

Café géographique à Toulouse, 27.03.13

SAHARA

Ceci n'est pas un désert !

Olivier PLIEZ, directeur de recherche au CNRS, dirige le laboratoire LISST-Cieu à l'Université de Toulouse II-Le Mirail. Il travaille sur les villes du Sahara et les flux migratoires et commerciaux qui les relient. Dernier ouvrage paru : « Les cités du désert : des villes sahariennes aux « saharatowns » (PUM, 2011).

Le territoire saharien

Le meilleur critère pour le circonscrire est la limite des précipitations inférieures à 100 mm/an, entre le piémont de l'Atlas au nord et le Sahel au sud. Un immense territoire de 8 millions de km² s'étend jusqu'à 2000 km du nord au sud, et 5500 km de l'Atlantique à la Mer rouge. La partie orientale du Sahara, de la Libye à la Mer rouge est souvent oubliée sur des cartes encore trop souvent établies sur la base du « Sahara français » de l'ex Empire colonial. Quatre régions naturelles peuvent être distinguées : le piémont de l'Atlas au nord, le Sahara central le plus aride, le Sahel qui connaît des saisons alternées, les plateaux et les montagnes (Hoggar, Tassilis, etc.) qui forment des isolats plus humides et généralement plus peuplés.

Le Sahara par temps troubles

Le Sahara est depuis longtemps un espace propice à nourrir les imaginaires : vastitude, étendues de sables, nobles nomades et patients jardiniers d'oasis... Les géographes, comme leurs collègues des autres sciences sociales, s'emploient depuis plusieurs décennies à remettre en cause ces poncifs. Ceux-ci sont bien ancrés, sans doute car ils font rêver ; mais ils servent parfois aussi d'autres intentions.

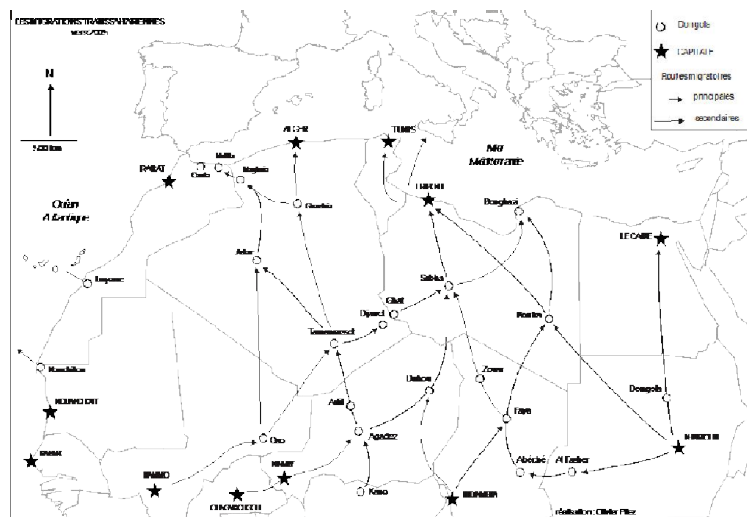
Le Sahara est en crise et encaisse depuis une dizaine d'années les secousses des crises des 10 Etats qui en sont riverains. Sous les feux de l'actualité la plus vive, le Sahara endosse aujourd'hui les atours de l'espace trouble et dangereux, tour à tour présenté comme espace de transit des migrants clandestins subsahariens en route vers l'Europe, comme espace de trafics multiples ou comme champ d'extension des mouvements islamistes combattants et aujourd'hui zone de conflits ouverts.

Cela n'est pas faux comme nous le rappelle l'actualité mais pour autant, le Sahara ne peut être réduit à sa seule dimension de zone incontrôlée : ce n'est pas un immense espace hors de toute règle, il y a des Etats, des armées, etc. Le Sahara n'échappe pas à toute forme d'organisation spatiale. Il est de moins en moins le territoire du vide : les nomades et les oasiens y sont des citoyens. Il est connecté au monde : les convois de camions y ont remplacé –pas toujours !- les caravanes.



