

# LA MIGRATION IRRÉGULIÈRE ET DE TRANSIT AU MALI : DE L'ESPOIR AU DÉSESPOIR

**CISSE Pierre**

Institut Supérieur de Formation et de Recherche Appliquée (ISFRA),

Bamako, Mali

Pierrecisse22@hotmail.com

## RÉSUMÉ

L'émigration irrégulière ou franchissement des frontières sans autorisation, est un phénomène relativement ancien. La présente étude analyse les caractéristiques sociodémographiques des migrants, les principaux déterminants de la migration irrégulière tout en éclairant le rôle des différents acteurs impliqués. Elle identifie les itinéraires, les obstacles au déplacement et les perceptions des migrants.

Les enquêtes par collecte de données secondaires, par questionnaire et entretiens, sont menées auprès d'un échantillon de 50 migrants, trois ONG, quatre services de la Police Nationale et deux du Ministère de la Justice. En termes de résultats, 34,2% des migrants résident au Mali au cours des quatre dernières années et sont majoritairement des hommes (78%). Ce sont d'abord des ressortissants ouest-africains (Nigériens (28%), Libériens (4%), Guinéens (4%), Ivoiriens et Ghanéens (respectivement 2% ). Les Africains du Centre sont fortement représentés par les Camerounais (20%) et les autres du Bassin du Congo, très faiblement. Les itinéraires Gao-Algérie-Maroc et Kidal-Algérie-Maroc conduisent les migrants en Espagne ; les couloirs migratoires Gao-Agadez (Niger) et Kidal-Libye, les orientent vers l'Italie. Lors du voyage, ils sont tous dans en situation de vulnérabilité. Ils souffrent de faim (17%) et de soif (14%), de fatigue (12%), de maladies (8%), de traumatismes psychologiques. Ils sont objet de maltraitance (11%), de spoliation (10%), d'arnaque (10%) et d'intolérance de la part des autorités des pays de transit et d'accueil. Malgré ces nombreux obstacles, le sentiment général est que l'arrêt de la migration irrégulière n'est pas pour demain.

**Mots clés :** Migrations, corruption, trafic, souffrances, Mali.

**ABSTRACT**

*The illegal and transit migration in Mali : from hope to despair*

Irregular migration or cross the borders without authorization, is a relatively recent phenomenon. This study analyzes the demographic characteristics of migrants, the main determinants of irregular migration while highlighting the role of the various actors involved. It identifies routes, obstacles to movement and perceptions of migrants.

Investigations by collecting secondary data, questionnaire and interviews were conducted with a sample of 50 migrants, three NGOs, four services of the National Police and two from the Ministry of Justice. In terms of results, 34.2% of migrants residing there for the past four years and are predominantly male (78%). These are the first West Africans (Nigerians (28%), Liberians (4%), Guineans (4%), Ivoirians and Ghanaians (respectively 2%). Central Africans are strongly represented by Cameroon (20 %) and other Congo Basin, weakly. Routes Gao-Algeria-Morocco and Algeria-Morocco-Kidal lead migrants in Spain. Migratory corridors Gao, Agadez (Niger) and Kidal, Libya, refer them to the Italy. During the trip, they are all in situations of vulnerability. They suffer from hunger (17%) and thirst (14%), tiredness (12%), disease (8%), psychological trauma. They are being abused (11%), theft (10%), scam (10%) and intolerance of the authorities of the countries of transit and destination. Despite these many challenges, the overall feeling is that the judgment of irregular migration is not for tomorrow.

**Keywords:** Irregular migration, corruption, traffic, suffering, Mali.

## INTRODUCTION

La migration irrégulière est relativement complexe pour être cernée facilement sur le territoire malien. Plusieurs critères sont utilisés pour définir le migrant irrégulier, telles que l'obtention du visa, la carte de séjour, la détention du permis de travail. La migration irrégulière est : « Le franchissement des frontières sans autorisation adéquate ou violer les conditions d'entrée dans un autre pays » (Jordan et Düvell, 2002, p. 15). Dans le contexte ouest-africain, ces critères ne sont pas opérationnels dans les faits pour qualifier le migrant d'irrégulier car, la réglementation n'est pas systématiquement appliquée, notamment en matière de délivrance d'autorisations de séjour et de travail.

Le migrant en situation irrégulière se définit comme un « Migrant contrevenant à la réglementation du pays d'origine, de transit ou de destination, soit qu'il soit entré irrégulièrement sur le territoire d'un Etat, soit qu'il s'y soit maintenu au-delà de la durée de validité du titre de séjour, soit encore qu'il se soit soustrait à l'exécution d'une mesure d'éloignement» (OIM, 2011, p. 24). Selon la même source, est « considéré comme émigrant de transit, celui qui reste dans un pays donné le temps nécessaire à la préparation de son voyage en direction du pays de destination (ou d'un autre pays de transit)».

