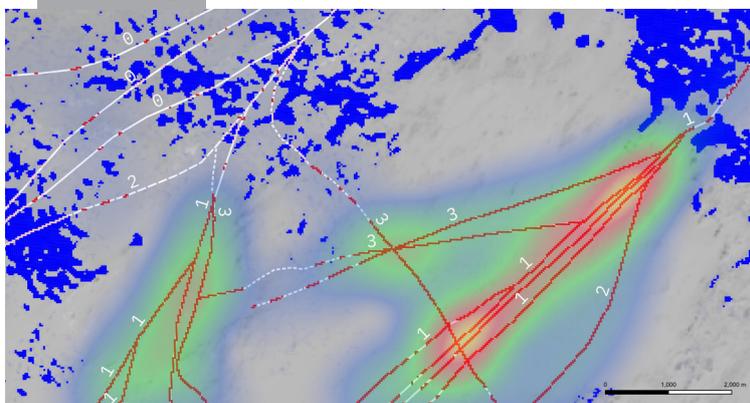
F9 V3



Regroupement Moran's I

Les clusters de Moran sont classifiés de la manière suivante : Rouge clair : valeurs élevées de la densité d'utilisation des pistes corrélées avec un score de visibilité environnante élevé. Bleu clair: faibles valeurs de densité d'utilisation pistes corrélées avec un score de visibilité environnante faible. Bleu foncé : Faibles valeurs de densité d'utilisation des pistes corrélées avec un score de haute visibilité environnante. Rouge foncé : valeurs élevées de la densité d'utilisation pistes corrélées avec un score de faible visibilité environnante faible. Transparent : pas de regroupement significatif

F10



Heatmap

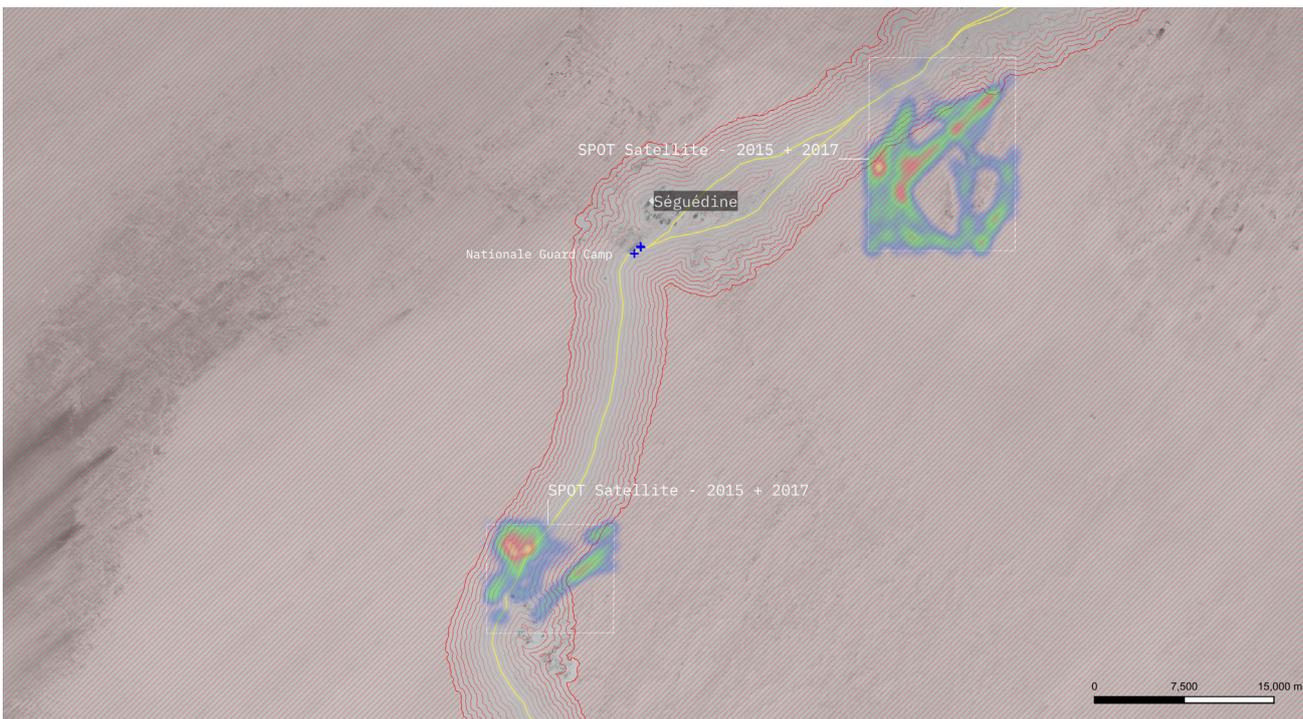
Les valeurs élevées de la densité des pistes corrélées à la faible visibilité environnante sont extraites et les points sont convertis en une Heatmap afin de montrer la densité significative de l'accumulation des pistes autour des zones de faible visibilité

Densité des Points de Piste



A05 SEGUEDINE

2015



2017

Densité des clusters de haute fréquence d'utilisation corrélés avec une visibilité environnante faible - Rayon de 1000 m