Circulation et frontières

Historiquement, le Sahara est un espace ouvert. Une carte des échanges transsahariens aux VIII^e-XVI^e siècles montre que les routes traversent l'ensemble du désert, du Nord au Sud mais aussi d'Ouest en Est (jusqu'à Port Soudan sur la Mer rouge, à la fois route de marchandises et de pèlerinage vers la Mecque). Théodore Monod distingue quatre axes, ou fuseaux méridiens qui contournent les régions les plus inhospitalières. Elles lui servent à opérer une « division géographique du monde saharien » : le fuseau occidental, maure, du Maroc au Sénégal ; le fuseau central, touareg, du Sahara algérien à la boucle du fleuve Niger ; le fuseau oriental, toubou, de la Libye méditerranéenne au Lac Tchad et au Waddaï dans le Tchad actuel. La vallée du Nil est le fuseau plus évident en même temps que le plus problématique car la continuité du peuplement le distingue des précédents. On l'exclut généralement du modèle « intrassaharien » où les routes et les pistes traversent de vastes étendues vides pour rejoindre les oasis et les villes qui les jalonnent. Ces axes de circulation peuvent disparaître puis renaître toujours sur le même trajet selon les contextes politiques et économiques.



Carte des migrations transsahariennes 2005

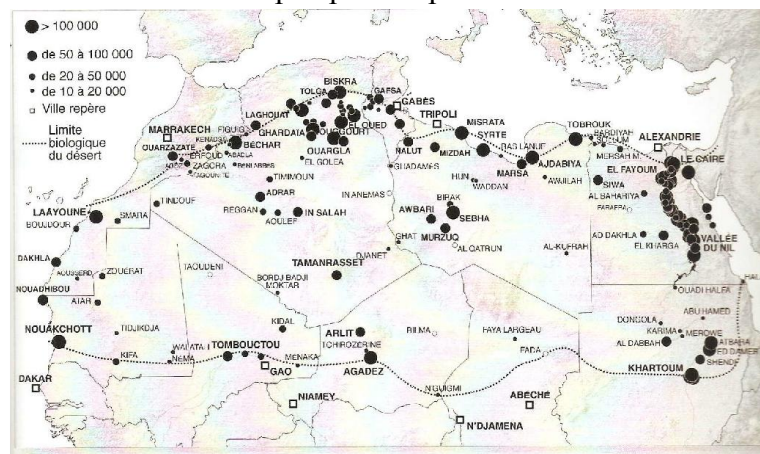
Le Sahara est donc un espace de circulation, mais aussi de ressources pour les Etats qui se le partagent : pétrole en Algérie, Libye et Egypte, uranium du Niger, phosphates du Maroc, minerai de fer de Mauritanie, etc. En particulier les eaux fossiles : en Libye, qui n'a aucun cours d'eau, une « rivière artificielle » achemine par des canalisations qui s'étirent sur des centaines de kilomètres les eaux fossiles du désert sur la côte pour les besoins des villes et de

l'agriculture irriguée. Kadhafi comme Moubarak avaient le rêve de « faire reverdir le désert », lequel mène souvent à des dépenses somptuaires pour de piètres résultats. Circulation et ressources sont-elles compatibles ? Le Sahara des ressources est celui des Etats, mais la circulation traverse les frontières, c'est donc une source de tensions entre deux logiques et par conséquent une source de conflits.

Dix Etats se partagent le Sahara, en deux ensembles : sur le « versant » nord-africain se situent le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye et l'Egypte ; sur le « versant » sahélien, au Sud, la Mauritanie, le Mali, le Niger, le Tchad et le Soudan. La carte des conseils aux voyageurs du Ministère des Affaires étrangères indique les zones aujourd'hui interdites, un immense territoire, qui varie d'une année sur l'autre, comme il a varié à l'époque coloniale où les conquérants se heurtaient aux groupes armés contre la colonisation. En ce moment, le Sahara est un espace à peu près entièrement fermé aux étrangers, mais pas à la circulation régionale.

Les villes

Les villes répondent aux besoins actuels des Etats de territorialiser le Sahara afin de contrôler les échanges aux croisements des pistes. Mais elles peuvent être très anciennes pour les mêmes raisons d'échanges : les « Portes du désert » comme Tombouctou sont des comptoirs où se formaient les caravanes et s'organisait la vie saharienne, tandis que les villes-relais en plein Sahara permettaient de se ravitailler en route. Certaines de ces villes anciennes sont abandonnées et ont disparu sous les sables comme Sijilmassa, capitale médiévale du commerce au sud du Maroc ; d'autres sont devenues des villes-musées pour touristes, comme Ghadamès en Libye ou Siwa en Egypte dont la partie ancienne est totalement inhabitée. La pression coloniale dès le début du XIX^e siècle et la circulation maritime font périlcliter les villes et les routes à l'Ouest et au Centre du Sahara ; à l'Est, la colonisation est plus tardive et les villes se maintiennent plus longtemps : la Libye connaît son âge d'or fin XIX^e-début XX^e siècle. Ce premier réseau de villes a à peu près disparu au début du XX^e siècle.