Avec le déséquilibre économique et de développement entre le Sud et le Nord, la migration irrégulière s'est développée à travers diverses stratégies par les passeurs, les logeurs et les intermédiaires, aussi bien dans les pays de traversées que dans les pays d'accueil. Le Mali constitue depuis plusieurs décennies, une passerelle en direction des pays du Maghreb pour atteindre l'Europe (Diarra, 2001). Dans l'impossibilité d'atteindre le pays de destination (l'Europe) par vol d'avion, du fait de la politique restrictive menée par l'Union européenne et les pressions exercées sur les pays de l'Afrique du Nord, les migrants en situation irrégulière ou en transit, sont condamnés à vivre dans l'angoisse. Cette migration de transit se délocalise actuellement plus au sud du Maghreb, dans d'autres pays pour une installation plus ou moins temporaire.

Pays d'émigration par excellence et de transit, le Mali est devenu une zone de repli des migrants irréguliers. Ainsi, sont nées ou se recomposent des villes de transit ou d'installation comme Gao, Kidal au nord du pays, aux portes de certains pays comme l'Algérie, le Niger et la Mauritanie (Bolouvi, 2009). Le phénomène repose sur un vaste réseau de circulation humaine intense, avec des sites de départ, de transit et d'arrivée.

Face à la persistance et à la massification du phénomène, on est en droit de se poser des questions. Qu'est-ce qui motive les migrants ? Et quelle dimension donner au phénomène ?

Cette étude a pour objectif la caractérisation du phénomène migratoire avec un transit au Mali. Il s'agit de contextualiser la situation des migrants en transit, d'identifier et analyser les déterminants, de suivre les itinéraires tout en appréhendant les modalités de passage aux différentes frontières, d'analyser enfin les perceptions de la migration par les migrants.

En effet et contrairement aux idées reçues, la migration expose les jeunes à plus de risques d'échec qu'au succès. C'est cette hypothèse que l'article veut vérifier, suite à une recherche qui a conduit l'auteur dans plusieurs villes maliennes et dans des pays voisins.

## 1. MÉTHODOLOGIE

Les recherches ont ciblé le district de Bamako, les villes de Gao et de Kidal, abritant des foyers d'associations des migrants refoulés des pays européens ou maghrébins. L'approche méthodologique est orientée vers une posture essentiellement qualitative. Car il s'agit de « débusquer » des candidates à la migration dans des sites relais. La population cible est le migrant africain, âgé de 15 ans et plus, en situation irrégulière ou en transit dans ces localités citées ci-dessus au Mali.

Les migrants irréguliers n'étant pas habituellement enregistrés et difficiles à reconnaître sur le terrain, on a eu recours à la méthode de « snow ball »<sup>1</sup> » (Johnston et al., 2008 ; Gile et al., 2010 ; Wilhelm, 2010 & 2014). Ainsi, l'échantillon est construit au fur et à mesure du déroulement de l'enquête en avril 2010 par questionnaire individuel, jusqu'à couvrir 50 migrants résidant avant 2010. L'allocation de l'échantillon par ville suivant l'importance et l'historique de la migration irrégulière ou de transit est de 16 à Bamako, 18 à Gao et 16 à Kidal.

Dans un second temps, un guide d'entretien est administré à quatre commissaires à Bamako, un inspecteur de la police à Gao et un autre à Kidal, tous de la Division du service émigration-immigration. Au sein du Ministère de la Justice, quatre entretiens sont réalisés avec deux juges à Bamako, un à Gao et la Direction nationale de la protection civile qui s'occupe des rapatriés. L'enquête a été effectuée auprès de certaines ONG le Comité

---

<sup>1</sup> La méthode dite « *snow ball* » ou boule de neige, est généralement appliquée dans les enquêtes lorsque qu'on est en face d'une population difficile à identifier. Chaque individu enquêté fait alors partie d'une chaîne dont il révèle les maillons.

International de la Croix Rouge (CICR) à Bamako, la Croix rouge malienne, CARITAS-Mali à Gao, de même que des associations de migrants refoulés (entre autres, les associations des refoulés de Libye, de la Côte d'Ivoire, de l'Espagne) dans trois les villes ci-dessus citées. Les données sont traitées avec le logiciel SPSS pour la production des tableaux.

Les résultats de l'étude portent d'abord sur les caractéristiques démographiques des migrants internationaux. Sont ensuite déclinés les itinéraires, les difficultés du voyage et les rapports entre les différents acteurs. Enfin, des facteurs sous-tendant la migration irrégulière sont présentés.

## 2. RÉSULTATS

Les principaux résultats concernent les caractéristiques démographiques, les conditions de vie en transit, les itinéraires migratoires et les rapports des migrants avec les passeurs et services de contrôle.

### 2.1. Caractéristiques démographiques des migrants internationaux

Les hommes représentent 78% des migrants. La migration irrégulière ou de transit reste encore l'affaire des hommes. Les candidats de l'Afrique subsaharienne à la migration sont constitués principalement de jeunes célibataires de sexe masculin (Minche et *al.*, 2005 ; Khachani, 2009 et Konaté, 2013). Cependant, les femmes, de plus en plus en plus, vont seules (Findley, 1991). La migration des femmes est un détonateur d'autonomisation féminine, certes fragile, dans une situation de clandestinité et de transit.