Activité militaire et douanière +



0.2 Lt Perte de Sueur

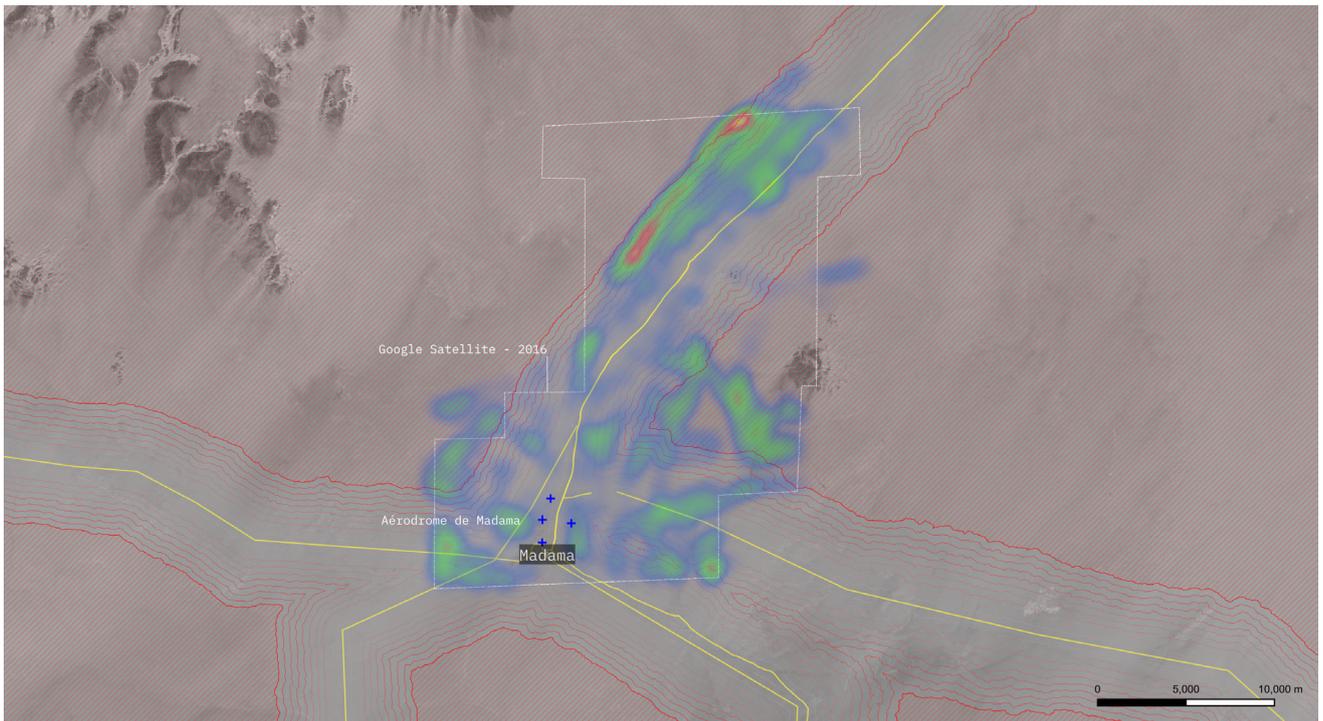
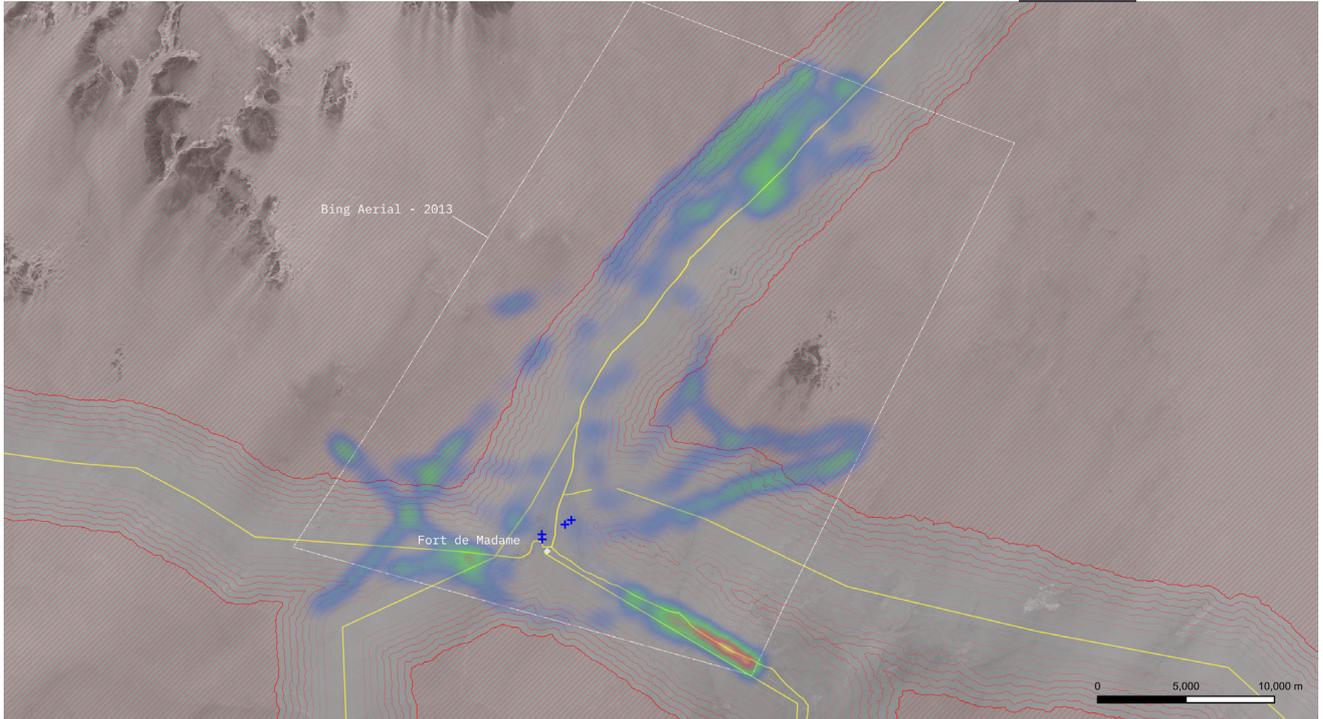
2 Lt Perte de Sueur

Une comparaison des clusters significatifs - pistes corrélées avec les zones environnantes de faible visibilité- observés en 2015 et 2017, autour de Séguédine, montre une augmentation significative des pistes dans les zones de faible visibilité



A05 MADAMA

2013



2016

Densité des clusters de haute fréquence d'utilisation corrélés avec une visibilité environnante faible - Rayon de 1000 m

Activité militaire et douanière +

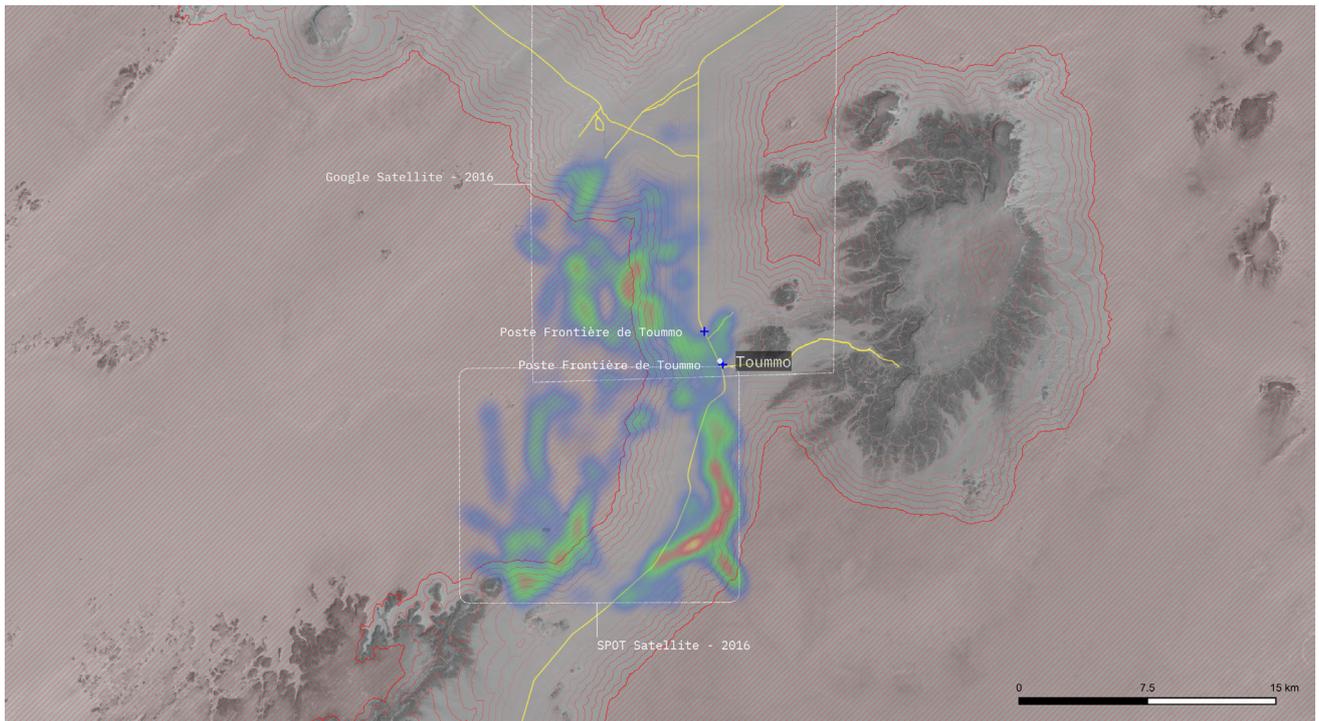
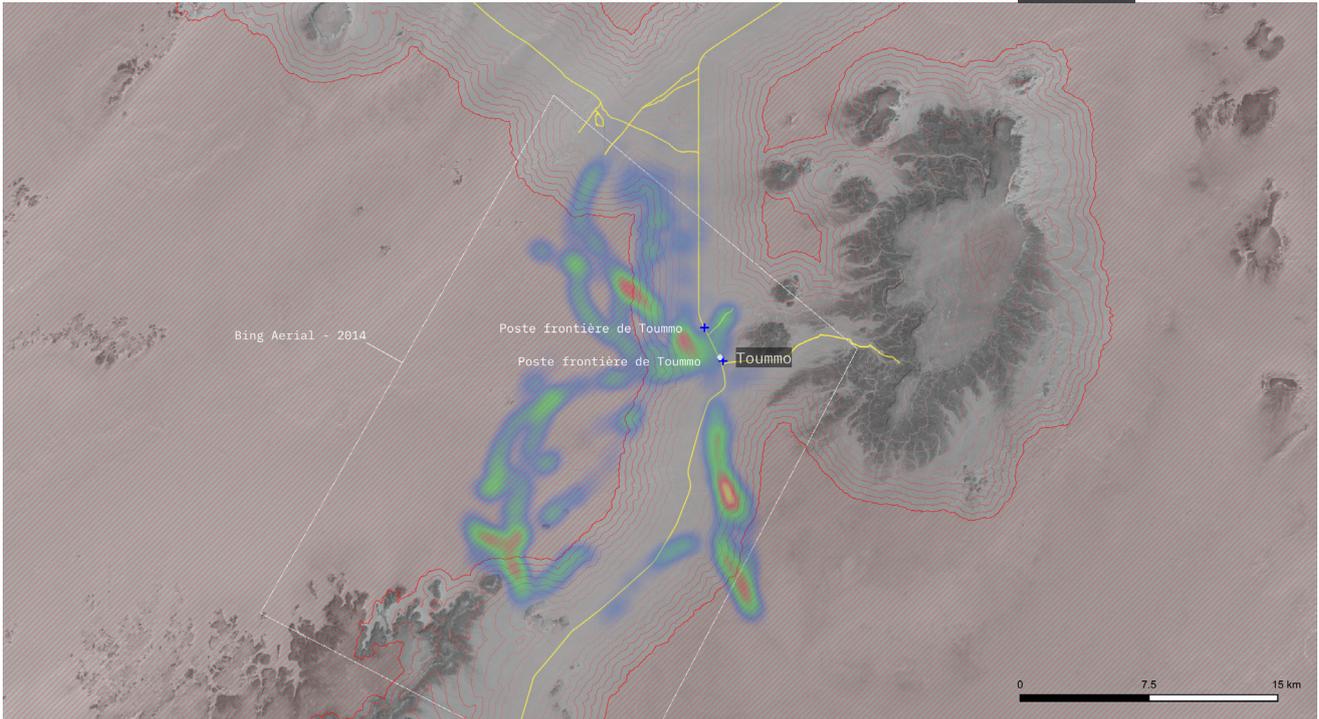