Carte des villes du Sahara

Il n'y avait plus de villes au Sahara dans la première moitié du 20^{ème} siècle. De 1945 à 1965, la population saharienne stagne puisqu'elle passe de 1,5 à 2 millions. C'est à ce moment-là qu'elle commence à augmenter, de plus en plus rapidement jusqu'à compter 5 millions d'habitants à la fin du siècle grâce à l'accroissement naturel et aux migrations intra-africaines. C'est la conséquence des opérations d'aménagement, d'infrastructure et

d'urbanisation, en particulier aux limites Nord et Sud, aux portes du désert qu'ont lancé les nouveaux états indépendants. C'est surtout vrai dans la partie maghrébine du Sahara où les Etats sont plus riches et possèdent de vastes étendues comme l'Algérie, la Libye et plus tard le Maroc et où les villes de plus de 100000 habitants se multiplient ; le Sahel, plus pauvre, est moins urbanisé. Deux types de villes : les villes anciennes qui tendent à disparaître quand elles ne sont pas réactivées, les villes modernes construites de toutes pièces, souvent sur des plans inattendus fournis par des cabinets d'aménagement extérieurs au Sahara.

Les oasis d'autrefois ont presque disparu ou sont mal conservées, sauf là où un patrimoine urbain a été préservé à l'intention des touristes dans le sud algérien, tunisien, marocain ; dans ce cas le qsar, village fortifié, est conservé et on retrouve les trois étages de l'agriculture d'oasis traditionnelle (palmiers-dattiers, arbres fruitiers, fruits et légumes). Mais aujourd'hui, l'eau de surface est moins utilisée que l'eau profonde plus abondante qu'il faut pomper et souvent transférer depuis les nappes d'eaux fossiles : d'où une agriculture intensive de contre-saison, d'agrumes, de fourrages ou de tomates qui assurent une bonne rentabilité, à proximité des villes qu'elle nourrit, et non plus les agriculteurs. Les citadins, parfois anciens agriculteurs, mettent en place des périmètres d'irrigation, privés ou publics, qui fonctionnent souvent mal... faute d'agriculteurs (que l'on fait venir de l'étranger).



Nouakchott (Mauritanie)
(Source : *Mappemonde* 2011 n° 103)

Koufra, au sud du désert libyen, est un bon exemple de ces villes modernes, avec un aéroport, la présence de nombreux européens, le passage continu des migrants (sans doute jusqu'à 300000 par an à la fin des années 1990), le commerce et le stockage des marchandises venues de tout le Sahara ou d'ailleurs (cigarettes), les rivalités de pouvoir (plus que d'ethnies) entre Arabes et Toubous nomades, les essais d'agriculture irriguée regagnés par le sable faute d'agriculteurs, etc.

Les nouveaux réseaux

Les transformations des villes et de l'agriculture s'accompagnent de nouveaux réseaux de circulation commerciale et migratoire, en tension avec les logiques d'Etat aux frontières. Les villes nouvelles sahariennes ont été créées ou initiées par le Etats eux-mêmes et sont à l'origine de ces nouveaux réseaux commerciaux depuis un quart de siècle : on ne circule plus

du nord au sud du Sahara, mais d'une ville à l'autre. Mais les réseaux marchands empruntent les mêmes routes traditionnelles, maintenant asphaltées (Benghazi-Koufra) dans le cadre des Etats (d'où les discontinuités aux frontières) et avec des camions (photo : camion libyen revendu aux marchands par des militaires après la guerre). Quant aux migrations, elles sont trop souvent perçues d'une façon euro-centrée : or il s'agit à 90% de migrations intra-sahariennes implantées sur des routes qui ont une vingtaine d'année déjà et qui se prolongent rarement vers l'Europe (cf. http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1792, 2009).