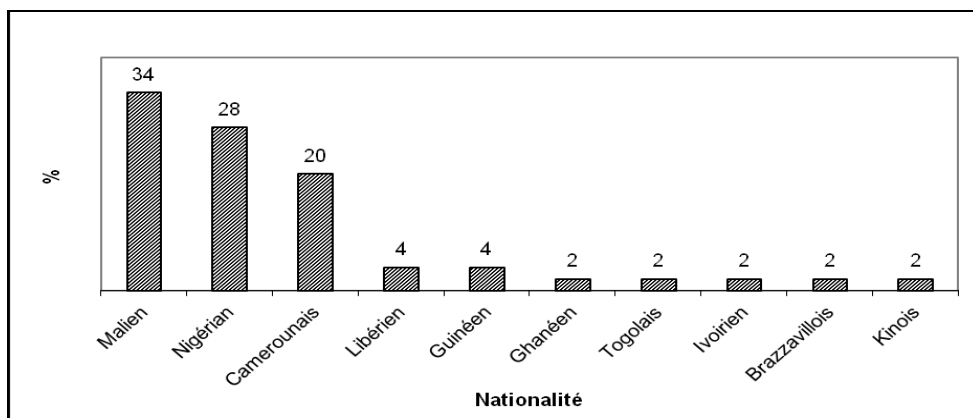
Pour ce qui est de l'âge, la majorité des migrants en transit (86,0%) est dans la tranche de 22 et 28 ans. S'agissant du statut matrimonial, la majorité des migrants en transit se compose de célibataires (66%) contre 32% de mariés et 2% de veufs.

Une proportion de 38% des migrants a atteint le niveau primaire, 44% le niveau secondaire, et 2% le niveau universitaire, contre 16% d'illettrés. Il apparaît que l'une des caractéristiques de cette migration irrégulière est la forte présence de ceux qui ont atteint le niveau secondaire.

Les migrants appartiennent à différentes nationalités réparties entre l'Afrique de l'Ouest (76%) et l'Afrique du Centre (24%). Les Maliens occupent le premier rang (34%), suivis des Nigériens (28%), des Camerounais (20%). Les autres nationalités, constituées de Libériens, Guinéens, Ghanéens, Togolais, Ivoiriens et Congolais, sont faiblement représentés avec moins de 10% chacune (graphique 1). L'importance de la proportion des Maliens pourrait s'expliquer par la migration de retour forcée.

Cette dernière situation observée dans les villes d'enquête ressemble à celle constatée au Maroc par Khachani (2008 ; 2009 ; 2010), en Mauritanie par Kassibo (2008) et au Sénégal par Ba *et al.* (2008).

Graphique 1 : Répartition des migrants selon la nationalité, en %



Source : Enquête de terrain , 2010

La prédominance des Ouest-africains sur chacune des trois sites d'étude, s'explique d'une part par une migration de proximité internationale, et d'autre part par la ratification du protocole de 1975 sur la libre circulation des personnes dépourvues de visa au sein de l'espace de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)<sup>2</sup>. L'importance des Camerounais, bien que ce pays ne soit pas membre de l'espace CEDEAO, s'explique par la signature de la convention du 5 mai 1964 entre les deux pays<sup>3</sup>.

La répartition des migrants par nationalité selon la ville de résidence, présente de grandes disparités : les communautés nigérianes et camerounaises se concentrent à Gao avec respectivement 50% et 44%. Par contre à Kidal, on observe une plus grande diversité : les Nigériens et les Maliens représentent les communautés les plus nombreuses (respectivement 31% et 25%). Suivent les Camerounais et les Guinéens à proportions égales (13%). Les autres

<sup>2</sup> Le Mali en effet, respecte les conventions sous-régionales, tels les traités régionaux de libre circulation des personnes et des biens (protocole de la CEDEAO). Voyager ne constitue pas un délit et aucun « migrant de l'espace communautaire » n'est inquiété au motif qu'il voyage à l'intérieur du territoire malien.

<sup>3</sup> La convention du 05 mai a été signée entre les deux gouvernements dans le cadre de la libre circulation des biens et des personnes sans visa d'entrée dans l'un ou l'autre des deux pays.

nationalités (Ivoiriens, Togolais, Congolais, Congolais RDC et Ghanéens) paraissent moins importantes chacune.

## 2. 2. Conditions de vie des migrants en transit

Il résulte que 30% des immigrés internationaux sont au Mali avant 2000 et 32,8% sont rentrés au Mali entre 2000 et 2005. Enfin, 34,2% y résident au cours des quatre dernières années (tableau I). On assiste à une intensification des flux d'entrée avec une tendance soutenue à la hausse à partir des années 2000. Ces flux sont à la baisse pour les hommes entre 2000-2005 et 2006-2009, et à la hausse pour les femmes pendant les mêmes périodes. L'analyse des périodes d'arrivée permet de constater que l'ancienneté de la migration irrégulière ou de transit au Mali est assez récente.

