



Université Lumière Lyon II
Faculté de Géographie, Histoire, Histoire de l'Art et
Tourisme
Département de Géographie
Année universitaire 2003/2004



Places marchandes, places migrantes

L'inscription spatiale du transit et ses impacts :
exemples saharo-sahéliens

Mémoire de Maîtrise de Géographie

Rédigé par

Martine Drozd

Sous la direction de

Karine Bennafla et Olivier Pliez



Université Lumière Lyon II
Faculté de Géographie, Histoire, Histoire de l'Art et
Tourisme
Département de Géographie
Année universitaire 2003/2004

Places marchandes, places migrantes

L'inscription spatiale du transit et ses impacts :
exemples saharo-sahéliens

Mémoire de Maîtrise de Géographie

Rédigé par

Martine Drozd

Sous la direction de

Karine Bennafla et Olivier Pliez

« L’Afrique, énorme triangle continental, (...), est aussi remarquable par sa compacité que par son manque d’unité. Autour du noyau central massif, les bordures montagneuses plaquées, au Nord comme au Sud et à l’Est, sont des mondes différents ; cette diversité intérieure est encore renforcée par l’existence de la large et régulière bande désertique du Sahara et de ses prolongements orientaux qui, à l’égard des brassages de peuples ou des échanges a joué un rôle de barrière plus efficace qu’une mer intérieure. (...). Tout se perd dans les sables, mieux encore que dans la mer ! »

Jacqueline Beaujeu-Garnier, *Géographie de la population*,
Tome II, 1969.

« La véritable faille se place non pas au Tropique, mais à la lisière de la zone méridionale des savanes (...). Pour les populations de cette zone, le désert est encore un domaine connu et presque familier, tandis qu’au sud des savanes, la forêt avec ses lianes, ses tsé-tsés et ses tribus païennes représente un monde foncièrement hostile(...). Ainsi le désert, à la différence d’une zone de marais ou de forêt dense, ne constitue pas un obstacle permanent pour la circulation »

Robert Capot-Rey lors d’une controverse avec Pierre Gourou (cité par Jean Bisson, in *Mythes et réalités d’un désert convoité : le Sahara*, 2003)

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier mes directeurs de m'avoir patiemment encadrée et guidée depuis Lyon, le Caire et sur le terrain, tout au long de cette année : Karine Bennafla et Olivier Pliez.

Merci également à Sassia et Yacine Spiga, pour leur accueil en Algérie et pour m'avoir offert d'excellentes conditions de travail en m'intégrant à leur équipe.

Merci à Anne et Marc Côte pour leurs précieux conseils sur le terrain algérien.

Merci à ma famille, mes parents, Marie, Hacène et la petite Sarah.

Je remercie le CRSTRA à Biskra et le CEDEJ au Caire pour leur soutien logistique qui m'a permis de réaliser ce travail dans les meilleures conditions.

Merci à toutes les personnes rencontrées qui m'ont permis de mieux comprendre mon terrain et m'ont aidées à mener ce travail : Samira Bensaada, Nacima Chikh, Salah Bouchemal, François Ireton, Lyes Serradj, Nouha Spiga, et toutes celles qui ont accepté d'être enquêtées.

Merci à Luc Merchez sans qui je n'aurais pas eu le bonheur de découvrir Illustrator et la bien meilleure qualité du mode vecteur.

Enfin, j'aimerais remercier tout particulièrement Nedjma Benaziza de m'avoir fait bénéficier de son travail cartographique, accompli à partir des plans de l'ANAT. Sans son aide, la qualité des cartes réalisées dans ce mémoire aurait été bien moindre.

Sommaire

Remerciements	4
Sommaire	5
Lexique.....	6
Introduction	7
Partie 1 : le Sahara (au) cœur d'un nouveau système migratoire ?	14
Chapitre 1 : un nouveau phénomène migratoire africain	15
Chapitre 2 : les facteurs du changement.....	26
Conclusion : vers la pérennisation d'un système ?	35
Partie 2 : De l'espace parcouru au(x) territoire(s) circulatoire(s)	39
Chapitre 3 : le territoire des projets étatiques.....	43
Chapitre 4 : le territoire des réseaux transsahariens.....	54
Conclusion : le Sahara, espace de production ou espace de circulation?.....	69
Partie 3 : Le transit dans la ville, le transit et la ville :	76
Chapitre 5 : les limites de la visibilité du phénomène migratoire au Sahara	80
Chapitre 6 : Reggane, Dongola : l'exemple de deux comptoirs.....	84
Chapitre 7 : Adrar, la ville relais	104
Chapitre 8 : Khartoum, à la charnière des réseaux commerçants	122
Conclusion :	135
Bibliographie	140
Annexes.....	147
Table des annexes.....	156
Table des figures	157
Table des cartes	158
Table des tableaux.....	159
Table des matières.....	160

Photo de couverture : le souk es'shaabi à Khartoum (*cliché Martine Drozd, mars 2004*)

Lexique

Borj : fort, poste militaire

Caïd : responsable d'un Douar, nommé par l'administration coloniale

Daïra : circonscription administrative correspondant à l'arrondissement français

Douar : à l'origine, campement des tentes ; sous l'époque coloniale, circonscription administrative créée par démembrement des tribus

Foggara : galerie souterraine destinée à capter l'eau d'irrigation

Ibadite : branche dissidente de la religion musulmane

Ksar (pl. ksour) : village saharien

Mozabite : habitant du Mzab (région de Ghardaïa)

Souk : marché

Wilaya (pl. wilayate) : circonscription administrative correspondant au département ; la taille des wilayate du sud les fait se situer plutôt au niveau de l'échelon français de la région

Zaouïa : confrérie religieuse

Zénète : branche berbère

Sigles utilisés

APC : Assemblée Populaire Communale

AEF : Afrique Equatoriale Française

AOF : Afrique Occidentale Française

ANAT : Agence Nationale de l'Aménagement du territoire

CALPI : Commission Locale pour l'Investissement

CENSAD : Communauté des Etats Saharo-sahéliens (aussi appelée COMESSA)

CRSTRA : Centre de Recherches Scientifiques et Techniques des Régions Arides

HCR : Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés

OCRS : Organisation Commune des Régions Sahariennes

PDAU : Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

U.E : Union Européenne

ZI : Zone Industrielle

Introduction

« *Le Sahara, prolongement des Etats ou porte vers l'ailleurs ?* » ¹ demande Marc Côte au vu du renouveau des flux transfrontaliers animant un espace qui retrouve sa fonction de transit après des années de cloisonnement derrière l'apparente étanchéité des frontières nationales. Depuis une dizaine d'années, il connaît de nouvelles dynamiques sous la pression de l'augmentation des flux de marchandises et d'hommes qui le parcourent. Désormais lieux d'accueil des migrations au départ de l'Afrique sub-saharienne, les villes du Sahara central connaissent de profonds bouleversements socio-spatiaux sous l'effet de ces nouvelles circulations. Les enquêtes récentes sur les espaces sahariens montrent que désormais les filières migratoires entre l'Afrique sub-saharienne et l'Europe passent aussi par le Sahara (Spiga S., 2002 et Pliez O., 2000, 2002, 2003 et 2004). Des réseaux se constituent, tissant des liens entre les deux rives du désert. Dans ce contexte de mutation des systèmes migratoires internationaux, notre travail vise l'étude de l'inscription spatiale du transit à plusieurs échelles.

Il s'agit d'abord de définir quels sont les itinéraires transsahariens actifs, d'identifier les couloirs migratoires Nord-Sud et de tenter de démêler la complexité des ressorts régionaux sur lesquels ils s'appuient. On s'est dans ce cadre intéressé à un espace de transit entre l'Afrique et l'Europe. L'organisation par étapes des itinéraires Nord-Sud donne une importance croissante aux espaces de transit dans l'analyse des migrations. Des Pays d'Europe Centrale et Orientale, nouvellement intégrés à l'UE, aux Etats du Maghreb, les espaces de transit et les destinations par défaut aux frontières d'une Europe qui apparaît de plus en plus comme une « forteresse » se multiplient. Dans cette extension du champ migratoire européen, dans la multiplication et la diversification des itinéraires quelle place occupe le Sahara ?

La migration peut se définir ainsi : elle désigne tout « déplacement d'un individu ou d'un groupe d'individus, suffisamment durable pour nécessiter un changement de résidence principale et d'habitat, impliquant une modification significative de l'existence sociale quotidienne du (des) migrant(s) » (Lévy J. et Lussault M., 2003). La migration ne désigne donc pas qu'un flux statistique ou la ligne qui relie les lieux de départ aux lieux d'accueil. Il s'agit « d'un système spatial et temporel complexe et évolutif, agencés par les opérateurs du champ migratoire ». Les paramètres à prendre en compte dans toute analyse géographique des phénomènes migratoires sont donc multiples. Elle implique la recherche des explications et des mécanismes du mouvement, l'analyse des composantes des groupes de migrants, les

¹ Côte M., 2002

modalités de l'insertion dans les différents lieux d'accueil (la destination d'arrivée évidemment mais aussi tous les lieux de transit dans lesquels les migrants inscrivent des traces de leur présence), les réseaux ainsi que les ressources techniques et humaines sur lesquels s'appuient les migrations. L'analyse des acteurs de la migration ne peut se limiter aux seuls migrants, ce sont tous les acteurs du système qu'il faut prendre en compte, des passeurs aux habitants des lieux du réseau qui jouent un rôle dans les constructions sociales du mouvement. La multiplicité des situations et des parcours migratoires rencontrés, de la migration linéaire à la circulation, rendent nécessaire de déchiffrer un écheveau complexe qui se tisse entre les deux rives du Sahara où se mêlent différents jeux d'échelles et d'acteurs et dont la trame repose sur des organisations réticulaires multiples.

L'analyse des flux migratoires ne peut se dissocier d'une réflexion sur les territoires qu'ils mobilisent. Il faut donc voir quels sont les recompositions territoriales à l'œuvre dans cette sous région africaine et quel rôle jouent ces mouvements migratoires dans ces dynamiques. Dans ce cadre, il est intéressant d'articuler notre réflexion aux processus de régionalisation à l'œuvre au Sahara. Quelle réalité territoriale et sociale recouvre cet espace au delà des bornages étatiques, au delà d'une « unité » naturelle marquée par l'aridité ? Comme tout espace géographique, le Sahara est avant tout un espace social dont les limites ne sont pas circonscrites à la ligne des isohyètes. Produit d'une double temporalité, celle du temps long des réseaux et celle plus contemporaine des aménagements étatiques, l'espace saharien s'inscrit dans une dynamique de tensions territoriales dont participent les mouvements transnationaux.

Initialement défini comme un espace construit dans des limites et par ces limites, le territoire intègre aujourd'hui des pratiques de mobilité et de réseau qui contribuent à le questionner, sans pour autant le remettre en cause. Les frontières institutionnelles s'opposeraient à ces dynamiques par leur caractère d'ancienneté et de fixité. Elles se trouvent pourtant insérées dans des processus de construction territoriale qui apparaissent comme novateurs. En ce sens, l'analyse d'un espace transfrontalier comme le Sahara permet de travailler la notion de territoire au sens fort du terme pour interroger, tant dans les pratiques des personnes qui le parcourent que dans leurs représentations, l'idée d'une territorialité circulatoire (A. Tarrius), qui se construit dans et par la mobilité, en concurrence (?) avec les territoires nationaux. Dans ce travail, on cherche surtout à voir comment fonctionne un espace circulatoire à travers l'appréhension de ses nœuds, ses relais, sa métrique et à une plus grande échelle quelle sociabilité cela met en place au cœur des villes qui accueillent des migrants.

Dans cette étude sur cet espace si particulier caractérisé par l'espacement des ressources (Retailé D., 1998) on souhaite interroger les façons dont les formes de construction des identités intègrent aujourd'hui la discontinuité. Il s'agit donc de penser aux recompositions territoriales dans leur rapport aux frontières institutionnelles. Pour ceux qui les vivent au quotidien ou dans leur itinéraire et qui l'utilisent dans leurs stratégies de déplacements.

Interroger la construction d'un territoire par delà les frontières, avec elle, contre elle, c'est alors essayer de mettre en évidence les nouvelles manières dont les territoires peuvent se positionner les uns par rapport aux autres, s'articulant ou s'interpénétrant selon les cas. Cette approche qui vise à s'interroger sur la construction d'un territoire transnational amène donc à poser le rapport entre territoire et discontinuité non plus en termes de rapport à une altérité matériellement distinguée mais en fonction d'une construction complexe, articulée et réticulaire. Dans ce contexte problématique, on cherche donc à s'intéresser aux formes de mobilités induites par le franchissement de la frontière et aux territorialités circulatoires qu'elles pourraient engendrer dans ce contexte saharien singulier. Il s'agit par conséquent de caractériser l'articulation entre territoire institutionnel et espace du réseau et par conséquent de lire les interactions entre population locale et population migrante.

C'est ainsi que notre attention s'est portée sur un ensemble urbain du Sahara central algérien touché depuis une dizaine d'année par des flux qui vont croissants, une ville moyenne soudanaise à la charnière saharo-nilotique et les réseaux commerciaux et migratoires dans lesquels s'insère la capitale Soudanaise. Ainsi c'est plutôt une étude des marges que nous avons effectuée. Des marges géographiques du Sahara d'abord. L'étude de Dongola, petite capitale régionale de 17 000 habitants à 500 kilomètres au nord de Khartoum a permis de mettre à l'épreuve l'organisation sociale et spatiale d'un Sahara en réseau dans ses bornes. Dongola offre ainsi l'exemple d'une ville insérée dans un double réseau du fait de sa position : migratoire et commercial avec la Libye selon un axe transsaharien et commercial avec l'Egypte s'appuyant sur la dorsale nilotique. L'étude de Khartoum, capitale du Soudan et plus grande ville de la charnière sahélienne, a permis également de voir les limites spatiales des réseaux sahariens ; à une plus petite échelle son insertion dans les différents réseaux commerciaux internationaux offre l'exemple des liens qui se renforcent entre Afrique Noire et Monde Arabe. Notre terrain algérien nous a offert la possibilité de voir une marge du réseau migratoire qui se tisse entre les deux rives du Sahara et dont les ramifications s'étendent de l'Afrique de l'Ouest côtière à l'Europe. Néanmoins les résultats de ces enquêtes menées au Touat restent à nuancer. Les principales artères du réseau transfrontaliers qui ont été étudiées (Spiga S., 2002 et Pliez, O., 2000, 2002, 2003, 2004) mettent en réseau les villes de Tamanrasset, Sebha et Agadez. En nous rendant à Adrar et dans la vallée du Touat on espérait voir la densification récente d'un axe migratoire secondaire qui fonctionnerait en lien avec Tamanrasset². On a effectivement pu constater que le Touat reste un relais très important pour les circulations commerciales algéro-maliennes ; l'insertion dans les réseaux migratoires transsahariens a paru moins flagrante que celle de Tamanrasset ou des villes sahariennes libyennes.

Les terrains algériens et soudanais nous ont permis de voir les principales dynamiques de l'espace saharien, entre aménagements étatiques et dynamiques locales transfrontalières.

Espace mouvement au sens braudélien du terme pendant toute la période du commerce caravanier, le Sahara s'est vu marginalisé, s'est replié sur lui même au 20^{ème} siècle avant de connaître une période de renouveau dont le signe le plus visible est la croissance remarquable des centres urbains, qui au début du siècle n'étaient au mieux que des bourgs ruraux. L'intégration au territoire national et la volonté de l'Etat à partir des indépendances de contrôler l'ensemble de ce territoire, en s'appuyant sur les revenus de la rente pétrolière, ont permis le désenclavement de ces espaces sahariens considérés jusqu'alors comme des réserves. La route arrive à Adrar en 1965 et la décennie suivante voit l'achèvement de la transsaharienne algérienne. L'aménagement du réseau routier relie les territoires du sud au littoral et les structure. La promotion administrative dont vont bénéficier les villes du Sud renforce cette intégration et jette les bases de la création d'un réseau urbain hiérarchisé avec différenciation fonctionnelle des villes. Longtemps la capitale administrative du Sud algérien était Ouargla sur les franges septentrionales du Sahara ; les découpages administratifs depuis l'indépendance ont vu la création de 12 wilayate sahariennes et par là celle de 12 centres administratifs, création qui s'est accompagnée de la construction d'équipements administratifs, scolaires, sanitaires. Ainsi dotés, ces centres qui au départ n'étaient parfois que des puits, des garnisons militaires, ont pu voir leur attractivité se développer et leur aire d'influence s'étendre.

Parallèlement à l'intégration au territoire national un triple mouvement migratoire va encourager la croissance de ces centres : un exode rural massif encouragé par l'arrivée de la route, la sédentarisation des nomades et l'accueil des réfugiés du Sahel pendant les sécheresses et enfin, dans une moindre mesure, la venue des fonctionnaires du nord. Il faut préciser que l'accueil des réfugiés sahéliens ne concerne qu'une partie du Sahara et que ces déplacements en Algérie comme au Soudan sont parfois la base des filières contemporaines. Les mouvements de réfugiés ont fait le lit des migrations actuelles ; la dispersion de groupes solidaires de part et d'autre de la frontière fut parfois la condition de la mise en place des connexions transfrontalières commerciales et migratoires.

L'Etat providence s'est largement érodé depuis deux décennies et l'Algérie ne construit plus de villages socialistes comme au temps de Boumediene. Malgré un ralentissement de l'interventionnisme étatique, les villes sahariennes se maintiennent et même se développent puisqu'à chaque période intercensitaire elles voient leur population augmenter (Bisson J., 2003). Les effets de la promotion administrative sont désormais faibles et ne sont plus source d'emplois. L'activité agricole, même si elle mobilise beaucoup d'actifs, procure peu de ressources et ceux qui cultivent encore la palmeraie complètent avec d'autres activités. Les industries sont peu nombreuses, le centre touristique n'est pas Adrar mais Timimoun, le centre régional historique ; en somme l'économie apparaît peu diversifiée, dominée par le secteur du BTP. Le dynamisme de ce secteur est tout de même révélateur de la croissance de

² Lors de ces enquêtes à Tamanrasset, Sassia Spiga avait relevé que le Touat devenait un relais par défaut car les

la ville qui trouve dans le commerce et les échanges les ressources de son développement. Les quelques entretiens menés auprès des commerçants ont révélé l'importance des ressortissants d'Afrique sub-saharienne qui constituent leur principale clientèle. Intégrée à l'espace national, la ville d'Adrar, comme celles de l'axe des vallées du Touat et du Gourara, est désormais ouverte sur un territoire qui s'étend bien au-delà des frontières nationales et tisse des liens étroits avec les franges sahéliennes du Sahara. Si ces échanges ne sont pas nouveaux ils ont tendance depuis une dizaine d'années à s'intensifier et à devenir la caractéristique majeure de cet espace cloisonné depuis un siècle.

L'exemple soudanais donnait à voir à contrario des espaces sahariens sur lesquels l'aménagement étatique est bien moindre et qui semblent principalement dominés par des dynamiques commerciales. C'est l'exemple soudanais qui nous a permis de mettre en lien la naissance d'une place migrante avec l'existence d'une place marchande. Pour qu'il y ait une inscription spatiale du transit il faut que les deux activités soient liées. Les liens commerciaux précèdent toujours les flux migratoires qui apparaissent finalement comme une des modalités des circulations commerciales qui animent le Sahara. Les monographies dans la troisième partie permettront d'illustrer cette corrélation et d'en préciser les modalités d'organisation.

Le dernier axe de réflexion de notre travail s'est articulé autour des modalités d'insertion des migrants, et plus généralement de l'inscription spatiale du transit dans l'espace de la ville. Les modalités de l'inscription des migrants donne la mesure de leur ancrage progressif dans le tissu urbain, social et économique des villes relais. Ces modalités d'inscription permettent aussi d'appréhender dans leur degré de lâcheté, ou au contraire de solidité, les réseaux d'appui sur lesquels se greffent les migrants. Elles permettent de mettre en lumière les ressources personnelles (savoir-faire, compétences) et collectives (famille, groupe ethnique/religieux, compatriotes) utilisées par les migrants. A travers l'étude des pratiques urbaines des migrants, ce travail s'interroge sur les fonctions d'ancrage et de passage de certains lieux, mais aussi, dans la durée, sur les diverses formes de centralité qui s'en dégagent au regard des réseaux migratoires et des centralités déjà existantes dans la ville.

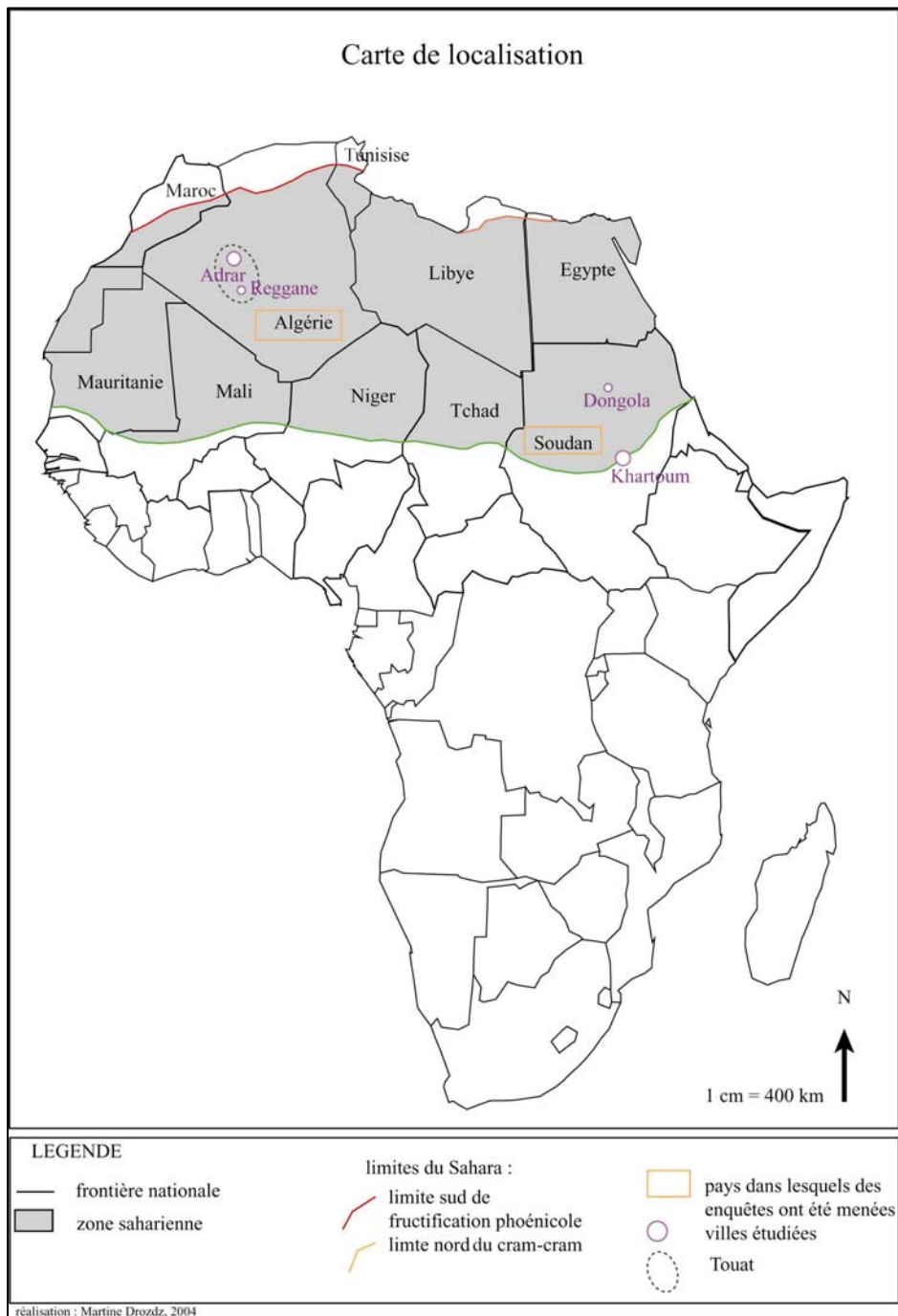
Cette question des recompositions des centralités et de la construction des espaces du transit recoupe aussi plusieurs échelles. On doit s'interroger sur les effets des mouvements migratoires sur une structure urbaine héritée de politiques d'aménagements dans lesquels l'urbanisation des zones sahariennes était le fait quasi-exclusif de l'Etat. Comment se construisent ces espaces du transit et comment s'articulent-ils avec les territoires d'Etat ? Comment se fait le lien-si tant est qu'il se fait- avec les populations oasiennes et où ? Au delà de la comparaison des quartiers qui constituent les agglomérations qu'il nous a été possible d'étudier il s'agit de voir comment se fait le lien entre les quartiers que l'on peut qualifier de « transit » et le reste de la ville. Voir leur émergence dans les villes relais algériennes et soudanaises. Comment se manifeste cette économie de transit, autour de quelles activités ?

Quelles sont les pratiques des migrants dans les villes par lesquelles ils transitent ? Au niveau méthodologique, il était donc important de ne pas se limiter à une analyse morphologique et quantitative du tissu urbain mais d'effectuer aussi des entretiens pour saisir l'ensemble des interactions qui existent entre les migrants et leur lieu d'installation temporaire.

Le travail de terrain s'est réalisé dans le cadre de missions organisées par des organismes de recherche : la première s'est déroulée du 7 au 19 octobre 2003 avec le CRSTRA de Biskra dans le cadre d'une mission d'étude du bilan de l'urbanisation saharienne sous la direction de Sassia et Yacine Spiga. La seconde s'est déroulée du 7 au 28 mars 2004 avec le CEDEJ sous la direction d'Olivier Pliez. L'accès aux sources et documents officiels a été assez rapide dans le cas algérien, notamment pour les PDAU et les POS et complété par des entretiens menés en collaboration avec Nedjma Benaziza, doctorante à l'Institut d'Urbanisme de Paris et de Nouha Spiga qui a accepté de me servir d'interprète pour certains entretiens et rapports. Les sources officielles ont surtout été complétées par des enquêtes de terrain, des entretiens auprès des migrants et des commerçants dont le principal résultat fut de me permettre d'identifier les quartiers de transit et a permis de préciser les itinéraires transsahariens actifs. Néanmoins il faut préciser que le nombre de migrants rencontrés fut faible et la diversité de leur parcours ne permet pas d'identifier de situation type. Au Soudan, les migrations nous sont apparues en creux, nous avons plutôt procédé avec Olivier Pliez à une exhumation du réseau. Par conséquent, alors que mon but initial était de me concentrer sur les migrations transsahariennes et de voir comment s'étoffent les réseaux migratoires entre l'Afrique sub-saharienne et l'Europe via le Sahara, j'ai dû me rendre à l'évidence que ces migrations ne sont qu'un des aspects des circulations transsahariennes actuelles. J'ignore si la difficulté d'obtenir des informations sur les migrants, que ce soient des statistiques ou des entretiens auprès de ces mêmes migrants qu'il m'a été difficile de rencontrer, résultait de leur statut semi-illégal ou constituait une preuve de la marginalité du phénomène dans les espaces étudiés, en regard de l'importance des échanges commerciaux. Toujours est-il que cette image de hordes de migrants qui quittent en masse l'Afrique sub-saharienne pour traverser le désert vers une Europe rêvée reste largement à nuancer. L'instabilité des réseaux est grande et les mouvements sont avant tout régionaux.

La démarche adoptée relève d'un découpage scalaire. Dans un premier temps, il s'agit de voir l'insertion des flux transsahariens dans les nouveaux agencements migratoires internationaux afin de préciser la multiplicité des ressorts sur lesquels ils reposent. La deuxième partie, plus théorique et plus historique, vise à définir quels sont les processus de territorialisation et de territorialité à l'œuvre dans cette sous région africaine et quels enjeux territoriaux recouvrent la question des flux migratoires et commerciaux dans cet espace. Enfin, la troisième partie permet de dresser un panorama de différentes situations rencontrées au Soudan et en Algérie qui permettent de saisir les différentes modalités d'insertion du transit dans des espaces urbains sahariens réticulés.

carte 1 : localisation des terrains étudiés



Partie 1 : le Sahara (au) cœur d'un nouveau système migratoire ?

*« L'Homme n'est pas une plante, faite pour demeurer immobile et qui ait
ses racines fixées au sol où il est né »*

Plutarque

Chapitre 1 : un nouveau phénomène migratoire africain

1) Les migrations en Afrique

Au vu de la recrudescence des mouvements transsahariens et de leur médiatisation, on peut se demander s'ils procèdent de la mise en place d'un système migratoire Nord/Sud via le Sahara ou si on assiste à l'extension d'un bassin migratoire régional dans cette sous-région africaine. Cette question est double : il s'agit non seulement de déterminer si un système migratoire se construit, avec ses acteurs, son ancrage spatial et sa structure et si ce système est un système Nord/Sud ou Sud/Sud.

Les migrations Sud-Sud : un phénomène peu évoqué

La mondialisation de l'économie ne s'accompagne pas d'une augmentation significative des migrations internationales. Il faut bien se rendre à l'évidence que les 175 millions de migrants internationaux recensés par l'ONU (Guilmoto C. Z. et Sandron F., 2003) ne sont qu'une faible minorité de la population mondiale. La mobilité hors des frontières avec changement de résidence demeure faible. Les tendances contemporaines de la migration internationale ne donnent pas à voir une « planète nomade » (Knafou R., 1998). Certes les mobilités à grande voire très grande échelle augmentent mais les changements de résidence dans un autre pays demeurent rares. Au final ces migrations internationales ne concernent que 2,9 % de la population mondiale.

Au delà des indicateurs statistiques généraux il apparaît que les migrations internationales changent d'aspect. L'analyse de la durée et de la distance des migrations contemporaines fait apparaître que les mouvements « temporaires et réversibles » (Guilmoto C. Z. et Sandron F., 2003) sont désormais fortement en augmentation par rapport aux migrations de longue durée et aux installations définitives. Si la planète devient nomade c'est en ce sens que les circulations migratoires augmentent aux dépens des migrations linéaires. Les migrations temporaires en sont les plus représentatives. Elles concernent essentiellement des migrations pour raison économique et répondent à un appel de main d'œuvre des pays de destination. Ces mouvements deviennent caractéristiques des flux entre pays du Sud et du Nord mais aussi entre les pays du Sud. Les trois pôles de la Triade demeurent évidemment les plus attractifs mais les circulations migratoires internationales sont aussi polarisées par des pays appartenant au Sud.

L'interruption dans les années 1970 des filières migratoires qui s'appuyaient sur des « couples » liés par l'Histoire³ a entraîné de profondes modifications dans l'organisation des mouvements internationaux de main d'œuvre. Les destinations, les itinéraires et les statuts de ces travailleurs se sont considérablement modifiés. La généralisation des politiques de quotas et de contrôle des flux par les visas a plongé une grande part de ces travailleurs dans la clandestinité et les a confronté à une Europe qui se fermait. Alors que l'Europe rentrait dans une phase de consolidation territoriale par la mise en place de l'espace Schengen, elle renforçait les contrôles aux frontières extérieures. Parallèlement, l'émergence de pays pétroliers rentiers ou de pôles d'exploitations minières ayant un besoin structurel de main d'œuvre peu qualifiée dans le Tiers Monde apportent une diversification dans les destinations. Il faut savoir que désormais 50 % des migrations au départ des pays du Sud se font en direction d'un autre pays du Sud (Pliez O., mars-avril 2002). A une échelle plus petite, on doit noter que des systèmes migratoires régionaux se développent dans le Sud. La carte des effectifs de migrants internationaux par pays de résidence en 2000 montre la permanence de l'attractivité de l'Amérique du Nord et de l'Europe mais montre également l'émergence de pôles dans des pays où l'IDH est faible : l'Inde, les pays du Golfe, la Libye.

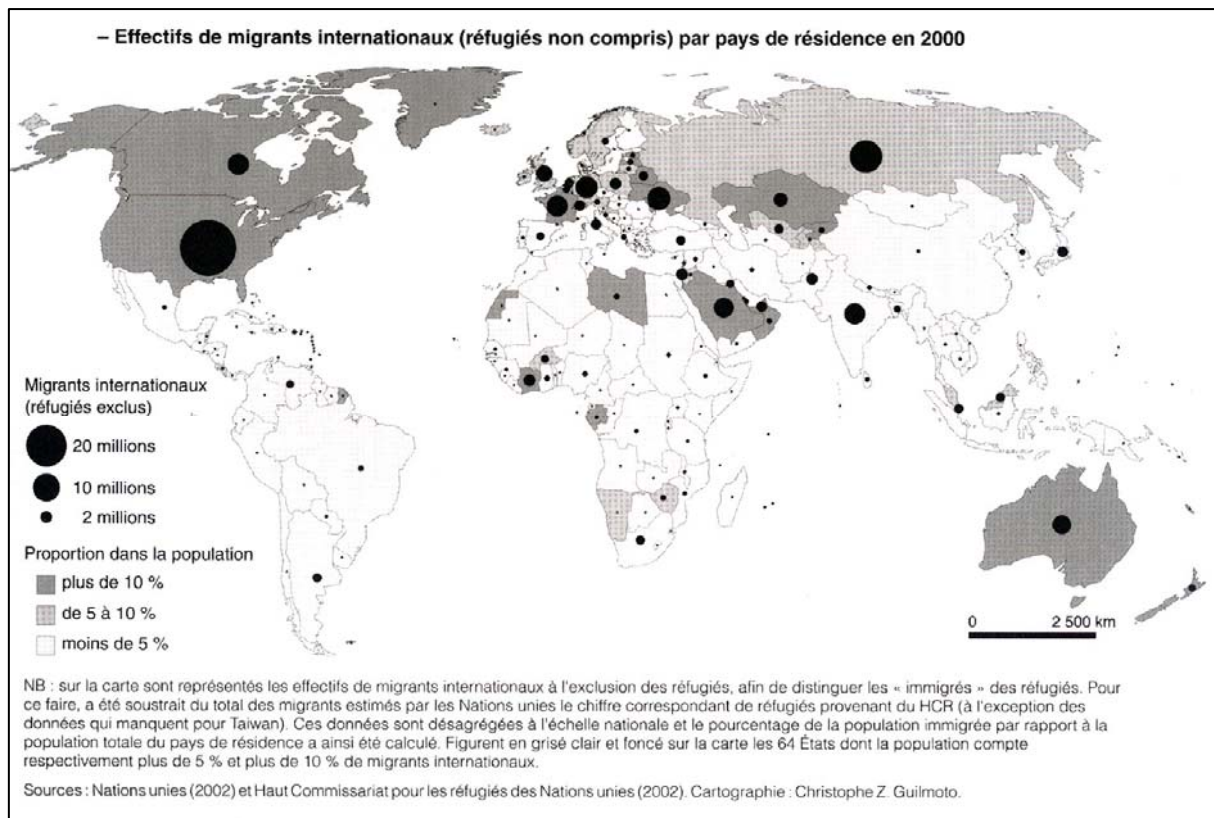
Les systèmes migratoires africains

Dans ce contexte de mutation des courants migratoires dans la deuxième partie du 20^{ème} siècle on s'intéresse ici plus particulièrement aux recompositions des systèmes migratoires en Afrique pour voir quelle place y joue le Sahara. Si la partie septentrionale du continent, méditerranéenne regarde vers l'Europe, il n'en est pas de même pour le reste de l'Afrique qui connaît des dynamiques migratoires internes.