DÉBAT

1. *Qu'en est-il des nomades ?*

Olivier Pliez : Parmi les représentations les plus courantes du Sahara, il y a l'opposition et la complémentarité entre sédentaires et nomades, jardiniers d'oasis et éleveurs de bétail. Aujourd'hui, les deux groupes sont devenus des citadins, car le Sahara est maintenant urbain (à 90% en Libye ou en Algérie par exemple), et les nomades actuels conduisent des camions. Même autrefois, seule une petite partie seulement des tribus nomades Touareg ou Toubous circulait réellement, les autres résidaient dans des villages, souvent fortifiés. On parle aujourd'hui, en se référant à un nomadisme saharien imaginaire, de « nomadisme contemporain » à travers le monde entier pour évoquer un monde de mouvements, ceux des migrants, du commerce, du tourisme..., l'expression est devenue un argument de marketing pour nous vendre des « objets nomades » mais tout cela nous éloigne du nomadisme historique du Sahara qui, loin d'être resté figé, s'est profondément modifié sous l'effet de l'urbanisation, des contraintes aux circulations imposées par les Etats et de la reprise des circulations transsahariennes de migrants et de marchandises dans les années 1990.

2. *Qu'arrivera-t-il lorsque toute l'eau fossile non renouvelable sera utilisée ?*

O.P. : Les Etats concernés ne se sont pas vraiment posés la question, devant d'abord répondre à d'autres urgences, celles de la nécessité de trouver de l'eau comme en Libye. Les nappes d'eau fossile se renouvellent parfois, mais pas à l'échelle temporelle humaine. Il y en a actuellement encore pour un demi-siècle. Après, ce sera la désalinisation ou le transfert d'eau depuis de nouvelles nappes, ou peut-être des technologies nouvelles mises au point dans les Etats du Golfe.

3. *Quelles sont les politiques des Etats par rapport aux grands axes de circulation, notamment en matière de frontières et de douanes pour les commerçants ?*

O.P. : Les deux logiques de la circulation et des frontières obligent à des accords de coopération entre Etats, comme par exemple pour le commerce de la viande entre le Niger et Libye ou l'Algérie. Mais les villes, très espacées, sont éloignées des frontières et celles-ci sont incontrôlables en-dehors des pistes. En fait toutes les nuances de circulation commerciale existent d'un pays à l'autre. Par exemple pour le commerce des cigarettes entre Etats-Unis, Afrique de l'Ouest et Italie : commerce illicite au départ et à l'arrivée, mais pas forcément en Afrique où au Niger, par exemple, les camions étaient un temps escortés par l'armée (contre les bandits) avant d'atteindre la Libye. Le commerce de drogue ou celui des armes ne sont pas

généralisés à l'ensemble du Sahara mais il a monté en puissance en lien avec l'installation d'AQMI au Sahara et la recherche de subsides par ces groupes terroristes.

4. *Quelles sortes de marchandises circulent ? Que produit le Sahara ? Le sel continue-t-il à circuler ?*

O.P. : Le sel et le natron continuent à circuler, mais pour de petits groupes et sur des marchés locaux. Le Sahara est désenclavé et l'essentiel des produits qui circulent vient de l'extérieur. Koufra, par exemple, est une sorte de supermarché où se trouvent 300 entrepôts pour 20000 habitants mais les commerçants du nord du Tchad viennent s'y approvisionner en produits acheminés depuis les ports libyens et égyptiens. Ce qui circule doit être rentable : la viande de dromadaire et les ovins (à pied), les fruits, le fourrage et légumes (en camion,) dont la culture irriguée a une forte valeur ajoutée et attire les agriculteurs d'Egypte par exemple.

5. *Les ovins ont besoin de boire en se déplaçant : comment sont organisés les puits ?*

O.P. : Ils ont une grande actualité sur les anciennes pistes devenues des routes importantes. Plutôt que des camions, il est plus rentable de payer quelques bergers et d'entretenir les puits. Depuis les années 90, avec la progression de l'immigration et du commerce du bétail, des lieux de vente et même de petites villes se sont installés autour de ces puits.