0.2 Lt Perte de Sueur

2 Lt Perte de Sueur

Une comparaison des clusters importants - pistes corrélées avec les zones environnantes de faible visibilité- observés en 2013 et 2016, autour du poste avancé de Madama, montre une augmentation significative des pistes dans les zones de faible visibilité





Densité des clusters de haute fréquence d'utilisation corrélés avec une visibilité environnante faible - Rayon de 1000 m

Activité militaire et douanière +

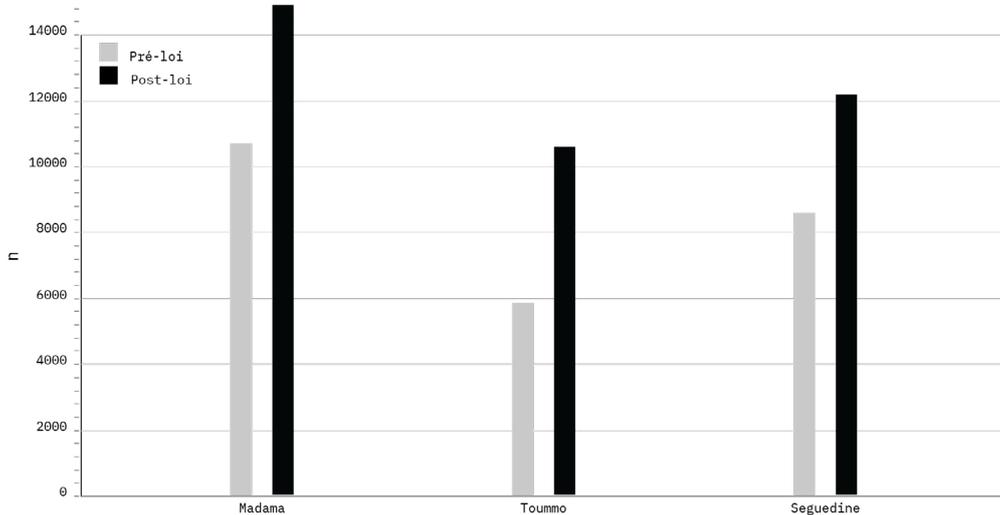


Une comparaison des clusters importants - pistes corrélées avec les zones environnantes de faible visibilité- observés en 2014 et 2016, autour du poste militaire de Toummo, montre une augmentation significative des pistes dans les zones de faible visibilité





Nombre de clusters significatifs de pistes à faible visibilité



Le graphique montrant un nombre significatif de clusters de pistes en corrélation avec les zones de faible visibilité environnantes montre une augmentation constante de la densité des pistes dans les zones de faible visibilité dans les trois zones d'enquête : Séguédine, Madama et Toummo.

La présence de clusters “High-Low” suggère que les zones où l'utilisation des pistes est élevée et la visibilité faible ont tendance à se regrouper, ce qui signifie que les gens utilisent les voies en fonction de leur (in)visibilité par rapport à la route principale. En observant l'évolution du nombre de clusters “High-Low” au fil du temps, il est possible d'évaluer l'évolution de l'importance de l'(in)visibilité dans les stratégies d'utilisation des pistes.

Les résultats indiquent qu'après l'adoption de la loi, le nombre de clusters HIGH-LOW a augmenté significativement, y compris à Toummo, où on n'a pas observé de diminution de la visibilité des pistes utilisées. En outre, le nombre de clusters high-high est resté constant ou a diminué, soulignant une fois de plus l'utilisation de stratégies visant à éviter les zones à forte visibilité.

Ces résultats suggèrent que la mise en œuvre de cette nouvelle loi au Niger a conduit à un éclatement des pistes utilisées par les migrants. Beaucoup d'entre eux choisissent des pistes moins visibles à partir de la route principale et plus éloignées de l'activité frontalière. Le recours croissant à des pistes peu visibles a des implications importantes pour la sécurité des migrants, que nous évaluons également.





CORRÉLATION ENTRE L'INVISIBILITÉ ET LE DANGER

Nous avons analysé la corrélation entre le risque accru de déshydratation et de décès auxquels sont confrontés les migrants utilisant des pistes alternatives et les résultats de l'analyse du champ de vision.