Les trois principaux pôles d'attraction en Afrique sont l'Afrique du sud, la Côte d'Ivoire et la Libye. Ces pôles économiques, fondés sur la prospérité des plantations d'exportation, du secteur minier ou pétrolier ont capté, surtout dans les années 1980, une main d'œuvre importante dont le recrutement débordait sur un périmètre géographique très large, dépassant les voisins les plus immédiats pour atteindre des pays plus lointains. L'Afrique de l'Ouest a d'abord surtout été polarisée par la Côte d'Ivoire alors que la Libye recrutait essentiellement chez ses voisins tunisien et égyptien. Dans ce contexte, le Sahara n'avait pas de rôle international à jouer et se cantonnait au rôle de marge des Etats nations en construction ou de région de conflit à la charnière sahélienne.

³ France- Algérie/Tunisie/Maroc ; Allemagne-Turquie pour ne citer que les plus édifiants

carte 2 : Les migrations internationales : état des lieux



source : (Guilmoto C. Z. et Sandron F., 2003)

Avec quatre millions d'étrangers dont deux millions d'immigrés pour une population totale de plus de quinze millions d'habitants la Côte d'Ivoire est le premier pays d'immigration d'Afrique de l'Ouest (Bredeloup S., 2003). La situation n'est pas récente, le pays comptait déjà 17 % d'étrangers en 1965. Les Burkinabés représentent le groupe le plus nombreux, devant les Maliens, les Guinéens, les Ghanéens, les Béninois, les Nigériens et les Libériens (Bredeloup S., 2003). Ce sont surtout les plantations qui ont attiré de la main d'œuvre, le pays présentant une offre excédentaire dans ce secteur.

La Libye présente elle aussi une offre d'emplois structurellement excédentaire en tant que pays pétrolier rentier. L'immigration est liée à la mise en valeur des ressources du pays. Mais la provenance des migrants évolue au gré des alliances et surtout des mésalliances géopolitiques de la Jamahiriya. Elle s'est d'abord limitée à un recrutement régional en Tunisie et en Egypte, mais les années d'embargo et les brouilles avec ses voisins l'ont incitée à opérer une ouverture vers l'Afrique sub-saharienne, notamment le Tchad et le Soudan. Progressivement son bassin de recrutement s'est élargi et désormais les migrants qui viennent travailler en Libye proviennent même de l'Afrique de l'Ouest côtière. L'embargo empêchant la mise en place de voies aériennes c'est la voie terrestre qui est privilégiée pour la mise en place de ces filières de migrations régionales et c'est dans ce contexte que le Sahara retrouve son rôle d'espace de transit.

Des destinations traditionnelles perturbées

L'augmentation des ressortissants d'Afrique sub-saharienne en Libye répond en partie à une désorganisation des itinéraires traditionnels et c'est dans ce contexte que le Sahara redevient un espace à traverser. L'insurrection militaire du 19 septembre 2002 en Côte d'Ivoire, en plongeant le pays dans la guerre civile a mis un terme aux circulations migratoires en direction d'un pays qui n'était plus l'eldorado qu'on évoquait encore 10 ans auparavant. Les trois années qui ont précédé la guerre civile se sont caractérisées par des troubles violents à l'encontre des ressortissant étrangers ; c'est à coup de « *Etrangers rentrez chez vous, Ivoiriens le commerce pour nous maintenant* » que des exactions contre les commerces tenus par des étrangers ont été commises à Abidjan. Dès lors, il s'agissait de trouver une autre destination où une migration temporaire de travail était possible. Les Sahara libyen et algérien ont ainsi trouvé dans les ressortissants d'Afrique de l'Ouest une main d'œuvre à employer au développement du secteur industriel.

La Libye n'est plus désormais le seul pays qui accueille des migrants ressortissants d'Afrique sub-saharienne. Emmanuel Grégoire évoque déjà le choix de ces Nigériens qui préfèrent se rendre en Algérie plutôt qu'en Libye même si l'offre d'emplois est un peu plus restreinte (Grégoire E., 1999). Les récentes émeutes de septembre 2000 qui ont faits plusieurs centaines voire plusieurs milliers de victimes selon les sources parmi les travailleurs migrants ressortissant d'Afrique sub-saharienne font mauvaise presse à un pays qui n'est plus aussi ouvert et qui entame lui aussi une politique de contrôle des flux migratoires par la mise en place de quotas annuels d'immigrants (Pliez O., mars-avril 2002).

Il faut garder en tête que la principale destination des migrants sub-sahariens, lorsque l'on regarde les indicateurs statistiques (Guilmoto C. Z. et Sandron F., 2003) reste l'Union Européenne. Des bassins migratoires régionaux existent et on étudiera en détail les circulations qui ont animé le Sahara et les modalités sous lesquelles elles se poursuivent désormais dans la partie suivante. Ce sont ces bassins régionaux plus ou moins anciens qui servent désormais de tremplin à des mouvements qui depuis l'Afrique de l'Ouest côtière ont pour destination l'Europe. Mais il est très difficile de distinguer ces deux mouvements. Les circulations temporaires et régionales se superposent aux migrations à plus longue distance qui visent une Europe qui paraît de moins en moins accessible. Le Maghreb, et par conséquent le Sahara, deviennent dans ce contexte des espaces de transit ou des destinations migratoires par défaut. Ainsi les systèmes migratoires régionaux qui connaissent déjà les mutations que l'on vient d'évoquer connaissent en outre une augmentation des flux des migrants due à la superposition de deux types de mouvements indissociables. L'architecture des migrations ouest africaines doit être abordées non seulement en terme de migrations Sud-Sud mais aussi en terme de migrations Sud-Nord. Ces deux réalités sont étroitement imbriquées voire interdépendantes. Les migrations directes d'un pays ouest-africain vers l'UE se font rares. Le transit par un autre pays africain, qui varie suivant la période, s'impose comme une étape

obligée dans un itinéraire d'émigration vers le Nord. Le système migratoire ouest-africain est désormais un espace multipolaire et fluctuant aux itinéraires instables.

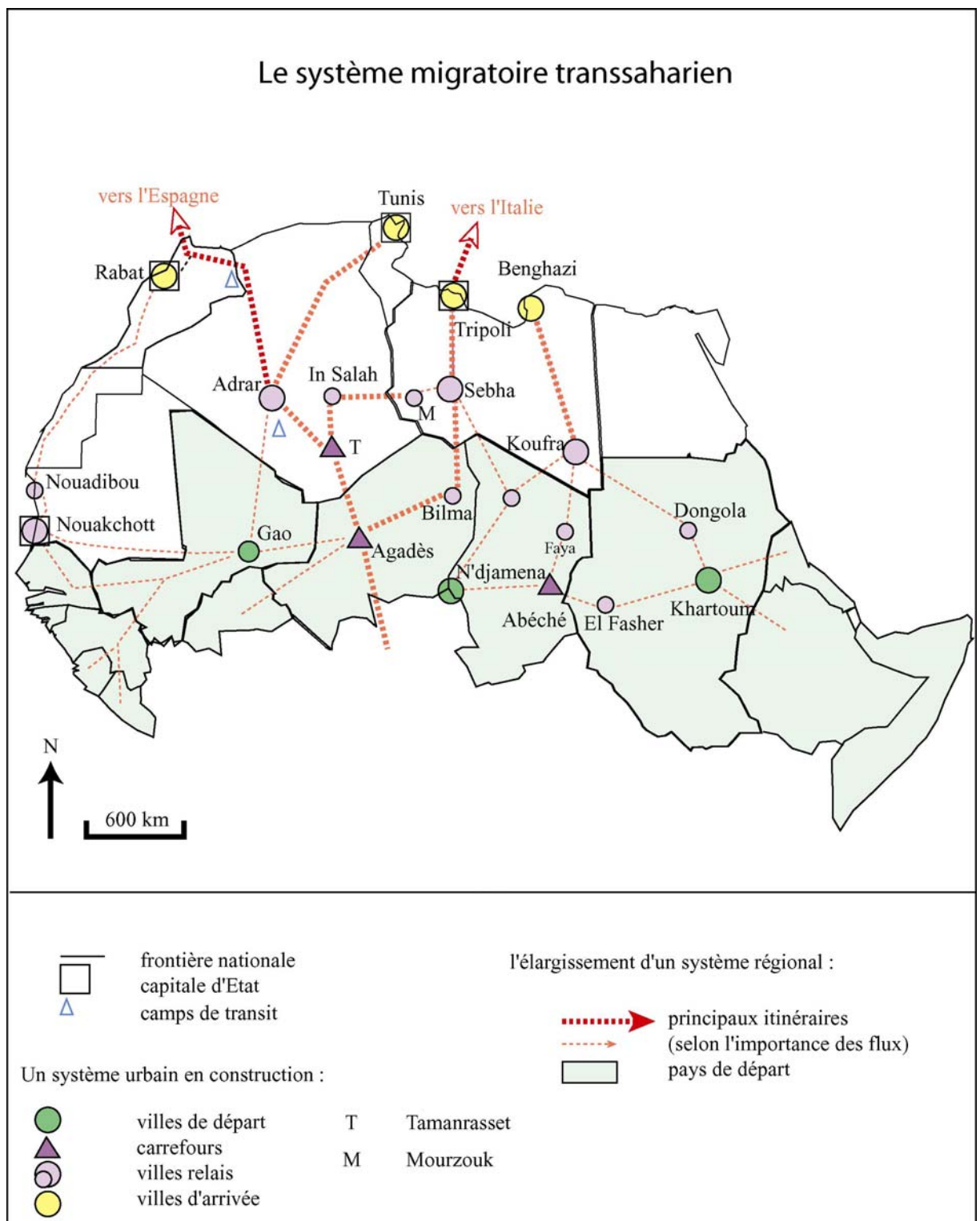
2) Voies et filières à travers le Maghreb

Une visibilité accrue

Les filières migratoires qui lient l'Afrique sub-saharienne à l'UE via le Maghreb sont depuis quelques temps sur le devant de la scène médiatique tant européenne qu'africaine. La présence de ressortissants d'Afrique sub-saharienne dans les accidents des *pateras*, ces petites embarcations de fortune qui quittent les côtes marocaines en direction de l'Espagne a jeté un éclairage nouveau sur des mouvements dont on soupçonnait mal l'ampleur et les ramifications. Désormais les départs ne sont plus cantonnés au détroit de Gibraltar et c'est toute la côte nord-africaine qui est concernée, des côtes tunisiennes à la Libye. Les points d'entrée dans l'Union européenne se multiplient car ce qui compte pour les sans-papiers, c'est de pouvoir accéder au territoire européen défini par les limites des accords de Schengen, ce qui leur permet ensuite de profiter de la libre circulation entre les différents pays concernés par le traité.

La multiplication des points d'entrée sur une frontière extérieure extrêmement longue et par conséquent très difficile à maîtriser s'accompagne d'un gonflement des effectifs des candidats à l'émigration. Les perturbations en Afrique de l'Ouest des systèmes migratoires traditionnels ont entraîné une réorientation des flux vers le Nord, d'abord vers le Sahara puis en direction des côtes du Maghreb avec comme visée finale l'UE. Ainsi on retrouve toutes les nationalités parmi les migrants qui attendent sur les côtes ou qui une fois arrêtés se retrouvent dans des camps de transit comme celui de Maghnia à la frontière algéro-marocaine. Des Maliens, des Nigériens bien sûr, ressortissants des pays frontaliers de l'Algérie mais aussi des Sénégalais, des Ghanéens, des Burkinabés, des Nigériens, témoignage d'un réseau qui s'étend et de liens qui se tissent entre les rives nord et sud du Sahara. Les filières de migrations clandestines se greffent aussi sur les filières des réfugiés comme en témoigne la présence de Kurdes, d'Irakiens, de Somaliens sur les embarcations qui tentent la traversée de la Méditerranée.

carte 3 : le système migratoire transsaharien (les voies à travers le Maghreb)



réalisation : Martine Drozd, 2004, d'après O. Pliez (2003).
sources : O. Pliez (2003), S. Spiga (2003), enquêtes de terrain.

L'explosion du phénomène dans la presse, qui relate régulièrement les accidents tragiques survenus dans cette traversée donne l'impression d'un phénomène complètement nouveau, surgit *ex nihilo*, véhicule deux écueils traditionnels liés au Sahara : la traversée initiatique de l'aventurier sans attache et le « péril noir ». Vu du Maghreb les Etats doivent faire face à des hordes de Subsahariens qui viennent envahir le nord du continent à défaut d'exutoire vers l'Europe, les entrées devenant de plus en plus difficiles en raison de contrôles accrus. Il faut évidemment nuancer ces images. Les embarcations qui quittent les côtes nord-africaines sont avant tout chargées de ressortissants Marocains, Tunisiens ou Egyptiens. Deuxième image à nuancer : l'idée de filières entre l'Afrique noire et l'Europe qui viennent de se mettre en place à travers le Sahara. Les circulations dans cette région africaines sont anciennes tout comme les systèmes migratoires régionaux. Les migrations actuelles vers le nord de l'Afrique et l'UE relèvent de la connexion de systèmes migratoires traditionnels qui permettent de mettre en place des itinéraires par étape à travers le désert. Ces mouvements s'appuient sur des formes spatiales déjà existantes, des réseaux déjà consolidés. Les troubles et les crises du 20^{ème} siècle, désorganisant ces réseaux traditionnels favoriseront d'autres connexions, d'autres ramifications. La question que posent ces mouvements c'est de savoir dans quelle mesure, alors que la mobilité des hommes au Sahara est une donnée constante, ils participent de la mise en place d'un système migratoire qui dépasse l'échelle régionale. Est-il possible d'identifier des filières Nord-Sud indépendante des systèmes régionaux déjà existants ? Il semble que l'on prenne seulement conscience de filières migratoires et de circulations Sud-Sud qui étaient jusque là ignorées car les ramifications de ces systèmes s'étendent désormais jusqu'en Europe. Quant au cliché qui veut que cette traversée soit avant tout entreprise par des néo-aventurier qui accompliraient par là un parcours initiatique, là aussi, quelques nuances s'imposent. Cette traversée coûte cher et représente un investissement tant pour le migrant que pour sa famille et parfois des mois d'économies. Certes on assiste à une nouvelle émergence de cette figure de l'aventurier dans les parcours transsahariens et nos enquêtes sont de toute façon trop lacunaires pour affirmer le contraire. Mais il faut garder en tête qu'on ne peut établir une situation type de la migration au et à travers le Sahara comme on ne peut identifier un migrant type.

Des mouvements clandestins ?

Les difficultés dans l'analyse de ces mouvements sont multiples. D'abord elles relèvent de la difficulté d'obtenir des chiffres clairs et précis sur le nombre d'entrée au Maghreb via les frontières sahariennes et le nombre de passage en Europe. Evidemment toutes les migrations au Sahara ne relèvent pas de mouvements de longue durée et beaucoup d'entrées au Sahara concernent des circulations migratoires régionales. Lorsque l'on compare le nombre d'entrées pour les enquêtes effectuées auprès des douanes, le nombre d'immigrants sur les territoires algériens et libyens et la proportion des sub-sahariens présents sur les embarcations à destination des côtes européennes on se rend vite compte qu'il y a une énorme rétention de ses mouvements migratoires au Sahara qui fournit des emplois à des migrants qui

n'ont pas tous en tête l'Eldorado européen (Grégoire E., 1999 et Tandonnet M., 2003) et T. Sur les 400 000 clandestins qui pénètrent chaque année en Europe combien sont passés par le Sahara ? La Libye compterait 2 millions d'étrangers sur son sol ; combien parmi eux ont en tête l'Europe ? Les chiffres les plus fantaisistes circulent sur le nombre de clandestins prêts à assiéger la forteresse européenne. On parle de 100 000 personnes qui chaque année passeraient le détroit de Gibraltar sans citer de source (Tandonnet M., 2003). Aucune source officielle ne relaye ses affirmations. Si les flux donnent l'impression d'augmenter c'est surtout parce que l'Europe a interrompu dans les années 1970 les filières officielles, déclarant ainsi la plupart des mouvements de travailleurs en provenance du Sud comme clandestins. Nous ne sommes pas d'avis que le « *vivier planétaire de migrations internationales est désormais inépuisable* » (Tandonnet M., 2003) mais à l'instar de Catherine Withol de Wenden que l'idée des « *hordes de clandestins prêts à envahir l'Espagne et l'Europe est plus fantasmagorique que réelle* ». Il faut garder en tête que les chiffres des migrations internationales montrent qu'elles ne concernent qu'une part minime de la population mondiale et que 50 % des échanges se font entre pays du Sud.

La demande des régions sahariennes en main d'œuvre non qualifiée se maintient et attire encore bon nombre de migrants sub-sahariens qui voient dans la migration au Maghreb déjà une ressource. Parmi ceux que nous avons rencontré au Sahara peu nombreux étaient ceux qui avaient une idée précise de l'évolution de leur itinéraire. Beaucoup comptent sur la chance, une « opportunité » pour monter en Europe et beaucoup se contentent de travailler dans les oasis où l'offre d'emplois non qualifié est occupée par les étrangers. Le Maghreb ne devient une destination de migration par défaut que pour ceux qui avaient en tête l'Europe ce n'est pas nécessairement pas la majorité des Subsahariens qui entrent en Algérie ou en Libye. Il reste de toute façon, au moins dans sa partie saharienne, inséré dans des systèmes migratoires régionaux qui brassent plusieurs centaines de milliers de personnes chaque année dans des dynamiques circulatoires.

Ainsi se pose la question de la clandestinité de ces mouvements migratoires dans l'espace saharien dans la mesure où elles répondent quand même à un appel des pays maghrébins à la tête desquels la Libye, forte de son excédent structurel d'emplois. Il semble qu'on observe un gradient de clandestinité de ces mouvements à mesure qu'ils se dirigent vers le Nord. Tolérés dans les zones frontalières, les migrants sans papiers deviennent indésirables dans les zones septentrionales à proximité des côtes, là où s'effectuent les passages vers l'Europe. Les nombreuses remontrances des pays de l'UE à l'encontre des pays des rives sud de la Méditerranée déplacent finalement la répression des mouvements clandestins vers le sud. Ainsi la clandestinité devient dérangeante en Algérie et en Libye quand elle est devenue visible pour les pays européens qui y voient une menace pour leur intégrité territoriale⁴.

⁴ Voir l'éditorial du *Courrier International* n° 697, du 11 au 18 mars 2004

3) Les acteurs du système

Figures de migrants / figures de passeurs⁵ :

Tout au long des enquêtes effectuées sur les différents terrains plusieurs profils de migrants et de passeurs, principaux acteurs de l'organisation de ces nouvelles filières migratoires se sont dégagés. Il faut tordre le coup à l'idée d'un migrant type et à celle du passeur nécessairement criminel. Les situations sont loin d'être univoques et il faut se garder de toute généralisation hâtive. Si la plupart des migrants sont de jeunes gens âgés de moins de trente ans issus des classes qu'on pourrait qualifier de « moyenne » même si ce critère n'a pas grand sens en Afrique, on a rencontré des situations bien plus complexes qui ne sont pas rares. Un Erythréen dont on retranscrit l'entretien dans la dernière partie nous a confirmé que les profils les plus divers se rencontraient dans ces filières. Un de ses amis, âgé de cinquante ans environ avait entrepris le voyage jusqu'en Europe quelques mois avant l'entretien ; il est aujourd'hui en Italie et a obtenu le statut de réfugié après avoir travaillé en Libye quelques mois pour payer sa traversée. La frontière entre le réfugié et le migrant économique est parfois floue tant ils sont tous les deux animés d'un même désir d'améliorer leurs conditions de vie dans la migration. Nombre de réfugiés en Europe sont employés comme main d'œuvre clandestine et le statut de réfugiés reste flou et à l'appréciation de chaque Etat qui applique le droit d'asile. La frontière entre le réfugié et le clandestin est le fruit de conventions dont l'arbitraire ne permet pas de définir une limite stricte entre les deux statuts. L'ambiguïté de la notion de migration « forcée » qui caractérise les réfugiés ajoute à la confusion. Pourquoi ne pas considérer les migrations de « désespoir » comme on le lit souvent dans la presse comme des migrations forcées ?

Il n'est pas possible d'établir le profil type du migrant qui entreprend un itinéraire à travers le Sahara pour gagner l'Europe. Néanmoins, on peut noter qu'il s'agit souvent d'hommes dont l'âge varie entre 20 et 35 ans qui décident d'entreprendre une migration pour améliorer leur sort et celui de leur famille. Ils y voient une source possible d'enrichissement. Ils n'ont pas nécessairement un faible niveau d'étude, certains ont fait l'école coranique, ce qui leur permet de se débrouiller en Algérie et en Libye et d'être les représentants des migrants auprès des oasiens par exemple. Ce qui demeure certain c'est qu'une migration est avant tout un investissement au départ ; on économise, on se cotise pour une migration dans laquelle toute une famille voit l'espoir d'une réussite sociale et économique. La tendance actuelle est de voir des migrants de plus en plus jeunes, de jeunes adolescents parfois, tenter leur chance et se faire exploiter dans les oasis sahariennes ou par des douaniers peu scrupuleux avant d'être renvoyés à la frontière. Pour ceux qui parviennent à gagner l'Europe il apparaît qu'ils sont tout de même plus âgés. Les enquêtes menées en France sur les

⁵ Nous n'avons pas été en mesure d'effectuer des enquêtes systématiques à ce sujet ; ces paragraphes sont simplement le compte rendu de nos observations de terrain et ne prétendent à aucune exhaustivité

travailleurs clandestins⁶ montrent qu'ils sont plutôt âgés d'une trentaine d'années. Une enquête plus poussée serait intéressante pour déterminer si l'arrivée en Europe se fait au terme de plusieurs tentatives d'émigration, s'il y a eu des migrations régionales temporaires en Afrique avant la migration vers l'Europe. Cela permettrait de confirmer l'hypothèse de systèmes migratoires emboîtés, depuis le système régional jusqu'aux liens qui se tissent avec les rives de la Méditerranée.

Les passeurs ne sont pas forcément les criminels que l'on décrit et la plupart des migrations qu'on a pu observer s'appuient sur des filières de taille artisanale, parfois familiale, aux ramifications multiples et qui fonctionnent en réseau. On n'a pas mené d'enquêtes sur les passeurs de la Méditerranée qui organisent le trafic de *pateras* mais en ce qui concerne le passage des frontières sahariennes on ne peut pas affirmer qu'il s'agisse ici de ramifications d'organisations criminelles internationales et mafieuses. Les passeurs sont ici au service de transporteurs qui sont avant tout des petits entrepreneurs donc des commerçants. On aborde ici un des points essentiels de l'aspect de ces migrations transsahariennes actuelles : elles s'inscrivent avant tout dans le sillon des circulations marchandes.

Migrants-marchands et commerçants itinérants

Pour ce qui a été observé au Sahara, on na pu constaté que les circulations marchandes et les flux de personnes étaient finalement les deux modalités d'un même phénomène et ce à différentes échelles. A l'échelle des réseaux les filières migratoires se greffent sur les itinéraires marchands, les anciennes pistes caravanières dont certaines sont aujourd'hui goudronnées et qui sont d'abord des routes commerciales. Dans les villes relais ou comptoirs touchées par ces mouvements on s'est rendu compte que les places migrantes sont avant tout des places marchandes et que les circulations migratoires n'ont un impact sur les espaces urbains que dans la mesure où ils s'accompagnent d'une activité commerciale. Enfin les migrants eux-mêmes ne sont pas nécessairement dans une position passive face à la leur migration, attendant d'atteindre l'Europe après plusieurs mois de voyages.

La migration à travers le Sahara est une migration par étape où à chaque arrêt les migrants peuvent travailler ou commercer. C'est particulièrement vrai pour les migrations régionales. Les circulations transsahariennes sont avant tout fondées sur l'échange et le commerce. Les itinéraires transsahariens sont tous des itinéraires d'abord commerciaux y compris celui qui mène à la Mecque, le seul itinéraire transversal. Les pèlerins qui se rendent à la Mecque en traversant le Sahara pratiquent également une petite activité commerciale pour financer leur périple. A Khartoum les témoignages recueillis confirment la permanence de ces

⁶ Notamment l'enquête réalisée par le ministère de l'emploi et de la solidarité de novembre 1999 à août 2000 sur 307 clandestins régularisés dans la région parisienne en 1997 ; ils étaient d'origine algérienne, marocaine, congolaise, chinoise. Les résultats de l'enquête sont cités par Maxime Tandonnet dans son ouvrage *Migrations la nouvelle vague*, 2003, l'Harmattan, Paris, 232 p.

activités commerciales liées au pèlerinage. C'est particulièrement vrai aujourd'hui pour les Nord-Nigériens qui sont les plus nombreux à emprunter l'itinéraire terrestre depuis l'ouverture d'une ligne aérienne régulière entre N'Djamena et Djedda.

Les itinéraires à travers le Sahara ne sont pas linéaires et les points de rupture de charge sont nombreux, notamment au moment de passer les frontières. La migration par étape à travers plusieurs Etats n'est possible que parce qu'une connexion entre les systèmes de transport nationaux de part et d'autre de la frontière s'effectue. Cette connexion, on le verra plus loin, est souvent assurée par des populations qui se sont retrouvées au gré de crises ou de conflits à cheval sur plusieurs Etats et qui peuvent ainsi, fort de leur connaissance du terrain et de leurs liens communautaires assurer la liaison des différents itinéraires. Ainsi il existe plusieurs figures de passeurs du transporteur qui achemine des migrants comme il transporte des légumes ou qu'il convoie des voyageurs nationaux jusqu'à la frontière, au chauffeur poids lourds qui accepte de prendre des migrants et de leur faire passer la frontière moyennant rétribution en passant par ceux qui évidemment sont de « vrais » passeurs et dont le transport de voyageurs clandestins de l'autre côté de la frontière constitue la principale activité. Là encore les situations sont diverses. Miki, l'Erythréen qui préparait son voyage en Europe depuis Khartoum nous confie que le passeur est un Erythréen qui leur sert de conseiller juridique et leur donne les informations nécessaires pour retrouver la communauté à Tripoli en attendant de passer. Il informe ceux qu'il convoie du tarif pour traverser la Méditerranée et des démarches à effectuer en Europe pour obtenir le statut de réfugié. Certes les passeurs qui effectuent par la suite la traversée de la Méditerranée ne sont pas toujours aussi conciliants et les nombreux accidents tragiques témoignent de l'absence totale de scrupules de certains prêts à tout pour s'enrichir du désespoir des migrants.

Chapitre 2 : les facteurs du changement

1) la migration par étape : une réponse aux durcissements des règlements

La fermeture de l'UE aux flux de travailleurs étrangers

Il s'agit désormais de voir quels sont les ressorts sur lesquelles s'appuient ces flux migratoires et dans quelle mesure ils répondent à un changement général des systèmes migratoires contemporains. Le premier des changements et non des moindres à signaler est l'interruption des filières traditionnelles fondées sur des « couples » migratoires liés par l'histoire dans les années 1970. C'est en 1974 que la France met officiellement un terme à ces mouvements de travailleurs étrangers au non du principe de l'*«opposabilité de la situation de l'emploi»* (Tandonnet M., 2003). Le recrutement hors de la Communauté européenne est désormais soumis à une autorisation de l'Etat. La fin des Trente Glorieuses précipitée par les chocs pétroliers entraîne l'interruption de ces mouvements qui étaient organisés par les Etats dans le cadre d'accords bi-latéraux avec leur anciennes colonies ou les zones sur lesquelles elles exerçaient une influence. Désormais les migrations officielles de travailleurs étrangers en Europe restent restreintes. Seule l'Angleterre appliquera une politique moins restrictive et demeure aujourd'hui pour beaucoup de migrants, surtout en provenance d'Asie, l'Eldorado du travail clandestin. Ainsi alors que la France accueillait dans les années 1960 180 000 entrées du territoire au titre de l'immigration du travail elle n'en a accordé que 10 000 en 2000. Cette politique est le contraire de politiques américaines de quotas.

Cette fermeture de l'Europe depuis trente ans et la mise en place de contrôles beaucoup plus sélectifs aux frontières extérieures de l'UE depuis les accords de Schengen est une des principales causes de l'organisation actuelle des migrations transsahariennes qui visent à utiliser le Maghreb comme un tremplin vers l'UE. Les difficultés grandissantes à utiliser l'avion pour se rendre en Europe en raison des contrôles accrus aux aéroports, nouvelles incarnations des frontières extérieures de l'Union, les réticences des consulats européens à accorder même des visas de courte durée ou de tourisme dans les pays en développement de peur de participer au gonflement du nombre de clandestins sur le territoire national, a considérablement ralenti les flux de travailleurs qui se rendaient directement en Europe. Des Sénégalais rencontrés en France et ayant longuement travaillé en Espagne au début des années 1970 nous confirment cette évolution. Ils avaient tous pris l'avion pour l'Espagne via les Canaries depuis Dakar. En Espagne ils trouvent facilement à s'employer dans les secteurs qui

recrutent de la main-d'œuvre non qualifiée, bâtiment et agriculture. Au bout de six mois de travail ils obtiennent un titre de séjour qui leur permet alors de se rendre plus facilement en France où la communauté peut les accueillir à dans la région de Nantes. Avec la mise en place des accords de Schengen et l'harmonisation des mesures visant le contrôle des flux aux frontières externes il devient de plus en plus difficile d'effectuer ce parcours. Cette fermeture de l'UE qui fait souvent dire à la presse que l'Europe devient une « forteresse » a entraîné un déplacement de la frontière plus au sud et désormais, sous peine de sanctions de l'Union, ce sont aux pays par lesquels passent les clandestins de mieux contrôler leurs frontières. Les contrôles de prévention de l'immigration illégale en Europe s'étendent jusqu'aux confins du Sahara et en Asie Mineure. Cette nouvelle organisation des frontières de l'Europe entraîne une nouvelle configuration des migrations qui s'effectuent désormais par étapes à travers le Sahara. Le Maghreb devient alors un espace de transit mais aussi de rétention pour ces migrations. Un tremplin et une destination par défaut. Reste à déterminer quel est l'impact de cette nouvelle configuration sur les grandes capitales du Maghreb. Des communautés se forment-elles ? Quel est leur statut dans la société et dans l'espace urbains ?

Une main d'œuvre pourtant nécessaire

Le rapport du Commissariat général au Plan de novembre 2002 met en exergue ce paradoxe : « *Malgré un taux de chômage général à 10% et un taux de chômage des immigrés à plus de 20% nombreux sont les secteurs d'activité qui ne pourraient fonctionner sans la contribution des immigrés. La France a besoin de l'immigration* ». L'immigration du travail même non qualifié apparaît nécessaire du fait même des incertitudes qui pèsent sur le marché de l'emploi en Europe ; elles constituent un outils pour répondre aux demandes d'un marché de l'emploi flexible aux fluctuations multiples au gré des rythmes de la croissance. Le besoin de main d'œuvre qualifiée est bien connu de l'opinion. L'UE manque cruellement de médecins, d'ingénieurs, d'informaticiens, d'infirmières qu'elle recrute à l'étranger car sans cela les services de santé en Europe seraient dans l'incapacité de fonctionner (Frommel D., 2002). Mais c'est également dans les secteurs qui emploient une main d'œuvre non qualifiée que les besoins de travailleurs étrangers se font lourdement sentir. La pénibilité de certains emplois et leur dévalorisation rebutant les nationaux, ce sont des secteurs entiers qui se maintiennent avec l'immigration étrangère (*Libération*, 2 sept. 2002)

Les économies occidentales ont par ailleurs grand besoin d'un marché du travail parallèle qui s'appuie sur l'organisation du travail des clandestins. Non déclarés, moins payés, exploités, sans aucun accès aux droits du travail ou aux acquis sociaux, accomplissant des travaux pénibles que les nationaux refusent pendant un temps de travail qui peut être le double du temps légal autorisé, cette main d'œuvre à moindre coût met en valeur des secteurs entiers des économies occidentales. La mise en valeur de l'Andalousie, la « Californie » européenne s'est en grande partie appuyée sur le recrutement de Marocains et de Subsahariens. La clandestinité est une source de main d'œuvre bon marché...Ce sont surtout les pays du sud de

l'Europe qui ont grand besoin de cette main d'œuvre : le poids de l'économie informelle en représente 29% du revenu de la Grèce, 28% de celui de l'Italie et 23% de celui de l'Espagne. Dans ces trois pays, le travail au noir, non déclaré aux autorités, est largement ouvert aux migrants clandestins (Maffioletti G., 2002).

Alors que la plupart des études qui visent l'analyse des migrations vers l'UE via le Maghreb mettent l'accent sur le désespoir qui pousse les migrants africains à quitter leur pays, nourrissant l'image d'une Europe assiégée par « toute la misère du monde » (Tandonnet M., 2003), il fallait remettre en perspective les besoins de l'UE non seulement en main d'œuvre étrangère mais également en main d'œuvre clandestine. Ainsi il arrive parfois que des directives européennes qui visent à lutter contre le travail informel inquiètent les PME italiennes (*Le Monde*, 22 juin 2002, « La nouvelle loi sur l'immigration inquiète les PME »). Bien sûr la migration constitue pour les migrants une ressource ou au moins est nourrie par l'espoir de voir leurs conditions de vie améliorées malgré le désenchantement de la plupart d'entre eux qui nourrissent les bans d'une main d'œuvre servile en proie à des employeurs sans scrupules. Bien sûr l'Afrique va mal quand on regarde les indicateurs statistiques généraux mais c'est une généralisation trop facile et trop simpliste que d'affirmer que c'est l'ensemble d'une Afrique sous-développée qui se presse aux portes de l'Union. Les pôles économiques existent aussi en Afrique qui connaît des dynamiques migratoires internes qui concernent encore la plupart des migrants. Rares sont ceux qui atteindront l'Europe ou même le nord du Maghreb. La demande tacite d'une main d'œuvre bon marché pour les secteurs d'activités peu ou pas qualifiées se ressent également dans les zones sahariennes algérienne et libyennes ce qui explique aussi la rétention ces migrants au Sahara. Les entretiens menés par Emmanuel Grégoire sur les migrants rencontrés au cours de ses enquêtes à Agadez montrent que le temps de chômage en Algérie et en Libye demeure très restreint. Au pire les migrants connaissent une période d'inactivité de deux mois. Aussi les flux de migrants, quand ils ne sont pas des réfugiés, répondent avant tout à une demande plus ou moins officielle des pays d'accueil. Il s'agit encore de l'ajustement d'une offre et d'une demande.