6. *Les paysages sont-ils ceux que diffusent les médias ? Comment différencient-ils le Sahara ? Comment sont-ils utilisés et transformés par les villes, ou par les groupes islamistes dans les montagnes ?*

O.P. : Le sable, l'erg, ne couvre que 20% de la surface du Sahara : le reste consiste en quelques massifs montagneux parfois très isolés au centre du Sahara et élevés (3000 m) comme le Hoggar ou le Tibesti et de ce fait plus humides, et surtout d'immenses étendues de cailloux, les regs, un paysage banal et monotone sur des centaines de km. Parfois, un paysage magnifique : des palmiers qui continuent à pousser autour d'une oasis délaissée, un village fortifié encore debout à côté d'une ville moderne, les dunes de sable modelées par le vent, des vallées d'oasis, parfois très longues comme dans le Fezzan libyen ou le Sud marocain, les oasis de piémont en Tunisie et en Algérie entretenues pour le tourisme. Quant aux groupes islamistes, ils occupent et maîtrisent le vide hors des villes, essaient de contrôler les intersections d'axes de circulation et jouent des interstices entre les foyers de peuplement et les axes de circulation sahariens.

7. *A qui appartient la terre, dans le désert ou autour des villes ?*

O.P. : En Libye, le statut de la terre est contradictoire, entre le droit coutumier traditionnel et le statut foncier adopté par l'Etat. Les transactions continuent souvent à se pratiquer oralement devant des notaires. L'Etat peut nationaliser des terres mais les propriétaires évoquent le droit coutumier. De plus en plus, dans les grandes villes, on se réfère au statut foncier défini par l'Etat. On est souvent dans l'entre-deux. Dans les villes nouvelles créées de toutes pièces, l'Etat trace les routes et allotit la terre tout autour parfois en la redistribuant sur une base tribale.

8. *Quels sont les effets de l'urbanisation, dans les villes nouvelles notamment, sur les structures familiales ?*

O.P. : Deux cas de figure :

- dans le Sahara central, les villes, même modernes, sont très conservatrices et soumises au contrôle social et au poids du lignage, notamment pour la répartition des lots de terre (clan, tribu, famille).
- au nord et au sud, sur les marges des déserts, les villes sont plus importantes en taille et la population plus différenciée : immigration masculine algérienne à Tamanrasset, immigration internationale en Libye, touristes à Tozeur (Tunisie).

9. Le Sahara n'est pas incontrôlable : mais qu'est-ce qui passe au Mali et au Sahara en ce moment ?

O.P. : De vastes portions du Sahara sont aujourd'hui dangereuses, on ne peut pas le nier. Les révoltes arabes depuis 2011, l'emprise des mouvements terroristes sur la bande saharo-sahélienne, ont accru cette géographie des risques. Ce n'est pas nouveau et c'est récurrent. Il m'importe surtout de souligner que l'on ne peut pas, même aujourd'hui, considérer le Sahara à ce seul prisme sécuritaire. La contrebande n'est pas forcément du trafic d'armes ou de drogue : dans le sud tunisien, marginalisé par l'Etat dans les années 1980 et 1990, on pratiquait la contrebande pour se procurer ce qui y manquait : vêtements, lait en poudre, équipement domestique par exemple. Les Etats voisins à l'économie socialisante, Algérie et Libye, subventionnaient les marchandises qui étaient alors revendues plus chers de l'autre côté de la frontière en Tunisie ; au point que la pénurie obligeait parfois les Libyens à s'approvisionner en Tunisie ! Cette contrebande illicite et les trafics d'armes et de drogues ne sont pas effectués par les mêmes acteurs ni selon les mêmes finalités. Quant au trafic de cigarettes déjà mentionné, peut-être était-il moins risqué de traverser l'Afrique que d'être arraisonné au large de Gibraltar et de perdre toute la cargaison du bateau.

10. Les Chinois au Sahara ?

O.P. : Beaucoup de produits chinois y sont vendus. Des contrats, des concessions, des investissements ont lieu, surtout en Afrique du nord. Mais le Sahara lui-même est fait de zones d'Etat, de zones militaires, de concessions d'exploitation des hydrocarbures ou des minerais protégées, contrôlées, plutôt fermées. Des Chinois travaillent sur les chantiers. Mais ces chantiers ont toujours été très cosmopolites dans leur main-d'œuvre.

11. Y a-t-il un dénominateur commun pour rendre le Sahara si dangereux qu'il est « fortement déconseillé » d'y aller par le Ministère des Affaires étrangères ?