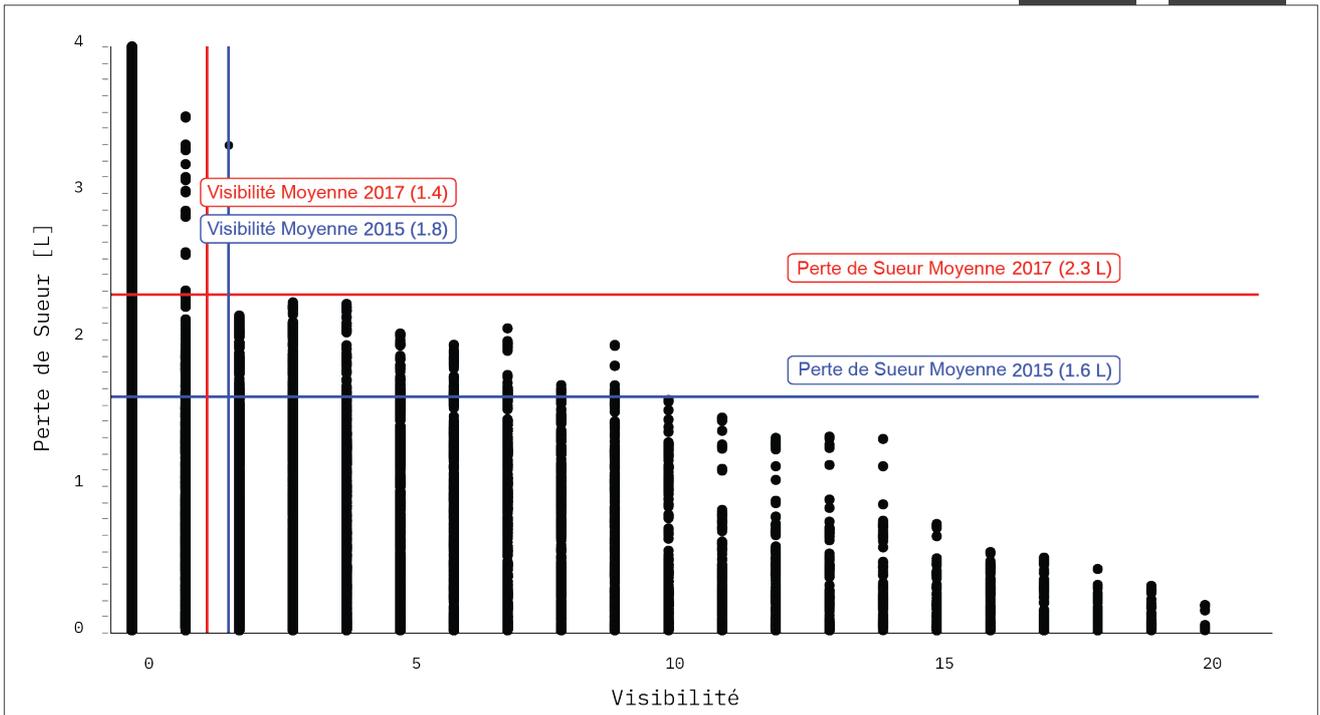
Nous avons comparé les résultats de l'analyse du chemin du moindre coût décrit ci-dessus au champ de vision de chaque site et évalué le degré de corrélation.

Nous observons une corrélation négative significative entre le champ de vision et la sueur, ce qui indique que moins les pistes sont visibles à la détection, plus les passagers qui les empruntent risquent de mourir. De plus, nous observons une évolution significative vers des voies moins visibles et une perte de sueur plus importante après l'entrée en vigueur de la loi. Enfin, la relation entre la sueur et la visibilité montre qu'un effort, même minime, pour ne pas être détecté, augmente considérablement la perte d'eau.

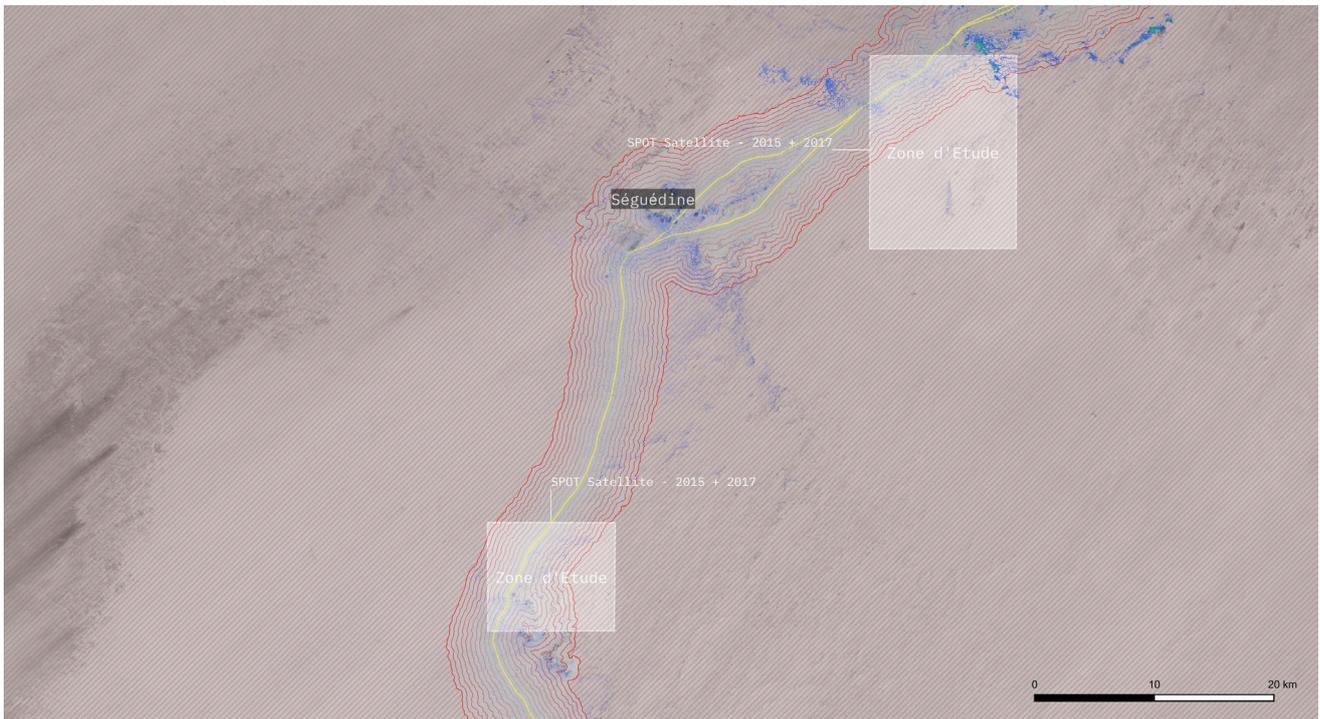
Ainsi, on observe une tendance corrélative entre le niveau d'invisibilité et le niveau de dangerosité potentielle des voies post-2015. Moins les nouvelles pistes de contournement sont visibles depuis la voie principale, plus les passagers risquent de souffrir d'une déshydratation fatale s'ils tentent de regagner la voie principale à pied. Même le fait de passer par un terrain légèrement moins visible augmente considérablement les risques de déshydratation et de décès.

L'évolution significative des pistes moins visibles et de la perte de sueur observée après l'entrée en vigueur de la loi suggère une relation causale.