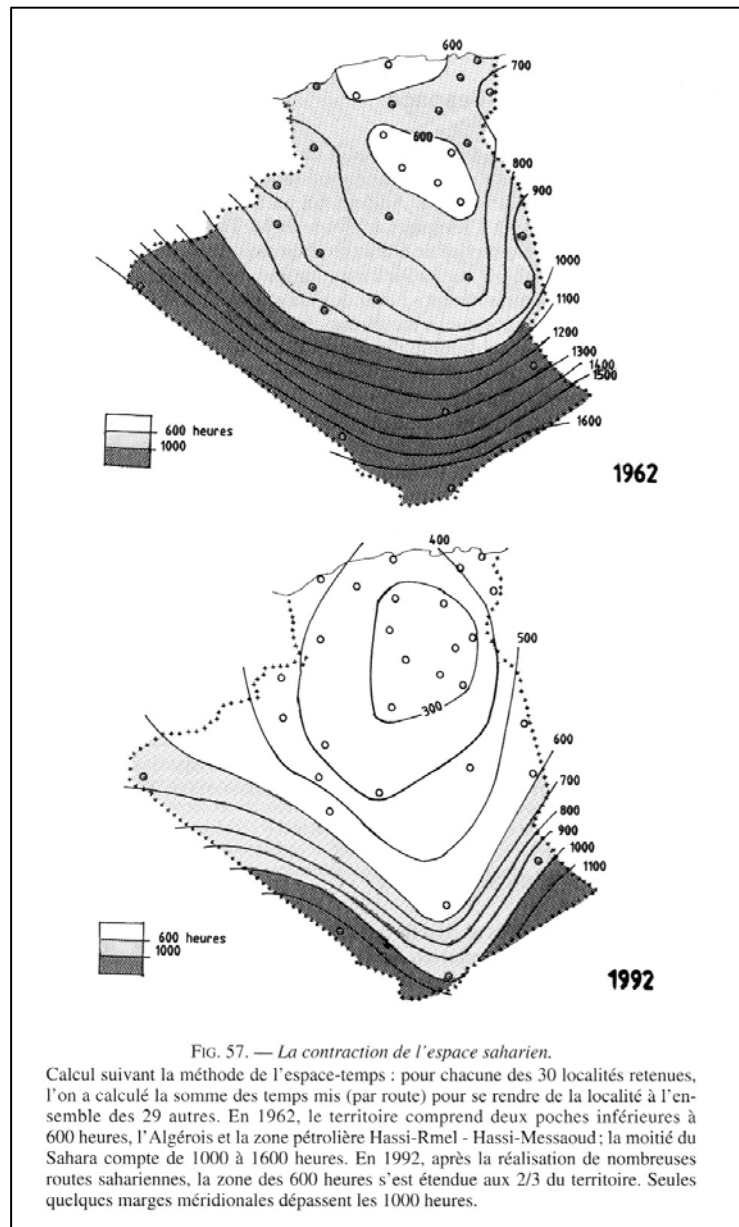
2) le décroisement des régions sahariennes

Un siècle de ruptures

La configuration actuelle des flux transsahariens ne seraient possibles sans l'intervention des Etats nation pétroliers après les indépendances pour équiper et par là intégrer des espaces jusqu'alors considérés comme marginaux. Les routes représentent l'investissement le plus visible et la condition première du décroisement des espaces sahariens. Le réseau routier est également l'équipement qui permet l'intégration de ces espaces à un territoire désormais national. Il relie la capitale à ces contrées lointaines. La

Libye et l'Algérie sont exemplaires. Marc Côte a réalisé une carte d'accessibilité de l'espace saharien en 1962 et en 1992 en fonction du temps mis par route depuis la capitale pour atteindre les zones sahariennes. La contraction de l'espace saharien en trente ans est spectaculaire.

carte 4 : le décroissement du Sahara algérien



Source : Marc Côte, 1996

Comme on le verra plus en détails dans la seconde partie, cette intégration nationale s'est faite au prix d'une déstructuration des réseaux d'échanges traditionnels qui pour beaucoup sont passée dans une économie informelle dans la mesure où la Libye et l'Algérie interdisaient l'exportation des produits subventionnés. Partagés entre une dizaine d'Etats, le

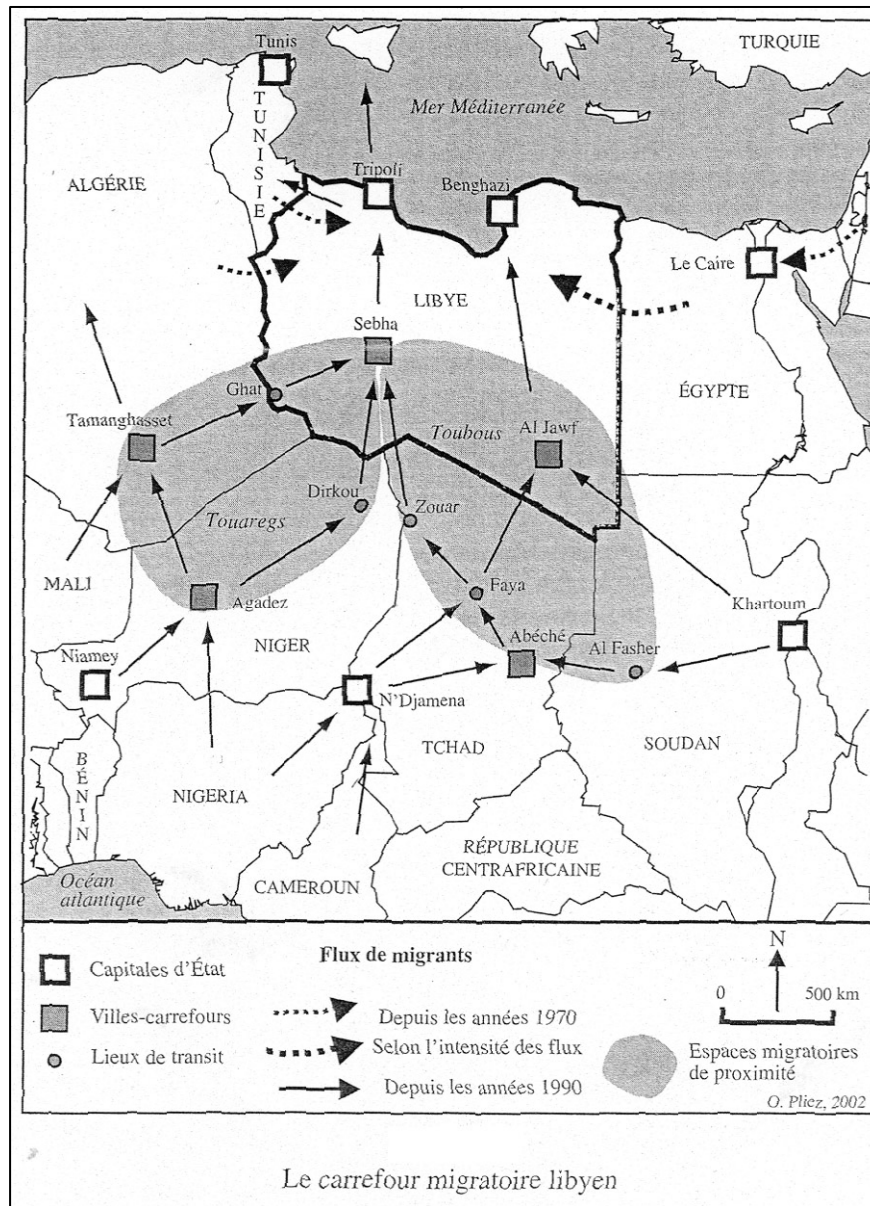
Sahara, traditionnellement organisé en couloirs méridiens de circulation du Maghreb au Sahel, s'est vu compartimenté, chaque compartiment se trouvant isolé des autres par la mise en place de frontières rigides.

Néanmoins, dans ce contexte de fermeture et de ruptures des organisations traditionnelles, les appels de main d'œuvres étrangères se sont manifestés dans le cadre de la mise en valeur des ressources du sous-sol. Par conséquent des systèmes migratoires régionaux se sont créés sous l'impulsion étatique. L'exemple libyen, étudié par Olivier Pliez (Pliez O., 2003), emblématique de l'Etat rentier structurellement excédentaire en offre d'emplois permet d'illustrer comment, sous l'action de l'Etat, un système migratoire régional s'est mis en place avant de céder la place aux acteurs privés dans l'organisation des flux au moment où l'Etat connaît une crise économique.

Lorsqu'elle accède à l'indépendance en 1951, la Libye est un Etat peu peuplé et assez pauvre, les revenus dus à l'exploitation des gisements de pétrole la transforment en Etat rentier et nécessitent la venue continue de main d'œuvre étrangère. D'abord arabe à plus de 80% jusqu'aux années 1980, elle est progressivement remplacée par des ressortissants d'Afrique sub-saharienne en même temps que la Libye entreprenait une ouverture diplomatique en direction du sud. Cette immigration est d'abord officielle et les chiffres annoncés dans les recensements correspondent à la réalité de la présence étrangère sur le territoire libyen. Les études menées par Olivier Pliez montrent le décalage croissant qui existe aujourd'hui entre les chiffres officiels et les estimations faites par la presse. La plupart des flux sont désormais informels, pris en charge par des entrepreneurs privés et l'ouverture du territoire libyen aux ressortissants d'Afrique sub-saharienne ne permet plus aux autorités de Tripoli de fournir des chiffres exacts tant les données sont lacunaires. Alors qu'elle était parfaitement officielle et contrôlée jusque dans les années 1980, l'immigration est devenue plus informelle. Les violences contre les immigrés ainsi que la récession économique dans laquelle la Libye s'est vue plongée à la fin des années 1980 n'offraient plus un contexte favorable.

Néanmoins le besoin de main d'œuvre étrangère se maintient mais la provenance des migrants n'est plus la même. Désormais les populations tchadiennes et soudanaises constituent avec les Egyptiens, qui restent la première nationalité étrangère présente sur le territoire libyen, les principales communautés étrangères. La porosité des frontières dans la zone frontalière saharienne est la première responsable de l'accroissement des flux de migrants résidants aujourd'hui en Libye. La carte extraite de l'ouvrage *Le Fezzan Libyen, urbanisation et urbanité dans le Sahara central* (2003) montre comment à partir des années 1980 le bassin migratoire de proximité s'est étendu vers le sud à partir de la zone saharienne et comment cette dernière devient le nœud de rassemblement des groupes de migrants qui se concentrent dans les villes situées à la charnière saharo-sahélienne (Abéché, Agadez) avant de se rendre en Algérie et en Libye.

carte 5 : L'extension progressive d'un bassin migratoire régional



Source : Olivier Pliez, 2003

Aujourd'hui cette espace migratoire de proximité connaît une nouvelle mutation. La Libye, tout en demeurant une des principales destinations des migrants sub-sahariens devient aussi un espace de transit, un tremplin vers l'Europe. Olivier Pliez (2004) met en valeur ce paradoxe apparent qui surgit au vu des derniers faits relatés par la presse : mi-juin 2003, près de 200 migrants clandestins ont disparu en mer au large de la Tunisie, entre la Sicile et la Libye (le Monde, 24.06.2003) ; début décembre 2002, 12 « citoyens africains » sont retrouvés noyés au large des côtes libyennes après le naufrage d'un bateau qui en acheminaient clandestinement 110 vers l'Italie (Reuters 1-2.12.2002). La circulation inter-africaine prend une ampleur croissante sur un continent où le taux de mobilité est encore le plus fort au

monde⁷. Les systèmes migratoires régionaux qui ont émergé dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle connaissent désormais une extension des bassins de recrutement traditionnels et des ramifications vers l'Europe. Dans ce contexte, les Etats maghrébins qu'ont voyaient surtout comme des espace d'émigration ou d'immigration comme la Libye deviennent des espaces de transit.

Le retrait de l'Etat

Les Etats rentiers au premier rang desquels la Libye et l'Algérie amorcent une crise économique violente à la fin des années 1980 qui conduira à l'introduction partielle de l'économie de marché en Libye et à l'encouragement d'un secteur privé qui n'a jamais disparu en Algérie. L'Etat qui fournissait l'essentiel des subsides des villes sahariennes et des emplois se retire progressivement. Les investissements baissent, l'Etat est encore la principale source de revenus des municipalités mais n'est plus le principal pourvoyeur d'emplois. Le chômage augmente progressivement. Dans la wilaya aujourd'hui, le taux de population active atteint seulement 27,31% de la population et le taux de chômage dans cette population est de 31%. Le taux de chômage pour l'ensemble du pays est de 28%. Les secteurs les plus dynamiques et qui recrutent le plus restent le BTPH et le commerce. Le Code des Investissement en 1993 encourage les entreprises privées. Dans les zones sahariennes cela se traduit par un encouragement au micro-investissement et au travail des jeunes.

Dans ce contexte de désengagement étatique, la nécessité de trouver des ressources complémentaires aux activités traditionnelles devient pressante. La région d'Adrar n'est pas encore très touristique, les troubles politiques qu'a connus l'Algérie dans les années 1990 n'ont pas aidé au développement de ce secteur. Les principales ressources complémentaires des oasis sont à chercher dans le commerce et les échanges à longue distance avec les pays limitrophes. Le commerce transfrontalier prend de l'ampleur au fur et à mesure que les contrôles aux frontières se relâchent. La corruption des douaniers, qui connaissent de nombreux de retard de paiement se généralise. Le retrait de l'Etat dans les zones les plus éloignées de la capitale se traduit par une porosité accrue de la frontière qui favorise les circulations commerciales intra-sahariennes et permet que se tissent des itinéraires de l'Afrique côtière aux côtes méditerranéennes via le Sahara.

Le retrait partiel de l'Etat s'est surtout accompagné d'une visibilité accrue des initiatives privées. Les intrications entre acteurs privés et acteurs publics s'accroissent dans des zones sahariennes où les dynamiques locales prennent de l'ampleur dans les interstices libérés par l'Etat. Ces acteurs locaux qui animent un secteur privé qui permet un complément de ressources prennent en charge l'organisation des migrations intra-sahariennes via les

⁷ Sylvie Brédeloup (2003) : « on estime à 35 millions le nombre de ses habitants hors des frontières de leur pays »

« agences de voyage » qui égrènent dans toutes les villes relais de la charnière saharosahélienne et dans les oasis algériennes ou libyennes. L'augmentation des flux a permis la mise en place d'une véritable économie du transit. Les commerces et entreprises nés de cette économie et qui ont pour principale clientèle les populations migrantes ou qui les emploient témoignent de cette prise en charge par le secteur privé des circulations actuelles.

La part des héritages

Les flux migratoires actuels qui parcourent le Sahara représentent un phénomène nouveau un tant dans sa modalité, la circulation, que dans son organisation reposant sur des acteurs privés. Néanmoins il faut faire la part de l'inattendu dans cette mutation des flux migratoires qui s'appuient tout de même sur des itinéraires commerciaux antérieurs qui sont toujours restés actifs. Les héritages du commerce à longue distance sont nombreux. Les anciens relais transsahariens sont aujourd'hui des relais sur les itinéraires migratoires. Des nuances sont à apporter bien sûr à une échelle locale. Les efforts d'aménagement au Sahara méridional et oriental ont quasiment laissé la trame des relais intacte. Aujourd'hui c'est El-Fasher, Dongola, Abéché, Agadez qui sont les principaux relais des migrations sur les itinéraires qui se tissent entre le Sahel et le Maghreb. Pour les régions sahariennes qui ont connu d'importants aménagements étatiques ce sont les capitales régionales qui drainent les migrants. Mais les régions d'attraction sont là encore d'anciens relais du commerce transsahariens : les oasis du Touat, du Fezzan de Koufra. Le Soudan offre l'exemple parfait d'une permanence des lieux du réseau depuis l'époque caravanière même si aujourd'hui les réseaux et les circulations peuvent changer d'itinéraires⁸. Les réseaux changent et se diversifient, mais les relais demeurent...

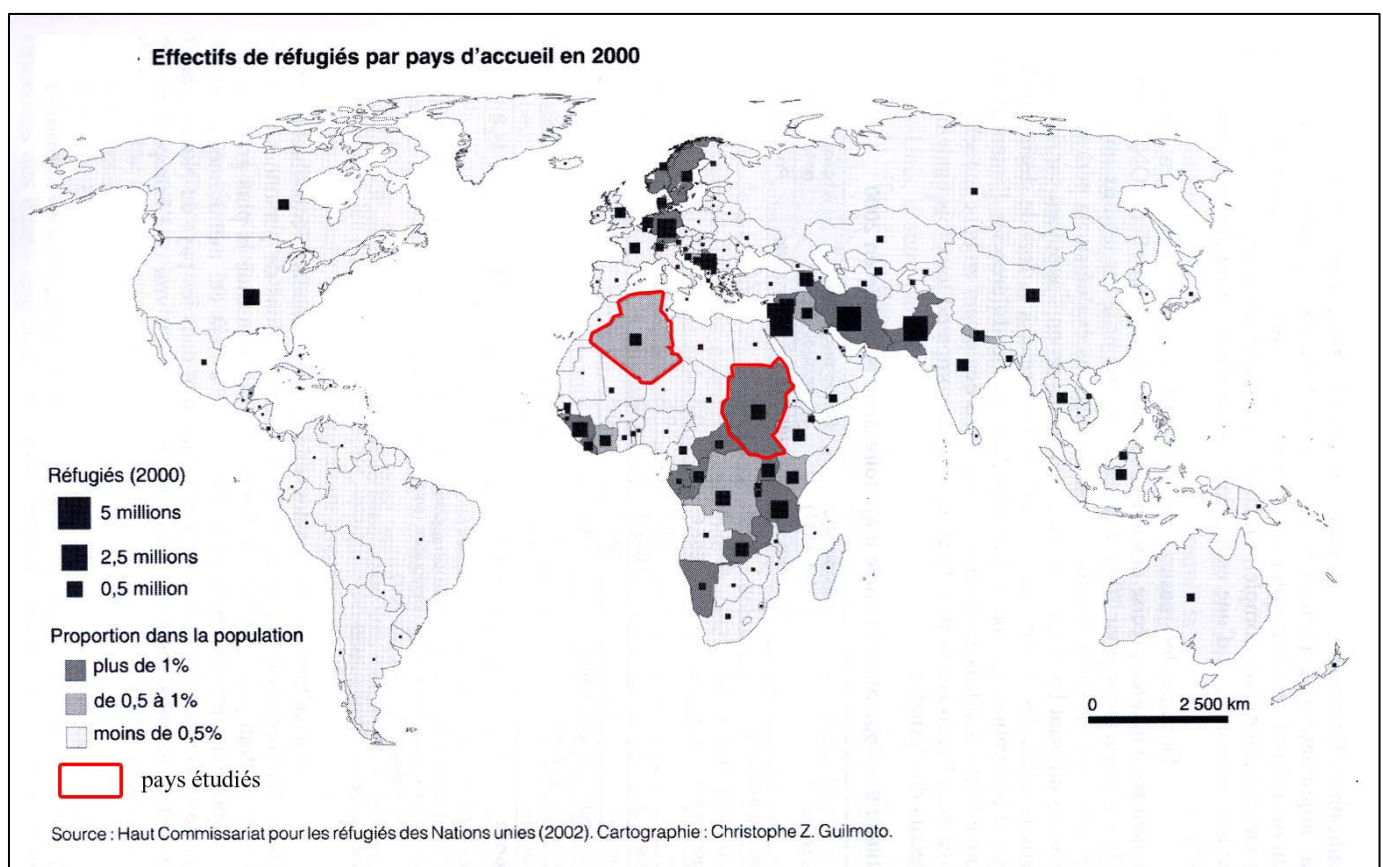
Dans tous les cas étudiés il apparaît que les places migrantes sont avant tout des places marchandes et que c'est toujours l'activité commerciale, dans le cadre d'échanges à longue distance qui précède. Les itinéraires transsahariens actuels mis en valeur dans la presse sont avant tout des itinéraires commerciaux sur lesquels se sont greffés des flux de migrants. On verra en détail dans la deuxième partie les itinéraires desquels relèvent les circulations qui aujourd'hui passent par le Touat et Dongola. La diversification des itinéraires des flux migratoires autour de la Libye et leur orientation vers l'Algérie s'inscrit dans le sillon de routes commerciales antérieures. Les acteurs qui transportent les marchandises à travers le Sahara d'un Etat à un autre sont souvent les mêmes que ceux qui convoient des migrants, activité hautement plus lucrative. Les routes de la contre bande entre le Niger et l'Algérie sont celles qu'empruntent les convoyeurs de migrants (E. Grégoire, 1999). A l'échelle des villes

⁸ Pour plus de détail, voir infra chapitre 5 et la thèse de Fatima Abdelrahman El Rasheed qui analyse les réseaux marchands à longue distance au Soudan et qui montre que les anciens relais sont toujours les places marchandes actives aujourd'hui, insérées dans de nouveaux réseaux. El Fasher s'insère désormais dans des circuits qui vont du Cameroun à Khartoum via le Nigeria et le Tchad, Dongola, relais sur la route des Quarante qui reliait le Darfour à l'Egypte est devenu un relais sur les itinéraires qui relient la Libye et le Soudan.

relais de ces itinéraires le constat est identique : place marchande et places migrante sont intimement liées. Le transit ne laisse son inscription dans la ville que lorsqu'il est lié à une activité marchande. Et c'est cette activité marchande, dans le balisage des itinéraires, les réseaux sociaux et spatiaux qu'elle construit qui sert de support aux flux migratoires.

Troisième héritage et non des moindres sur lequel s'appuient les migrations actuelles : les flux de réfugiés au 20^{ème} siècle. La carte du nombre de réfugiés par pays d'accueil en 2000 en Afrique montre que les principaux pays d'accueil sont aussi des pays de transit pour migrations transsahariennes.

carte 6 : La place de l'Algérie et du Soudan dans l'accueil des réfugiés



source : (Guilmoto C. Z. et Sandron F., 2003)

Sans effectuer de conclusion hâtives on pouvait légitimement se demander dans quelle mesure ces mouvements forcés au 20^{ème} siècle, dont le principal résultat fut la dispersion de groupes dans plusieurs Etats ont fait le lit des migrations actuelles dont on avait du mal à saisir les ressorts. Emmanuel Grégoire montre comment les réfugiés sahariens après avoir subi des déplacements forcés depuis les années 1960 ont pu se poser en acteur des migrations actuelles. Les Touaregs nigériens sont devenus aujourd'hui les transporteurs des migrants de l'autre côté de la frontière.

Conclusion : vers la pérennisation d'un système ?

Le but de cette première partie était de dresser un état général des migrations en Afrique et du contexte dans lequel s'insère notre sujet dont la multiplicité des ressorts méritait d'être précisée. Les flux migratoires qui passent par le Sahara pour rejoindre l'Europe constituent-ils pour autant un système ? N'assiste-t-on pas plutôt à l'extension des ramifications d'un système régional ? Nous sommes d'avis que les migrations actuelles entre l'UE et l'Afrique ne peuvent se comprendre sans une analyse des systèmes migratoires régionaux. Les réseaux qui aboutissent au détroit de Gibraltar, aux ports tunisiens et libyens sont connectés à de multiples filières. La mondialisation des échanges entraîne une diversification des flux migratoires et des connexions inattendues. La diversité des nationalités recensées dans les accidents survenus en Méditerranée témoigne de la propension de ceux qui animent ces réseaux à se connecter à de multiples filières y compris celles des réfugiés.

Quand on étudie les indicateurs généraux, on se rend compte que finalement la planète n'est pas si nomade et que les migrations internationales augmentent très lentement (Guilmoto C. Z. et Sandron F., 2003). Ce qui change ce sont les politiques migratoires des principaux Etats pourvoyeurs d'emplois qui continuent d'exercer une attraction extrêmement forte sur les pays du Sud. Les pressions de l'UE pour renforcer ses frontières extérieures entraînent le recul de ces dernières vers le Sud incitant les pays du Maghreb à prendre des mesures coercitives pour réduire ces flux « clandestins » : camps, expulsions massives. La fermeture des lignes aériennes⁹ pour les ressortissants d'Afrique sub-sahariennes désireux de se rendre au Maroc, les réticences des représentations diplomatiques à accorder des visas même touristiques à ces mêmes ressortissants entraînent une augmentation des flux à travers le Sahara et une réactivation des itinéraires par étapes. A petite échelle le Maghreb devient un espace de rétention de ces flux qui ne peuvent aboutir en Europe. A une échelle plus grande on se rend rapidement compte qu'ils utilisent les ressources des réseaux migratoires régionaux dont les lieux deviennent également des espaces de transit.

Il faut cependant nuancer ce tableau un peu rapide et voir quelles sont les perspectives d'évolution de ces flux. D'abord la demande en main d'œuvre clandestine et donc corvéable existe en Europe mais aussi au Maghreb. C'est pourquoi l'on arrive parfois à des situations en apparence paradoxales comme celle de la Libye, pôle d'immigration en Afrique dans le champ migratoire Sud-Sud et espace de transit dans le cadre des échanges Sud-Nord. Les flux transsahariens augmentant à mesure que se ferment les exutoires traditionnels (régionaux

⁹ Voir courrier international n° 542, 22 mars 2001, « *clandestins : quand le Maghreb fait le sale boulot de l'Europe* »

comme la Côte d'Ivoire ou intercontinentaux comme l'UE) les itinéraires se multiplient et l'Algérie connaît une situation similaire à la Libye à quelques nuances près. Elle est un pays de départ, de transit et d'immigration. L'attraction du Maghreb et de l'UE se maintient car il existe une offre d'emplois non qualifiés que les nationaux refusent d'accomplir.

Néanmoins, la dangerosité de la traversée du Sahara, les nombreux accidents en Méditerranée ne peuvent laisser supposer une pérennisation des flux migratoires à long terme dans leur configuration actuelle. Le Sahara est le lieu de la construction ou plutôt de la consolidation d'un système migratoire régional dont les aires de recrutement et d'accueil tendent à se diversifier et s'élargir, redonnant à cet espace de circulation sa fonction historique de lien entre Afrique Noire et Monde Arabe, consolidant « par le bas » les relations entre l'Afrique sub-saharienne, le Maghreb et la Libye. La fin de l'embargo en Libye et l'ouverture d'une ligne aérienne entre Khartoum et Tripoli a permis par exemple une officialisation du couple migratoire soudano-libyen et la réduction des risques liés à une traversée de la frontière par voie terrestre en passant par le Sahara. Cette intégration « par le bas » semble précéder une intégration plus officielle qui se traduit notamment par une ouverture diplomatique et des investissements en direction de l'Afrique sub-saharienne depuis les pays nord-africains. En tête de liste de ces pays investisseurs, la Libye offre l'exemple de cette redéfinition des « prés carrés régionaux » et de cette ouverture africaine. Investissant les centres villes de N'Djamena et de Khartoum.

Figure 1 : Immeuble libyen en construction dans le centre de Khartoum



Figure 2 : salle de conférence construite par la Libye dans l'université de Khartoum



Clichés : Olivier Pliez et Martine Drozdz, mars 2004

Pour ne citer que les aménagements les plus spectaculaires, la Jamahiriya entreprend également d'améliorer ses connexions avec le Tchad en reprenant la construction d'une route entre Koufra et Abéché¹⁰.

Pour ce qui est de la construction d'un système Nord-Sud du Golfe de Guinée à l'Europe il semble qu'on ne puisse pas être aussi catégorique. La violence qui accompagne ces mouvements clandestins et dont la presse fait de plus en plus écho, le besoin de main d'œuvre de l'UE y compris dans les secteurs les moins qualifiés ne permettent pas d'affirmer que le système va se consolider dans son organisation actuelle. Il serait souhaitable d'évoluer vers une reconnaissance de ces besoins et une ouverture des frontières à une immigration qu'il faudra bien finir par considérer comme nécessaire. Notre travail n'a pas pour ambition d'être normatif. On peut seulement pointer les contradictions actuelles d'une mondialisation qui s'accompagne de politiques migratoires très strictes et d'un renforcement des frontières pour les mouvements de personnes quand les marchandises n'en connaissent quasiment plus et espérer qu'à terme une reconnaissance et une prise en charge officielle de ces mouvements réduira leur dangerosité et les filières clandestines qui perpétuent une pratique de traite des hommes qu'on pensait révolue.

¹⁰ *L'Essor*, 13.05.2004

Partie 2 : de l'espace parcouru au(x) territoire(s) circulatoire(s)

Après avoir vu les modalités des circulations marchandes et humaines qui parcourent le Sahara et tissent des liens des rives de la Méditerranée à celles du Sahel, il s'agit désormais de voir quels sont les effets de ces flux sur les territoires qu'ils traversent. Dans cette zone des confins saharo-sahéliens, dans ces espaces transfrontaliers, quels sont les effets du transit sur les territoires ? Dans quelle mesure ces circulations migratoires et marchandes participent-elles des recompositions territoriales à l'œuvre dans cette sous-région africaine ? A quelles conditions le réseau crée-t-il du territoire ? Dans cette « zone grise » définie par les services de sécurité internationaux¹¹ où se concentrent les échanges dans le sillon desquels se lisent des ramifications jusqu'en Europe, comment se définissent et s'organisent les territoires ? Dans cet espace pris entre l'Afrique de l'Ouest côtière et le Maghreb tourné plus vers la Méditerranée que vers l'Afrique, assiste-t-on sous l'effet de ces échanges humains et commerciaux à une intégration régionale « par le bas » qui se réaliserait en marge des institutions, à travers des solidarités socio-culturelles et des réseaux marchands transfrontaliers ? Ces échanges qui se fondent sur la circulation de marchandises interdites à l'exportation, le transport de personnes sans papiers, le marché parallèle des changes de devises inconvertibles, la corruption des douaniers, s'inscrivent dans une économie informelle qui se développe en marge des institutions officielles et sont par conséquent animés par des acteurs privés qui s'appuient sur des réseaux qui ne relèvent pas de cette institution.

Nous refusons de croire que les frontières africaines, sous prétexte qu'elles sont héritées de la période coloniale sont artificielles¹² et n'ont pas de valeur dans la compréhension des constructions territoriales actuelles. Au contraire, elles participent d'une différenciation forte, économique bien sûr, mais aussi en terme d'équipements, d'aménagements, des espaces sahariens selon qu'ils appartiennent à la frange nord des Etats rentiers ou sud des Etats sahéliens plus pauvres. Et ce différentiel constitue un des moteurs de la croissance des échanges entre les deux rives du désert. Néanmoins on peut se demander dans quelle mesure ces espaces sahariens, ces « compartiments » d'un désert que se partagent dix Etats, fonctionnent uniquement dans les limites de l'espace national. A l'instar de Marc Côte, on peut se demander si le Sahara dans le territoire national est un espace ou une région (Côte M., 1996). Quelle cohérence possède-t-il dans les limites de ce cadre ?

Achille M'Bembe parle d'une « déterritorialisation » qui se développe sur les pourtours du Sahara, faisant référence à une dissolution de l'Etat qui n'a plus les moyens de surveiller ses marges. Ainsi il entend le territoire comme la seule expression spatiale de l'Etat nation borné par des frontières internationales qu'il s'agit pour lui de défendre. Pourtant, loin de cette image de marasme territorial consécutif à une perte progressive de contrôle, on peut identifier des logiques qui, si elles ne relèvent pas de l'institution, n'en demeurent pas moins structurantes. Notre réflexion vise l'identification et l'analyse des processus de territorialité sur la base de l'étude des pratiques spatiales et des actions d'aménagement. L'organisation

¹¹ *Libération*, 28.04.2004

des espaces sahariens relève d'un double processus de territorialité fondée sur une double appartenance. En premier lieu l'action institutionnelle et toutes les modalités du contrôle territorial qu'elle peut effectuer, ainsi que les représentations sur lesquelles elle s'appuie. Face à elle, une action locale qui s'appuie sur l'ancienneté des réseaux desquels relèvent encore les circulations actuelles. Ces formes de territorialité s'entrecoupent, se relaient, s'affrontent parfois et permettent, dans ces dynamiques même de mieux comprendre l'organisation d'un espace qu'on jugeait moribond il y a encore quarante ans.

L'analyse doit s'effectuer à trois échelles différentes : celle de l'Etat borné par ses frontières internationales qui prend en charge les aménagements lourds destinés à l'intégration de ces espaces sahariens au territoire national, celle des couloirs transfrontaliers qui se créent sous l'impulsion de la croissance des échanges et qui impliquent plusieurs Etats et celle des constructions multilatérales inter-étatiques comme le Censad qui pose la question de la construction d'un ensemble saharien cohérent. Afin de ne pas nuire à la clarté du propos par une confusion dans l'emploi de termes polysémiques en géographie, on doit effectuer dans cette introduction quelques précisions en ce qui concerne l'emploi des termes « territoire » et « région » :

- On emploiera le terme « territoire » pour qualifier non seulement l'espace borné par les limites nationales qui répond au modèle de l'Etat-nation mais aussi les constructions des sociétés nomades qui ont précédé à l'instauration de ce modèle et qui aujourd'hui entrent encore en concurrence avec lui malgré une sédentarisation accrue. Dans les deux cas il s'agit d'étudier les constructions spatiales des sociétés, les modalités d'appropriation et de contrôle de ces sociétés sur ces constructions. Sur cette base, c'est l'identification d'un modèle territorial saharien qui est en jeu, propre à caractériser l'organisation de ces espaces.
- Le terme de « région » sera quant à lui surtout employé dans son sens anglo-saxon pour essayer de caractériser des ensembles inter-étatiques ou transfrontaliers cohérents. On parlera alors d'« intégration nationale » pour signifier la construction de ces espaces.

A travers une lecture des grands aménagements effectués au Sahara, des représentations qui les soutiennent, il faut d'abord prendre en compte le rôle des Etats dans les mutations de l'espace saharien. Ces mutations expliquent la différenciation des régions sahariennes de part et d'autre de la frontière. Mais le Sahara est aussi un territoire en réseau, le territoire des nomades. Paradoxalement, les circulations dans cet espace tendent à s'accroître alors que la sédentarisation des nomades sur les rives Nord est quasiment achevée. L'identité saharienne

¹² quelle frontière ne l'est pas ?

est loin d'être évidente et par là la construction d'un territoire saharien qui s'affranchirait des frontières nationales dans la fusion d'une région transnationale relève du mythe. Les territorialités sahariennes sont à chercher dans les rapports qui opposent l'Etat central aux populations locales, qu'elles soient marchandes, agricoles, sédentaires, nomades, pour le contrôle du territoire. Cette opposition relève plus de la négociation dans laquelle se jouent des rapports d'appropriation, de contournement et d'adaptation des populations locales et de l'Etat en fonction d'intérêts divergents. Le contrôle du territoire implique aussi bien la connaissance de cet espace, de ses routes, la présence militaire, les investissements. C'est dans ces relations conflictuelles, où la stricte équivalence entre la nation et le territoire reste problématique, que les clés de lecture de cet espace des confins sont à chercher.

Chapitre 3 : le territoire des projets étatiques

Ce chapitre se propose de brosser un tableau des étapes de développement "par le haut" au Sahara, de la tutelle coloniale française à la construction nationale, qui ont conduit à la mise en place de politiques d'aménagements fortes. Le but de ce chapitre est de décrire les actions de ces autorités exogènes et de voir sur quelles représentations du Sahara elles s'appuient.

1) La période coloniale : la volonté de créer un territoire saharien

Un Sahara ou des Saharas ?

Couvrant un territoire de 8 millions de kilomètres carrés, de l'Atlantique au Nil, le Sahara est aujourd'hui partagé entre 10 Etats. Pour autant, les clés de lecture de cet espace sont multiples et on peut procéder à différentes régionalisations selon les critères retenus : les grands ensembles naturels, les traités de coopération multilatérale, l'influence de l'Islam, les routes commerciales, les zones d'influence nomade, autant de possibilités de discrétiser un espace qu'on a du mal à aborder dans sa totalité, si tant est que cette vue englobante ait une valeur herméneutique pour rendre compte de son organisation. Le découpage en méridiens selon Théodore Monod (Monod Th., 1968) reste pour nous la meilleure des clés de lecture de cet espace quarante ans après l'écriture de cet article. La partition en couloirs est toujours d'actualité malgré les profondes mutations qu'ont connus ces espaces sahariens depuis l'écriture de cet article, et cela se lit simplement dans l'importance des traités de coopération bilatéraux et des investissements privés qui tendent à créer des partenariats privilégiés entre les pays de la rive nord et leurs voisins sahéliens.