Tableau I : Répartition des migrants selon la période d'arrivée au Mali, en %

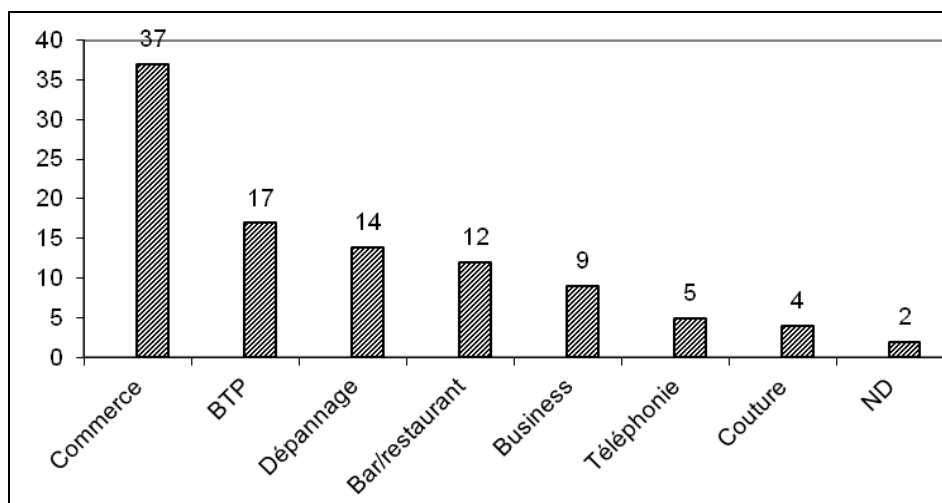
Sexe	Avant 2000	2000-2004	2005-2009	ND
Hommes	34	33	31	2
Femmes	22	32	40	6
Total	30	32,8	34,2	3

*Source : Enquête de terrain, 2010*

Les migrants exercent une diversité d'activités. Le commerce à la sauvette occupe plus du tiers des migrants avant le Bâtiment-Travaux Publics (BTP), le dépannage mécanique, la restauration et le service de bar, et de loin par les autres services (business, téléphonie et coiffure), (graphique 2).

L'examen des secteurs d'activités occupées par les étrangers montre une certaine différenciation d'une ville à l'autre (tableau II). Toutefois, dans les trois villes d'accueil, il existe des secteurs de concentration que sont le commerce, le BTP, la gestion des services collectifs, le business et la manutention. Le commerce vient en tête des activités à Bamako, occupe le 2<sup>e</sup> rang à Gao et le 4<sup>e</sup> rang à Kidal, en mobilisant respectivement 25%, 17% et 13%. Le BTP mobilise 11% des migrants résidant à Bamako, 13% à Gao et 5% à Kidal. Les migrants qui gèrent les services collectifs tels que le dépannage, se répartissent entre 21% et 15% dans les trois villes. Ils sont plus occupés dans les business à Kidal (20%), qu'à Gao (11%) et Bamako (6%). Malgré la diversité des activités menées par les migrants, bon nombre de ceux en transit pour leurs pays d'origine ou pour d'autres pays, sont sans emploi à Kidal (11%).

Graphique 2 : Répartition (%) des migrants par secteur d'activité en 2010



Source : Enquête de terrain, 2010

Tableau II : Répartition des migrants selon l'activité et par ville, en %

Activité	Bamako	Gao	Kidal
Commerce	25	17	13
BTP	11	13	5
Gérant de services collectifs	19	21	15
Business	6	11	20
Dépannage / manœuvre / ouvriers	21	13	9
Bar / restaurant	7	15	4
Couture / coiffure	6	5	9
Autres	5	2	14
Sans emploi	0	3	11
Total	100	100	100

Source : Enquête de terrain, 2010

Le secteur informel constitue des niches d'emploi des immigrés avec les petits métiers (Cissé, 2009), contrairement aux résultats des travaux de Khachani (2009 ; 2010) et Ouallet (2008) où les migrants sont surtout occupés dans le BTP. Sont ici pratiquées des activités libérales ou tertiaires, caractérisées par leur précarité. Elles ne demandent pas un professionnalisme avancé. Si pour certains, les gains financent le départ, pour d'autres, il s'agit de trouver une occupation quelconque dans l'attente.

Quant aux conditions de logement, les plus fortunés (38%) sont en location de chambres dans les quartiers périphériques de la ville à Gao ou à Kidal. D'autres (30%) logent dans des ghettos<sup>4</sup> gérés par les *Chairmen* (le président des ressortissants) et à la Maison du Migrant. Certains encore (14%), sont hébergés individuellement par des ressortissants de village ou de pays. Une catégorie que l'on peut qualifier de « sans domicile fixe (SDF)», soit 18%, logent dans des habitats de fortune (garage, chantier, baraque, etc.). Occupés généralement dans des emplois précaires, faiblement rémunérés, les conditions de logement des migrants ne sont pas toujours acceptables.