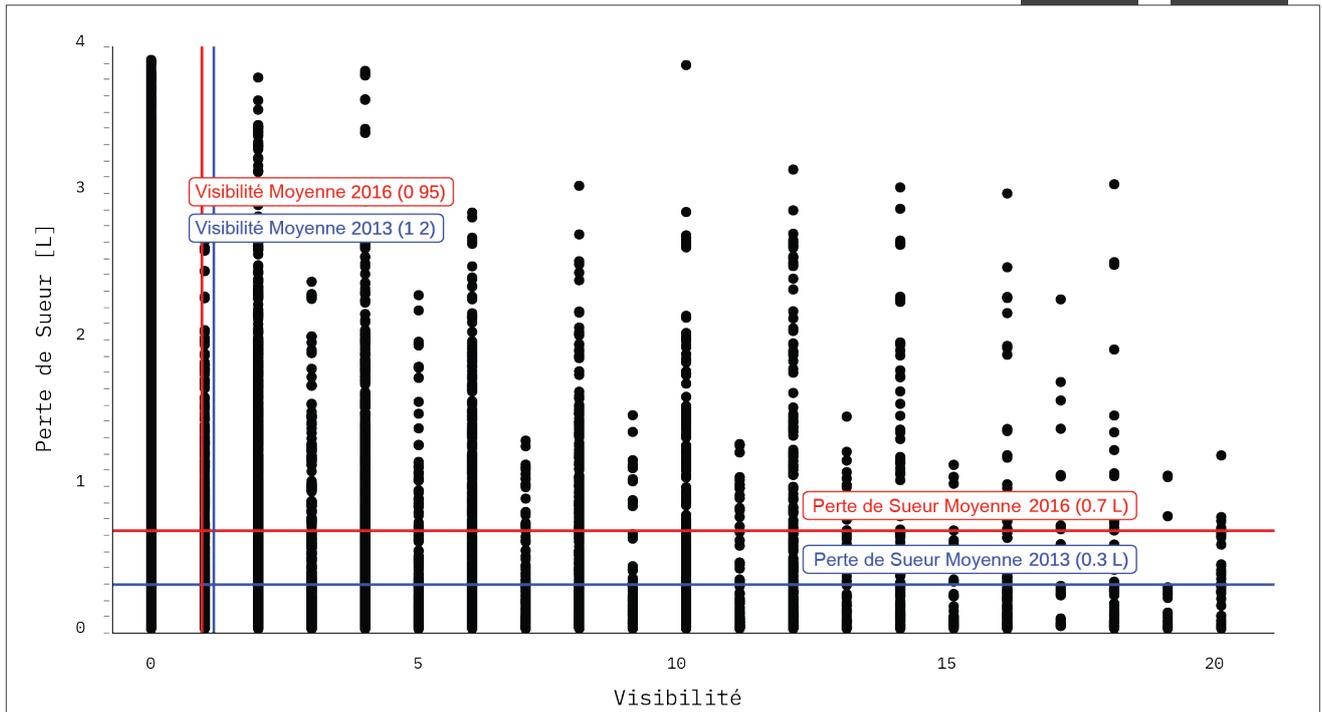


Dans ce graphique, chaque point représente un emplacement sur les pistes. La distribution des points dans l'espace Visibilité-Perte de sueur montre une tendance corrélative significative : moins le point sur les voies est visible, plus la perte de sueur associée à ce point est élevée. En effet, une faible visibilité est associée à un plus grand danger

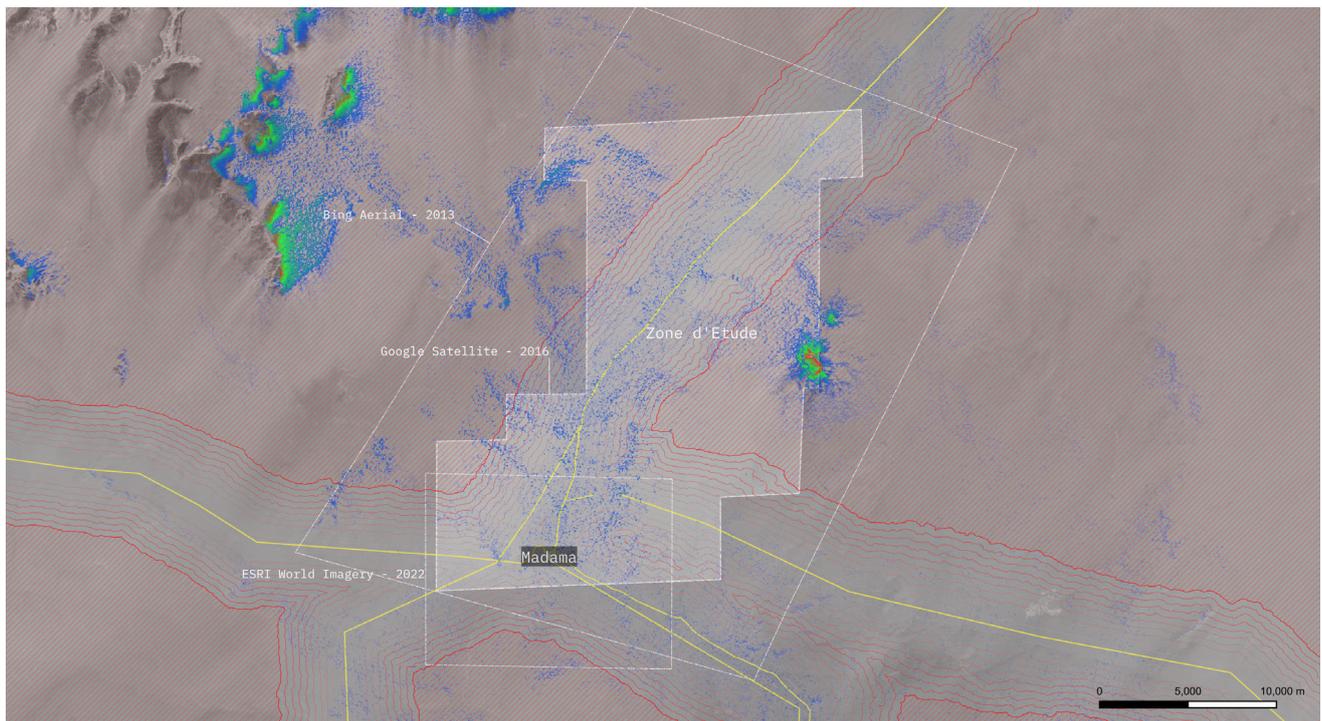


Une analyse des pistes par rapport à la modélisation coût-distance et à l'analyse des champs de vision (comme le montre la carte ci-dessus) montre qu'à Séguédine, alors que les pistes se déplacent de plus en plus vers des zones moins visibles en 2017, elles se déplacent également vers des zones plus dangereuses, à partir desquelles le retour à la route à pied est de plus en plus difficile. Une tendance visible dans tous les zones de l'enquête