Il est une rupture principale dans la lecture et l'étude du Sahara qui perdure, c'est la limite entre les anciennes possessions françaises et les territoires orientaux, sous domination italienne (l'actuelle Libye) ou anglaise (l'Egypte et le Soudan). La forte dissymétrie dans le nombre d'études en France portant sur le Sahara des anciennes colonies et celles portant sur la partie orientale du désert témoigne de l'ancrage de cette rupture. Le « Sahara Français » puis l'OCRIS (l'organisation commune des régions sahariennes) créée par décret ministériel en 1957, sont l'unique tentative d'unification des espaces sahariens du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de l'AOF et de l'AEF en un seul territoire sous une même tutelle politique et militaire. Cette tentative d'unification ne s'est pas faite au Sahara oriental.

Aujourd'hui seule la Libye, sous l'égide du Censad notamment (ou Comessa – communauté des Etats saharo-sahéliens) créé en 1998 cherche l'unification de l'Afrique saharienne, cachant mal sa volonté d'étendre son aire d'influence et des visées expansionnistes qui ont conduit à des situations d'ingérence dans les années 1980 (au Soudan et au Tchad). Mais la donne territoriale est différente et cette association saharo-sahélienne donne lieu à une coopération qui reste modeste en regard des échanges avec les partenaires occidentaux de ces Etats.¹³ La stato-territorialité, modèle désormais dominant en Afrique, ne permet pas de reproduire la tentative française d'unification territoriale du Sahara.

Il est intéressant de voir sur quelles représentations du Sahara s'appuient cette édification territoriale qui a démarré au début du 20^{ème} siècle avec le plan du Père Charles de Foucault (Bourgeot A., 2000) et qui s'est concrétisée au milieu des années 1950 à une période où l'empire colonial français se délite. Longtemps considéré comme un espace inutile, trop vaste et trop vide par la population française et la majorité des dirigeants « métropolitains », l'idée d'un « Sahara Français » rallie l'opinion nationale à partir de la découverte des immenses gisements de pétrole et de gaz dans les zones de Hassi Messaoud et Hassi R'Mel en 1956 qui fondent l'espoir de l'auto-suffisance énergétique de la France grâce aux espaces sahariens.

L'OCRS : le rêve d'une France qui s'étendrait de « *Dunkerque à Tamanrasset* » (C. de Gaulle)

Au commencement de cette organisation territoriale, puisqu'il s'agissait d'exercer pour la France une autorité politique unique sur l'ensemble de ces espaces, il y a le plan de Charles de Foucault, administrateur colonial résidant à Tamanrasset à partir de 1905, après avoir été explorateur au Maroc en 1883. Il est mort assassiné à Tamanrasset en 1916. En 1912, il élabore un plan de réorganisation administrative et militaire du Sahara Central en se fondant essentiellement sur une conception ethnique du territoire puisqu'il s'agit de réorganiser l'espace du Tidikelt en trois entités : Tidikelt, Ahaggar et Ajjer, de séparer, en somme, les oasis des zones d'influence des différentes tribus touaregs. Ce plan sera finalement appliqué en 1924. L'intérêt de mentionner ce plan est que pour la première fois, dans l'organisation du

¹³ Au départ créée pour mettre en place une coopération économique et devant assurer la libre-circulation des biens et des personnes dans la zone saharo-sahélienne, concrétisant ainsi officiellement l'orientation africaine de la Libye en matière de coopération internationale, alors qu'elle était encore sous embargo onusien, la Censad compte au départ 6 membres (Libye, Mali, Burkina-Faso, Soudan, Tchad, Niger) ; elle compte aujourd'hui 22 Etats membres après l'intégration en mai dernier de quatre nouveaux membres : le Ghana, la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau et le Libéria. Néanmoins les accords de libre circulation ne sont pas toujours respectés, pour preuve les émeutes de 2000 en Libye et les échanges commerciaux entre les pays membres restent inférieurs à ceux pratiqués avec les partenaires occidentaux (source : le Patriote 11/05/2004 ; le Malien 13/05/2004 ; le Jour 17/05/2004). Cette construction reste un demi échec et surtout n'a plus pour but d'assurer des liens uniquement entre les pays sahariens. L'Algérie ne fait pas partie de cette association, et l'intégration des derniers membres prouve que les orientations régionales se sont largement modifiées. Finalement, depuis l'OCRS, aucune tentative d'unification des espaces sahariens ne s'est produite.

Sahara, on va imposer une vision du territoire fixe qui s'appuie sur une conception ethnique du territoire et par là on va procéder aux premiers fractionnements des zones d'influences des tribus nomades, récusant l'idée de constructions territoriales dont les limites ne seraient pas fixes et fondées sur une pratique nomade de l'espace ; c'est la victoire d'une idéologie spatiale fondée sur la sédentarité du pouvoir politique, qui trouvera son plein accomplissement dans l'application du modèle stato-territorial après l'indépendance. Cette institutionnalisation fondée sur la circonscription des aires d'influences des groupes nomades participent à réduire leur domination puisqu'ils sont désormais administrés par un pouvoir qui les relègue dans la montagne ou les fonds de vallée. Si le plan de Charles de Foucault ne porte que sur une partie du Sahara (les espaces centraux aujourd'hui à cheval sur l'Algérie, le Mali et le Niger), il relève d'une conception territoriale qui inspirera les autres visées de regroupement saharien, l'idée du Sahara français d'abord puis la réalisation de l'OCRS.

Avant 1957, le Sahara français est administré par trois instances locales relevant de trois ministères différents¹⁴. Sa partition ne gêne en rien son administration dans la mesure où il est vu comme un espace de réserve, vide, et sans grand intérêt. La mise en valeur des ressources souterraines change la donne. Le Sahara devient une sorte de "Far South" se découvrant une vocation industrielle dans les yeux des colonisateurs et de l'opinion publique. Son unité devient nécessaire, le maillage territorial unique de l'espace pour une meilleure mise en valeur économique s'impose. Le Sahara algérien devient par le décret de 1957 un seul bloc. *"De 1957 à 1962, le Sahara algérien est organisé en deux départements couvrant cinq arrondissements composés de 16 cercles administratifs qui contrôlent quatre-vingt-quatorze communes"* (Bourgeot A., 2000). A l'exclusion des parties tchadiennes du Borkou et de l'Ennedi et de la Mauritanie, le Sahara français est unifié pour cinq ans.

Ce maillage devient la grille sur laquelle doivent se réaliser les principaux aménagements ; la mise en œuvre d'un plan d'infrastructures de transports et de communications est, en Décembre 1956, au cœur du projet de loi créant l'OCRS¹⁵. Les rêves sahariens de la France sont inscrits au fondement de l'OCRS, qui a pour mission d' *« établir et de mettre en œuvre les programmes généraux de mise en valeur, principalement dans les domaines énergétiques, miniers, hydrauliques, industriels et agricoles »*. La perception nouvelle de l'importance stratégique du Sahara alimente le rêve d'une Algérie industrialisée. L'article 3 du projet de loi relatif à la création de l'organisation précise ainsi qu'une de ses missions, et non la moindre était de *« susciter l'installation d'industries extractives et de*

¹⁴ le gouverneur de l'Algérie administrait les espaces sahariens divisés en quatre circonscriptions (Ain Sefra, Touggourt, Ghardaia, le Territoire des Oasis sahariennes, elles-mêmes fractionnées en « cercles », « annexes » ou « postes » depuis la loi de 1902) dont la gestion relevait du ministère de l'intérieur, les Sahara marocain et tunisien après la mise en place des protectorats relevaient du ministère des affaires étrangères et les autres espaces sahariens étaient administrés par le gouverneur général de l'AOF et par celui de l'AEF qui dépendaient du ministère des colonies

¹⁵ Article 3 : "L'OCRS a pour mission d'établir et de mettre en œuvre un plan d'infrastructures (transports et communications).

transformation, et de créer, lorsque les conditions le permettent, des ensembles intégrés ". A l'occasion d'un voyage effectué au M'Zab en mars 1957, De Gaulle déclare, impressionné par les installations d'Hassi Messaoud dont l'or noir, capté depuis juillet 1956, parvenait déjà jusqu'à Marseille : « *le pétrole, c'est la chance de la France* ». D'une terre d'aventure sans intérêt, le Sahara peut devenir le bastion de la puissance énergétique de la France.

Aussi cette tentative d'unification est-elle la première à définir un ancrage territorial stricte dans cet espace, à l'exclusion de toutes les autres formes de territorialités qui pouvaient précéder. Evidemment on peut objecter que le territoire n'existe qu'à partir de l'instant où une autorité politique s'exerce et que par conséquent l'OCRS est le premier territoire saharien. Néanmoins, l'organisation de l'espace saharien actuel répond également à une organisation antérieure à la colonisation fondée sur des réseaux dont on ne peut nier l'ancrage spatial : les hommes étaient mobiles, certes, mais les lieux d'échanges étaient fixes. Un contrôle était exercé sur les routes commerciales ; les limites des empires étaient circonscrites, l'espace s'organisait en couloirs qui perdurent encore aujourd'hui. N'est-ce pas suffisant pour justifier la présence d'organisations territoriales antérieures à la colonisation ?

Les colonisateurs, au prix d'un demi-siècle de conquêtes ont imposé un autre modèle territorial relayé ensuite par les Etats indépendants, participant au déclin, quand ce n'est pas à l'éradication, de ces constructions antérieures¹⁶. En substituant une organisation zonale à une organisation initiale méridienne, la colonisation a créé une première partition entre un Sahara occidental où domine l'influence française et un Sahara oriental plus compartimenté, où les influences sont multiples et où la pénétration coloniale n'a pas pu opérer un tel contrôle territorial. Les indépendances, les contrastes économiques induits par des dotations en ressources souterraines inégales ont suffi à opérer une autre différenciation forte entre les rives nord du Sahara, du Maroc à l'Egypte et les rives sud, de la Mauritanie au Soudan, où se côtoient les Etats les plus pauvres du monde tous classés dans la catégorie des PMA. Cette différenciation par les politiques d'aménagement est la deuxième grande étape de cette dynamique territoriale "par le haut".

2) Après l'Indépendance : des marges à intégrer

Les indépendances et la proclamation des Etats en Afrique dans les décennies 1950 et 1960 laissent un grand champ d'action aux nouvelles institutions pour consolider les limites territoriales afin d'assurer la construction nationale. L'exemple de l'Algérie est assez édifiant : héritant d'un territoire grand comme quatre fois la France il s'agit de lui donner une cohérence qui n'est pas évidente au départ. Comme ils ont été dissociés pendant la colonisation, l'Algérie et le Sahara le sont au moment de l'indépendance. La conquête du

¹⁶ On verra dans le chapitre suivant comment cette territorialité s'organisait et comment elle peut entrer encore en opposition avec l'Etat central dans ces espaces des confins.

Sahara n'a été que le prolongement de celle des côtes et de l'arrière-pays méditerranéen fertile ; mais sa mise en valeur reste modeste. C'est comme si le Sahara ne faisait pas partie de la libération première : « *la conquête de l'Algérie avait entraîné la conquête du Sahara ; la libération du Sahara et sa restitution seront la conséquence de la libération* »¹⁷. Du point de vue des dirigeants du nouvel Etat, il semble exclu que le Sahara puisse se libérer lui-même ou même participer à sa libération... Devenant un Etat dont les trois quarts du territoire sont sahariens, il reste à l'Algérie à assurer le contrôle sur des marges qui s'étendent à plus de 1800 kilomètres de la capitale. La colonisation, en jetant les bases de la stato-territorialité par le contrôle militaire et le maillage administratif avait pris soin de couper le Sahara de son environnement régional et de fractionner les anciens couloirs de circulation, rendant l'autonomisation de cet espace impossible. Dans les premières années de l'indépendance, le Sahara se présente ainsi comme un espace « frontier », un front pionnier sur lequel l'Etat pourra exercer une action globale, d'aménagement et de contrôle afin d'assurer sa souveraineté. Cette action est liée, dans tous les pays sahariens, à l'exploitation des ressources du sous-sol, et revêt différentes modalités.

Des ressources à exploiter, un espace à équiper

Les premières exploitations de pétrole et de gaz naturel démarrent en Algérie en 1956 et celles de pétrole en Libye en 1961. A partir de là les espaces sahariens ne sont plus des terres oubliées¹⁸ et vont être l'objet d'actions d'aménagements très importantes dans une double logique de redistribution des revenus engendrés par les richesses de son sous-sol et de contrôle territorial des marges, dans des périodes de fermeture des frontières. Les prospections portant sur les minerais et les hydrocarbures au Sahara se généralisent dans les années 1950 dans un contexte de demande internationale très forte en cette période des Trente Glorieuses. La mise en exploitation soutenue des sites de production (Hassi Messaoud et Hassi R'Mel en Algérie, le désert de Syrte entre la Tripolitaine et le Fezzan en Libye, les mines d'uranium dans la région d'Arlit au Niger, l'exploitation des phosphates en Tunisie, etc.¹⁹) se fait très vite, à un rythme soutenu.

Ce qui nous intéresse ici c'est que les revenus engendrés ont permis d'équiper, de désenclaver ces espaces sahariens et d'insuffler une dynamique dont le résultat le plus spectaculaire a été le retournement de la conjoncture démographique. Terre d'émigration pour des populations enclavées et coupées des réseaux commerciaux traditionnels, terre d'une agriculture moribonde qui suffisait à peine à l'auto-suffisance alimentaire, le Sahara devient une terre d'immigration qui attire les fonctionnaires, les ingénieurs du Nord, les commerçants et de la main d'œuvre pour les chantiers de construction qui se multiplient. La croissance

¹⁷ Extrait de El Moudjahid (organe du FLN), n°2, paru fin Juillet 1956

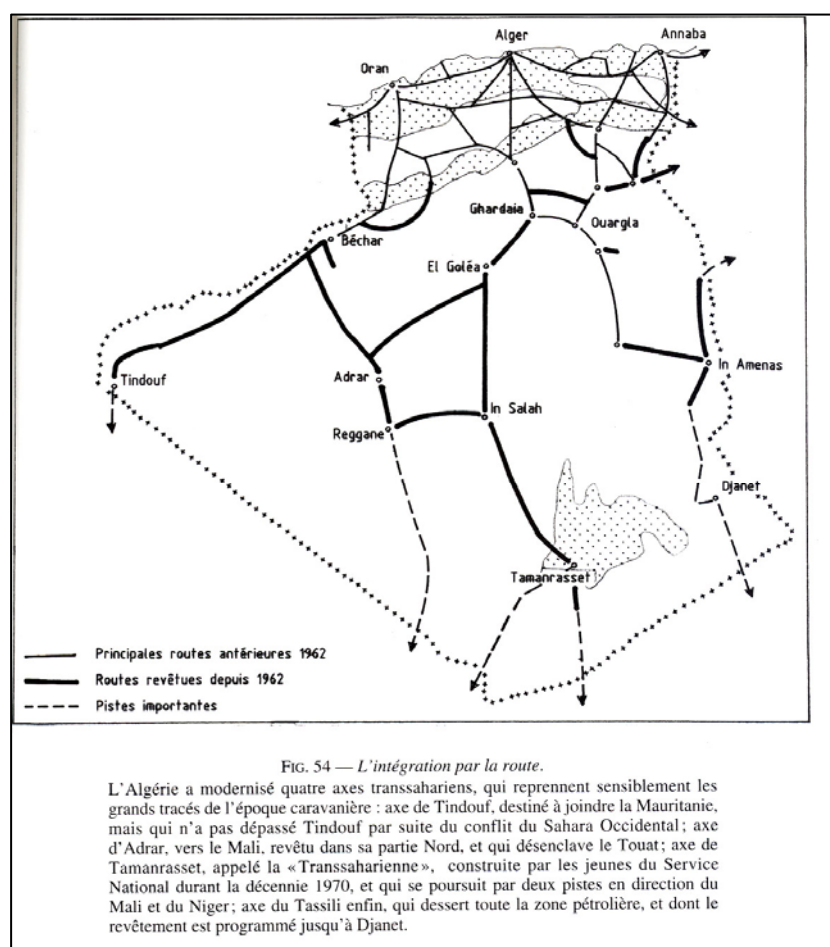
¹⁸ Référence à la phrase de Mouammar Khadafi citée par Olivier Pliez « à dater de ce jour, le Fezzan ne sera plus une terre oubliée »

¹⁹ Pour plus de détails voir Bisson J. 2003, p 80-93

démographique spectaculaire des régions sahariennes surtout pour le Sahara septentrional témoigne de cette dynamique. Les premiers recensements après l'indépendance permettent d'estimer la population du Sahara à environ 2 millions habitants, aujourd'hui il en compte 7 millions²⁰.

Cette croissance s'est faite grâce au désenclavement progressif de ces espaces et à la construction de grands équipements comme les routes. La transsaharienne, route réalisée en Algérie réalisée Boumediene, associée dans l'imaginaire à la transamazonienne brésilienne donne un exemple de l'ampleur de l'intervention étatique .

carte 7 : Les aménagements routiers algériens



source : Marc Côte, 1996

²⁰ Source : Bisson, J., 2003 à partir des études de Fontaine, J. ; néanmoins les chiffres ainsi avancés excluent les espaces sahariens égypto-soudanais ; certes les poids démographique des parties sahariennes de ces Etats demeurent faibles, plus faibles qu'en Algérie ou en Libye par exemple. Mais il serait intéressant d'avoir les chiffres de l'évolution démographique de El-Obeid et El- Fasher, deux villes qui sont pleinement impliquées dans les échanges avec le Tchad même si ce sont des villes sahéliennes. Il serait aussi intéressant d'avoir ceux de la Nouvelle Vallée en Egypte, de Siwa et d'accompagner cela d'une étude de la part des échanges transfrontaliers dans cette croissance.

Figure 3 : la route transsaharienne en Algérie (entre Ghardaïa et El Goléa)



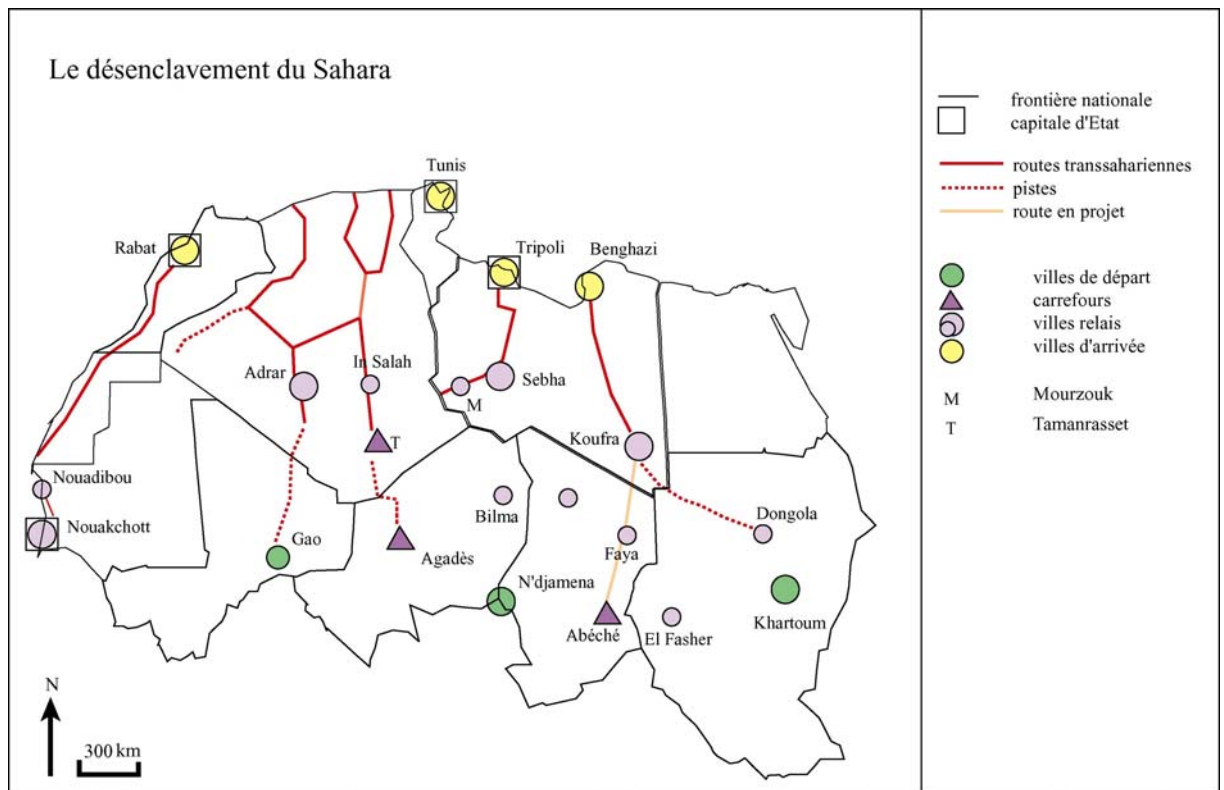
Cliché : Martine Drozd, octobre 2003

En Libye, 7000 kilomètres de routes sont construites entre 1970 et 1985 (O. Pliez, 2003). Du côté sahélien, l'avancée en direction des espaces sahariens est plus lente, les ressources à exploiter moindres, la charnière saharo-sahélienne reste le domaine d'une exploitation pastorale extensive sauf au Niger où les premières exploitations d'uranium en 1971, permettent de relier Niamey à Arlit, via Agadez.

Dans tous les cas il ne s'agit absolument pas d'atteindre la frontière mais au contraire de mieux relier les espaces sahariens au littoral. On arrive ainsi à une déconnexion en apparence totale, quand on regarde les cartes des réseaux routiers, entre le Sahara maghrébin et le Sahara sahélien. Il aura suffi que la conjoncture économique change pour que ce qui était l'instrument de l'intégration territoriale devienne celui de la croissance des échanges transfrontaliers. Ainsi c'est l'axe le plus équipé, mais dont les équipements répondaient à des visées intégratrices, qui est aujourd'hui le plus dynamique dans une perspective cette fois d'« intégration régionale »²¹. Cet axe c'est celui qui relie Agades à Tamanrasset et qui concentre la majorité des flux d'hommes et de marchandises en direction de l'Algérie et de la Libye via le Sahara.

21 Evidemment l'expression est à nuancer dans la mesure où cette intégration ne relève pas d'un projet politique et passe par des échanges officieux qui contribuent à une dynamique transfrontalière saharienne.

carte 8 : le désenclavement du Sahara



Un espace à mailler

La colonisation laisse derrière elle la trame d'un semis urbain qui sera mis en valeur par les Etats nouvellement indépendants. En nous basant sur l'étude plus précise des deux Etats dans lesquelles on a pu mener des enquêtes, là encore on constate que la différences entre Sahara maghrébin et Sahara sahélien est flagrante. Le Sahara algérien est l'objet d'un maillage territorial qu'on peut qualifier de serré au regard de ceux des autres Etats (même s'il ne faut pas oublier que la métrique au Sahara ne peut être la même que celle retenue pour l'étude des rives méditerranéennes). Ce qui n'était que des anciens forts devient des centres administratifs. Pour la partie orientale du Sahara les choses sont un peu différentes, la colonisation ayant laissé une empreinte moindre sur l'espace saharien. Au Soudan, l'occupation du Sahara est nulle, les circulations sont encadrées par des villes anciennes qui se situent à la charnière sahélienne et qui possèdent une position historique dans les échanges transsahariens, relais sur la route des quarante jours. Tel est le cas pour El-Fasher, capitale du Darfour²². Si la principale voie de passage au Soudan est bien sûr la vallée du Nil, on verra pourquoi, dans le chapitre suivant les axes transsahariens se sont développés.

²² Si la principale voie de passage au Soudan est bien sûr la vallée du Nil, on verra pourquoi, dans le chapitre suivant les axes transsahariens se sont développés.

La différence d'investissements dans les franges septentrionales et méridionales du Sahara est à l'origine d'une double fracture : non seulement le Sahara sahélien est plus enclavé et sous-équipé mais il possède aussi une trame urbaine bien plus lâche, ce qui a pour conséquence une intégration et un contrôle territorial moindres, des frontières qui, si elles sont plus poreuses, séparent des zones instables et par conséquent des échanges commerciaux plus intenses mais moins diversifiés. Prenons l'exemple du Darfour. Certes la demande est très forte dans ces zones où les récoltes ont été anéanties par les affrontements entre milices et c'est Khartoum qui en bénéficie indirectement en les ravitaillant. Néanmoins les routes commerciales qui passaient par le Darfour, captant les réseaux tchadiens et par là libyens mais aussi nigériens et camerounais comme on le verra plus en détail dans la partie suivante, se trouvent affaiblis par l'insécurité provoquée par les troubles actuels.

La politique d'aménagements a entraîné un développement spectaculaire de l'urbanisation saharienne. L'Etat, dans le cadre de la promotion administrative de ce qui n'étaient que des bases militaires, a multiplié les chantiers : écoles, équipements sanitaires, bâtiments administratifs, etc., créant ainsi des pôles très attractifs pour les populations agricoles environnantes et la population du Nord. De zones d'émigration elles sont devenues des pôles d'immigration. Mais elles ont eu aussi un rôle stratégique dans la fixation des nomades, nécessaire à la construction nationale. La stato-territorialité se fonde sur la stabilisation des frontières mais aussi des personnes et dans cette zone de nomadisme il s'agissait de fixer ces populations mouvantes. En 1998, elles ne représentent plus que 3,3% de la population des wilayate sahariennes (Bisson J., 2003) en Algérie.

L'Algérie offre l'exemple édifiant d'une nation qui intègre par les investissements ses marges désertiques. Le tableau des dotations de la wilaya d'Adrar par secteur donne une idée des efforts de l'Etat jusqu'en 1990 dans l'équipement des villes. Nous n'avons pas eu accès à des chiffres plus récents, seuls les témoignages des autorités nous confirment que les dotations sont désormais moins importantes, ce qui s'explique par l'essoufflement de l'économie algérienne et la récession qu'elle connaît depuis le début de la guerre civile.

Tableau 1 : tableau des investissements planifiés dans la Wilaya d'Adrar, période 1969-1989

	1 ^{er} Plan quadriennal 69-73	2 ^{ème} Plan quadriennal 74-77	1er Plan quinquennal 80-84	2 ^{ème} Plan quinquennal 85-89	Investissements cumulés
Industrie		46.130	Annulé		55.430
Agriculture	26.724	15.232	60.769	37.516	140.241
Hydraulique	9.451	26.860	64.513	356.224	457.048
Services		18.460	21.975	23.565	64.000

Infrastructures économiques		385.250	82.233	437.083	904.566
Education-formation	16.800	526.002	105.322	191.642	839.786
Santé	54.905	70.000	66.039	44.401	235.345
Infrastructures de protection sociale		5.000	89.239	39.442	133.681
Infrastructures administratives	1.431	26.043	27.985	84.928	140.387
Habitat et urbain	15.167	457.856	141.444	491.482	1.105.949
Total investi	127.478	1.576.853	668.816	1.706.283	4.076.433
Total réalisé	111.836	1.207.966	375.579	625.651	2.321.032

Unité : 10 000 Dinars

Source : Taoufiq Souami (1999), Wilaya d'Adrar

Le tableau suivant illustre les résultats de ce développement généralisé de l'urbanisation saharienne et montre que la fracture nord/sud au Sahara est aussi urbaine, conséquence directe d'une politique d'aménagements différenciés.

Tableau 2 : les villes sahariennes de plus de 10 000 habitants (mi-1990) ²³

	Pays	10 000 à 25 000 hab.	25 000 à 50 000 hab.	50 000 à 100 000 hab.	100 000 hab. et plus	Total
Nord (Maghreb)	Tunisie	4	1	-	-	5
	Libye	10	1	2	1	14
	Maroc	4	2	1	1	8
	Algérie	12	8	3	3	26
Sud (Sahel)	Mauritanie	2	1	1	-	4
	Niger	1	1	2	-	4
	Tchad- Mali	-	-	-	-	0
	Soudan	4	-	-	1	5
Total		37	14	9	6	66

Source : O. Pliez, 2002 ; J. Fontaine, 1996 ; E. Denis, 2004.

Les différenciations spatiales héritées d'investissements inégaux selon les rives ont eu pour conséquence finalement de faire reculer les bassins de départ plus au Sud. Longtemps terre d'émigration, devenue une terre d'immigration d'abord intérieure, le Sahara maghrébin est désormais une terre qui attire. La charnière saharo-sahélienne reste sous-équipée, l'émigration reste une ressource importante. Alors qu'on pourrait au premier abord croire à l'unité d'un Sahara longtemps considéré dans l'homogénéité de son caractère aride, il faut se rendre au constat d'un Sahara fortement différencié par une action étatique qui pendant 25 ans s'est efforcée de l'intégrer au territoire national, brisant par là toute tentative d'émancipation politique d'une marge qui ne peut raisonnablement vivre sans le centre auquel elle se rattache. Pour les espaces méridionaux, évidemment la donne est un peu différente et les zones sahariennes sont plutôt des espaces d'instabilité et de départ. Le déséquilibre induit par la frontière, construit par les actions étatiques différenciées est un des moteurs des circulations actuelles. Dès lors comment comprendre ces circulations pour la plupart officieuse dans cette « zone grise », en cette période de désengagement étatique ? Les réseaux mobilisés constituent-ils une contestation des limites territoriales ? Du principe de stato-territorialité ?

²³ A l'exclusion de la zone saharo-steppique ; pour le Soudan cela exclut toutes les villes du Darfour la charnière sahélienne comme El Fasher, Nyala ou El Geneina. Malheureusement on n'a pas les chiffres pour la nouvelle vallée en Egypte

Chapitre 4 : Le territoire des réseaux transsahariens

L'assise du modèle stato-territorial n'implique pas de ne pas prendre en compte dans l'analyse des espaces sahariens les formes antérieures d'organisation de l'espace. Dans le cadre d'un travail portant sur la réactivation des circulations transsahariennes, il est difficile de ne pas analyser l'un des ressorts sur lequel repose ses échanges à savoir les réseaux de personnes et de lieux qui maillent l'ensemble du désert et qu'on retrouve aujourd'hui sous une forme différente. Arès le Sahara, marge des Etats, voyons dans ce deuxième chapitre la géographie du Sahara en réseau.

Il s'agit d'effectuer un rappel des ces circulations et l'organisation spatiale qu'elles ont construites et sur lesquelles elles s'appuyaient, pour voir dans quelle mesure on avait là aussi avant la colonisation et l'avènement de l'Etat nation des processus de territorialité à l'œuvre.

1) La place du Touat et du Soudan dans les circulations transsahariennes

Le Touat : l'impossible autonomie

Quelles ont été les places des terrains étudiés dans les circulations commerciales transsahariennes? L'ensemble oasien du Touat, la « rue des palmiers » comme le nomme A.G.P. Martin dans son ouvrage de 1906, se situe à un carrefour stratégique du commerce caravanier, à la confluence de deux grandes routes. La première passait par l'Ouest pour relier le Maroc et les villes du nord ouest algérien à Gao et Tombouctou via le Touat. L'autre, plus importante, reliait le pays Haoussa à In Salah par le Touat et le Tidikelt (région de Reggane) captant les caravanes qui provenaient de Ouargla, Ghardaïa, Tougourt et Ghadamès (Grégoire E., 1999).

Rappelons brièvement l'histoire du peuplement du Touat, qui s'est faite par vagues successives d'arrivées de populations qui trouvaient refuge dans « *ce petit pays qu'est le Touat, écarté, d'importance secondaire, géographiquement et politiquement « en marge » du théâtre principal nord-africain* » (Martin, A. G. P., 1908) et qui expliquent la permanence des liens noués avec d'autres régions. Les premières « invasions », pour reprendre le terme consacré dans les chroniques historiques, débutent au VII^{ème} siècle depuis la capitale saharienne Sijilmassa (aujourd'hui la petite bourgade marocaine de Rissani) et ont pour but d'assurer le contrôle des routes qui mènent au Soudan. Le Touat est alors peuplé par des

tribus Juives et Zénètes qui y avaient trouvé refuge et passent sous le contrôle du petit sultanat berbère de Sijilmassa. La croissance démographique des oasis, jusqu'au 10^{ème} siècle, est due à des intrusions de tribus zénètes et ibadites qui s'y aventurent pour commercer, ce qui explique les liens entretenus encore aujourd'hui entre le Touat, El Goléa et le Mzab. Ce qui peut par ailleurs expliquer que le principal axe de circulations marchandes sur lequel se greffent les circulations migratoires soit un axe Adrar-Ghardaïa et pas un axe Adrar-Bechar comme on pourrait s'y attendre, vu la proximité de la frontière marocaine depuis Bechar. Cette ville-garnison au cœur de la vallée de la Saoura n'est pas un ancien relais caravanier, ce qui explique son rôle moindre dans la captation des circulations transsahariennes actuelles. Les oasis touati se développent ensuite grâce aux invasions arabes qui importent le système de la foggara (originnaire vraisemblablement d'Iran) qui permet aux oasis, en s'appuyant sur une main d'œuvre servile abondante, de se développer considérablement. La trame actuelle des anciens ksour témoignent de cet ancien dynamisme et on ne recense pas moins de 294 ksour pour l'ensemble oasien du Touat. Parallèlement à ce développement agricole, les échanges caravaniers s'accroissent et confèrent au Touat un rayonnement et des fonctions qui dépassent les limites de l'ensemble oasien.

Une capitale régionale émerge dont le rayonnement s'étend jusqu'au Touat : Timimoun au cœur du Gourara, l'ensemble oasien qui se situe juste au nord du Touat. Le Touat est localement dominé par le ksar de Timmi où se situe le marché²⁴. Mais ce ne sont pas les commerçants locaux qui dominent l'espace. Ce dernier est aux mains des tribus nomades qui assurent le transport des marchandises par caravanes, pour la plupart des Touaregs, installés plus au sud, dans la région du Hoggar et de l'Adrar des Iforas²⁵. L'existence de ces centres relais n'est pas la conséquence d'une adaptation lente, laborieuse aux difficiles conditions climatiques et hydrologiques qui règnent dans ce domaine saharien. Evidemment le système des foggaras est admirable, il est une réponse ingénieuse à l'aridité d'un milieu où aucune culture sans irrigation n'est possible. Mais il n'est en aucune sorte la condition de l'auto-suffisance alimentaire d'un ensemble fermé et introverti. Les productions locales sont insuffisamment diversifiées pour répondre aux besoins d'une population qui reste dépendante des importations de céréales, notamment du mil du Soudan, et surtout de viande dans ces espaces hyper-aride du Sahara Central où la pluviométrie est inférieure à 20 millimètres par an, et où par conséquent aucun pâturage, aucun « acheb » ne permet d'élevage. L'existence de ces relais ne se justifie que par l'existence des réseaux marchands qui se tissent et se développent durant sept siècles avant d'être plongées dans des « *décennies d'effacement* » (Bisson J., 2003). La mise en valeur des terres, le bon fonctionnement du système des foggaras, s'appuient lui-même sur ces échanges puisque l'entretien du système, extrêmement lourd, il faut régulièrement curer les galeries, est effectué par les esclaves ramenés par les nomades. La fin de la traite, et par conséquent le déclin du commerce caravanier et

²⁴ C'est au cœur de cet ensemble oasien que Adrar sera construite, au milieu de l'ensemble des Ouled Ounghal (source A.G.P. Martin, 1908)

l'affranchissement progressif des descendant d'esclaves, ont précipité la crise du système des foggaras, dominant dans les petites exploitations qui doivent désormais trouver d'autres ressources. Mais les productions mêmes trouvent leur justification dans ce système d'échanges. Les dattes cultivées au Sahara Central sont d'une piètre qualité en comparaison de celles produites dans les régions plus septentrionales et dont les plus célèbres sont les Deglet Nour de Biskra. Celles produites au Gourara et au Touat sont une qualité très médiocre et pourtant elles constituent la principale le principal produit d'exportation de ces espaces depuis le Moyen Age, dans le cadre d'une économie de troc qui voit l'échange des dattes contre des céréales, du mil principalement. Ainsi les défauts de ces dattes pour la consommation locale se révèlent être une qualité dans le cadre des exportations : comme elles sont très sèches, elles se conservent, se transportent et se stockent mieux.