### 2.3. Itinéraires migratoires

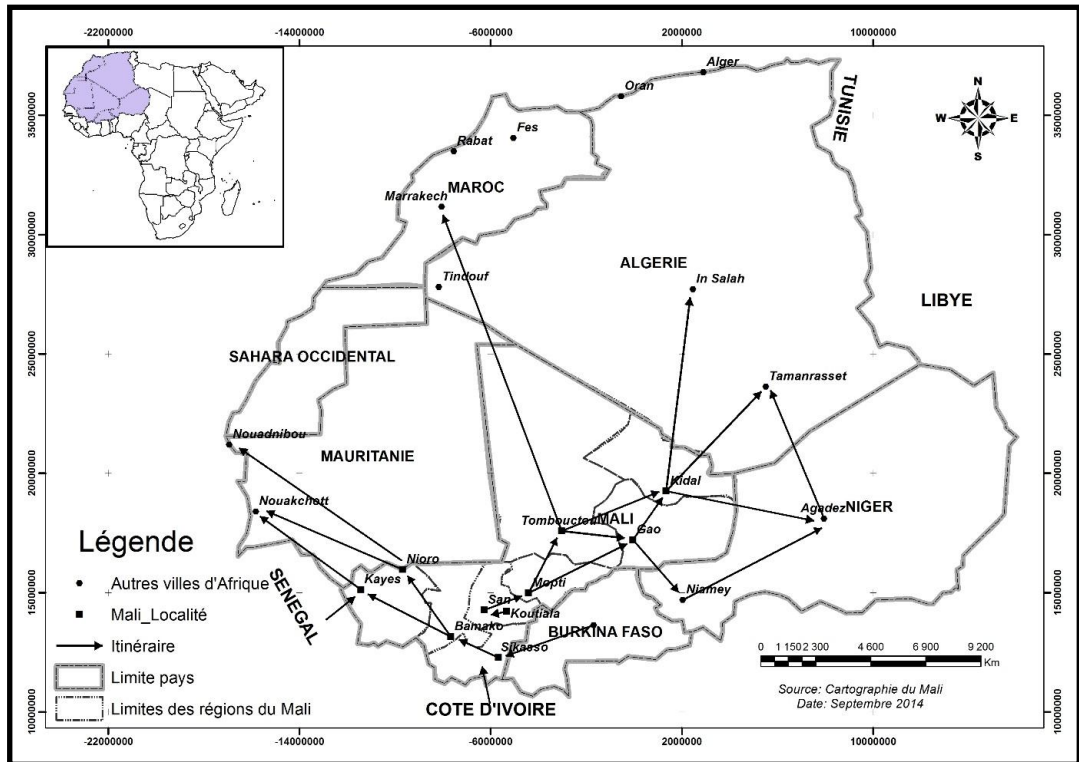
Pour la majorité des migrants (52%), le choix du Mali est justifié d'une part par sa situation au cœur de l'espace CEDEAO. D'autre part, il y a la facilité d'accès aux pays du Maghreb pour s'expatrier vers l'Europe. Selon 45,5% des migrants, le choix du pays d'accueil est aussi fait parce qu'un ami y réside. L'établissement d'un contact avec une connaissance sert donc d'appui ou de catalyseur. Enfin, certains ne disposent d'aucune information sur ces facilitateurs, mais décident de partir en véritables aventuriers. Quelles trajectoires emprunter pour y arriver ?

On distingue plusieurs couloirs routiers empruntés par les migrants subsahariens à partir du Mali (graphique 3). Les trajectoires habituelles adoptées partent du sud (villes de Sikasso et Koutiala). A partir de ces deux villes, les migrants, pour joindre le nord (villes de Gao et Kidal) par les voies terrestres, empruntent l'axe San-Mopti. Les villes de Gao et de Kidal sont les principaux points de rassemblement pour se rendre ensuite au Maghreb, puis en Europe. En effet, les corridors Gao-Algérie, Algérie-Maroc et Kidal-Algérie sont les portes d'entrée principales en Europe. Les trajets Gao-Niger et Kidal-Algérie sont les principaux axes d'accès des Africains subsahariens à l'Italie, qui tentent aussi d'entrer en Espagne par les trajets Gao-Algérie-Maroc et Kidal-Algérie-Maroc.

---

<sup>4</sup> Les ghettos à Gao et à Kidal sont des « foyers » organisés en communautés (Nigérian, Camerounais, Maliens et Ghanéens) sous la responsabilité de leurs présidents ou chefs qui s'occupent de leur accueil et de l'organisation des convois de voyage avec les passeurs.