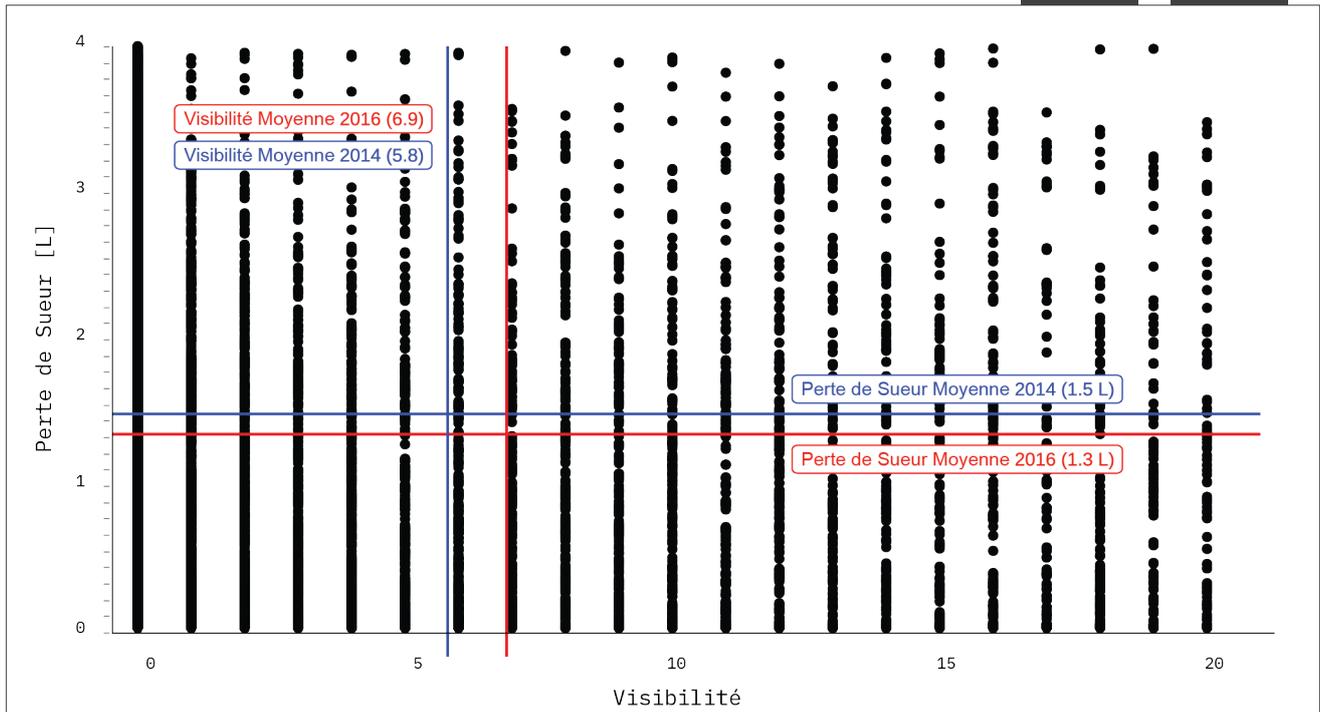


Dans ce graphique, chaque point représente un emplacement sur les pistes. La distribution des points dans l'espace Visibilité-Perte de sueur montre une tendance corrélative significative : moins le point sur les voies est visible, plus la perte de sueur associée à ce point est élevée. En effet, une faible visibilité est associée à un plus grand danger

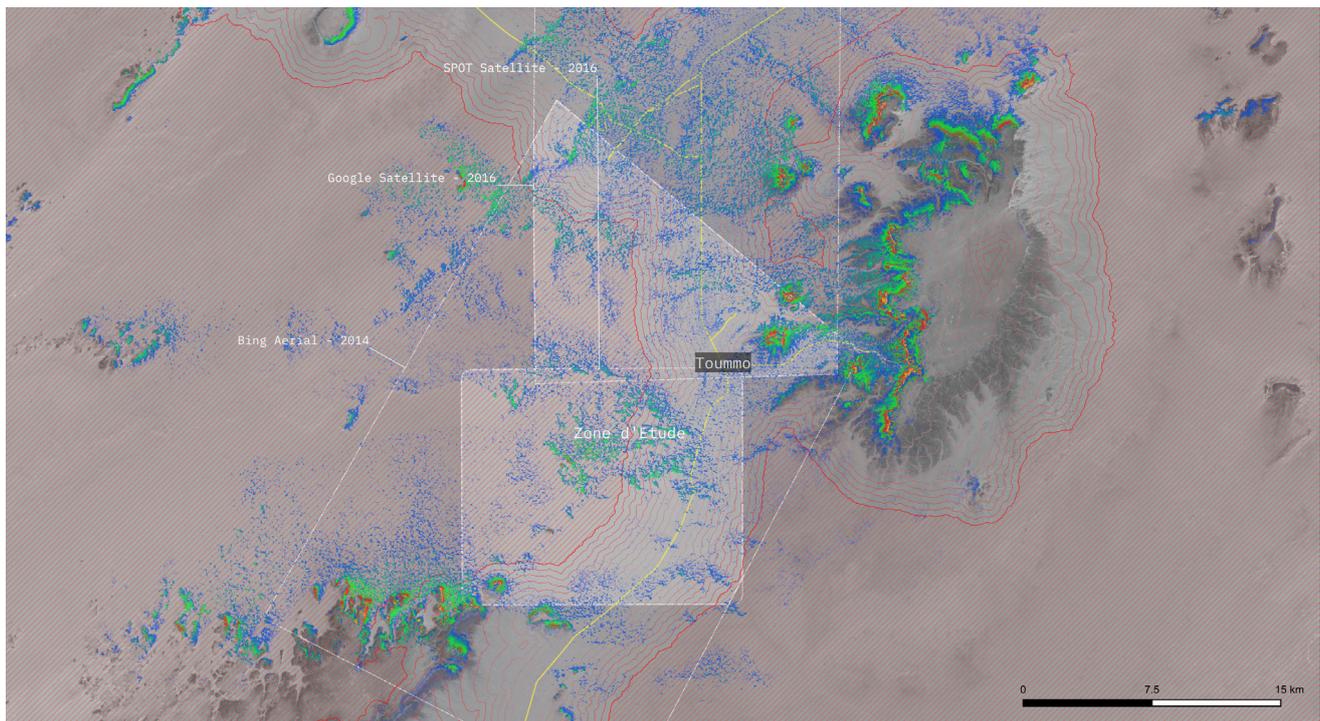


Une analyse des pistes par rapport à la modélisation coût-distance et à l'analyse des champs de vision (comme le montre la carte ci-dessus) montre qu'à Madama, alors que les pistes se déplacent de plus en plus vers des zones moins visibles en 2017, elles se déplacent également vers des zones plus dangereuses, à partir desquelles le retour à la route à pied est de plus en plus difficile. Une tendance visible dans tous les zones de l'enquête





Dans ce graphique, chaque point représente un emplacement sur les pistes. La distribution des points dans l'espace Visibilité-Perte de sueur montre une tendance corrélative significative : moins le point sur les voies est visible, plus la perte de sueur associée à ce point est élevée. En effet, une faible visibilité est associée à un plus grand danger



Visibilité



Une analyse des postes par rapport à la modélisation coût-distance et à l'analyse du champ de vision (comme le montre la carte ci-dessus) montre qu'à Toummo, les pistes se déplacent de plus en plus vers des zones plus visibles en 2016, mais aussi vers des zones moins dangereuses. À Toummo, alors que les pistes se déplacent de plus en plus vers des zones plus visibles en 2016, elles se déplacent également vers des zones moins dangereuses. Comme mentionné précédemment, cela peut s'expliquer par les spécificités de Toummo