Les réseaux commerciaux soudanais entre Egypte et Tchad

Le rôle de Dongola, en plein cœur de la Nubie, à proximité du 20^{ème} parallèle qui passe en pleine zone touareg dans la partie occidentale du Sahara, est sensiblement différent. Cette ville relais située aux confins du Sahara sur les rives du Nil, à la lisière de deux domaines très différents, profite surtout de l'exportation des chameaux²⁶. Les liens entre le Soudan et l'Egypte sont anciens puisqu'ils remontent à l'époque pharaonique. La conquête de la Nubie et la construction des temples de Méroé au 6^{ème} siècle avant notre ère en constituent les témoignages les plus spectaculaires. Le commerce transsaharien s'est développé là aussi avec l'introduction du dromadaire qui accompagne les conquêtes arabes au VII^{ème} siècle. Alors que la vallée du Nil est plus praticable, on préfère utiliser les pistes à travers le désert. Un trafic caravanier se met en place qui relie les pâturages sahéliens à l'Egypte et la Libye via la « route des quarante » (Darb el Arbain), car il fallait quarante jours pour se rendre en Egypte. Les caravanes continuaient ensuite depuis l'actuelle Egypte vers la Libye. Pourquoi le trafic caravanier a été préféré à un transport par voie fluviale ou qui aurait longé le Nil ? Il semble que l'insécurité permanente qui régnait dans cette zone très humanisée ait accéléré l'usage des pistes transsahariennes²⁷ qui furent le principal moyen d'acheminement des marchandises mais surtout des viandes en Egypte jusqu'au XIX^{ème} siècle et la conquête du Soudan, d'abord par les Turcs en 1821 puis par les partisans du Mahdi en 1885 et enfin par les Anglais en 1898. Ainsi si l'on peut dire que si les relations entre l'Egypte et le Soudan remontent à loin, l'introduction du dromadaire fut la condition d'une croissance des échanges

²⁵ Il faut nuancer cette affirmation. Cette situation n'est vraie que pour la période de 1812 à 1883.

²⁶ on emploie indifféremment dromadaire et chameaux, le mot en Arabe étant le même ; par ailleurs comme il n'existe pas chameaux proprement dit, à deux bosses, au Sahara, il n'est pas difficile de comprendre à quel animal le mot se rapporte.

²⁷ « despite the obvious physical difficulties it offered to easy movement it had wider possibilities of providing short cuts and safer routes than the Nile Valley » Hassan A. et Aziz A, 1976-1977

commerciaux et humains²⁸ (Hassan A. et Aziz A.) dans ce couloir maillé par différentes pistes.

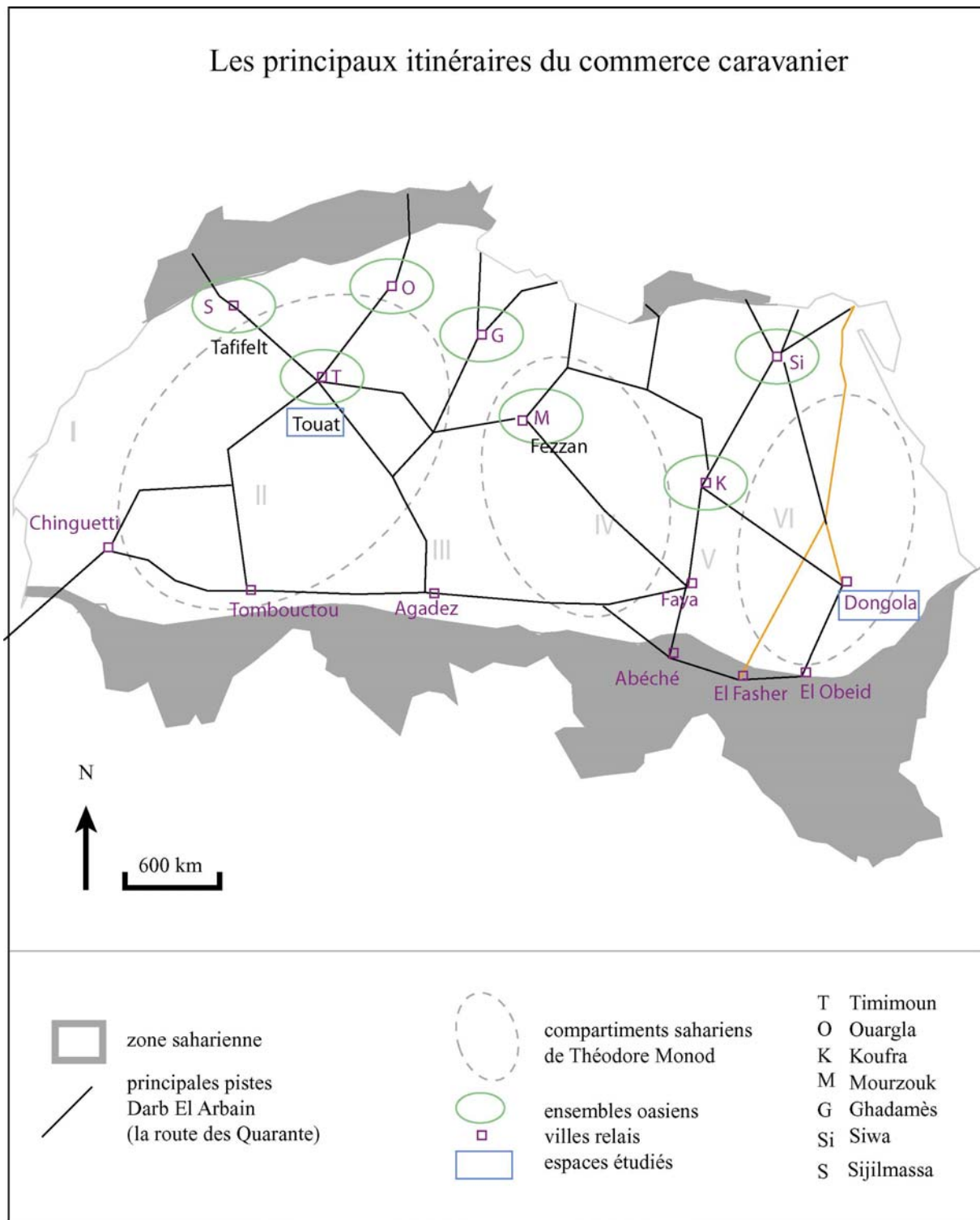
Les itinéraires varient selon les conditions politiques. On peut distinguer quatre périodes. Les périodes qui précèdent la conquête turque, surtout celle de l'Empire Fung (XVI^{ème} siècle) voient se multiplier les pistes et les caravanes en ces moments de relative stabilité politique. La conquête turque, en privilégiant les voies commerciales longeant le Nil a affaibli ce trafic qui reprend à l'époque Mahdiste. Pendant cette période de déclin relatif dû à la conquête et à l'instabilité qui règne dans la partie centrale du pays, les routes à partir de la frange sahélienne, vont se diversifier et s'ouvrir en direction du Tchad à partir d'El Obeid pour acheminer le bétail vers la Libye sans passer par l'Égypte. Un itinéraire transversal se construit entre El Obeid, El Fasher et Abéché qui relie les régions du Darfour et du Wadaï (Ennedi ?). Les viandes et marchandises destinées à l'Égypte et la Libye transitent d'abord par le Tchad et la Libye et on importe au Soudan des produits manufacturés égyptiens. Ainsi se construisent, à la fin du siècle dernier, les réseaux transfrontaliers aujourd'hui encore à l'œuvre dans l'animation des circulations transsahariennes. C'est à la même époque que, pour éviter les contrôles et les taxes des Turcs, les routes contournent la vallée du Nil pour emprunter des itinéraires qui passent en plein Sahara.

La fonction de Dongola comme un des principaux relais sur les itinéraires caravaniers remonte bien avant la conquête turque. La ville est toujours active même dans les périodes de réorientation des itinéraires en période de troubles politiques ou sociaux (notamment des périodes de razzia dans certains relais). Elle possède une grande capacité de réaction pour capter ces nouveaux flux. Au XIX^{ème} siècle la principale route sous contrôle turc est celle qui passe par Shendi et Dongola et où parviennent les caravanes parties d'El Obeid. Pendant la période mahdiste, les routes commerciales reprennent les anciens itinéraires et se concentrent sur quelques tronçons notamment l'axe Omdourman-Dongola, le plus actif qui concentre la plupart du commerce en direction de l'Égypte. La capitale de départ des caravanes de l'est du nord et de l'ouest est El Fasher, qui reste aujourd'hui un relais sur les itinéraires vers le Tchad.

Ces deux exemples attestent que le Sahara a toujours constitué un espace intermédiaire entre l'Afrique Noire et le monde méditerranéen. Le désert ne constitue pas un obstacle à la circulation, c'est au pire une contrainte avec laquelle il faut négocier. L'intensité des circulations dépend plus des choix politiques que des données naturelles.

²⁸ « thus it can be said that while trading relations between the Sudan and Egypt existed before the introduction of the camel, it was the beast of burden which made possible the fuller development of caravan routes into channels of trade and culture. » , *ibid.*

carte 9 : Les principaux itinéraires du commerce caravanier



réalisation : Martine Drozd, 2004
sources O. Pliez, 2003, Th. Monod, 1968

2) L'assise et le déclin d'un système socio-spatial

Acteurs et hiérarchie sociale

Les circulations transsahariennes s'appuient sur un système socio-spatial très organisé et très hiérarchisé à la tête duquel se trouvent les tribus nomades qui assurent leur position dominante par le contrôle des principales pistes.

Le nomadisme n'est en rien le résultat d'une adaptation aux conditions bio-climatiques, un « genre de vie » qui serait une réponse exacte à un milieu donné. Denis Retaillé dans l'article « *l'espace nomade* » (Retaillé D., 1998-B) montre que le pastoralisme nomade n'est pas une adaptation zonale bio-climatique²⁹. Le pastoralisme nomade « *est géographiquement une adaptation dans le temps et dans l'espace aux contraintes de l'élevage dans les marges arides. Cette adaptation c'est le déplacement* ». La circulation est une réponse à cette configuration spatiale des ressources. Mais ce n'est pas seulement une réponse à l'éloignement des ressources c'est « *plus qu'un mode de production économique, plus qu'une forme d'exploitation du milieu. C'est un mode de reproduction de la société* » (Retaillé D., 1998-B). C'est une forme de pratique de l'espace qui repose sur une métrique propre aux espaces désertiques. Cette métrique induit un éloignement considérable des ressources et par là la nécessité de la circulation pour l'approvisionnement des sociétés. La mise en valeur du désert repose sur des foyers de peuplement discontinus contrôlés par des tribus nomades qui en assurant le contrôle des routes d'approvisionnement, assurent également leur pouvoir sur les sociétés sédentaires du désert. Par conséquent alors que la majorité des habitants dans les zones sahariennes ont toujours été les sédentaires, ce sont les nomades qui exerçaient un contrôle sur ces sociétés. Ils tiraient leur richesse du contrôle des circulations.

Les groupes nomades ne sont pas homogènes. La différenciation des individus est fonction du degré de mobilité et de « pastoralité ». Les individus les moins mobiles sont les plus captifs, les esclaves qui mettent en valeur les jardins des oasis sont les plus soumis. Par ailleurs plus les individus sont engagés dans une activité agricole, moins ils sont considérés : en bas de l'échelle sociale se trouvent les agriculteurs sédentaires, puis les agro-pasteurs dont l'activité se fonde sur une exploitation complémentaire des ressources, puis les pasteurs proprement dits qui s'adonnent à élevage extensif nomade, et enfin les bédouins guerriers et commerçants qui dominent la hiérarchie sociale par leur maîtrise des pistes. A cette hiérarchie sociale répond une organisation spatiale là encore très stricte où chacun tient sa place. Les

²⁹ « un contre-exemple facile oppose les Masai, purs pasteurs des régions humides du sud Kenya aux Turkana agro-pasteurs des plateaux secs du nord » Retaillé, D., 1998. Une stricte limite pour définir le domaine saharien et par conséquent le territoire des nomades sur cette base est impossible à définir. La fixité des isohyètes, si l'on prend en compte le caractère qui est le plus souvent retenu pour qualifier les espaces sahariens, ne permet pas de rendre compte d'une organisation où les limites ne sont justement pas fixes. Les marges entre agriculture

nomades guerriers occupent la montagne quand les pasteurs parcourent les fonds de plaines et que les agro-pasteurs et les paysans restent cantonnés à l'oasis.

A l'extrémité de ces couloirs se sont construits des empires plus territorialisés, centres d'échanges vers lesquels convergent les couloirs de circulation et où sont réunis les commanditaires des caravanes. L'exemple le plus édifiant est celui de l'empire Haoussa auquel aboutissent les couloirs dominés par les Touaregs et les Toubous. Là la ville retrouve son caractère sédentaire où se concentrent les pouvoirs dominants, politiques et religieux, et qui domine une campagne qui lui est soumise et lui fournit les moyens de son rayonnement : les productions de céréales, surtout le mil qui, à l'instar des dattes qui servent de base aux échanges avec les Touaregs et les Toubous. La ville concentre ses marchandises dans une dynamique centripète traditionnelle et constitue un immense marché où se rencontrent commerçants et nomades. Ces empires sont installés sur les marges sahéliennes, dans un espace où la métrique est différente, où les ressources sont moins éloignées. Les espaces interstitiels entre les centres urbains sont de nouveau des espaces de production quand dans l'espace saharien cet espace qui sépare deux foyers de peuplement est un espace de circulation.

Description d'un couloir de circulation

La description de ce couloir de circulation depuis les ensembles oasiens sous domination des tribus nomades jusqu'à l'exutoire où s'effectuent le contact entre la société nomade et les empires permet de saisir les liens de solidarités mais aussi de rivalité qui unissent les différents groupes et sur lesquels reposent la fluidité des réseaux. Ce couloir est celui dans lequel se situent les oasis du Touat au XIX^{ème} siècle au moment où entre deux dominations chérifiennes la région passe sous contrôle nomade (1812 à 1883).

Cet exemple illustre la situation de dépendance chronique dans laquelle les oasis du Touat, malgré l'existence de pouvoirs locaux, sont placées en raison de leur extrême vulnérabilité. La mise en place d'autorité locale en la personne des caïds et des pacha (à Timimoun et à Timmi-Adrar) ne suffit pas à assurer la sécurité des oasis qui sont obligées de recourir à la protection d'une autorité plus importante pour assurer le contrôle de la zone dans laquelle elles se trouvent et surtout celui des voies de circulation afin de garantir leur ravitaillement.

L'autorité chérifienne a dominé la plupart du temps ces oasis ; mais au XIX^{ème} siècle, de 1812 à 1883, le Touat passe sous le contrôle de tribus nomades de l'Ouest, originaires de la Saoura. La description de cette période s'accompagne de celle des rezzou, de la terreur dans laquelle les habitants des ksour sont plongés (Martin A. G. P., 1908). Il n'empêche que durant

sédentaire et pastoralisme itinérants sont instables car elles sont fonction de la localisation de ressources discontinues et dont la localisation varie d'une année sur l'autre.

cette période de « protection » par les tribus nomades, les habitants du Touat sont ceux qui commercent le plus avec le sud. Les échanges avec Agadez restent actifs. Les relations avec le Mali sont aussi très intenses jusqu'à la pénétration coloniale, surtout avec Gao, Goundam et Tombouctou. Au XIX^{ème} siècle, la majorité des caravanes reliant le Maroc au Sahel passent par le Touat qui connaît alors sa plus longue période de stabilité et sa plus forte activité pendant la période du commerce transsaharien. Les « pillages » décrit par A.G.P. Martin en 1908 ont sans doute un fond de vérité mais ils désignent plutôt les tributs que les ksour devaient verser aux nomades pour assurer leur protection. Evidemment la relation n'est pas égalitaire et les oasiens sont placés dans une situation servile par rapport aux nomades.

L'exemple est édifiant que le contrôle de l'espace est fonction de celui de la route et c'est ainsi que doit se comprendre la domination touareg. Le territoire doit ainsi être compris non pas du point de vue des foyers de peuplement stables, sédentaires mais de celui des réseaux qui relient ces foyers sans lesquels ils ne sont pas viables. Par conséquent, le territoire est réticulaire, il n'est pas maillé par le réseau, il est le réseau. Il doit être compris du point de vue de ceux qui le contrôlent c'est-à-dire ceux qui contrôlent les routes. A partir de cet exemple on peut dire que le territoire saharien est constitué de l'ensemble des relations sociales et matérielles qui se tissent entre les oasis, les tribus et les empires sans pour autant correspondre à une surface parfaitement délimitée. C'est un territoire aux limites floues.

Les nomades tiennent sous leur domination les sédentaires et le lien dans ce système se fait dans la circulation, sans laquelle aucune vie sociale dans ces espaces arides n'est possible. « *Il n'y a pas de vie au désert, ni sur ses marges, sans relations* » (Retailé D., 1989) et ces relations sont des relations « organiques », aucune partie n'est indépendante, l'ensemble, dans sa solidarité, contribue à faire vivre le tout, ce dernier étant plus que la somme des parties. Il est, comme dans toute relation organique, le produit d'une synergie de ces différentes parties. Le pouvoir des groupes dans cet espace nomade est fonction du contrôle des routes, la circulation étant à la base de l'organisation et de la production spatiale.

Le déclin du commerce transsaharien et la fin du nomadisme historique

Mais les conquêtes et la domination coloniales vont mettre fin à cette organisation du commerce transsaharien. Le déclin est amorcé à la fin du XIX^{ème} siècle et va entraîner un mouvement de sédentarisation massif des populations nomades qui se soldera par leur déclassement social dans la construction des Etats nations après les indépendances.

Au moment de la colonisation, les puissances européennes mirent en place des voies de communication modernes qui partaient du Golfe de Guinée pour remonter à l'intérieur de l'Afrique Noire. Ils réorganisèrent les trafics marchands au profit des côtes. Le trafic caravanier ne put faire face à cette concurrence de routes qui offraient des conditions de transport plus avantageuses, moins chères et plus fiables. La mise en place d'un chemin de fer

gratuit entre Kano et Lagos puis le transport par mer gratuit entre Lagos et Tripoli en 1905 porta un coup fatal au commerce caravanier qui ne se maintint que très difficilement pour le transport du sel. (Schmitz G., 2000))

Le morcellement politique et administratif du Sahara finit d'achever les courants caravaniers en multipliant les entraves à la circulation des biens et des marchandises : contrôles de l'armée, mise en place de taxes à l'arrivée au Sahel, fragmentation des aires d'influence des tribus nomades par la délimitation de frontières qui relèvent de négociations étrangères, restriction de ces aires par délimitation territoriale arbitraire. La première grande rupture se fait dans la définition de l'AEF, de l'AOF et du Territoire des Oasis au début du XXème siècle. L'OCRS n'est finalement qu'un bref interlude. Les indépendances finissent d'entériner la partition du Sahara en une dizaine de compartiments que chaque Etat va tenter de désolidariser de ses réseaux traditionnels pour l'intégrer pleinement au territoire national.

3) du sable au goudron, de la caravane au camion

Le maintien des échanges dans une économie informelle

Malgré le déclin des circulations caravanières en raison de la fragmentation du Sahara et de la concurrence accrue des camions après la Seconde Guerre Mondiale, les liens commerciaux et humains entre les deux franges du Sahara se sont amoindris mais n'ont pas disparu. Les circulations humaines ont connu un fort ralentissement qui s'est traduit par la sédentarisation plus ou moins contrainte des populations nomades. Mais les circulations marchandes se sont maintenues en s'inscrivant dès lors dans des circuits informels en profitant de la possibilité d'exporter illégalement des produits de consommation courante subventionnés par l'Etat. C'est ainsi que se sont multipliés les *souks libya* dans tous les pays limitrophes de la Jamahiriya alimentés par cette contrebande transsaharienne. Les réseaux qui alimentent cette contrebande s'internationalisent et dépassent le cadre régional. L'histoire commerciale de Khartoum est édifiante. Il y a deux générations de *souk libya* dans la structure commerciale de la ville : la première se développe dans les années 1970-1980, est alimentée par des réseaux régionaux (via le Tchad). Les produits exportés illégalement sont des produits de consommation courante libyens. Aujourd'hui le souk a conservé son nom mais il s'est décalé vers l'Ouest, refait à neuf récemment, et ne garde de ses liens libyens que le nom. Les réseaux qui l'alimentent sont désormais internationaux et transitent par les grandes places franches méditerranéennes et moyen-orientales (Djedda, Dubaï, Istanbul).

Sur les marchés nigériens on trouvait surtout du lait infantile algérien (Grégoire E., 1999) interdit à l'exportation. Les réseaux se sont finalement accommodés des frontières dont ils ont su faire une ressource plus qu'une contrainte dans la mise en place d'un système commercial informel. Les coopérations bilatérales officielles sont lentes, l'Algérie et le Mali signent leur première convention en 1971 seulement mais elle ne porte pas sur

l'accroissement des échanges commerciaux entre les deux pays. Les réalisations du Censad en matière de coopération économique restent modestes. Les échanges commerciaux « *se caractérisent par l'inexistence de commerce interétatique et plus encore par l'absence de toute organisation économique supra-nationale qui pourrait les encourager. Les flux de marchandises relèvent donc exclusivement des seuls opérateurs économiques nationaux, notamment arabes, habilement répartis de part et d'autres de la frontière* » (Grégoire E., 1999).

La frontière est également monétaire puisque la Libye et l'Algérie possèdent une monnaie inconvertible interdite à l'exportation quand le Niger et le Mali appartiennent à la zone CFA. Aussi, le marché des changes illégaux prospère dans cette zone frontalière dès la création de la zone de CFA en 1948. La plupart des échanges se sont longtemps effectués sous forme de troc pour détourner cette contrainte mais on assiste aujourd'hui à une monétarisation accrue des échanges transfrontaliers et au développement de ce marché parallèle des changes. L'augmentation des circulations migratoires entre le Mali, le Niger, l'Algérie et la Libye participent également de cette croissance dans la mesure où les jeunes Maliens et jeunes Nigériens jouent sur les taux de change et la demande soutenue en francs CFA pour effectuer un petit bénéfice lorsqu'ils passent la frontière. A l'inverse, lorsqu'ils reviennent, ils cherchent à se débarrasser de leurs dinars sans verser de grosses commissions. Ils font ainsi vivre les cambistes situés aux postes frontière d'In Guezzam et de Borj Badji Mokhtar.

La lente évolution de l'Algérie vers l'économie de marché qui s'est traduite notamment par l'arrêt des subventions des produits de consommation courante a rétréci l'éventail des produits échangés entre elle et ses voisins méridionaux. Finalement comme le remarque Emmanuel Grégoire « *plus il y a de restrictions et plus le commerce frontalier est florissant* » (Grégoire E., 1999). La contrebande se porte désormais sur les cigarettes³⁰ et surtout sur la viande comme on le verra dans la troisième partie. C'est dans ce contexte que naît la seconde génération des *souk libya*, dans ce besoin de diversifier les réseaux d'approvisionnement et que l'économie de transit liée aux mouvements migratoires se développe.

« La dispersion comme ressource spatiale » (E. Ma Mung³¹)

La « ressource spatiale » reste une notion à fouiller et à étendre hors du champ de réflexion d'E. Ma Mung. Elle serait utile pour comprendre la façon dont s'organisent, à l'initiative des migrants internationaux, certaines circulations de personnes et de valeurs matérielles et immatérielles dans le monde contemporain. Emmanuel Ma Mung cherche à comprendre sur quelles bases repose une utilisation positive de la dispersion d'une population. Loin d'une analyse des situations d'exil, de migration forcées ou d'errance, il

³⁰ *Le Matin*, 16.03.2003

³¹ Ma Mung E., 2003

interroge, dans les sociétés dispersées, comment se font les liens entre les individus d'un même groupe dans la distance. Dans cette solidarité des liens qui se créent entre les différents pôles de localisation d'une population, la dispersion, situation au départ négative se fait ressource. C'est la disposition même de la population en archipel qui est source de profit.

Dans le cas des migrations sahariennes, sans pour autant parler de diaspora, on peut évoquer la dispersion de différents groupes qui ont su utiliser cette configuration pour mettre en place des réseaux d'échanges commerciaux et humains. Cette dispersion dans différents pôles explique par ailleurs l'organisation actuelle des filières migratoires et marchandes qui traversent le Sahara. Olivier Pliez (Pliez O., 2003) évoque le cas de ces Libyens partis en exil au moment de la colonisation dans les pays limitrophes de la Libye et qui sont revenus au moment de l'indépendance. Fort de cette expérience extra-territoriale sans jamais avoir oublié leur terre d'origine, la dispersion, au départ contrainte, s'est révélée une ressource pour devenir des animateurs des circulations marchandes transsahariennes entre la Libye et l'Afrique sub-saharienne. Pour l'Algérie, la dispersion de différents groupes arabes au Mali, au Niger et dans une moindre mesure dans toute l'Afrique de l'Ouest permet d'assurer l'animation de réseaux marchands entre le Golfe de Guinée et la Méditerranée. Emmanuel Grégoire (Grégoire E., 1999) évoque à plusieurs reprises la dispersion de ces commerçants arabes, principaux acteurs des réseaux entre le Niger et l'Algérie. Durant toute la période du commerce caravanier des commerçants du Mzab et du Touat se sont installés à Agadez pour devenir les animateurs de ces circulations dont ils étaient les commanditaires auprès des Touaregs qui assuraient le transport à travers le Sahara.

Les enquêtes menées à Adrar et Reggane mais aussi plus au nord, dans l'oasis de Zelfana, entre Touggourt et Ghardaïa, qui échange beaucoup avec le Mali en raison des besoins en viande de l'oasis, donnent à voir la configuration actuelle des acteurs dans le commerce transfrontaliers. Les commerçants arabes dominent. Les échanges se font entre les Arabes des Oasis et ceux expatriés au Niger ou descendants d'expatriés. Les anciens nomades ont connu une évolution un peu plus chaotique et ont vu leur rôle dans la société être dévalorisé. Ils assurent encore le transport des marchandises mais ils ne sont que très rarement les affréteurs ou bien ils font partis de la catégorie des nomades reconvertis dans l'agriculture oasienne et la culture des dattes. Là encore, leur production destinée à l'exportation s'insère dans un réseau commercial dont ils ne sont pas les animateurs mais des acteurs secondaires.

Il est parfois difficile de saisir l'organisation des itinéraires à l'intérieur des frontières actuelles. Pourquoi dans les propos des migrants rencontrés était-ce surtout Ghardaïa qui était évoquée comme destination intermédiaire après le Touat et pas Bechar, pourtant plus proche de la frontière marocaine ? Nous supposons que cela relève de deux facteurs³². En premier lieu cela tient à l'organisation même des migrations au Sahara qui s'organisent sur le mode de

³² Nous sommes obligés ici de rester dans un mode hypothétique, les enquêtes à Bechar manquant pour confirmer parfaitement nos conjectures

la circulation plus que de l'installation et ce quelle que soit la destination, qu'elle se réduise à un espace migratoire de proximité ou qu'elle ait pour objectif l'Europe. Le but n'est pas forcément d'atteindre l'Europe le plus vite possible mais que le voyage, la migration soit source d'un profit. Les migrants n'ont pas pour projet, dans la majorité des cas rencontrés, de s'installer dans les oasis traversées ; ils sont de passage, avant de pouvoir continuer ou de rentrer en ayant accumulé un pécule. Aussi le plus court chemin vers la frontière n'est pas forcément le plus rentable ni le plus enrichissant. Par exemple un parcours linéaire depuis Gao, vers Adrar, puis Bechar puis le Maroc et Tanger avant une traversée de la Méditerranée permettra surtout de faire fondre l'investissement initial au prix d'un gain de temps. En revanche des détours par les oasis d'Adrar ou les chantiers de Tamanrasset permet d'économiser sur l'investissement de départ en travaillant. La migration s'effectue avec en tête l'idée que c'est ainsi qu'on peut améliorer ses conditions d'existence et celles de sa famille. Une migration linéaire par voie terrestre, plus rapide certes, n'est pas forcément le meilleur moyen de rentabiliser sa migration.

Deuxièmement, nous supposons que ces migrations s'inscrivent dans le sillon de celles qui animaient les oasis il y a encore quarante ans avant qu'elles ne deviennent des espaces attractifs. La frontière entre richesse et pauvreté s'est déplacée plus au sud mais les mécanismes sont les mêmes. A une époque où les oasis n'étaient pas encore équipées, où les foyers de peuplement au Sahara étaient moins différenciés selon qu'ils appartenaient à un pays de la frange nord ou de la frange sud, toutes voyaient leur population partir, trouvant dans l'émigration temporaire les moyens d'un revenu complémentaire. Cette émigration remonte au XIX^{ème} siècle mais s'est intensifiée pendant l'entre deux guerres (Bisson J., 1957). Pendant la saison estivale (entre la récolte des céréales d'hiver en mars-avril et celle des dattes en octobre), l'activité agricole se ralentit, les Touati et les Gourari vont donc travailler dans le Nord sur les chantiers du Tell. L'émigration définitive est minoritaire par rapport aux migrations de 3 ou 4 ans et celles qui sont saisonnières (Bisson J., 1957). Les migrants sont dockers, ouvriers dans les usines, sur les chantiers de construction. Les installations définitives dans le Nord sont rares et sont souvent le fruit d'une opportunité : un commerce qui se libère, un mariage. Ainsi il existe des habitudes de migrations saisonnières au Touat vers le Nord en passant par El Goléa et par conséquent on peut supposer que des Touati s'y sont installés. Aussi les contacts avec cette ville sont-ils plus nombreux qu'avec les villes de l'ouest saharien à proximité de la frontière marocaine. Cela explique peut-être pourquoi les itinéraires migratoires à partir du Touat se poursuivent vers El Goléa puis Ghardaïa. La ville d'El Goléa se trouve à la confluence de deux axes : Niger/Mali-Tamanrasset-In Salah-El Goléa-Ghardaïa et Mali-Touat-El Goléa-Ghardaïa qui se trouvent être deux axes commerciaux historiques majeurs.

Aujourd'hui les oasis algériennes attirent et sont devenues des lieux d'immigration temporaires pour les jeunes Touaregs nigériens et maliens moins bien lotis et surtout beaucoup plus nombreux que leurs voisins algériens. C'est le bassin migratoire traditionnel

qui remonte aux années 1980. Depuis une dizaine d'années, le bassin de départ s'étend à l'Afrique de l'Ouest côtière et les destinations s'élargissent en direction de l'Europe. L'origine des migrants se diversifie à mesure qu'augmente la taille des contingents. Les deux flux se superposent pendant la traversée du Sahara et brouillent un peu l'analyse de situations parfois confuses. En tout cas, la majorité des migrations transsahariennes sont temporaires et relèvent de circulations plus que d'installations. Et ce qui est sûr c'est que ces circulations relèvent de réseaux qui perdurent, animés par les mêmes acteurs qui trouvent dans leur disposition les moyens de les animer malgré la construction d'Etats nations qui se fait contre eux.

Renaissances différenciées

La complexité de l'espace saharien doit se lire à la lumière de différentes temporalités et différentes échelles. Certes, les réseaux semblent se maintenir lorsqu'on les appréhende à une petite échelle qui couvre l'ensemble du Sahara. Là, il est clair que les couloirs méridiens se maintiennent et mêmes se renforcent actuellement au vu de l'augmentation des circulations. A une échelle plus grande on ne peut pas tomber dans l'image facile qui voudrait que les anciennes pistes transsahariennes se soient maintenues dans leur configuration initiale malgré les interventions de l'Etat et qu'aujourd'hui on assiste finalement au retour du réseau en opposition à cet Etat central. En réalité ce réseau qui s'appuie certes sur des populations dont la dissémination est très ancienne, ne s'appuie pas nécessairement sur les mêmes lieux. Les lieux d'échanges historiques se maintiennent quand l'Etat n'est pas venu opérer une différenciation fonctionnelle dans ces espaces sahariens.

Dans les franges sud du Sahara, cela est très flagrant, les pivots historiques sont les pivots actuels, très peu nombreux et où la fonction de relais se maintient, bénéficiant du peu d'aménagements effectués par l'Etat. Prenons l'exemple de Dongola au Soudan ; relais situé au carrefour des relations avec l'Egypte et la Libye en raison de sa situation, cette fonction s'est maintenue au XXème siècle et a même connu une certaine renaissance ces dernières années ne connaissant aucune concurrence d'une autre ville qui aurait émergé dans un effort d'aménagement de l'Etat.

La configuration sur les franges septentrionales est bien évidemment différente et les pivots des anciens réseaux ne sont que rarement les pivots historiques des échanges. Certes à une échelle méso il est évident que ce sont les foyers de peuplement traditionnels qui sont toujours les relais de ces circulations : les ensembles oasiens du Touat, le Fezzan... Mais les centres ne sont pas nécessairement identiques. Adrar n'est pas la capitale historique du Touat, c'est Timmi, ksar dont il ne reste aujourd'hui que les ruines ; Timimoun, la capitale du Gourara, centre qui rayonnait sur tout l'ensemble du Touat et du Gourara est aujourd'hui un centre touristique mais a perdu sa fonction de relais sur les réseaux transsahariens actuels au

profit d'Adrar dont la promotion administrative, la quantité des équipements lui assurent un rayonnement régional qui dépasse la frontière algérienne.

Les structures mises en place par les Etats notamment le réseau routier assurent la renaissance ou non des anciens centres. L'exemple libyen est en ce sens édifiant. Olivier Pliez évoque deux oasis dont la fonction de relais a connu des destins divergents en fonction de leur localisation sur le réseau routier. La ville frontalière de Ghadamès offre l'exemple aujourd'hui d'une ville impasse dont la situation, qui a longtemps constitué pour elle la condition de son développement est aujourd'hui pour elle une contrainte en raison des tensions géopolitiques. La ville s'est développée aux confins du Monde arabe et méditerranéen et de l'Afrique sahélienne, les caravaniers touaregs dont les commerçants de la cité s'étaient assurés les services assuraient la liaison entre ces deux mondes. En position-clé sur les axes les plus courts entre la Méditerranée et l'Afrique tropicale, la ville a toujours été l'objet d'une forte convoitise de la part des puissances qui cherchaient à conserver (Empire Ottoman) ou à contrôler (France, Italie) les routes de pénétration saharienne. Il résulte de cette lutte d'influence que Ghadamès est en territoire libyen, mais elle aurait tout aussi bien pu être algérienne ou tunisienne. A cheval sur ces trois frontières la ville, trop soumise aux aléas géopolitiques et à l'état des relations entre les trois voisins, ne profite absolument pas de cette situation au carrefour des réseaux méridiens et des nouvelles circulations transversales qui aboutissent depuis Istanbul, Djedda et Dubaï en Libye et qui inondent les marchés tunisiens et algériens. Au contraire elle est devenue une ville-impasse, car sur ces trois frontières étroitement contrôlées, la perméabilité varie en fonction des vicissitudes politiques.