Graphique 3 : Itinéraires migratoires à partir du Mali



En conséquence, les itinéraires ne sont pas fixes. Ils se recomposent constamment suivant les circonstances et le contexte politique des pays de destination. L'analyse des discours révèle que dans 58% des cas, le choix des itinéraires est lié à la disponibilité des moyens financiers et des intermédiaires et, dépend aussi de la destination la plus proche et la plus facile à atteindre. Actuellement, de Bamako, les migrants empruntent l'axe Diéma-Nioro-Mauritanie pour rejoindre le Maroc ; ou l'axe Bamako-Diéma-Kayes-Dakar pour les routes maritimes. On constate que les flux sont inversés en direction du Sénégal et de la Mauritanie. Toutefois, Bamako demeure encore un haut lieu de transit où les passeurs sont toujours à l'œuvre pour convoier les candidats sur de nouveaux itinéraires. « Pendant les parcours, les informations que reçoivent les migrants et les opportunités qui s'offrent à eux peuvent modifier les corridors de passage » (Konaté, 2013).

## **2.4. Rapports entre migrants, passeurs et autorités maliennes lors du voyage**

### ***- Modalités de franchissement des frontières***

Le passage à la frontière, aussi bien à l'intérieur du Mali qu'aux frontières avec les autres pays, fait toujours l'objet de contrôles de routine par les agents de police. Il apparaît que 30 sur 50 migrants (60%) ont donné de l'argent à la police de la frontière du Mali avec les pays maghrébins. Le montant payé oscille entre 22 500 FCFA et 400 000 FCFA<sup>5</sup> d'un poste frontalier à l'autre.

Les migrants empruntent le plus souvent les taxis-brousse, les cars et les camions, soumis à des contrôles aux différents postes de sécurité pour vérification des documents de voyage. Le visa d'entrée au Mali n'est pas exigé pour les ressortissants de l'espace CEDEAO, mais obligatoire pour la traversée des frontières vers le Nord. L'enquête a révélé que 15 migrants disposaient d'un passeport sans visa et 16 d'une carte d'identité nationale. Pourquoi le passeport sans visa ? La quasi-totalité des migrants attestent que « la procédure est trop longue et difficile à suivre pour l'obtention du visa<sup>6</sup> ». Face à ces obstacles, 56% déclarent avoir recouru à des intermédiaires escrocs, y compris des agents de certaines représentations diplomatiques, qui se présentent comme des facilitateurs, mais sans succès. A défaut d'obtenir le visa au niveau des consulats, les migrants s'organisent aux frontières pour obtenir des documents. Un Nigérian atteste que « au cours du voyage, certains migrants vendent leurs documents de voyage à ceux qui envisagent de changer leur identité ». Dans l'ensemble, les modalités de franchir les frontières ne diffèrent pas de celles identifiées par certaines études (Kassibo, 2011).

### ***- Rapports entre les différents acteurs***

Les rapports entre les différents acteurs se manifestent de plusieurs façons, notamment exploitation des migrants et traitements inégalitaires.

---

<sup>5</sup> Selon les déclarations des migrants, le montant payé est de 22500 FCFA en moyenne à la frontière Mali-Algérie et de 400 000 FCFA à la frontière marocaine.

<sup>6</sup> Les demandes sont faites au niveau des consulats présents au Mali par le biais de policiers qui sont en fait des intermédiaires. Le montant demandé au migrant pour l'obtention du visa varie entre 125 000 FCFA et 1 000 000 FCFA. Les visas demandés sont des visas touristiques non satisfaits.

L'exploitation des migrants par les facilitateurs et passeurs se réalise à la frontière, où la majorité (52%) des migrants recourt aux services d'anciens migrants expérimentés, Maliens ou non. Les migrants originaires des pays non francophones, ne parlant pas les langues locales (Sonrai, Tamashek, Bambara), monnaient la traduction pour se faire comprendre. De même, les Nigériens et les Ghanéens qui ne s'expriment pas en français, langue officielle au Mali, louent les services des facilitateurs lors de la traversée. La prestation des facilitateurs/passeurs ne semble pas toujours une aide apportée au migrant, mais justifiée par une motivation mercantile.

Les migrants subissent tous des traitements inégalitaires par les autorités maliennes. Le traitement discriminatoire des dossiers de la part des autorités maliennes, est évoqué par certains migrants. Ainsi, 21 migrants sur 50 en transit, soit 43,6%, ont subi des traitements discriminatoires. Sont précisément concernés 17 hommes et 4 femmes. Certains migrants illustrent ce fait : « Au poste de contrôle et au niveau des intermédiaires, un tri est fait, les anglophones d'un côté, les francophones de l'autre. Dans tous les cas, les nationaux bénéficient plus de faveur de la part des services de police ». Bien que le Mali appartienne à l'espace CEDEAO, les ressortissants en transit sont soumis à des tracasseries policières, en dépit des accords de libre circulation des biens et des personnes dans cet espace.

Malgré les désagréments qu'ils subissent, l'option de migrer ne semble pas fléchir. Des facteurs sous-tendent cette migration.