O.P. : Il s'agit de plutôt de causes multiples qui convergent. D'abord les conflits entre Etats et minorités qui s'estiment lésées (Touaregs, Toubous) et sont régulièrement en insurrection depuis que ces Etats existent. Mais aussi les conséquences des guerres précédentes comme le long conflit entre le Tchad et la Libye dans les années 1970-1980, AQMI qui s'installe au Sahara après la guerre civile en Algérie à la fin des années 1990, et plus récemment la guerre civile en Libye, Etat très central avec ses multiples frontières sahariennes. Exception, le Tchad, seul pays classé dangereux il y a quelques années, ne l'est plus aujourd'hui, peut-être pour des raisons touristiques ?

12. Peut-on imaginer un état saharien unique distinct des états actuels qui se partagent le désert ?

O.P. : Non, il n'y a pas d'unité des populations sahariennes, mais une nébuleuse de groupes ethniques, de tribus, de minorités. Et puis, les flux migratoires tant internes qu'à destination du Sahara sont très intenses. Les villes sont des lieux de brassage des populations. La tentative française, à la fin de la période coloniale, de créer une entité saharienne autour des Touareg à cheval sur 5 Etats a échoué. Et puis c'est la colonisation qui a tracé les frontières actuelles, parfois disputées (Tchad-Libye), d'autres fois légitimées, selon les rapports de force du moment.

13. Est-ce qu'il y a un « effet frontière », en dehors des check points ?

O.P. : Oui, et il est souvent très visible à travers l'urbanisation. Les insurrections touaregs des années 1980 par exemple ont provoqué des déplacements de populations réfugiées depuis le Mali et le Niger : le long de la frontière en Algérie, les puits sont devenus des villes, parfois importantes ; en Libye, Sebha (120000 habitants) comptait 40000 réfugiés venant du Tchad. Il a fallu trente ans pour les reloger ou les éloigner ; à Tindouf, se sont installés plusieurs dizaines de milliers de réfugiés sahraouis qui ont fui le Sahara occidental après son annexion par le Maroc. Les villes sont le lieu des taxations sur le passage des migrants ou des marchandises et des troupes, et celui d'installation d'hôtels et de restaurants. La dynamique locale est liée à la circulation des hommes et des marchandises. Mais entre ces villes, la frontière n'est pas visible ; elle est, un trait droit sur la carte.

14. La colonisation n'a pas créé des frontières, mais des limites administratives qui n'empêchaient pas la circulation. C'est maintenant que ces tracés sont devenus des frontières.

O.P. : En effet, le domaine colonial français était conçu comme un espace continu, cloisonné ensuite pour des raisons administratives plus que politiques. Mais il y avait des frontières avec les autres domaines coloniaux, italiens (Libye) ou anglais (Egypte, Soudan). Elles étaient négociées et tracées à partir du littoral sur 50 km, puis c'était un trait droit sur la carte. En réalité, le contrôle portait plus sur les mouvements humains que sur les limites et à l'intersection de deux pistes était souvent implanté une garnison. Le contrôle des littoraux comptait généralement plus que le partage précis du Sahara. Depuis, celui-ci est de plus en plus convoité comme le rappelle un grand saharologue, Jean Bisson.

Compte-rendu établi par **Jean-Marc PINET**
et revu par **Olivier PLIEZ**

Quelques références bibliographiques...

- BISSON J., 2003, *Mythes et réalités d'un désert convoité : le Sahara*, L'Harmattan, 478 p.
- CAPOT-REY R. *Le Sahara français*, Paris : PUF, 1953, 564 p
- CHOPLIN A., 2009, *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du Monde*, Paris : Karthala-PRODIG, 372 p.
- CHOPLIN A., PLIEZ O. (Coord.), 2011, « *Sahara et Sahel, territoires pluriels* », Dossier spécial, *Mappemonde*, n° 103 (3-2011).

http://mappemonde.mgm.fr/dos_sahara.html

- CÔTE Marc, 2012, *Signatures sahariennes, Terroirs et territoires vus du ciel*, Presses Universitaires de Provence, 307 p.
- GREGOIRE E., BOURGEOT A., 2011, *Géopolitique du Sahara*, *Hérodote* (3^o trimestre).
[http:// www.herodote.org/spip.php?rubrique57](http://www.herodote.org/spip.php?rubrique57)
- MONOD T., 1937, *Méharées, explorations au vrai Sahara*, Rééd. Acte Sud 1989, 330 p.
- PLIEZ O., 2011, *Les cités du désert. Des villes sahariennes aux saharatowns*. PUM, IRD.