L'ensemble oasien de Koufra donne à voir une trajectoire différente de celle de Ghadamès qu'elle doit elle aussi à sa localisation. Elle se situe sur un axe majeur : à 900 kilomètres du golfe de Syrte mais à 357 km du poste frontière soudano-libyen Al Awaynat et à 328 km de la frontière tchadienne, cet ensemble oasien offre l'exemple de ce que peut être le renouveau d'un centre-relais lorsque les conditions politiques, économiques et stratégiques s'y prêtent. Siège de la confrérie sénoussiste à partir de 1895, elle profite d'une situation stratégique sur l'un des rares itinéraires caravaniers du Désert Libyque. Aujourd'hui elle profite encore pleinement de cette position entre le Tchad et le Soudan et des investissements étatiques en matière d'agriculture et d'urbanisation (O. Pliez, 2002). L'embargo auquel a été soumis la Libye à partir de 1992 ainsi que la forte demande des foyers de consommation que sont les villes du littoral, ont fortement réactivé les courants commerciaux vers les pays sahéliens : le marché des chameaux et le « Souk Soudania », tous deux situés au sud de la ville, précisément au bordure de la route du Soudan et du Tchad, attestent de l'importance prise par le négoce du bétail. On retrouve cette configuration à Adrar où on trouve un marché au bétail alimenté par le négoce avec le Mali. La différence c'est qu'il se situe à l'intérieur de la ville dans un lieu éloigné des institutions et surtout de la douane qui se trouve sur la nationale 6 à l'entrée de la ville. *« A l'inverse d'une ville comme Koufra, des villes comme Chinguetti, Ouadane ou Ghadamès, sont les contre-exemples mêmes de ce que signifie à*

nouveau la vie de relation dans la survie de la ville, dans son développement économique, dans sa croissance démographique » (Bisson, J., 2003).

Conclusion : le Sahara, espace de production ou espace de circulation?

Quand le réseau crée du territoire

Longtemps en géographie on a opposé le réseau et le territoire, estimant que ces deux notions s'opposent car elles recouvrent deux réalités différentes. Phénomène aréolaire, qui recouvre une surface dans son exhaustivité, le territoire semble être une réalité fixe qui s'inscrit dans l'identification bornée d'une aire. A l'inverse, le réseau est composé de vides, ceux qui séparent les différents nœuds. Il est composé de traits et de points quand le territoire est un objet qu'on entoure. En fait ces deux objets géographiques reposent sur deux métriques différentes : le réseau relève d'une métrique topologique, fondée sur l'analyse et la mesure du degré de proximité entre deux entités distinctes, ce qui suppose implicitement l'idée d'une discontinuité, d'un éloignement entre ces entités. Le réseau est discontinu et lacunaire. A l'inverse, le territoire relève d'une métrique topographique qui voit l'espace continu, sous la forme d'une étendue où les objets sont contigus. Le réseau dans la géographie a toujours été, jusqu'à très récemment, soumis au territoire sur lequel il se superpose mais qui le précède. *« Pour les géographes classiques, ce qui s'éloignait du schème de la surface pouvait être une composante de l'espace mais pas un espace de plein exercice »* (Lévy J., Lussault M., 2003). Cette « hiérarchisation » en quelque sorte entre les deux objets tient principalement à deux raisons :

En premier lieu, la prégnance de la métrique euclidienne en géométrie jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle et bien plus longtemps encore en géographie n'a pas permis d'appréhender les réseaux comme des entités géographiques indépendantes de valeur égale au territoire ou à la région, objet « pleins » qui ont longtemps dominé la discipline. La diffusion des métriques non euclidiennes à partir des travaux du mathématicien allemand Bernhard Riemann (1826-1846) ont permis progressivement d'appréhender la discontinuité dans un espace qu'on voyait continu, les maillages matériels et immatériels qui ne trament plus l'espace mais qui le constituent.

Les réseaux étaient vus comme trop techniques et incapables de porter une identité géographique dans la mesure où seules celles portées par un « pays »³³ étaient reconnues.

³³ Entendu comme territoire d'un Etat ou comme une sous unité de cet Etat cohérente et délimitée, le « pagus » latin en somme.

Et pourtant le réseau est un « être géographique majeur » (Brunet R., 1992), dans la mesure où il lie les lieux sur une certaine durée en s'appuyant sur les solidarités que ces lieux entretiennent malgré leur espacement. Il n'est pas moins que le territoire et il n'en est pas que le squelette. L'étude des espaces sahariens offre un exemple édifiant des limites de cette dissociation entre territoire et réseau. La métrique propre des régions arides où les ressources sont *de facto* discontinues et très éloignées entraîne l'impossibilité de comprendre l'organisation de l'espace, formé de foyers de peuplements éparses qui ne parviennent pas avec leur production locale à l'auto-subsistance. Seul le réseau, dans ce qu'il a de plus matériel, on pourrait évoquer la trame des routes transsahariennes si visibles sur les cartes régionales, comme dans ce qu'il a de moins visible (les réseaux de relations, de parenté, les flux d'information) permet de comprendre que cette organisation est en fait archipélagique et que les liens entre chaque foyer de peuplement est d'une nature organique, repose sur une solidarité, des échanges, sans lesquels ils ne sont plus viables. Les frontières, traits arbitraires tracés au milieu du sable, lignes transversales qui incarnent la rupture dans le réseau et la stricte séparation de deux aires, sont pourtant toujours aussi valides aujourd'hui, loin d'une impression généralisée de « déterritorialisation » dans ces espaces des confins. Comment comprendre cette double articulation entre un espace qui ne se construit que par le réseau, pour le réseau, qui s'affranchit par là des bornes de la stato-territorialité, et l'actualité des organisations territoriales nationales qui restent le modèle dominant y compris pour les Etats sahariens ?

Il semble que la stricte distinction des deux termes, comme celle de nomade/sédentaire ou urbain/rural ne soit pas très opératoire au Sahara. Il s'agit de considérer en fait l'apparente contradiction entre les deux dynamiques comme productive dans un rapport vraiment dialectique, où la production même naît du conflit entre deux processus. Et ce n'est pas là pur verbiage. Deux dynamiques d'intégration sont effectives au Sahara, dans un espace où seul le réseau fait sens. Les politiques d'aménagement elles-mêmes ont compris que l'intégration au territoire national ne se ferait que dans la création de réseaux concurrents des réseaux historiques. D'où le soin particulier apporté à une trame routière qui se finit systématiquement en cul-de-sac dans le Sahara, qui n'atteint jamais la frontière et qui ne contient quasiment aucun axe transversal, pour accroître la dépendance aux régions du Nord. Ainsi territoire et réseau peuvent être pensés comme surimposés l'un à l'autre selon le point de vue que l'on adopte, et c'est très vrai pour ces espaces où le territoire-réseau s'est vu surimposé le territoire-Etat sans que l'un ou l'autre ne domine exclusivement la production de l'espace.

Dans l'apparente opposition des acteurs qui agissent au Sahara se lit l'union du territoire au réseau, deux formes d'organisation qui ici ne se superposent pas mais se confondent. Pour les Etats, encore fragiles après les indépendances et qui ont à assurer leur souveraineté, le Sahara est vu comme une marche, une zone à territorialiser dans les limites de la nation. Il devient un espace de production, où l'extraction des matières premières assure à l'ensemble du pays son développement. En échange, dans une logique de redistribution, les espaces

sahariens sont équipés, désenclavés et vivent encore aujourd'hui principalement des subsides de l'Etat. Cela est vrai pour les franges septentrionales du Sahara, où le bitumage des routes transsahariennes s'accompagne des lignes électriques, aujourd'hui des panneaux solaires. La différence avec le Sahara malien tchadien ou soudanais est flagrante. La différence de l'équipement en matière de réseau routier est visible simplement sur une carte à petite échelle qui représente les régions sahariennes³⁴. L'enclavement du Sahara central et des marges sahéliennes contraste avec les routes qui maillent l'espace algérien ou libyen.

Qu'en est-il des circulations dans cet espace où la fermeture des frontières étaient plus courante que leur ouverture ? Même dans les moments de fermeture, elles se poursuivent, à l'intérieur de l'espace national et dans une moindre mesure à l'extérieur. Circulations de marchandises bien sûr mais aussi des hommes : émigré touati hier vers le Tell, le Mزاب ou Agades, jeunes Kabyles du Nord qui viennent ouvrir un commerce dans les villes sahariennes grâce aux aides de l'Etat. La métrique des espaces sahariens qui était valable hier du fait de l'éloignement des pâturages est encore valable aujourd'hui. L'éloignement des ressources, encore aujourd'hui, induit le maintien de circulations qui se fondent sur la complémentarité des produits échangés. Pétrole, gaz, main d'œuvre contre biens d'équipements et produits manufacturés. La circulation, les échanges et par conséquent les réseaux sociaux sur lesquels ils s'appuient animent ces espaces sahariens dont l'organisation ne peut se comprendre sans la prise en compte de ces liens, matériels et immatériels qui assurent les conditions de la reproduction des sociétés. La dispersion des hommes et des ressources et par conséquent leur circulation au sein d'un réseau structuré par des nœuds caractérise tous les espaces sahariens.

Dans ce contexte, les populations spoliées par l'installation de la stato-territorialité, les nomades, ont trouvé un créneau sur lequel exercer leurs savoir-faire et leur connaissance de terrain. Ils sont longtemps en retrait de la nouvelle économie industrielle et tertiaire qui s'est mise en place après les indépendances. Néanmoins, leur exclusion connaît des différences selon les pays. La place qui leur est faite en Algérie n'a rien à avoir avec celles de leurs homologues nigériens et maliens, beaucoup moins bien lotis et plus nombreux que ceux qui ont réussi à émigrer vers Tamanrasset ou Adrar (Grégoire, 1999). Alors qu'au Niger et au Mali les politiques visaient à marginaliser les nomades, l'Algérie a œuvré en faveur de leur assimilation économique, politique et culturelle (Bourgeot A., 2000, *Autrepart* et 1989). Leur assimilation politique et culturelle s'est fondée sur le transfert du pouvoir communautaire au sein des appareils d'Etat juste après l'indépendance. Leur assimilation économique s'est faite dans deux activités s'appuyant sur les dromadaires : le tourisme en méharée pour les occidentaux et le commerce de bétails avec les pays frontaliers, surtout le Mali, activité qui si elle est officiellement illégale, puisque les viandes ne sont pas contrôlées, est plus que tolérée dans la mesure où le Sahara central ne possède pas de pâturages et par conséquent pas de troupeaux.

³⁴ *Afrique Nord et Ouest*, carte Michelin au 1/ 4 000 000 ème.

La stato-territorialité en Algérie s'est accommodée de ces populations mouvantes que l'Etat a sédentarisé mais à qui il a offert les moyens de leur maintien et peut-être même de leur développement alors qu'elles subissaient une période de crise depuis le déclin du commerce caravanier. En s'appuyant sur leur savoir faire qui est surtout un savoir-circuler il tolère le maintien du réseau, des échanges qui se font désormais grâce à la frontière. La stato-territorialité ne va pas, contrairement à ce que l'on pourrait croire à première vue, à l'encontre d'une organisation réticulaire transfrontalière. Certes dans un premier temps elle désorganise les réseaux existants, elle perturbe les flux. Mais on a vu qu'aujourd'hui les échanges s'appuient et même procèdent d'une frontière qui n'est pas que politique et militaire, qui est surtout économique. Dans ce contexte, on ne peut pas parler de remise en cause des frontières nationales, ces-dernières restent pleinement d'actualité et l'issue des conflits touaregs montrent qu'aucune union de ce peuple par delà les frontières n'est envisagée. Le Touareg en Algérie est devenu un Touareg Algérien. Son assimilation et le maintien des circulations transfrontalières témoignent de l'identité des espaces sahariens qui n'existent que par le réseau et la circulation. Mais peut-on pour autant parler de territoire circulaire ?

Le concept de nomadisme aujourd'hui : comprendre les nouvelles mobilités

Dans son ouvrage *Les nouveaux cosmopolitismes* (2000), Alain Tarrius, sociologue et anthropologue tente de définir les nouvelles constructions sociales à l'œuvre dans le cadre de la mondialisation et des nouvelles modalités de la mobilité. Les configurations actuelles, après les révolutions des transports ne permettent plus d'aborder les populations migrantes comme cela a pu être étudié pendant l'entre-deux-guerres. Les populations migrantes aujourd'hui ne sont plus nécessairement des citoyens par défaut en cours d'assimilation dans une nation-croquet. La multiplication d'organisations archipelagiques sur le modèle diasporique, et leurs évolutions (tant dans les liens entre autochtones et population de la diaspora qui sont loin d'être univoques, qu'entre ceux qui lient le lieu d'origine et la population expatriée qui peut chercher une émancipation) témoignent de l'impossibilité aujourd'hui de se limiter aux schèmes sédentarité/mobilité, identité/altérité pour comprendre les migrations. Ces dernières aujourd'hui relèvent plus de circulations que de migrations définitives, comme ce fut le cas très longtemps, en raison des révolutions des transports. Ce qui ne signifie pas pour autant que les migrations sont devenues uniquement saisonnières ou cycliques. Aujourd'hui les circulations s'appuient sur une pratique circulaire de l'espace entre différents centres créés par ces mobilités. Ces nouvelles pratiques de l'espace par une partie de la population qui trouvent là les moyens d'un profit, sont à l'origine de la création de centralités qui se superposent aux centralités que créent l'Etat dans ses politiques d'aménagement³⁵. Dans ce

³⁵ par exemple, Lyon offre un très bel exemple de superposition des centres : la Part-Dieu, quartier né de l'aménagement des années 1970 est le centre commercial de l'agglomération et abrite d'ailleurs le plus vaste

contexte, le territoire circulatoire « *constate la socialisation d'espaces suivant des logiques de mobilité* » (Tarrius A., 2000). C'est la circulation qui induit la création des nœuds sur un réseau qui est chez Alain Tarrius avant tout social. Le territoire pour lui est avant tout compris comme une construction identitaire fondée sur la mémoire mais pas du tout politique. Ainsi le territoire circulatoire est l'ensemble des nœuds et des liens matériels mais surtout immatériels qui se tissent dans la construction d'une identité commune à un groupe dispersé, où le référent spatial est désormais multiple et plus unique. Il est la construction d'une identité dans la mobilité face à une action étatique aveugle à ces réseaux sociaux qui se créent en la détournant. Ces constructions s'appuient sur une pratique nomade de l'espace.

- Etre nomade aujourd'hui :

Alain Tarrius identifie trois façons d'habiter le mouvement pour les entrepreneurs qui animent les circulations en fonction de leur rapport à leur lieu d'origine, à leur parcours et à leur lieu d'installation : la diaspora, le nomadisme et l'errance. A quelles catégories appartiennent les acteurs du système migratoire saharien que nous avons rencontrés ? A quelle catégorie appartiennent les transporteurs Zaghawas de Khartoum, les commerçants-pèlerins tchadiens, les migrants qui traversent les oasis ? L'herméneutique conceptuelle mise en place par Tarrius est-elle opératoire au Sahara ?³⁶ La configuration du réseau au Sahara n'est pas, semble-t-il, celle de la diaspora, qui s'inscrit dans un temps très long et où le rapport des groupes avec la société d'accueil est celui d'une intégration sans assimilation avec « *action cooccurrente dans les dispositifs collectifs d'action politique, sociale, culturelle et économique* » (Tarrius A., 1989). Néanmoins on peut se demander dans quelle mesure c'est une affaire de temporalité et si les liens régionaux dont nous constatons la densification aujourd'hui ne construisent pas une organisation sociale diasporique ? Alain Tarrius décrit les processus de territorialisation des grands groupes de migrants en trois étapes dans son ouvrage *Anthropologie du Mouvement* : p 137 ici on se situe dans la première, c'est à dire la phase des « *grandes migrations et de l'histoire de la production des identités groupales : le temps des brassages entre générations et des grands parcours initiateurs d'itinéraires souvent internationaux* ». (Tarrius A., 1989) En fait actuellement au Sahara cette phase est en cours de consolidation après 40 ans de mouvements qui ont vu la dissémination des populations et la sédentarisation de groupes nomades qui se sont retrouvés à cheval sur plusieurs Etats. Les nouveaux nomades tels qu'ils sont définis par Alain Tarrius gardent quant à eux des liens forts avec leur lieu d'origine et se tiennent à distance de la société d'accueil, des dispositifs citoyens et politiques

centre commercial de centre ville d'Europe. A côté, la place du pont est le centre du trafic transfrontalier, de contrebande où se croisent différents réseaux commerciaux du Maghreb, des pays de l'Est et où se font des échanges souterrains. Malgré les politiques d'aménagement qui visaient à casser ce centre, l'inertie des pratiques sociales est plus forte et le réseau, le nœud se maintient dans son ancrage socio-spatial.

³⁶Nous nous intéressons ici aux phénomènes structurants, par conséquent nous n'insisterons pas sur les situations d'errance qui ne présentent pas d'attaches avec le lieu d'origine mais une multitude de centralités lors du parcours, tous les lieux où l'on s'arrête et une distance avec la société d'accueil. Dans leur perte de repères identitaires ils ne participent à aucune construction territoriale, exclus de celles qui existent déjà.

locaux. Les collectifs nomades subvertissent les centralités locales en les ignorant. Elles en surimposent d'autres à l'espace d'accueil, intelligibles dans leur rapport au réseau qui leur est extérieur, tout en infléchissant sa dynamique interne. Sur cette base conceptuelle, comprenons mieux l'organisation du Sahara et surtout celle des circulations croissantes qui l'animent ?

Dans la description que fait Alain Tarrius l'Etat extérieur aux liens sociaux s'oppose aux territoires créés par les groupes où l'identité fédère malgré les discontinuités spatiales. Dans cet espace saharien où rentrent pleinement en concurrence réseaux sociaux et action étatique, assiste-t-on sous l'effet de ces échanges transfrontaliers multiples, à une tension territoriale qui verrait la construction cohérente d'un territoire circulatoire sous-jacent à la construction nationale ? Face à l'Etat qui aménage, qui maille, qui impose ses centralités, quelles actions opèrent les acteurs privés qui agissent en marge ? Les organisations réticulaires sous-tendues par la solidarité du lien social construisent-elles un territoire ? Sans contrôle politique peut-on parler de territoire ? Se réduit-il à l'ensemble des espaces fédérés dans une même appartenance et reconnaissance identitaire qui se composent et se recomposent malgré les actions de l'Etat ?

Nous prenons le parti d'affirmer la dimension spatiale et bornée du territoire, qui ne peut se maintenir sans le contrôle d'une société qui s'y reconnaît et assure par ce contrôle les moyens de sa reproduction. Le territoire circulatoire dans son ancrage quasiment uniquement temporel, sans prise en compte de son organisation spatiale au-delà de la localisation des groupes qui produisent ce territoire, a tendance à atomiser l'espace. Utopique dans la dispersion initiale des groupes et des premières circulations, où le lieu d'origine renvoie à un ailleurs collectif qui devient progressivement mythique à mesure que la continuité généalogique ne se fait plus dans une contiguïté spatiale, où les générations naissent ailleurs que dans le lieu d'origine qui sera pourtant leur référent, le territoire circulatoire devient atopique à mesure que la référence à ce lieu d'origine mythique fait place à la référence à une « *monade extra-territorialisée* » (Ma Mung E., 2003), où l'identité se crée dans le fait même d'être dispersé. Le premier cas correspond aux Libyens exilés, le second à la diaspora chinoise. Mais où se situent les entrepreneurs nomades qui ne sont jamais pleinement déconnectés de leur lieu d'origine puisque pour beaucoup il constitue un bassin de clientèle ? La question qu'on peut se poser c'est de savoir quel est leur territoire de référence. Pour les entrepreneurs, le territoire de référence est semble-t-il le lieu d'origine avec lequel ils conservent des liens très forts ; c'est le cas également pour les migrants qui nous affirment être là pour accumuler un petit pécule pendant leur migration avant de revenir au pays.

Mais comment comprendre la situation des migrants qui se greffent sur les circulations transsahariennes traditionnelles pour remonter jusqu'en Europe en affirmant leur volonté de ne pas rentrer mais de s'installer là-bas en Europe et de réussir, « avec l'aide la chance », offrant un nouveau visage à la figure de l'aventurier ? Dans ces territoires historiques du nomadisme, alors même que les nomades sont désormais majoritairement sédentaires, assiste-

t-on à l'émergence de nouveaux nomades tels que l'entend Alain Tarrius ? La question ne peut ici qu'être soulevée, les enquêtes demeurent incomplètes pour y répondre parfaitement.

Ce qui est certain c'est que les circulations humaines et marchandes ne peuvent imposer des couloirs territoriaux qui s'affranchiraient de la stato-territorialité. Les routes, les itinéraires demeurent soumis aux jeux des Etats-nations qui ouvrent ou ferment ces couloirs. L'interruption de l'itinéraire soudano-libyen et les conséquences sur la ville de Dongola en est la preuve. Les centralités créées dans les villes sahariennes sous l'effet de l'augmentation des flux n'en créent pas qui se superposent à la trame existante. Elles participent d'une densification des centralités déjà existantes comme on l'évoquera plus longuement dans la partie suivante. La notion de territoire circulatoire dont on ne remet absolument pas en cause la richesse conceptuelle pour appréhender les nouvelles formes de mobilité ne semble que partiellement opératoire dans l'analyse des espaces saharo-sahéliens où les réseaux qui se tissent en marges des actions étatiques ne s'affranchissent jamais vraiment des frontières de ces Etats

Partie 3 : Le transit dans la ville, le transit et la ville :

Suite à l'étude des effets territorialisant du transit pour la sous-région saharo-sahélienne, il s'agit de voir ici comment s'inscrit le transit dans les villes touchées par les mouvements migratoires et les circulations de marchandises. Ces dernières ont été auparavant bien identifiées. Toutes les villes sahariennes ne sont pas atteintes de la même façon par ces phénomènes et leur visibilité n'est pas partout identique. Les migrations n'ont d'impact que sur les villes situées en position de comptoir au débouché des pistes de part et d'autre de la frontière. A partir de ces points de rupture de charge, les migrants se greffent sur l'offre de transport nationale et à mesure qu'ils remontent vers le nord se diluent dans des espaces urbains dans lesquels leur présence se fait plus discrète. Les villes qui connaissent les principales modifications socio-spatiales sous l'effet des migrations se situent de part et d'autres des frontières et présentent un même profil : ville moyenne qui survit grâce aux subsides de l'Etat, une économie peu diversifiée et cette situation particulière de comptoir. Là, les migrations ont un réel impact qu'il s'agit d'identifier et d'analyser. Quels sont les lieux touchés dans la ville ? Quel est l'impact sur la structure urbaine ? Quelles sont les incidences socio-spatiales et économiques de ces mouvements ? Mais les places migrantes, villes ou quartiers, sont avant tout des places marchandes. L'impact dans les grandes capitales sahariennes du transit des personnes est moindre, dissout dans des villes étendues et à l'économie plus diversifiée. C'est plus à travers leur inscription dans les réseaux marchands transsahariens qu'il faut ici les analyser pour comprendre les impacts des circulations transsahariennes dans ces espaces urbains.

La partie précédente nous permet d'introduire cette partie par un tableau synthétique qui montre que la production de l'espace est double au Sahara. Les analyses d'Alain Tarrius nous permettent de réfléchir sur les constructions que peuvent créer les réseaux sociaux et marchands dans un espace de circulation et par là de mieux mettre en valeur les processus à l'œuvre au Sahara. A partir des cycles de circulation identifiés au Sahara on peut mettre en place, en partant de la typologie déjà effectuée par Olivier Pliez (Pliez O., 2003), une définition des cycles urbains qui se succèdent au Sahara. La production de l'espace au Sahara procède de deux actions : celle de l'Etat, dans une dynamique d'intégration nationale et celle des réseaux transsahariens dans une dynamique d'intégration régionale.

Tableau 3 : production de l'espace et circulations au Sahara³⁷

Contexte	Cycles urbains	Acteurs dominants	Fonction des villes	
			Dans le territoire national	Dans les systèmes de circulation
Les relations transsahariennes : l'échange et la distance	Emergence des centres historiques et des relais.	Les tribus nomades et les commerçants Arabes dispersés	aucune	Construction d'un premier réseau maillé par ces foyers de peuplement oasiens
Début XXème-Années 1970 : la domination coloniale	La domination coloniale achève la déstructuration de l'organisation spatiale fondée sur le commerce. Contrôle du territoire, maillage de l'espace par des garnisons militaires	L'armée et l'administration coloniales	Dessin de la trame sur lequel l'Etat s'appuiera	Emigration depuis les espaces sahariens ; réseaux de circulations régionaux (Sahel-Touat / Touat-Tell)
L'intégration nationale	Fermeture des espaces sahariens. Période d'investissement : extension des réseaux routiers, promotion administrative des villes sahariennes, équipements, chantiers de construction. Fixation des nomades Immigration en provenance du Nord	L'Etat	Echelons du maillage territorial national	Lieux de fixation des nomades
Aujourd'hui : désengagement de l'Etat et réactivation des réseaux transsahariens	Réappropriation de la ville par les populations locales. Croissance de l'habitat spontané, diminution des investissements nationaux notamment dans le secteur du logement.	Les investisseurs privés.	idem	Relais

³⁷ ce tableau est valable pour les pays des franges nord du Sahara, là où une politique d'aménagement forte a été possible.

A partir de ce tableau et en guise d'introduction à la troisième partie, on peut dresser un tableau des trajectoires urbaines des oasis du Touat en fonction de ces quatre périodes :

Tableau 4 : trajectoires urbaines du Touat

Etapes	M'Guiden	Reggane	Timimoun	Adrar
Précoloniale	Puits	Ksar-jardin	Grand marché ; lieu d'échanges-nomades agriculteurs	Ksar dans l'ensemble oasien dominé par Timmi, la place marchande locale
Coloniale	Néant	Garnison militaire	Absence de données	Chef-lieu de l'annexe du Touat ; centre militaire et administratif
Intégration nationale	Village de fixation des nomades	Chef-lieu de daïra	Chef-lieu de daïra	Centre administratif régional
Situation actuelle	Village en crise	centre local	Centre micro-régional touristique	Centre régional du Sahara algérien ³⁸
Fonction dans les réseaux de circulation	Halte	Comptoir	Néant	Ville-relais

³⁸ Contrairement à Tamanrasset, plaque tournante des circulations transsahariennes, qui capte les réseaux libyens et nigériens, et qui par conséquent est aussi un centre régional saharien.

Chapitre 5 : les limites de la visibilité du phénomène migratoire au Sahara³⁹

1) une visibilité différenciée

En premier lieu on doit effectuer quelques précisions méthodologiques concernant notre objet de recherche qui n'a pas partout la même visibilité et dont les traces matérielles ne sont pas identifiables dans tous les espaces urbains sahariens. La visibilité des flux et la présence migratoire dans les petites et moyennes villes du Sahara tranche sans commune mesure avec l'invisibilité du phénomène dans les grandes villes de départ comme Khartoum, les grandes villes situées sur les itinéraires transsahariens comme Ouargla en Algérie ou encore les petits villages socialistes dont on aurait pu croire qu'ils deviendraient des relais comme M'Guiden en Algérie. Des migrants rencontrés nous ont parfois affirmé se rendre à Ouargla pour trouver un emploi dans la zone de Hassi Messaoud avant de continuer vers la frontière tunisienne ou retrouver un parent à Biskra, à Touggourt. Mais peut-on pour autant considérer ces villes comme des villes relais sur les itinéraires qui se tissent à travers le Sahara ? Sur quelles bases peut s'opérer cette différenciation ? A quels signes dans la morphologie de la ville, son organisation, sa situation, ses fonctions, peut-on identifier les villes qui structurent ce réseau transsaharien ? Le constat semble être que plus on avance vers le Nord, plus les flux s'atomisent ; les migrants multiplient les itinéraires et ne se rendent visibles par leur nombre que dans les villes qui constituent, au moins temporairement, si la destination finale envisagée est l'Europe, des villes d'arrivée : les capitales nationales ou les grandes villes de la côte méditerranéenne. Dans ces lieux, les liens de solidarité avec une communauté anciennement présente peuvent jouer.⁴⁰ Entre leur entrée dans le territoire national par les régions sahariennes et le moment où ils se regroupent, si tant est qu'un regroupement communautaire s'effectue dans les agglomérations septentrionales, la multiplication des situations et donc des itinéraires ne permet pas d'affirmer que ces flux humains constituent un agent de mutations socio-spatiales fortes pour l'ensemble des villes citées sur les parcours.

La rétention des contingents de migrants dont la majorité n'ont pas en vue l'Europe mais simplement de trouver du travail où la demande existe ainsi que la dilution progressive de ces contingents dans les espaces nationaux nous incitent à nuancer l'idée de la mise en place d'un système migratoire Nord-Sud qui passerait par le Sahara. Les flux les plus

³⁹ Ce chapitre se fonde sur le rapport de mission Soudan-mars 2004 rédigé par Martine Drozd et Olivier Pliez

⁴⁰ Existence par exemple d'un souk soudanais à Tripoli. Voir O.Pliez, 2003

importants, les plus structurés et structurant restent des flux Sud-Sud. Et à travers nos différentes enquêtes menées en Algérie et au Soudan, c'est à ce système que nous limitons notre analyse. Les pôles de ce système ont été étudiés ces dernières années : Agadez, principale ville de départ, Tamanrasset et Sebha, principales villes d'accueil. En nous rendant à Adrar on a pu étudié dans l'axe du Touat la densification progressive de circulations transfrontalières historiques qui reprennent ces dernières années en lien avec la capitale du Hoggar. Les enquêtes menées au Soudan nous ont permis de nous intéresser à un autre itinéraire historique, celui de la route des 40 entre le Soudan et l'Egypte et d'étudier les modalités du phénomène migratoire constaté en Libye depuis la zone de départ soudanaise. Aussi la pertinence de l'objet d'étude « migrants au Sahara » est-elle fonction de la visibilité du phénomène dans les différentes villes des espaces sahariens.

2) A quoi tient cette visibilité ?

Cette visibilité relève de plusieurs facteurs :

- La taille de la ville :

En effet, c'est surtout dans les villes moyennes et petites que le phénomène est particulièrement visible (entre 5 000 et 100 000 habitants). Dans les villes plus petites, se développent seulement des lieux de halte en déconnexion avec le centre et dans des agglomérations plus grandes le phénomène se dissout dans l'espace urbain ; à Khartoum, le seul quartier de migrants identifiable est celui de Deim, quartier des réfugiés érythréens dont une part envisage une mise en migration mais ces départs clandestins ne laissent aucune trace et se situent à l'écart de l'agglomération. En revanche le phénomène était bien plus flagrant à Dongola, capitale historique du nord-Soudan où s'est développée une place marchande connectée aux flux migratoires.

- Des fonctions urbaines peu diversifiées :

Les villes qui ont su développer des places marchandes en connexion avec les flux présentent un même profil fonctionnel et économique : elle sont caractérisées par l'importance de la fonction administrative et par là des subsides de l'Etat, une agriculture moribonde en manque de main d'œuvre et des micro structures commerciales (commerce informel et petits boulots très répandus, encouragement au micro investissement local). Cette organisation très souple du commerce repose sur la présence d'entrepreneurs locaux qui mettent en place des services à destination des populations migrantes (taxi phone, hébergement, restauration).

- Une différenciation fonctionnelle selon la situation :

Le relais pris par l'offre de transport national après le passage de la frontière induit des points de rupture de charge nécessaires sur les itinéraires, opérant une différenciation fonctionnelle de ces villes (villes comptoirs ou villes relais) et qui justifie ou non la création des espaces de transit. En effet, les villes comptoirs situées à la sortie des pistes constituent les points de rupture de charge nécessaires pour pouvoir ensuite se rendre dans les plus grandes villes en empruntant les transports nationaux. Par exemple sur l'axe du Touat, les migrants qui sont partis d'Agadez ou de Gao passent la frontière à Borj Badji Mokhtar, s'arrêtent à Reggane pour ensuite se rendre à Adrar où l'offre d'emploi est plus importante en attendant de poursuivre leur itinéraire ou avant de rentrer. Adrar constitue ainsi une ville relais, nœud sur les itinéraires des migrants avec une spécialisation fonctionnelle et des quartiers induits par ces trafics. Reggane apparaît plus comme un comptoir ; elle doit cette insertion dans les réseaux migratoires à sa situation.

- L'importance des flux :

Bien évidemment la visibilité du phénomène migratoire dans les villes de transit au Sahara est pleinement fonction de la taille des contingents de migrants qui le traversent. D'où une dilution progressive du phénomène et un impact moindre vers le Nord car ils sont de moins en moins nombreux. L'impact est ainsi d'autant plus visible que la ville se situe à proximité de la frontière. L'importance des flux, associés à la fonction de la ville (départ, arrêt ou transit) et au potentiel d'acteurs capable de répondre à la demande des migrants et d'organiser l'offre contribuent selon les lieux à la formation d'espaces de transit (Sebha, Koufra, Tamanrasset, Agadez, Adrar et plus modestement Reggane ou Dongola) ou non, en considérant toutefois que les places migrantes sont d'abord -et de plus longues dates- des places marchandes.

3) Pourquoi une visibilité moindre de l'autre côté de la frontière ?

L'hypothèse pour le Soudan était que l'on retrouverait à Khartoum des phénomènes identiques à ceux qui ont pu être décrits dans d'autres capitales de départ se situant à la charnière saharo-sahélienne notamment Agadez (E. Grégoire, 1999) avec la mise en place d'une place marchande en connexion avec la place migrante. Par ailleurs, la très forte présence soudanaise en Libye justifiait ces investigations. En effet, en recoupant les diverses sources officielles et la presse on s'aperçoit que les Soudanais constituent la deuxième population étrangère en Libye derrière les Egyptiens et devant les Tchadiens soit entre 500 et 800 000 personnes. Leur présence est si visible en Libye qu'on a l'habitude d'y plaisanter en affirmant que « sous chaque pierre soulevée, on trouve un Soudanais » ; par ailleurs on trouve un souk soudania à Koufra (marché destiné à la population soudanaise). Une telle présence nous laissait supposer qu'on trouverait des traces matérielles de ces flux du côté soudanais et plus précisément à Khartoum dans la mesure où ils affirmaient dans les enquêtes être partis de

cette ville⁴¹. Les enquêtes menées à Khartoum ne nous ont permis d'identifier qu'une trace matérielle très ténue de ces flux. En revanche, nous nous sommes rapidement orientés vers Dongola, capitale du Nord Soudan quand nous nous sommes rendus compte que c'était à partir de cette ville que se faisaient les départs pour la Libye. Et c'est là qu'effectivement nous avons trouvé une place marchande qui s'était créée en connexion avec les flux migratoires. La taille des communautés soudanaises en Libye ne s'explique pas que par les migrations de ces dix dernières années mais relèvent également de migrations plus anciennes. C'est d'ailleurs sur ces communautés installées de longue date en Libye qu'ont pu s'appuyer les flux des années 1990 pour l'accueil des migrants lorsque la Libye et le Soudan entretenaient des accords bi-latéraux de libre-circulation⁴². Par rapport à la présence numérique des Soudanais en Libye, les flux apparaissent trop modestes pour laisser une trace dans une grande capitale comme Khartoum. La visibilité est fonction de la taille de la ville comme on l'a expliqué précédemment et dans une agglomération d'environ 5 millions d'habitants, réceptacle de mouvements qui dépassent le cadre des circulations transsahariennes, les flux vers la Libye sont résiduels. En revanche, la situation de Dongola et sa taille relativement modeste explique que là le phénomène a pris une autre ampleur comme on le verra un peu plus loin.