D'autres preuves empiriques semblent confirmer les effets mortels de la sécurisation accrue que notre analyse géospatiale révèle. Par exemple, à Séguédine, plusieurs incidents se seraient produits juste après le renforcement des dispositifs de contrôle dans la zone. Le dimanche 21 mai 2017, les corps sans vie de 44 migrants (dont des bébés), principalement des Ghanéens et des Nigériens, ont été découverts près de Séguédine. Le dimanche 25 juin 2017, 24 migrants (dont des femmes et des enfants) ont été retrouvés assoiffés et désorientés, marchant au milieu du désert près de Séguédine. Ils ont ensuite affirmé que les 75 passagers initiaux de leur groupe avaient été abandonnés par leurs transporteurs parce qu'ils craignaient la répression des forces de défense et de sécurité (au moins quarante d'entre eux ont été retrouvés morts dans la zone). Le mercredi 5 juillet 2017 67 migrants, tous originaires d'Afrique de l'Ouest, ont été secourus par les forces de défense et de sécurité dans la localité de Séguédine en plein désert après avoir été abandonnés par leurs passeurs (l'un d'entre eux est décédé).⁸³

83 Jeune Afrique avec AFP, Niger: "67 migrants abandonnés par leurs passeurs secourus dans le désert du Ténéré", 7 July 2017: [↗](#)

Les décès signalés dans les zones autour de Madama et Toummo sont moins fréquents, probablement parce que l'activité civile y est beaucoup moins importante qu'à Séguédine, et que l'OIM n'y était présente qu'à partir de 2019. En avril 2020, l'OIM a signalé qu'un groupe de 250 migrants avait été retrouvé vivant à proximité de Madama (l'endroit exact n'est pas connu), après avoir été abandonné par leurs transporteurs.⁸⁴ En mai 2020, Alarme Phone Sahara a rapporté un cas de décès dans le désert, près de Madama, intervenu à la suite de l'enlèvement du véhicule dans le sable. Dans leur tentative de marche vers Madama pour chercher de l'eau, ils sont tombés sur un deuxième véhicule avec une vingtaine de victimes probablement mortes de soif.⁸⁵

84 Africanews, "25 migrants, abandoned in the Niger desert by smuggler, rescued", 05 April 2022: [↗](#)

85 Alarme Phone Sahara, Alert to the authorities of Niger : People in distress in the desert on the Libya-Niger Axis! , 31 May 2020: [↗](#)

F11



Equipes d'Alarme Phone Sahara enterrant un migrant trouvé mort dans le désert nigérien, Source : Alarme Phone Sahara, 2021.

CONCLUSION

Le récit de la “mission accomplie” répandu par le gouvernement du Niger et ses partenaires internationaux a mis en avant le prétendu succès de la loi nigérienne 2015-36 sur le trafic illicite de migrants et de sa mise en œuvre pour réduire le nombre de migrants transitant via le Niger et de les protéger contre les passeurs.⁸⁶ Or, journalistes, activistes et chercheurs soutiennent depuis de nombreuses années que la mise en œuvre de cette loi a exacerbé les dangers de mort auxquels les migrants sont confrontés durant leur traversée du Sahara. Les sanctions sévères prévues par la loi et le renforcement des contrôles aux frontières ont contraint les mouvements transsahariens au Niger à la clandestinité et vers des zones les plus reculées du désert, où les incidents peuvent facilement passer inaperçus. Par conséquent, il est devenu encore plus difficile de recueillir des données fiables sur les tendances migratoires et les décès. L'ampleur réelle des décès de migrants dans le désert reste donc inconnue.

C'est dans ce contexte que l'enquête de Border Forensics a mobilisé des méthodologies novatrices et uniques d'analyse spatiale et de télédétection pour contribuer à mieux analyser empiriquement la létalité de la loi 2015-36 et du renforcement des contrôles frontaliers qu'elle a engendrés. Nous avons appliqué cette méthodologie à une étude de cas sur plusieurs sites le long d'une section de la route Agadez-Sabha : le village de Séguédine, l'avant-poste militaire de Madama et le poste frontière de Toummo à la frontière entre le Niger et la Libye. Nos analyses de chaque site ont révélé un schéma clair liant le renforcement des contrôles aux frontières et les changements de trajectoires des migrants, qui s'enfoncent dans le désert, où les chances de survie sont fortement réduites en cas des incidents récurrents tels que les pannes de véhicules, l'abandon ou la pénurie d'eau. Nous avons ainsi rendu visible et mesurable les dangers accrus auxquels sont confrontés les migrants par le biais de l'un des risques les plus importants de ces périple transsahariens : le risque fatal de déshydratation dans les zones peu fréquentées et peu visibles. La corrélation que nous avons observée entre le niveau d'invisibilité des pistes alternatives utilisées par les migrants pour éviter les contrôles aux frontières et le niveau de danger rencontré le long de ces pistes post-2015 suggère une relation de causalité.

Même si, dans le cadre de cette étude, nous n'avons appliqué notre méthodologie que dans une zone limitée, cela nous a permis de développer une nouvelle méthodologie qui a déjà permis de générer des données empiriques inédites, offrant de nouvelles perspectives sur les dangers accrus que l'intensification des contrôles aux frontières a entraînés pour les migrants.⁸⁷

86 La Tribune Afrique, Migration illégale: le Niger assure le job, selon l'OIM, 17 October 2017: [2](#) ; European Union, Les opérations de l'Equipe Conjointe d'Investigation contre les trafiquants de migrants se poursuivent malgré le Covid-19, 16 June 2020: [2](#)

87 Frontex, Africa-Frontex Intelligence Community joint report 2016, Publications Office, 2016, [2](#) ; Frontex, Africa-Frontex Intelligence Community joint report 2017, Publications Office 2017, [2](#) ; Frontex, Africa-Frontex Intelligence Community joint report 2018, Publications Office 2018, [2](#)

Figure 1

Si notre rapport fournit une démonstration empirique unique des mécanismes par lesquels les contrôles aux frontières ont conduit à accroître les dangers encourus par les migrants, les décideurs politiques avaient connaissance de cet effet dès le départ. La relation entre le renforcement des dispositifs de contrôle aux frontières et les risques de décès encourus par les migrants a été établie depuis des années par des universitaires et experts de divers domaines dans diverses zones frontalières à travers le monde.⁸⁸ Dans le cas du Niger, les chercheurs, les organisations de la société civile et les autorités locales ont très tôt exprimé leurs inquiétudes quant aux conséquences potentielles de la mise en œuvre d'une telle politique.⁸⁹ En dépit des connaissances disponibles dès le départ, le Gouvernement du Niger et ses partenaires internationaux ont choisi de mettre en œuvre une politique létale et ont continué à le faire malgré les rapports de plus en plus nombreux sur les décès de migrants. Avant la mise en œuvre de la loi de 2015, il n'y avait que peu de cas documentés de décès de migrants. Mais, après sa promulgation, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) a enregistré 1 092 décès, un chiffre stupéfiant quand on sait qu'il ne représente probablement qu'une petite fraction du nombre réel de décès de migrants dans la région.

Au-delà des pertes tragiques en vies humaines, cette loi a eu aussi d'autres effets néfastes sur la population locale et sur l'ensemble de la région. En particulier, elle a affecté les moyens de subsistance des populations locales en mettant en péril leur stabilité économique et bien-être.⁹⁰ En outre, il est important de noter que la majorité des personnes qui se déplacent au Niger sont des citoyens de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui devraient jouir de la liberté de circulation, du droit de résider et de s'installer au Niger.⁹¹ En limitant les mouvements de tout un éventail de personnes se déplaçant dans le nord du pays, la loi les prive ainsi de leur droit à la libre circulation. Dès lors, ces politiques ne mettent pas seulement en danger la vie des migrants, mais sapent également le tissu social, économique et politique des communautés concernées au Niger et au-delà.