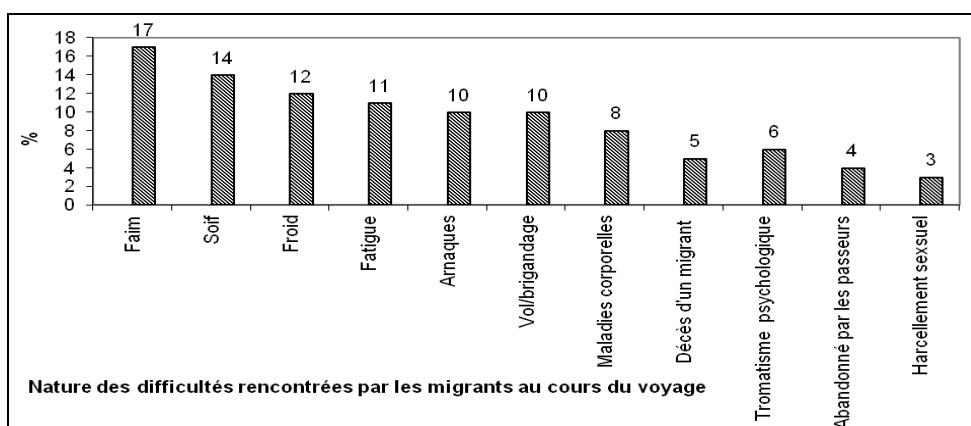
Dans 37% des cas, les migrants appartiennent à des associations de pays (Burkinabè, Sénégalais, Nigériens, Camerounais entre autres). Ces associations accueillent les ressortissants de leurs pays, les logent dans des maisons de passage et créent des chaînes de relais implantées le long du voyage à destination du Maghreb pour l'Europe. Du Maghreb, commence la vraie aventure migratoire vers l'Espagne ou l'Italie.

## **2.5. Difficultés du voyage et déterminants de la migration irrégulière**

Comme l'ont prouvé certains auteurs (Khachani, 2008 ; 2010 ; Kassibo, 2008 et Fall, 2002), les migrants au cours du voyage souffrent surtout de faim, de soif, du froid, de fatigue et d'arnaques des passeurs. Les difficultés linguistiques ne sont pas les moindres. Dans la présente étude, les migrants souffrent en effet de nombreux problèmes dont la faim (17%), la soif (14%), le froid (12%), la fatigue (11%), les arnaques des passeurs et vols (graphique 4). D'autres difficultés évoquées par les migrants sont les maladies et les traumatismes psychologiques. A cela, s'ajoute l'intolérance

des pays sollicités par l'Union Européenne pour la lutte contre la migration illégale en dehors du territoire malien. Le succès de l'émigration ne dépend pas seulement des moyens financiers, mais aussi des arrangements dont est capable le migrant.

Graphique 4 : Difficultés rencontrées au cours du voyage



Source : Enquête de terrain, 2010

Malgré ces difficultés, la migration reste active parce que stimulée par des facteurs politico-économiques. L'enquête indique que 86% des départs sont liés aux défaillances économiques dans les pays d'origine. Les discours révèlent que les conflits armés, les instabilités politiques et antagonismes ethniques locaux dans certains pays, particulièrement le Nigéria, la Guinée-Conakry, la Côte d'Ivoire, la République Démocratique du Congo (RDC), ont obligé les migrants à quitter leurs pays d'origine.

Par la suite, d'autres facteurs multiples entretiennent la migration irrégulière ou de transit. La prise de décision de partir dans 26% des cas, est venue de la famille et 16% d'un ami ou d'un parent résidant dans les villes carrefour au Mali ou en Europe. L'influence de la famille d'un parent, d'un ami résidant au Mali ou arrivé déjà dans le pays de destination, joue donc un rôle important dans la prise de décision de migrer sans tenir compte des conditions d'entrée de plus en plus difficiles (Ba et al., 2008).

Chez 45% des migrants, le renforcement des contrôles dans les pays du Maghreb a contribué à l'augmentation des immigrants de transit au Mali. D'où 50% des migrants exploitent les systèmes mafieux par le truchement de paiement d'argent pour passer les frontières. Cette hypothèse se confirme par le discours des agents des services de police et de la protection civile de Bamako qui attestent que « Le réseau de la migration irrégulière est une mine

d'or. Chercher à l'arrêter n'est pas pour demain ». Les réseaux communautaires, hier comme aujourd'hui, continuent de jouer un rôle prépondérant dans l'organisation du projet de voyage : la migration auto-entretenue (Daum, 1998).

Les perceptions de la migration, pour la majorité des acteurs directs, sont d'abord négatives. C'est l'échec et le désespoir. Un premier groupe (35%) trouve qu'émigrer représente un danger social par le traitement inégalitaire du politique. La migration est un danger sécuritaire pour un second groupe (46%), par ses drames de mort dans le désert et de disparitions dans la mer (Khachani, 2008). A l'inverse de ceux qui les qualifient de tous les maux, certains migrants (19%) pensent qu'elle est quelque peu positive pour l'insertion sociale et professionnelle au Mali et l'acquisition d'expérience dans la vie.