Par ailleurs l'organisation du système de transport ajoute à la difficulté du repérage et à l'identification claire des situations. Il n'y a pas de route directe pour se rendre en Libye. Depuis Omdourman (la ville située à l'est de l'agglomération de Khartoum) on emprunte d'abord les lignes qui mènent jusqu'à El Fasher ou Dongola et c'est à partir de ces villes qu'on peut alors se rendre en Libye mais il n'y a pas de route directe. C'est la conséquence de la semi-clandestinité de cette direction mais aussi du choix, logique, d'emprunter les lignes de transport existantes, dans le cadre des réseaux nationaux. Seuls les itinéraires transfrontaliers sont aux mains de passeurs dans un espace migratoire de proximité. Hors de ce périmètre, les pistes transsahariennes rejoignent des réseaux gérés par des entrepreneurs locaux.

⁴¹ Source orale

⁴² Khartoum (1995)-(South African Press Association) : "About 150 Somalis turned back by Tripoli at the Libyan-Sudanese Border, have returned to Khartoum and camp outside a United Nation office. They said they had gone to Libya to seek jobs, crossing to Ayunat in Libya from Dongola in northern Sudan on April 7. But Libyan authorities turned them and 33 Iraqis and three Algerian back saying that only Sudanese nationals were allowed to enter".

Chapitre 6 : Reggane, Dongola : l'exemple de deux comptoirs

1) L'importance de la situation

Au débouché des pistes transfrontalières

Reggane et Dongola, villes sahariennes moyennes, présentent une situation similaire qui explique en partie leur intégration au système migratoire transsaharien. Elles se trouvent en effet toutes les deux en position de comptoir, premières villes rencontrées après le passage de la frontière. Ainsi dans les deux villes se sont créées des places marchandes en lien avec l'augmentation des flux migratoires qui traversent le Sahara. En réponse à la demande des migrants l'offre des services s'est multipliée. Les migrants sont souvent des commerçants informels et peuvent aussi écouler dans ces places les marchandises qu'ils ont ramenées de leur séjour. Elles captent temporairement les flux avant qu'ils se réorientent vers la capitale régionale (Adrar) ou nationale (Khartoum). Cette position de comptoir se justifie par l'organisation du transport puisque comme on l'a évoqué les itinéraires transfrontaliers ne sont pas linéaires et une rupture de charge se crée avant et après le passage de la frontière, ce qui explique la trace laissée par les flux dans ces petites villes. Pour poursuivre vers Adrar ou Khartoum, on doit prendre un autre taxi ou un autre bus. Ainsi se met en place également une économie de l'attente au rythme des arrivées et des départs.

L'intégration au système migratoire est cependant différente pour ces deux villes qui s'inscrivent dans des temporalités distinctes. Reggane profite pleinement de l'augmentation des flux depuis 5 ans quand Dongola a vu diminuer puis s'interrompre les circulations depuis la fin de l'embargo sur la Libye et le délaissement des voies terrestres pour les migrations de travail au profit des lignes aériennes nouvellement ouvertes. Ces configurations différentes témoignent de l'instabilité d'un réseau en cours de consolidation et dont le dynamisme des axes répond à des situations géopolitiques changeantes.

Le contre-exemple : M'guiden

L'étude de ce petit village montre cependant que la situation ne fait pas tout. Petit village créé en 1973 sous Boumediene pour fixer les nomades, il n'a pas su profiter de sa situation au bord de la nationale qui la relie de Timimoun à El Goléa. Contrairement au

dynamisme relatif que donne à voir Reggane sous l'effet des migrants qui s'arrêtent avant de reprendre leur route vers la frontière ou vers Adrar, M'Guiden offre le spectacle d'une certaine désolation. Les habitants rencontrés nous racontent que le village souffre du départ de ses jeunes qui veulent tous le quitter pour aller étudier ou travailler dans un endroit qui offre plus de possibilités. Les jeunes (15-25 ans) avec lesquels nous avons pu discuter nous confirment qu'ils veulent partir. La croissance du village depuis sa création est presque nulle, on ne constate aucune construction récente ; les anciens hangars militaires qui servaient au stockage du matériel sont désormais utilisés comme des dépendances agricoles ou des abris pour les chèvres et les moutons. Les espaces publics servent de potager.

Figure 4 : M'Guiden



M'Guiden est l'incarnation presque caricatural de l'intervention étatique dans le désert. Ce village montre aussi les limites de telles interventions lorsqu'elles ne s'accompagnent pas d'un développement local. Certes le village est équipé, mais on identifie aucune nouvelle construction depuis sa création.(cliché : Martine Drozd, octobre 2003)

Figure 5 : la place du village transformée en potager



Cliché : Martine Drozd, octobre 2003

Figure 6 : les dépendances militaires sont recyclées en hangars à chèvres



Cliché : Martine Drozd, octobre 2003

Ce village vit uniquement des activités agricoles et des subsides extérieurs (donations de l'Etat et argent de l'émigration) et n'a tiré aucun parti de sa situation. Seul une petite gargote-station essence-épicerie s'est installée sur le bord de la route et constitue un petit lieu de halte pour les camions qui empruntent la nationale. Ce lieu de halte est le plus grand

commerce du village qui est profondément rural à contre-courant d'un monde saharien où l'urbanité gagne partout du terrain.⁴³ Le commerce, kyste commercial au cœur de cet univers agricole, jouxte les enclos à chèvres

Comme nous le relevions précédemment, la situation ne fait pas tout et pour que le phénomène migratoire ait un quelconque impact, une trace matérielle dans les espaces traversés, il faut un potentiel, des acteurs qui se mobilisent pour animer, en lien avec la place migrante une place marchande et faire de ces mouvements migratoires un éléments de transformation socio-spatiale de la ville. Cette dernière ne doit pas être trop petite non plus et offrir une gamme de services diversifiée ; les différenciations fonctionnelles héritées du maillage du territoire par l'Etat participent de cette distinction. Reggane attire aussi parce que c'est un chef-lieu de Daïra (l'équivalent algérien de la sous-préfecture française) et par conséquent avec une offre de services administratifs plus grande, notamment pour les visa, vue sa situation « frontalière », quand M'Guiden n'est qu'un village isolé.

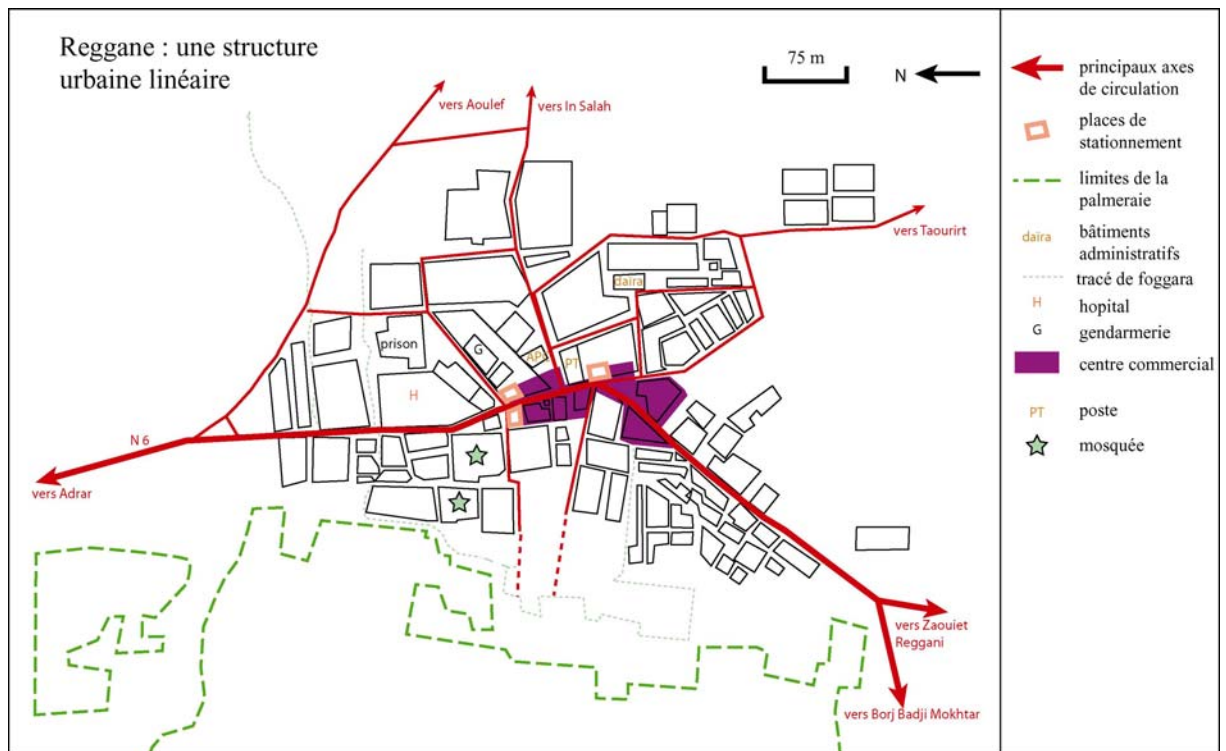
2) Reggane : une densification des activités commerciales en lien avec les flux

Première ville rencontrée après 600 kilomètres dans le désert depuis le poste frontière de Borj Badji Mokhtar, Reggane apparaît dans sa structure même profondément affectée par la réactivation des circulations transsahariennes. Traversée par la nationale dont les pouvoirs publics se plaignent qu'elle provoque une scission de la ville⁴⁴, toute son économie commerciale semble pourtant désormais s'organiser autour de cet axe qui l'irrigue et la relie au reste du territoire national.

⁴³ Olivier Pliez (Pliez O., 2003) va jusqu'à parler d'une « urbanité sans ville » à propos des oasis du Fezzan. Les modes de vie au Sahara sont désormais en grande majorité urbain et ce quelque soit la part prise par l'agriculture. L'oasis même est aujourd'hui un système profondément urbain. C'est la diversification des activités et sa connexion aux marchés urbains du nord ou des autres pays sahariens au Sud qui assurent sa survie et son développement. Bien plus qu'un système autarcique elle vit de sa mise en réseau et de ses échanges avec l'extérieur.

⁴⁴ Source : POS

carte 10 : Reggane, une structure linéaire



Une structure linéaire organisée autour de l'axe de la nationale

Traversée dans sa longueur par l'axe de la nationale 6 qui la relie à Adrar, la ville de Reggane (15 000 habitants au dernier recensement de 1998) encadre avec la capitale régionale adrari la région du Touat. Le maire qualifie ainsi sa ville : une oasis dominée par l'agriculture, une agriculture vivrière associée à d'autres activités d'appoints. Les activités d'appoints ne sont pas nombreuses, comme toutes les villes sahariennes, la ville de Reggane survit en grandes parties grâce aux aides de l'Etat. Elle doit sa croissance à son attractivité locale en qualité de chef lieu administratif ; en effet elle a été promue chef lieu de Daïra après l'indépendance. Dans cet espace où la palmeraie est encore cultivée, où l'agriculture constitue un revenu d'appoint parmi des populations dont les activités relèvent en majorité du secteur tertiaire c'est surtout la localisation sur un axe de transit qui dynamise la ville favorisant une diversification des activités et des échanges avec le Mali. Les liens avec ce pays ont toujours existé mais ont désormais tendance à ce renforcer. Les circulations augmentent comme les échanges dans le cadre d'une économie de troc qui se maintient même si la monétarisation des échanges augmente partout. On échange des dattes, du tabac, contre du bétail. Ce dernier est ensuite acheminé vers les Adrar et dans les villes de l'axe qui court jusqu'à Ghardaïa. La centralité commerciale s'est développée de façon linéaire le long de l'axe de la nationale. Les équipements administratifs et religieux, comme le montre la carte, se situent plus à l'intérieur du tissu urbain. Le développement d'une centralité commerciale le

long d'un grand axe se retrouve dans d'autres villes sahariennes comme à Timimoun mais ce qui frappe ici c'est que la fonction de transit induite par cet axe permet la densification de ce centre commercial.

Dans le cas de l'insertion de la ville de Reggane dans le système migratoire transsaharien en cours de construction on doit évoquer le camp de transit situé à l'extérieur de la ville. Au départ construit pour accueillir des réfugiés nomades du Niger et du Mali et pour les sédentariser, ce camp est aujourd'hui un camp de transit pour les populations migrantes clandestines ressortissantes d'Afrique sub-saharienne en attente d'être renvoyés dans leur pays d'origine (Maliens ayant dépassé la durée de séjour autorisée, Nigériens sans visa). Le maire est réticent à nous parler du camp, il nous affirme que ce sont seulement des nomades en cours de sédentarisation qui s'y trouvent mais les enquêtes sur place et les sources de presse⁴⁵ confirment que c'est un camp de migrants. Cette situation reflète toute l'ambiguïté du statut des migrants et l'ambivalence des politiques menées par les Etats maghrébins soumis à différentes pressions. On nous affirme que la frontière avec le Mali est ouverte et que les ressortissants de ce pays ne sont pas clandestins, qu'ils ont juste besoin d'être déclarés à la gendarmerie et qu'ils ont ainsi droit à un séjour d'une durée de trois mois renouvelables. Tous les Maliens que nous rencontrons d'ailleurs sur notre route nous disent être en situation régulière ; mais les autorités locale, l'équipe municipale notamment, affirment que ces migrations n'existent pas vraiment et que les ressortissants d'Afrique sub-saharienne qui ne sont pas réfugiés se font arrêter et expulser. La visibilité des migrants pour la plupart Maliens dans le centre de la ville, l'importance des allers-retours avec la frontière et avec Adrar qui marque profondément l'espace urbain par deux aires de stationnement contraste avec la répression dont on nous parle. Ces migrations semblent pour le moins tolérées par des autorités qui sont par ailleurs soumises à des pressions de l'Union Européenne qui exige que cessent les migrations clandestines et que le Maghreb ne soit plus un tremplin vers l'UE. *Courrier International* affirme que le camp a été construit en 2000, année où le ministre de l'intérieur Espagnol est venu rappeler Alger à l'ordre, priant les gouvernants de mieux surveiller leurs frontières. A Reggane, les deux phénomènes se côtoient. Le centre ville est marqué par le transit de ces « voyageurs africains » comme ils les appellent et à l'écart du cœur de la ville, à une dizaine de kilomètres se trouve un camp qui attend d'expulser ces voyageurs qui s'étaient aventurés trop au Nord. La ville est marquée par le paradoxe de ces migrations qui gagnent en clandestinité à mesure qu'elles remontent vers le Nord, mais qui sont acceptées dans les régions sahariennes et frontalières.

⁴⁵ *Courrier international* n°542, «Reggane, un mouiroir pour immigrés »,

Les activités induites par le transit : la densification de l'axe commerçant

carte 11 : La densification de l'artère commerciale de Reggane



conception-réalisation : Martine Drozd, 2004
source : PDAU de Reggane, relevés de terrain

En effet on distingue deux centres commerciaux dans cette ville qui répondent à des demandes différentes. Un premier centre s'est développé au sud de la poste autour du centre commercial qui correspond à un vaste marché utilisé par les populations locales. On peut supposer que c'est le plus ancien. Suite à l'aménagement de deux aires de stationnement de part et d'autres de la nationale et la mise en place de deux gares routières, une artère commerçante s'est développée pour répondre à la demande des populations en transit qui s'arrêtent à Reggane si elles veulent continuer vers le Nord. Les stations correspondent à deux destinations différentes : l'aire n°1 (la plus au nord et qui s'étend de part et d'autre de la route) accueille les Toyota qui font les allers-retours entre Bordj Badji Mokhtar et Reggane ainsi que quelques taxis 504 Peugeot qui se rendent dans le Nord. La deuxième aire (celle qui se situe à côté de la poste, vers le sud) est le point de départ des minibus qui relient les villes du Nord (Adrar, Béchar, Gardâia). C'est ainsi à Reggane que se fait la jonction entre le système de transport qui couvre le territoire national et celui qui permet le passage de la frontière, ce qui fait de la ville un comptoir sur les itinéraires transsahariens pour les populations migrantes. Entre ces deux espaces, s'est mis en place sur environ 200 mètres une petite artère avec des commerces et des services proposés aux populations en transit : des

commerces d'alimentation, des taxi phones, quelques cafés et même un « restaurant des voyageurs ».

Figure 7 : le centre ville de Reggane, le long de la Nationale 6



Figure 8 : l'aire de stationnement n°1



Figure 9 : un garage pour Toyota à Reggane



La ville comptoir est un espace de transit et un point de rupture de charge pour les voyageurs. Cette position induit le développement de toute une micro-économie qui prend en charge cette fonction de transit : des restaurants et petits commerces le long de la route aux mécaniciens (clichés : Martine Drozd, octobre 2003)

Ces petits commerces se sont développés dans le cadre de la politique de promotion des territoires du sud par l'Etat algérien : exonération d'impôts pendant les 5 premières années, aides à l'installation, promotion de l'investissement local à travers une commission (la CALPI). Ces aides ont ainsi permis le développement du micro-investissement. Les entretiens menés auprès des petits commerçants nous ont appris que le développement de cet axe remontait au début des années 1990. C'est à ce moment là que les commerces se sont ouverts et qu'ils se multiplient désormais grâce à la croissance des flux des « voyageurs africains ». L'entretien mené auprès du premier taxi-phone de la ville qui a ouvert en 1990 traduit bien l'impact des flux sur le commerce local.

Entretien avec un taxi phone de Reggane :

Nous comptons deux catégories de clients : les voyageurs africains et les militaires. Les Africains transitent par le Niger, traversent la frontière à In Guezzam pour rejoindre Tamanrasset, sauf les Maliens qui viennent directement depuis la frontière. On les voit surtout en hiver, en été, ils sortent de l'Algérie pour retourner dans leur village. S'il n'ont pas de papiers en règles, ils se font arrêter à Adrar en général, même si on peut arriver jusqu'au Nord sans problème. Mais entre ici et Adrar, les contrôles ne sont pas fréquents. Ils viennent par groupes de 30 à 100 personnes ; les groupes arrivent quotidiennement en hiver. En été, les flux sont bien moindres. Ils restent à Reggane un ou deux jours le temps de se mettre en règle avec la brigade. Ils passent au moins une nuit ici à l'hôtel Tanezrouft ou

dorment sur la place de stationnement des taxis. Sinon il y a aussi l'auberge de jeunesse. Ils utilisent les douches qui sont à côté du taxi phone.

La personne interrogée est le premier taxi phone de la place, installé en 1989. Depuis 1995, grâce à la CALPI, les investissements se sont multipliés, dans les services notamment. Avant il n'y avait que la RN 6, sans aire de stationnement, sans les douches et les toilettes publiques, sans les petits commerces. Les plans pour le développement du Sud ont créé un cadre pour l'expansion de cette région, la dernière à avoir été libérée, en 1968. C'était une ville morte à l'époque, coupée de tout. Mais dernièrement, avec tous ces mouvements, elle a réussi à revivre. Bien sûr, il y a toujours eu des relations avec le Bilal al Soudan⁴⁶, surtout la partie qui a été colonisée par la France ; les échanges concernaient les denrées agricoles. C'est avec la mise en place de la CALPI que la renaissance a pu se faire. Les échanges avec les pays du Soudan ont augmenté, les migrants sont nombreux à venir, ils s'arrêtent et le commerce fonctionne. L'impact est très positif sur les activités commerciales ; s'il n'y avait pas les militaires et surtout les voyageurs africains il y aurait un déclin de la ville.

Les rythmes de ces espaces

Cet espace commercial en lien avec les circulations migratoires à travers le Sahara connaît différents rythmes. L'entretien avec le commerçant en témoigne déjà ; tous les Africains sub-sahariens n'ont pas en tête l'Europe, ils se rendent au Touat pour travailler temporairement dans les oasis, sur les chantiers. Aux rythmes des allers et retours quotidiens des Toyotas qui se rendent à la frontière, des taxis et des minibus qui permettent d'atteindre Adrar, du temps qui s'écoule pendant cette rupture sur l'itinéraire, s'ajoute celui de la saison agricole. Dans le sillon des travailleurs agricoles ou des ouvriers en bâtiment qui viennent chaque année s'inscrivent des migrants dont le projet est de prolonger l'itinéraire vers le Nord, vers l'Europe au gré des occasions, de la chance. Comme on l'évoquait précédemment, les itinéraires qui se tissent entre le Nord et le Sud à travers le Sahara s'inscrivent dans des systèmes migratoires régionaux plus anciens. Les ressorts de ces mouvements actuels sont à saisir dans les liens qui existent et se renforcent avec les régions sahariennes des Etats frontaliers. Par ailleurs le temps du transit dans la ville est assez court, l'installation de ces voyageurs-migrants ne dure jamais très longtemps, comme tous les comptoirs, Reggane n'est que l'avant-poste d'une région polarisée par Adrar, la capitale.

3) Dongola : un comptoir en crise⁴⁷

Située à 500 kilomètres au nord de Khartoum cette ville moyenne (17 000 habitants au dernier recensement de 2000) est apparue dans les enquêtes menées dans la capitale soudanaise comme un des principaux points de rupture de charge sur les itinéraires en

⁴⁶ Le Soudan désigne ici étymologiquement le « pays des Noirs » c'est-à-dire toute l'Afrique sub-saharienne mais surtout le Mali

⁴⁷ Ce chapitre se fonde sur le rapport de mission Soudan-mars 2004 rédigé par Martine Drozd et Olivier Pliez

direction de la Libye. A partir de Khartoum on a pu identifier deux itinéraires : l'un direct Khartoum-Dongola-Koufra via le poste frontière d'Al Awaynat et l'autre via le Tchad par la route El Obeid-El Fasher ou Nyala-El Jenina-Abeché-Koufra. Le deuxième itinéraire est aujourd'hui complètement perturbé par le drame de la guerre civile qui se déroule actuellement au Darfour où l'on dénombre plusieurs 150 000 réfugiés au Tchad, 700 000 déplacés au Soudan et a entraîné jusqu'ici plus de 10 000 morts⁴⁸. Dans ces conditions il paraissait raisonnablement impossible d'effectuer des enquêtes. L'éventuel accroissement de la porosité de la frontière en cette période de conflits ne peut prétendre relever de la mise en place d'un système migratoire régional ; ce sont les effets structurant des circulations qui s'établissent au moins à moyen terme qui nous intéresse ici, par conséquent nous avons choisi d'effectuer des enquêtes à Dongola. Les témoignages recueillis à Khartoum confirmaient que cette ville comme El Fasher est un des relais sahariens qui connaît un regain d'activités de transit lié à sa localisation sur la route la plus directe entre le Soudan et la Libye. La presse relate par ailleurs quelques événements liés aux circulations migratoires entre le Soudan et la Libye via Dongola parfois tragiques⁴⁹.

A la confluence de deux axes commerçants transnationaux

Ancien relais Saharien sur les routes commerciales avec l'Égypte⁵⁰ pendant la période du commerce caravanier, cette ville est aujourd'hui la capitale de la région d'Ash Shamalya qui chapeaute un réseau de villages nilotiques en Nubie Soudanaise. Elle est reliée à Khartoum avec les bus Saf-Saf (camions-bus 4*4 de 20 places pour 37 000 livres soudanaises aller soit environ 10 euros) ou des bus populaires qui font halte au *souk libya* d'Omdourman dans l'agglomération de Khartoum et qui empruntent une route goudronnée de qualité, construite il y a un an et demi (9-10 heures de route). Cet ancien relais bénéficie d'une situation privilégiée à la confluence de deux axes commerciaux transnationaux.

Le premier est ancien et remonte au Moyen-âge, à l'époque du commerce transsaharien. Elle appartient au réseau de villes de la Darb El Arbain, la route des quarante jours empruntés par les marchands à l'époque du commerce caravanier, époque pendant laquelle les échanges étaient très intenses avec l'Égypte ; les pistes la connectaient à El-Obeid, à El Fasher et à Omdourman. En 1881, on dénombre encore entre 30 000 et 40 000 chameaux qui empruntent cette piste et se rendent en Égypte depuis Dongola⁵¹. Le Soudan était parcouru de nombreuses pistes mais une des plus importante était celle qui reliait Omdourman à Dongola. A la fin du

⁴⁸ *Al Ahram Hebdo* 16 et 20 juin 2004

⁴⁹ Thursday, 9 November, 2000 : Twenty-seven Sudanese youths hoping to find work in Libya died of thirst after losing their way in the Libyan desert, a newspaper reported on Wednesday. The privately owned Akhbar al-Youm said the men had been traveling from Dongola in northern Sudan to Kufra in southeastern Libya when the driver of their vehicle got lost. When their water supplies ran out, the driver set out alone to search for water. Libyan authorities found him, but by then all but one of the passengers had perished, the daily said. [Reuters]

⁵⁰ cf. infra

⁵¹ Hassan A. et Aziz A., 1976-1977

XIXème siècle le commerce décline avec l'interdiction de la traite mais les caravanes de chameaux se maintiennent encore actuellement et empruntent toujours la piste vers l'Egypte qui longe le Nil vers le Marché de bétail d'Assouan.

Figure 10 : une caravane entre Khartoum et Dongola



Cliché : Olivier Pliez, mars 2004

Aujourd'hui elle bénéficie toujours d'une situation privilégiée sur la route commerçante qui part d'Assouan vers la capitale Soudanaise parce qu'elle est le seul lieu du Nord Soudan où un bac permet la traversée du Nil aux poids lourds qui viennent d'Egypte. Cet axe commerçant passe par le ferry depuis Assouan jusqu'au poste frontière de Wadi Halfa puis emprunte la route qui longe le Nil avant de le franchir à Dongola. Ces camions sont chargés de produits agro-alimentaires ou de « plastic » comme le disent les personnes interrogées (c'est-à-dire, pour ce que nous avons observé, des chaises), lesquels sont écoulés sur le marché local ou bien sont destinés à approvisionner le marché de la capitale.

Figure 11 : un camion en provenance d’Egypte



Cliché : Olivier Pliez, mars 2004

La route transsaharienne connaît une certaine vigueur sur le plan des échanges marchands avec l’Egypte, lesquels s’effectueraient en partie sous forme de troc, les biens de consommation courante étant échangés contre des chameaux élevés au Soudan et acheminés jusqu’aux marchés Egyptiens. Les enquêtes menées sur place ne nous ont pas permis de définir un couloir migratoire avec l’Egypte, les flux de personnes sont très résiduels, mais plusieurs personnes affirment qu’avec l’ouverture de la frontière les Soudanais se rendront plus massivement en Egypte. Le renforcement, sur le plan commercial, du quatrième fuseau de Monod aux dépens de la Libye s’accompagnera peut-être de la mise en place d’un système migratoire sous-régional.

Le deuxième axe est plus récent et s’est constitué dans un contexte géopolitique bien précis. Il est à la fois commerçant et migratoire. Dans les années 1990, s’est construit un couloir migratoire entre la Libye et le Soudan dans le cadre de relations bilatérales privilégiées mais officieuses comme en témoignent les dépêches des journaux. Seuls les Soudanais étaient autorisés à venir travailler en Libye, les ressortissants d’autres Etats ont été refoulés. Des statistiques recueillies à Khartoum à partir d’une enquête de 1996 permettent de souligner l’importance de la destination libyenne pour les Soudanais qui travaillent hors de leur pays :

Tableau 5: répartition des travailleurs soudanais à l'étranger

Lieu de résidence	total	Hommes	Femmes
Egypte	11000 (3,08 %)	10000	1000
Libye	63000 (17,65%)	54000	9000
Péninsule Arabique (Arabie Saoudite, Qatar, Emirats Arabes Unis, Oman, Yémen, Irak)	243000 (68,06 %)	206000	37000
Autres	40000 (11,21 %)	34000	6000
Total	357000	304000	53000

Source : Directorate of labour market information and statistics, Khartoum, Novembre 1996

Evidemment, il est très difficile de comptabiliser toutes les migrations d'autant plus que celles qui s'effectuaient vers la Libye par voie terrestre, pour autant qu'elles étaient tolérées, ne sont pas ici nécessairement prises en compte. S'il faut relativiser les chiffres bruts qui sont bien inférieurs à la réalité constatée dans les pays limitrophes du Soudan, notamment la Libye et l'Egypte, il est tout de même intéressant de constater que la Libye apparaît comme la deuxième destination derrière la péninsule Arabique, où domine très largement l'Arabie Saoudite puisqu'elle compte à elle seule 50 % des Soudanais qui travaillent à l'étranger (179 000 personnes). Ainsi le système migratoire soudano-libyen apparaît plus actif que celui qui existe entre l'Egypte et le Soudan, bien moindre en effectifs. Les routes égyptiennes, rappelons-le, sont avant tout des routes commerciales par lesquelles transitent en majorité des marchandises et encore très peu de migrants à ce jour. Les chiffres indiquent par ailleurs, et ce n'est pas une grande surprise, que ce sont les hommes qui sont largement majoritaires dans les travailleurs étrangers, ce qui n'est sans doute pas sans conséquence sur les sociétés locales.

Reste à revenir sur la mise en place de cette filière vers la Libye et de son évolution. Brouillée avec les Etats du Maghreb à la fin des années 1980, sous embargo, la Libye opère une ouverture vers l'Afrique dans ses relations diplomatiques et ses appels de main d'œuvre, toujours nécessaires, le pays connaissant une offre d'emplois structurellement excédentaire. Pendant moins d'une dizaine d'années, les allers-retours entre Koufra et Dongola furent

quotidiens. Les migrants qui revenaient avaient acheté en Libye des marchandises qu'ils revendaient sur place. Mais cette route est interdite depuis environ une année et les flux se sont progressivement taris entre Dongola et Koufra. Plusieurs causes peuvent être évoquées pour justifier l'interruption de ces circulations : un climat de tension et d'hostilité à l'égard des migrants (souffrant d'un déficit de statut) qui culmina lors des émeutes racistes de l'automne 2000, encourageant Tripoli à réguler ces flux qui prenaient de plus en plus d'ampleur, enfin la dangerosité de la route (selon un vendeur de tickets de la gare routière), à l'origine de trop nombreux accidents. En février 2001, Olivier Pliez confirme que le trafic depuis Koufra montrait déjà des signes de ralentissement par rapport à l'année précédente puisque selon les affréteurs de camions qu'il avait interrogés, le nombre de départs était déjà trois fois moindre. C'est à cette période en effet que la route commence à être délaissée au profit des voies aériennes, qui assurent ainsi aux migrants soudanais un voyage moins long et plus sûr.

L'interruption des échanges avec la Libye et ses conséquences

L'interruption de l'embargo aérien sur la Libye en 1999, les pressions de l'Union Européenne, l'Italie en tête, pour que cessent les flux clandestins ont précipité l'interruption de ce couloir migratoire qui s'était rapidement mis en place au début des années 1990. L'embargo décrété en 1992 a favorisé les circulations par voie terrestre et c'est pendant ces sept années qu'à Dongola s'est construit une place marchande en lien avec les flux migratoires aujourd'hui en crise. Le rapprochement bilatéral soudano-libyen, élément d'une politique africaine dont Tripoli a progressivement affirmé la prédominance pendant les années d'ostracisme international, s'était notamment traduit par des appels à une main d'œuvre qui à défaut de pouvoir emprunter des lignes aériennes inexistantes s'était rabattue sur des itinéraires terrestres qui ont favorisé la réactivation de la fonction de transit du comptoir de Dongola. Cette filière s'est rapidement organisée mais l'ampleur prise par les flux et l'hostilité qu'elle a déclenché dans la population libyenne a poussé l'Etat à les réguler. On devine, à travers les non dits des entretiens menés sur place, que les autorités soudanaises, en écho à une demande libyenne, ont interdit les flux. La route est donc interdite depuis 2001. Mais les expulsions de Soudanais, menées en 1995 et en 2000 pour les plus importantes, montraient déjà la fragilité des coopérations bilatérales qui avaient amenées à la mise en place de cette filière migratoire terrestre aujourd'hui illicite.

Dans ce contexte, la suspension de l'embargo aérien en 1999, puis la création d'une compagnie aérienne libyenne internationale, *Afriqiyah Airways* en 2001, a offert aux migrants subsahariens, par les liaisons proposées, une alternative aux dangereuses routes terrestres. Après une période de mise en place de la filière par voie terrestre, qui répondaient à l'impossibilité des migrants de passer par une voie aérienne, il apparaît aujourd'hui que ces voies aériennes nouvellement mises en place se sont substituées à la route et qu'en

conséquence l'itinéraire transsaharien Dongola-Koufra périclité. La filière avec la Libye revêt un caractère presque évènementiel en regard de la rapidité avec laquelle elle s'est construite et la soudaineté de son interruption. La mise en place de voies aériennes, tout en précipitant le déclin d'une place marchande comme Dongola qui tirait son dynamisme de sa localisation sur l'itinéraire terrestre, a eu pour conséquence une centralisation des départs sur la capitale, mais permet également une reconnaissance plus officielle de ces flux et en améliore l'organisation. L'entretien que nous avons pu mener avec un des responsables de l'agence *Afriqyah Airways* à Khartoum confirme ces suppositions. La compagnie créée en 2001, profite de la faillite d'*Air Afrique*, pour se placer sur le même créneau dans la perspective de voir Tripoli devenir un hub pour toutes l'Afrique sahélienne. Il analyse ainsi les flux de la compagnie : les vols vers et en provenance d'Europe concernent surtout les touristes ; ils sont également empruntés en correspondance par les ressortissants d'Afrique de l'Ouest qui empruntent la compagnie uniquement pour se rendre en Europe, avec un transit très court en Libye. Les Soudanais qui empruntent la compagnie se rendent pour la majorité d'entre eux en Libye, à Tripoli, à Benghazi pour faire du commerce ou travailler. La filière soudano-libyenne se maintient, désormais par voie aérienne.