Comme nous l'avons démontré, la loi 2015-36 et sa mise en œuvre sont le résultat d'une convergence d'intérêts visant à restreindre la mobilité, tant de la part du Niger que de l'Union européenne. En tant que tel, le Niger porte une responsabilité fondamentale dans les effets de cette loi. Néanmoins, notre analyse révèle également que sans le soutien multiforme des États, institutions et agences européennes, le Niger n'aurait pas pu mettre en œuvre sa politique avec une telle ampleur et des effets aussi spectaculaires. Ainsi, nous pouvons constater que les acteurs européens refusent non seulement à la grande majorité des citoyens africains leur liberté de circulation en Europe, mais qu'ils contribuent également à saper leur liberté bien au-delà du territoire de l'UE, au plus profond du continent africain.

88 For a review see Charles Heller, 2015. "Liquid Trajectories - Documenting Illegalised Migration and the Violence of Borders." Phd Thesis. : 2

89 Julien Brachet, "Au Sahara, voyager devient un crime", The Conversation, 1 June 2018 2

90 Molenaar, Fransje et al. 2017. A Line in the Sand: Roadmap for Sustainable Migration Management in Agadez, CRU Report, October; Tubiana, Jérôme, Clotilde Warin, and Gafar Muhammad Saeneen (2018), Multilateral Damage. The Impact of EU Migration Policies on Central Saharan Routes, CRU Report, De Hague: Clingendael Institute.

91 Economic Community of West African States (ECOWAS), Protocol Relating to Free Movement of Persons, Residence and Establishment, 29 May 1979, A/P 1/5/79, 2



A la lumière des preuves empiriques et des effets mortels de la loi nigérienne n° 2015-36 et de sa mise en œuvre, nous appelons aux actions urgentes suivantes destinées à promouvoir et à défendre la dignité et les droits des migrants et à promouvoir la justice en matière de mobilité.

Tous les acteurs intervenant au Niger dans le domaine de la migration doivent unir leurs efforts pour améliorer la collecte de données sur le coût humain des contrôles aux frontières et les rendre accessibles au public. Des efforts plus importants devraient être déployés pour déterminer l'identité des migrants décédés en tentant de traverser le désert, et pour informer leurs familles. Tant que les migrants sont confrontés à des conditions de traversée dangereuses, des activités de sauvetage proactives doivent être mises en œuvre, et celles-ci ne doivent pas aboutir à la criminalisation, à l'arrestation et à la déportation des migrants.

Tous les acteurs - qu'ils soient nigériens, européens, des agences des Nations Unies ou autres - ayant participé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la loi devraient être tenus responsables de l'augmentation des décès et des souffrances des migrants qu'elle a entraîné.

Le gouvernement du Niger devrait mettre fin à la criminalisation des nombreux acteurs qui transportent les migrants et interagissent avec eux.

Le Niger devrait en outre veiller à ce que les droits des citoyens de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest à la libre circulation, à la résidence et à l'établissement soient respectés et maintenus conformément aux accords sous-régionaux auxquels le Niger est parti.

L'Union européenne, ses agences et ses États membres devraient reconnaître immédiatement leur rôle clé dans le soutien et la perpétuation au Niger et au-delà de politiques migratoires néfastes et mettre fin à toutes les politiques et à tous les programmes contribuant à l'externalisation des frontières.

Le Niger comme l'UE doivent fondamentalement réorienter leurs politiques migratoires afin de créer un cadre juridique permettant à la mobilité internationale - y compris celle des citoyens africains - de se dérouler en toute sécurité et légalité, plutôt que de poursuivre l'illusion d'arrêter les migrations au prix d'énormes sacrifices humains.



RESEARCH TEAM

BORDER FORENSICS

Directeurs de recherche : Charles Heller and Lorenzo Pezzani

Recherche : Rhoumour Ahmet Tchilouta, Tara Plath

Coordination du projet : Tara Plath, Giovanna Reder

Analyse géostatistique : Sam Chambers, Stanislas Michel

Télédetection : Rossana Padeletti

Cartographie et visuels : Jack Isles, Giovanna Reder

Presse : Jelka Kretzschmar

Traduction : Isabelle Saint-Saëns, Mathilde Campergue, Rhoumour Ahmet Tchilouta

Relecture : Angela Smith

REMERCIEMENTS

Cette enquête de Border Forensics a été rendue possible grâce à de nombreuses contributions. Nous tenons à remercier tout d'abord les acteurs de la société civile, les journalistes et les chercheurs qui ont documenté et analysé les effets des contrôles frontaliers au Niger. Leurs efforts constants et le partage généreux de leurs connaissances ont été déterminants pour nous lorsque nous nous sommes lancés dans cette enquête. Nous tenons à remercier en particulier l'Association des Exprestataires de la migration, Alarm Phone Sahara (APS), Alternative Espace Citoyen (AEC), et la CIMADE.

En juillet 2021, Border Forensics et le Human Rights Project de Bard College ont organisé un atelier en ligne rassemblant chercheurs, activistes, défenseurs des droits de l'homme, artistes et architectes travaillant dans la zone frontalière États-Unis/Mexique et aux frontières du Sahara. L'objectif de l'atelier était de créer un espace de réflexion collective et de favoriser l'émergence de nouvelles méthodes et pratiques pour mieux documenter, prévenir et décaler la responsabilité de la violence frontalière. Les discussions et les idées qui ont émergé ont joué un rôle déterminant dans l'élaboration de notre enquête, et nous tenons à exprimer notre gratitude à tous les participants. Nous remercions tout particulièrement Peter Rosenblum et Danielle Riou.

En décembre 2022, nous avons organisé un atelier avec l'APS pour développer de nouvelles méthodes de documentation des cas spécifiques de décès aux frontières. Cela nous a permis de mieux comprendre les circonstances entourant les décès de migrants, et les difficultés à les documenter. Nous remercions sincèrement tous les participants pour leurs précieux conseils.

Nous aimerions exprimer notre gratitude à Julia Black et Yodit Fitigu, de l'OIM, qui ont généreusement partagé avec nous des informations concernant le processus de collecte de données sur les décès de migrants et le suivi des flux au Niger. Leurs réflexions nous ont aidés à comprendre comment utiliser les données de l'OIM et à en reconnaître les limites.

Ce rapport est basé sur la thèse de doctorat de Rhoumour Ahmet Tchilouta, commencée bien avant la préparation du rapport. Rhoumour tient à exprimer sa profonde gratitude aux nombreuses personnes qu'il a interrogées au cours de son travail de terrain dans le cadre de sa recherche doctorale. Il remercie en particulier les transporteurs de migrants qui, pour des raisons évidentes, resteront anonymes, pour la générosité et la gentillesse dont ils ont fait preuve en partageant leur temps et leurs connaissances. Enfin, il remercie Taher Laouel, lanceur d'alerte de l'APS, et Ibrahim Manzo Diallo, pour leur aide inestimable dans la conduite de cette enquête.

Nous sommes reconnaissants à Francesco Bellina, Giacomo Zandonini et Taher Louel de nous avoir gracieusement permis d'inclure leurs photographies dans ce rapport.

Nous sommes également très reconnaissants à Florence Boyer, Sebastian Cobarubias Baglietto, Maribel Casas-Cortes et Julien Brachet pour leur lecture et leurs commentaires perspicaces et sur une version préliminaire du rapport.

Cette enquête est dédiée à la mémoire de toutes celles et ceux qui ont été victimes de la violence frontalière au Niger et dans le monde.

FUNDING

This report has been realised with the support of



Co-funded by the European Union (ERC, HEMIG, 101042338).

Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Research Council. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