## CONCLUSION

La migration irrégulière et de transit à partir du Mali vers les pays maghrébins pour l'Europe est difficile à cerner, tant quantitativement que qualitativement. Elle est assez complexe et acquiert de plus en plus de l'importance dans les relations entre le Sud et le Nord. Elle se caractérise par sa jeunesse, peu instruite avec une prédominance des ouest-africains de l'espace CEDEAO. La persistance des déséquilibres de développement et les inégalités économiques entre l'Afrique subsaharienne et les pays européens en sont la raison fondamentale. Avec le renforcement des contrôles de plus en plus stricts pour les entrées dans les pays d'accueil, les itinéraires sont en perpétuelle recomposition à partir du Mali.

Le droit au travail, le droit à des conditions de vie décente constituent leurs principales aspirations. Somme toute, dans l'impossibilité de rentrer en Europe, l'espoir se transforme en désespoir. Ainsi, les perceptions de cette forme de migration, pour la majorité des acteurs directs, sont d'abord négatives quelle que soit la variable (sexe, âge, état matrimonial, niveau d'instruction, occupation).

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BA (C. O.), et NDIAYE (A. I.), 2008. *Les tendances migratoires clandestines en Afrique de l'Ouest ; Etudes de cas du Ghana, Mali, Mauritanie et Sénégal*. Open Society Initiative for West Africa (OSIWA), 2008, 77 p.

BA (C. O.) et NDIAYE (A. I.), 2008. « L'émigration clandestine sénégalaise » in *Revue Scientifique TERRA*, N°3, 2008, [www.reseau-terra.eu](http://www.reseau-terra.eu)  
› Revue Asylon(s) › Migrations et Sénégal

BOLOUVI (G. M.), 2009. *Le Niger : un pays de transit*. CSAO/SWAC 2009 ; lien: [www.oecd.org/fr/csao/42134583.pdf](http://www.oecd.org/fr/csao/42134583.pdf)

CISSÉ (P.), 2009. « Migration malienne au Cameroun : à la conquête du secteur informel » in *Hommes migrations*, n°1279, pp. 38-51.

DAUM (C.), 1998. *Les associations des Maliens en France. Migrations, développement et citoyenneté*. Karthala, Paris, 253 p.

DIARRA (B.), 2001. *Communication sur l'apport des Maliens de l'extérieur dans le développement de l'économie nationale et la politique de retour du conseil économique, social et culturel*, premier forum des Maliens de l'Extérieur, Bamako, 26 p.

FALL (A. S.), 2002. *Enjeux et défis de la migration internationale de travail ouest-africaine*, Cahiers de migrations internationales, 62F, BIT, 48 p.

FINDLEY (S.), 1991. « Les femmes s'en vont aussi », in *Revue Pop-Sahel*, n°4, Bamako, CERPOD/INSAH/CILLS, pp. 20-27.

GILE (K. J.) et HANDCOCK (M. S.), 2010. *Respondent-driven sampling: an assesment of current methodology*. Sociological Methodology, 39 p.

JOHNSTON (L.), MALEKINEJAD (M.), KENDALL (C.), IUPPA (I.) et RUTHERFORD (G.), 2008: *Implementation challenges to using respondent-driven sampling methodology for HIV biological and behavioral surveillance: Field experiences in international settings*. AIDS and Behavior, 11 p.

KASSIBO (B.), 2008. *Les tendances migratoires de l'Afrique de l'Ouest. Etudes de cas du Ghana, Mali, Mauritanie, Sénégal*, Dakar : OSIWA 2008. [www.migrationandmedia.com/dat/kassibo\\_franzpdf](http://www.migrationandmedia.com/dat/kassibo_franzpdf).

KHACHANI (M.), 2010. *La migration subsaharienne : le Maroc comme espace de transit* in *Actes du Colloque : Dynamique migratoire, migration de*

*retour et impacts sur les sociétés d'origine au Maghreb et en Afrique de l'Ouest*, Rabat, pp. 37-60.

KHACHANI (M.), 2009. *Le tissu associatif et le traitement de la question migratoire au Maroc*. Association marocaine d'Etudes et de Recherches sur les Migrations (AMERM), Rabat, 138 p.

KHACHANI (M.), 2008. *De l'Afrique subsaharienne au Maroc : les réalités de la migration irrégulière*, Association marocaine d'Etudes et de Recherches sur les Migrations (AMERM), Rabat, 127 p.

MINCHE (H.), YAMBÉNÉ (H.) et ZOA ZOA (Y.), 2005. « La féminisation des migrations clandestines en Afrique noire » *Colloque Mobilité au féminin, Tanger*.

OIM, 2011. *Etat de la migration dans le monde en 2011*, Organisation Internationale pour les Migrations, 192 p.

OUALLET (A.), 2008. « La question migratoire et les dynamiques transsahariennes à travers l'exemple malien » in *Annales de Géographie*, n°663, pp. 82-103.

WILHELM (M.), 2014. *Echantillonnage boule de neige*, Rapport de méthodes, Université de Neuchâtel, 52 p.

WILHELM (M.), 2014. *Echantillonnage boule de neige. La méthode de sondage déterminé par les répondants*. 54 p.