Les flux marchands qui apparaissent comme un préalable aux flux migratoires, puisqu'ils sont le moteur de la circulation et que c'est sur eux que les circulations de personnes se greffent, ont donc répercuté le rythme des événements, précipitant le déclin commercial d'une partie de la ville de Dongola : l'émergence d'une place marchande en dur a très rapidement suivi à la mise en place de la filière migratoire créant une dissociation dans l'espace commercial de la ville, le marché traditionnel alimenté par les relations avec l'Égypte et les productions locales, et le *souk esh sha'abi*, réplique miniature de celui de Khartoum aménagé pour recevoir les camions qui partaient vers Koufra et pour accueillir les migrants qui revenaient et vendaient les marchandises achetées en Libye. Le changement du contexte géopolitique a entraîné un déclin de la place aussi rapide que son émergence. La volonté des régimes en place de juguler les flux, sept années après leur explosion et l'ouverture des voies aériennes a signé la fin du rôle de relais de Dongola sur l'itinéraire soudano-libyen. Les flux sont aujourd'hui tout à fait résiduels, assurés par une liaison bi-mensuelle en 4*4 par le biais d'une agence de voyage. Personne ne pense que les flux se sont rabattus sur l'itinéraire sud, via El Fasher, à cause de la guerre. Le témoignage d'un jeune éthiopien (19 ans) confirme ces constats. Ayant quitté précipitamment l'Éthiopie, sans même prévenir sa mère (son père, Érythréen, est séparé d'eux), il se rend clandestinement à Khartoum et repart quelques mois après vers le Nord, avec en poche une attestation d'enregistrement de dossier de réfugié au HCR, papier qu'il considère comme équivalent à une pièce d'identité, à défaut de passeport. Il s'arrête à Dongola où un réfugié Éthiopien, Mickaël, qui se présente comme neveu du Mengistou, désormais marié et converti à l'Islam – « c'est plus facile pour l'intégration »- le prend en charge. Ce dernier possède en effet deux hôtels et un restaurant et peut lui procurer un emploi.. Mais le jeune homme veut poursuivre son itinéraire vers l'Égypte, qui selon lui,

« est comme le Soudan... mais au moins, on peut préparer son départ vers l'Europe ». Il n'évoque pas même la Libye comme destination envisageable.

Désormais c'est donc en creux que se fait la lecture des impacts du transit entre la Libye et le Soudan sur la ville de Dongola. L'ancienne place marchande qui accueillait les camions à destination des oasis de Koufra donne à voir un spectacle de désolation. En quelques années, tout autour de l'aire de stationnement des poids lourds qui assuraient les liaisons avec la Libye et des bus qui assuraient celles vers Khartoum, se sont construits des bâtiments composés de locaux aménagés en café, restaurant, agence de voyage, bureau de dédouanement⁵², épicerie, garage, dont aujourd'hui seulement 20 % restent en activité, en réponse à la demande des voyageurs nationaux puisque seules ces lignes se sont maintenues. Au total, au plus fort des circulations, on pouvait dénombrer jusqu'à 600 locaux ouverts. Les activités ont été rapatriées vers le souk central et on assiste ainsi à une rétractation de l'espace commercial de la ville de Dongola sous l'effet de l'interruption de ces flux. La crise que traverse ce souk témoigne de l'importance de la destination libyenne comme élément structurant de l'économie locale, plus que les circulations nationales ou les échanges commerciaux avec l'Égypte. Tous les locaux, aujourd'hui en majorité fermés, témoignent de l'activité de cette place frontalière marchande et migratoire. Désormais, seuls les épiceries, les cafés et petits restaurants se maintiennent. Il n'y a plus que trois agences de voyage, sur les enseignes de celles qui ont fermé, les destinations libyennes ont été grattées, on distingue à peine Koufra, comme pour gommer toute trace de ces flux encore actifs l'année dernière. Ce n'est donc qu'à défaut de relations encore actives avec la Libye, que ce marché, un temps transfrontalier, est désormais tourné vers la capitale qui centralise les départs vers la Libye. Il assure en conséquence la fonction de relais pour le transit des camions de marchandises qui proviennent l'Égypte, du moins sur la partie des flux qui fait halte à Dongola plutôt que d'effectuer directement la liaison vers le Sud, mais aussi son rôle de gare routière quotidienne des voyageurs entre le Nord et Khartoum. Ce rôle modeste est la conséquence directe de l'arrêt de la liaison Dongola-Koufra, qui, en moins d'une décennie, a drainé des migrants originaires de tout le Soudan puis entraîné le déclin des activités de transit de la ville.

⁵² Lorsque les migrants revenaient de Libye, avant de vendre leurs marchandises, ils la déclaraient dans ces agences.

Figure 12 : Dongola, une place marchande déclinante

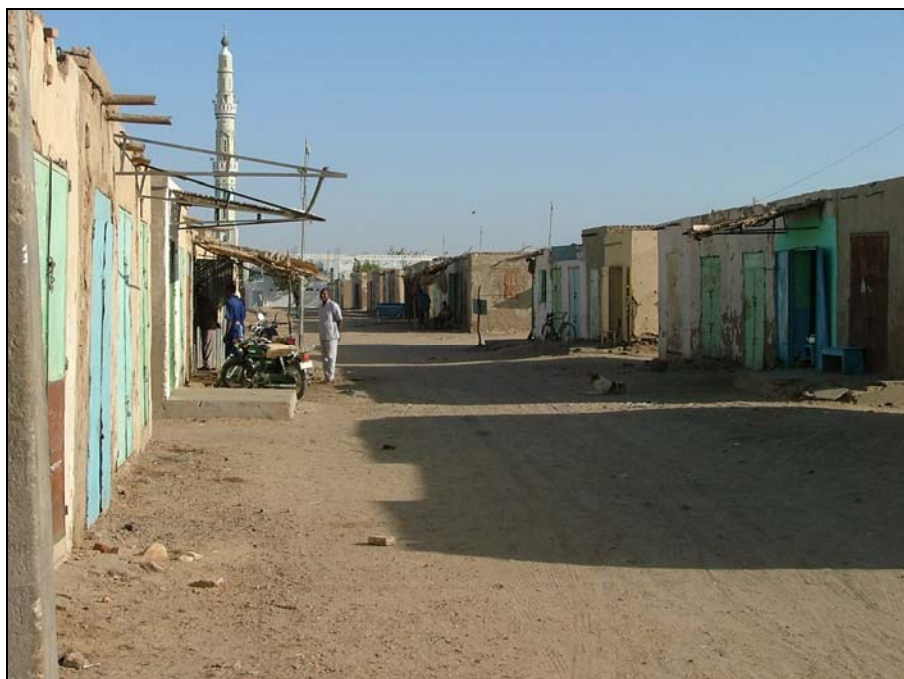




Figure 13 : Koufra, une destination grattée



Clichés : Olivier Pliez, mars 2004

Chapitre 7 : Adrar, la ville relais

1) Présentation

L'agglomération d'Adrar est très récente et a connu une croissance démographique tout à fait exceptionnelle, en lien avec l'urbanisation généralisée que connaissent les espaces sahariens au cours du 20^{ème} siècle. Au temps du commerce caravanier, Adrar n'est qu'un ksour, aujourd'hui c'est une ville qui polarise la région du Touat et en partie celle du Gourara, où se situe une capitale historique qui possède encore un rayonnement local, Timimoun. En 1908, Adrar compte 506 habitants⁵³, au dernier recensement de 1998, on en dénombre 43000⁵⁴. Une telle croissance ne s'est pas faite sans heurt ; au départ parfaitement planifiée, la croissance urbaine, dont les ressorts relevaient en premier lieu de l'exode rural, apparaît désormais moins contrôlée, faisant place à une réappropriation du bâti par les habitants eux-mêmes, parallèlement au désengagement progressif d'un Etat qui n'a plus les moyens et qui ne peut répondre que partiellement à une telle croissance par sa politique de planification.

Cette croissance s'est nourrie également d'autres mouvements. Sa position au cœur du Sahara central, frontalière du Mali explique les autres mouvements qui ont participé à la croissance démographique de la ville. En effet elle a connu un afflux massif de réfugiés Touaregs originaires de la région de l'Adrar des Ifoghas (Mali) pendant les troubles qui coururent du début des années 1960 à la décennie 1980 (opposition à l'Etat central et révoltes en 1963-1964, grandes sécheresses en 1973-1974), (Bisson J., 2003). Ainsi c'est pendant la période inter-censitaire de 1977 à 1987 que la ville connaît son taux de croissance le plus important, passant de 12 000 habitants à 29 000. Pendant les périodes d'exode de ces populations Touaregs, des camps de transit furent érigés à la frontière dans les centres urbains de Borj Badji Mokhtar et de Timiaouine et ont accueilli jusqu'à 12 000 réfugiés.

La majorité a finalement échoué à Tamanrasset, la capitale de la région du Hoggar, et s'est aussi installée à Adrar dans la plus grande illégalité édifiant le quartier de Béni Ouskout. Ce quartier est aujourd'hui une des priorités des plans d'urbanisme. Les habitants de ce quartier, le principal d'habitat spontané, auto-construit de la ville, conservant des connexions avec les

⁵³ Voir photo aérienne

⁵⁴ Source : monographie de la wilaya réalisée par l'administration algérienne

populations Kel Adagh restées au Mali organisent le commerce de bétail et approvisionnent le marché touati.

C'est au gré de ces déplacements forcés de populations que les connexions de part et d'autre de la frontière s'établissent et que se construisent les itinéraires transsahariens, tant pour les échanges commerciaux qu'humains. La dispersion de cette population entre Tamanrasset et Adrar justifie les connexions entre les deux villes et qu'à partir de Tamanrasset, les itinéraires des migrants se poursuivent en direction du Touat. L'axe principal de ces migrations a toujours été Tamanrasset-In Salah ou Tamanrasset-Djanet pour ceux qui désiraient se rendre en Libye (Grégoire E., 1999); mais les contrôles très fréquents sur ces itinéraires et les menaces d'expulsion expliquent les contournements par l'Ouest et le passage par Adrar. Les liens avec le Touat depuis Tamanrasset se font également par la présence dans la capitale du Hoggar d'immigrés Touati ; comme le souligne Sassia Spiga (Spiga S., 2002), la promotion administrative de Tamanrasset a eu « un effet ville » qui a attiré les immigrants des autres régions notamment du Touat. Ces derniers travaillent sous la direction des Touaregs ou ont investi dans des entreprises de fabrication de parpaings, répondant à la demande d'une ville alors en pleine croissance. Ces installations participent elles aussi à établir des connexions entre les deux capitales régionales qui sont aussi deux nœuds sur les itinéraires transsahariens.

Par ailleurs, des habitants du Nord de l'Algérie, de la côte, sont descendus dans cette région pour ouvrir des petits commerces dans le cadre de la mise en place d'aides au micro-investissement et des plans de développement des wilayate du sud qui apparaissaient en retard par rapport à leur cousines septentrionales (Ouargla, Biskra) qui ont connu leur intégration nationale et internationale il y a plus de trente ans. Les mutations qu'ont connues ces espaces sous l'effet d'une ouverture, l'oasis d'Adrar et sa région commencent seulement à les vivre.

Appartenant à deux espaces qui peuvent parfois entrer en concurrence, l'agglomération adrari se trouve au cœur de deux dynamiques d'intégration territoriales qui font tension : une dynamique d'intégration nationale, qui lui a valu sa promotion administrative et la construction de tous les équipements garantissant le désenclavement de la région au premier rang desquels la nationale 6, artère qui irrigue littéralement cet espace, structure le territoire et le relie au Nord, et une dynamique transnationale qui se renforce aujourd'hui. Les liens avec le Mali ont toujours existé surtout dans le secteur agricole dans le cadre d'une économie de troc en échange de bétails notamment. Désormais aux flux marchands qui se diversifient et au commerce qui se monétarise de plus en plus, s'ajoutent les flux migratoires en provenance de la frontière et du poste de Borj Badji Mokhtar ou de Tamanrasset.

Comme nous l'avons précédemment évoqué le statut des migrants est ambigu et certains sont menacés d'expulsions par les autorités algériennes. Si la frontière est ouverte avec le Mali il

n'est pas dit que les ressortissants des autres pays d'Afrique sahélienne et sub-saharienne soient les bienvenus. Emmanuel Grégoire évoque par exemple la situation des Nigériens qui passent par Tamanrasset. Alors que les circulations s'intensifient, le Niger installe dans cette ville un consulat pour favoriser les opérations administratives des migrants, ce qui constitue une reconnaissance officielle des flux. Néanmoins le prix du visa, trop élevé, ne laisse pas d'autre choix aux migrants que de passer la frontière illégalement, et par conséquent d'éviter désormais les axes les plus surveillés (Grégoire E., 1999).

Sassia Spiga évoque cette reconfiguration des itinéraires transsahariens en Algérie sous la pression des contrôles qui met désormais Adrar en position de nœud. L'itinéraire classique des migrants passait par l'axe Tamanrasset-In Salah ; ce-dernier étant aujourd'hui beaucoup plus surveillé « un petit nombre d'Africains s'aventure toutefois à rejoindre le Nord à partir d'Arlit par Adrar d'où ils tentent de partir pour Alger ou le Maroc mais en utilisant des détours dangereux pour éviter Tamanrasset » ou se dirigent vers la Libye via la ville frontalière Djanet. Profitant de ces ajustements sur les itinéraires transsahariens, Adrar renforce sa position de ville transfrontalière. Pour l'Etat algérien c'est surtout une capitale régionale, un échelon fort du maillage administratif. La ville même est porteuse de ces tensions dues à cette double dynamique d'intégration qui s'expriment dans son tissu urbain et sa structure. L'économie de l'agglomération relève de la même organisation : les subsides de l'Etat et le petit commerce dynamisé par la revivification de la fonction de transit, l'activité des transporteurs ainsi que les échanges avec les pays frontaliers constituent ses principales ressources.

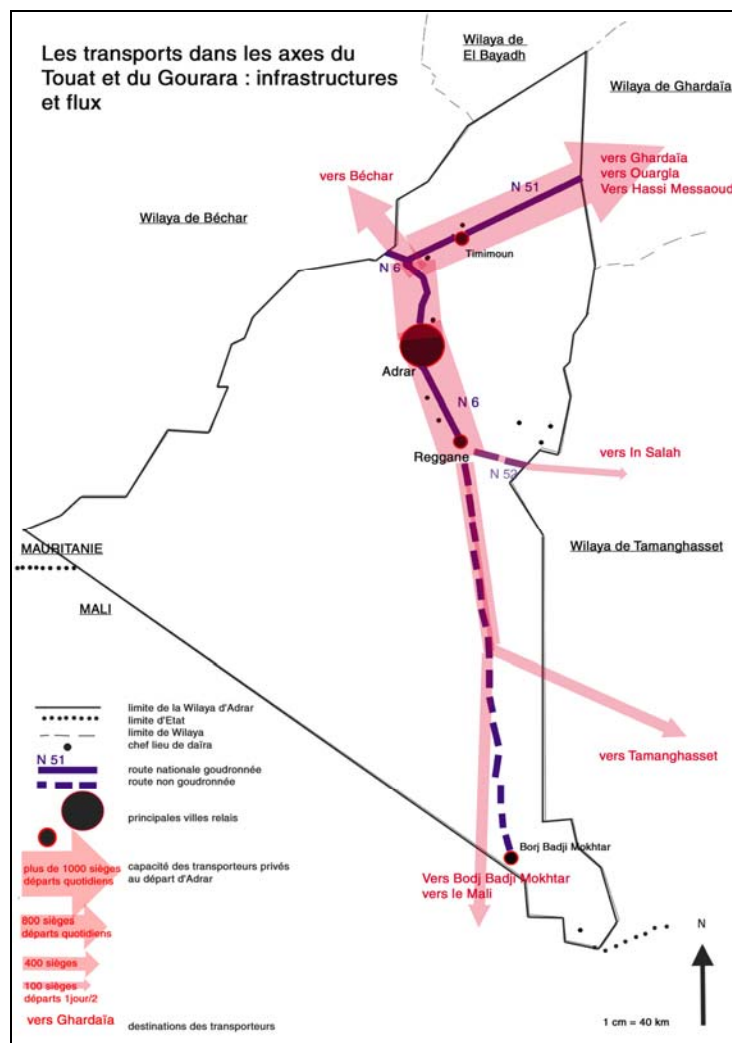
Citée dans les itinéraires de migrants rencontrés plus au nord ou de ceux qui s'apprêtaient à quitter Tamanrasset, Adrar se présente dans les discours comme une ville relais sur les itinéraires transsahariens. A l'inverse, d'autres capitales régionales sahariennes semblent moins touchées par le phénomène, ou ce-dernier se dilue dans l'espace d'une agglomération aux fonctions plus diversifiées. On peut penser ici à Bechar, qui si elle peut constituer une ville relais à proximité de la frontière marocaine ne revient pas dans les discours des migrants comme une destination possible après Adrar. Ghardaïa est d'avantage citée, quitte ensuite à se réorienter vers l'ouest et le Maroc, ou vers les capitales sahariennes septentrionales qui offrent plus d'opportunités d'emplois, notamment dans l'industrie⁵⁵. L'organisation même du système de transport régional donne à voir une offre qui se concentre sur les destinations au nord aux dépens des itinéraires transversaux⁵⁶. Ces flux transsahariens n'ont pas tendance à modifier les structures déjà existantes dans les espaces traversés, ils participent plutôt d'une densification des axes déjà en place. Les contingents de migrants qui dépassent les villes

⁵⁵ Evidemment des enquêtes mériteraient d'être menées afin de confirmer ce qui demeure ici une hypothèse fondée sur le discours des migrants rencontrés

⁵⁶ Voir carte des transports

relais sahariennes profitent de l'offre sans la remettre en cause. En revanche on n'a pas pu établir à quel degré l'offre s'était densifiée depuis l'augmentation des flux et dans quelle mesure elle a participé à renforcer les lignes vers Ghardaïa, ville relais qui semble suivre Adrar sur les itinéraires transsahariens. On a pu établir qu'un état des lieux de cette offre sans comparaison possible avec un état antérieur par manque de chiffres. La carte n°12 représente cette situation cartographiée. On voit bien qu'en 2002 date des chiffres à un moment où les flux sont en augmentation, l'offre se concentre vers le Nord.

carte 12 : les transports dans la wilaya d'Adrar

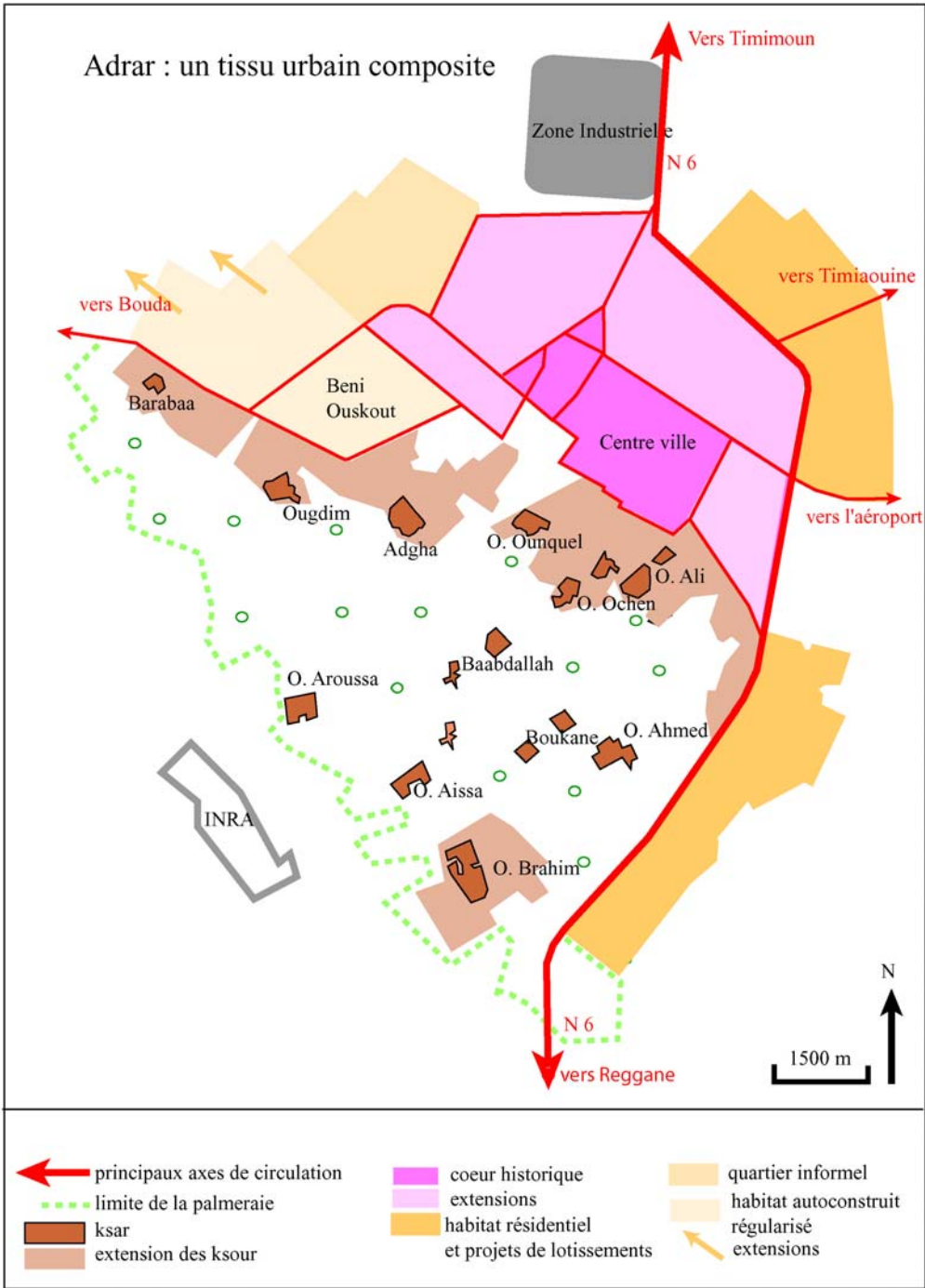


*réalisation : Martine Drozd, octobre 2004, pour le CRSTRA
source : direction des transports de la wilaya d'Adrar*

Dans le cas de l'étude de cette ville les interrogations sont multiples : d'abord en quoi constitue-t-elle un cas exemplaire de ville relais, comment identifier cette fonction dans la ville, quels sont les impacts de cette fonction sur l'espace urbain ? L'analyse des flux migratoires et de leur impact relève d'une situation problématique : comment ces populations

migrantes alors qu'elles sont semi-clandestines et destinées à partir, peuvent inscrire des signes de leur présence ? Comment se fait cette inscription alors même que cette présence est temporaire ? Quelle est l'importance du fait migratoire sur l'urbain, peut-on ici circonscrire dans l'urbain le fait migratoire en identifiant par exemple un quartier de migrants ?

carte 13 : Adrar, carte de présentation : un tissu urbain composite



réalisation : Martine Drozd, 2004
source : ANAT, 1996, relevés de terrain avec l'équipe du CRSTRA

2) Essai de définition

Toutes les capitales régionales sahariennes d'Algérie ne sont pas des villes relais ; si Bechar se situe sur les itinéraires qui passent par le Maroc, pour autant on ne peut pas qualifier cette ville de ville relais, elle ne revient pas dans les discours de migrants rencontrés comme une destination intermédiaire envisageable, une ville dans laquelle ils peuvent temporairement s'établir. Le problème de la visibilité du phénomène au Sahara tel qu'on l'a évoqué au début de cette partie dépend également du temps passé par les migrants dans la ville. D'autres villes situées en plein désert sur les itinéraires transsahariens ne semblent pas pour autant être marquée par des circulations qui ne font que passer, qui ne laissent qu'une inscription ténue dans ces espaces (à Ghat en Libye par exemple). Les migrants parlent de Ghardaïa, de Ouargla pour le travail puis des pays européens dans lesquels ils ont des parents ou bien où il y a une communauté qui pourrait les accueillir. Les directions des migrants correspondent non seulement à l'offre de transport locale et régionale comme le montre la carte des flux de la Wilaya (on est plutôt orienté vers le Nord) et répondent à la mise en place d'un système de villes relais, pôles de référence sur les parcours. Seuls certains itinéraires sont privilégiés et par conséquent seules certaines villes répondent du statut de ville relais et connaissent par là des modifications socio-spatiales importantes sous l'effet des flux migratoires. Par ailleurs ces modifications s'inscrivent dans des villes dont les profils socio-économiques sont assez similaires, ce qui semble constituer une des conditions de la visibilité du phénomène. Ainsi les villes sahariennes les plus riches dont l'économie est la plus diversifiée, comme Ouargla ou Biskra ne semblent pas atteintes par un phénomène qui apparaît un peu périphérique dans la croissance de la ville et dont les impacts économiques semblent assez faibles. A partir des villes relais proches de la frontière, les flux se dispersent et les contingents de migrants s'amointrissent, se diluent ensuite dans les espaces urbains dans lesquels ils s'insèrent avec un impact économique moindre et on peut se demander dans quelle mesure ils sont encore le moteur de changements socio-spatiaux.

La situation de la ville relais est celle d'un nœud sur les réseaux qui se tissent entre le Sahel et l'Afrique du Nord, le nœud étant entendu comme un lieu de concentration et de redistribution. Points de jonction, d'entrecroisement des routes qui parcourent l'espace saharien de part et d'autre des frontières, ces villes accueillent les principaux contingents de migrants avant qu'ils ne se dispersent dans le territoire national. Cette fonction de relais réactivée aujourd'hui ne fait que mieux souligner que le Sahara central s'organise de façon réticulaire, espace parcouru dont les flux fondent l'occupation humaine et l'économie marchande, espace maillé par tous ces nœuds qui participent de la construction d'un territoire circulatoire saharien permettant de mieux saisir cet ensemble au delà des caractéristiques physiques (voir partie 2 : dans un moment où les constructions territoriales sahariennes sont en restructuration sous l'effet de multiples actions). Des nœuds sur lesquels se superposent d'autres fonctions en référence à d'autres territoires. Nœud dans le réseau qui lie les espaces saharo-sahélien, Adrar est aussi un pôle régional dans l'espace national algérien et cette

superposition de différentes fonctions s'inscrit dans la morphologie de la ville et dans son économie.

Les villes que nous qualifions de villes relais présentent un profil socio-économique similaire qu'on a déjà en partie évoqué en introduction de cette troisième partie:

- Les subsides de l'Etat constituent leur principale ressource (c'est le cas pour Adrar, Tamanrasset et Sebha en Libye), ce sont des villes marquées par un certain retard par rapport aux villes sahariennes plus septentrionales.
- Le commerce est fortement marqué par le micro-investissement dans lequel investissent des populations du Nord (des Kabyles dans la restauration et l'hôtellerie à Tamanrasset et Adrar) ou des autres régions sahariennes (la fabrication de matériaux de construction à Tamanrasset, tenue par des investisseurs originaires du Touat).
- Le développement des activités commerciales est lié aux échanges avec les pays frontaliers (commerce de dattes et de bétail pour Adrar, foire à Tamanrasset et à Adrar) et aux circulations transsahariennes (importance de l'activité des transporteurs dans l'économie de l'agglomération adrari).

La monographie de la wilaya ainsi qu'une enquête réalisée par Sassia Spiga au centre des impôts à Adrar permet de préciser la situation pour Adrar. L'étude des données statistiques des recettes fiscales pour la ville d'Adrar et notamment celles de la Taxe sur les Activités professionnelles nous permet de dresser le portrait des activités économiques dominantes dans la ville :

- le petit commerce domine, tenu par des petits artisans-commerçants
- les travaux d'équipement : la fabrication de parpaings, le recouvrement des routes et la construction du réseau d'assainissement constituent la principale source d'emplois
- le transport : dont on a du mal à mesurer la réelle importance car les transporteurs sont souvent de jeunes entrepreneurs qui bénéficient d'une exonération d'impôts destinée à favoriser l'emploi des jeunes.
- La taxe foncière : Adrar compte 30 000 propriétaires sur 50 000 habitants.
- L'agriculture : elle apparaît manquer un peu de dynamisme en ce moment.

Adrar possède le profil économique d'une ville moyenne qui vit surtout des dotations de l'Etat et dont l'économie apparaît dominée par le petit commerce, les activités de transport et le BTP. Ici plus qu'ailleurs, la réactivation et l'augmentation des flux transsahariens, mêmes s'ils paraissent moins spectaculaires qu'en Libye, a un impact non négligeable sur l'économie de la ville.

Par ailleurs, les villes relais possèdent une composante ethnique semblable qui joue un rôle dans la fonction de relais : toutes comptent un quartier de réfugiés (Touareg pour Adrar et Tamanrasset ou Toubou pour Sebha)⁵⁷. Ils semblent que la présence de cette population appartenant à un groupe dispersé dans plusieurs Etats fonde les connexions entre les différents nœuds du réseau, au moins pour ce qui a été observé en Algérie⁵⁸. Comme le souligne déjà Jean Bisson, les liens avec les populations Kel Agah du Mali et celles installées à Adrar n'ont jamais été rompus et ils sont les principaux acteurs des échanges transfrontaliers notamment dans le commerce du bétail, denrée rare à Adrar qui ne se situe pas dans les aires de parcours traditionnelles. Par ailleurs leur quartier est souvent celui qui accueille les migrants ; Sassia Spiga a recueilli les propos suivants auprès des Maalmines à Tamanrasset : « chaque fois qu'ils se sentent à l'étroit, les Touaregs cèdent leurs maisons aux immigrés pour construire plus loin ou repartir dans le Hoggar ». Acteurs des transits (ils sont souvent les chauffeurs des camions qui passent la frontière avec des migrants) ils organisent également l'accueil des ressortissants d'Afrique Noire dans leurs quartiers. A Adrar, la configuration est un peu différente : la population touareg n'est pas majoritaire, elle est circonscrite à un quartier ceinturé par une route, « Béni Ouskout », quartier d'habitat spontané mais c'est semble-t-il la présence de cette population touareg qu'on retrouve à Tamanrasset qui explique que depuis Tamanrasset des migrants s'orientent vers Adrar ou s'y orientent depuis la frontière pour éviter l'axe Tamanrasset-In Salah. C'est dans ce quartier que les échanges entre oasiens et migrants sont les plus intenses, et qu'ils trouvent du travail, notamment sur les chantiers de construction.

3) L'activité de transit dans l'espace urbain

L'analyse des relevés et des enquêtes révèle que si les axes de transport structurent et même conditionnent l'urbanisation saharienne à l'échelle régionale il en est de même à l'échelle de l'agglomération oasienne ; ville relais dans l'espace de transit que constitue le Sahara, Adrar s'organise autour de nœuds qui se développent dans le tissu urbain, lieux vitaux où la population migrante trouve les services qui lui sont nécessaires et se rend ainsi visible aux yeux d'une population oasienne qui capte momentanément ces personnes en les employant pour des travaux saisonniers ou des chantiers à court terme. Espace d'échanges intenses où se rencontrent différentes offres et demandes parfois en dehors des circuits officiels ils sont à l'origine de quartiers commerciaux dynamiques, qui participent là aussi d'une densification de la structure commerciale de la ville.

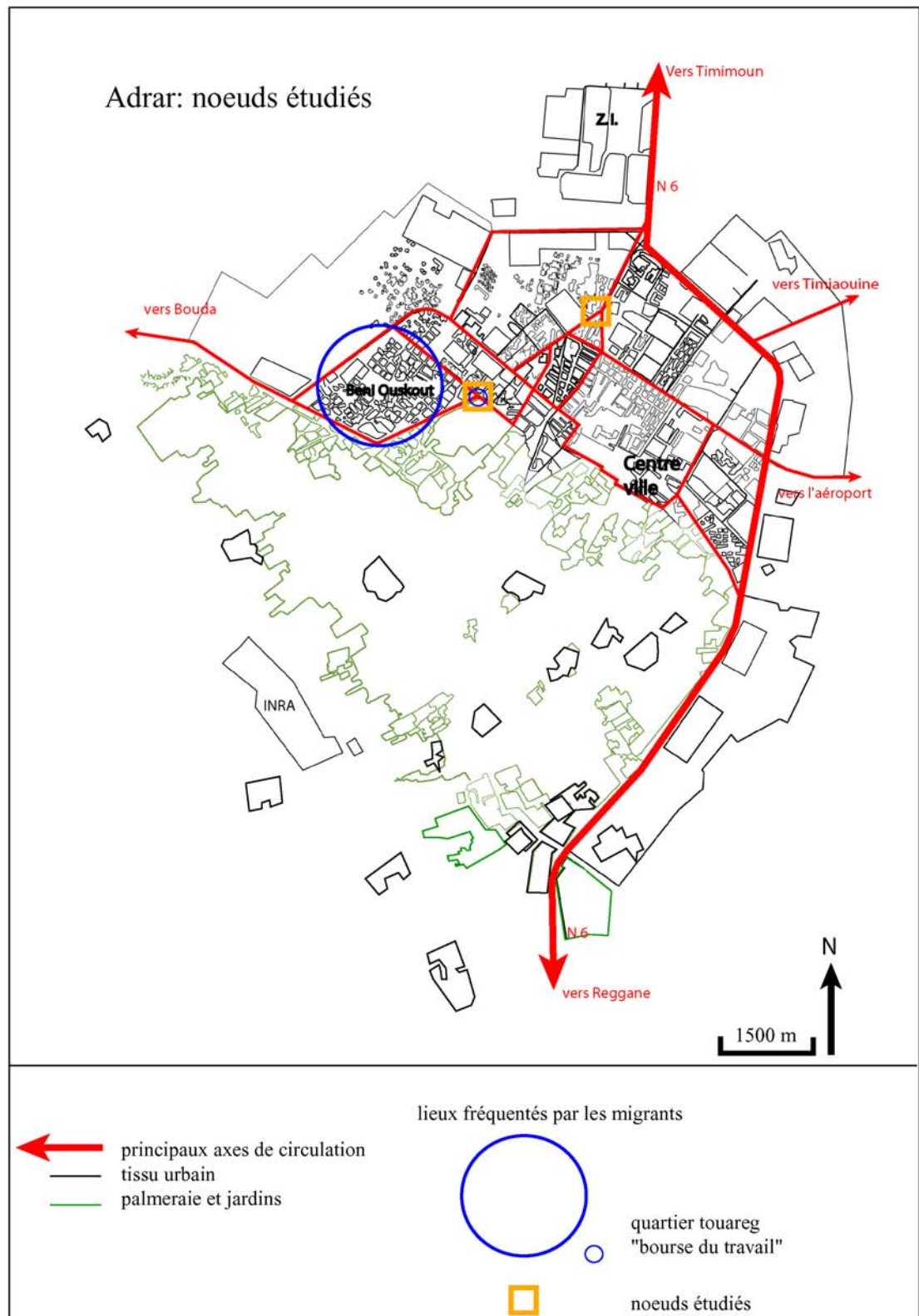
⁵⁷ dans le cas de Tamanrasset on peut même dire que la ville constitue une capitale touareg, puisque cette population est dominante dans la composition ethnique de la ville : si « aucune statistique démographique fiable ne peut être avancée, les approximations font état d'une population d'immigrants qui aurait représenté en 1998, date du dernier recensement, les 2/3 soit environ 40 000 habitants immigrants [c'est-à-dire originaires du Mali ou Niger] sur une population totale de la ville de 60 500 habitants » spiga ; faits confirmés par des enquêtes de terrain menées sur place par l'auteure.

Nous avons donc effectué des relevés à l'intérieur de l'agglomération d'Adrar. Il s'agissait d'abord de comprendre l'organisation de la structure urbaine et de localiser les nœuds à l'intérieur de la ville au carrefour des grands axes. Dans un deuxième temps nous avons effectué des relevés et des enquêtes sur ces lieux en relevant à chaque fois les équipements, les commerces, les services proposés autour des lieux de halte des transporteurs ou des stations de taxi. Nous avons procédé à quelques entretiens avec les commerçants et les chauffeurs de taxi afin de définir leur clientèle.

Le premier constat porte sur la localisation des migrants dans la ville. à Adrar on a dû renoncer à l'hypothèse selon laquelle les migrants s'inscrivent dans l'espace bâti domestique. Les conditions climatiques leur permettant de vivre dehors, ils dorment dans les stades ou dans les jardins des palmeraies lorsqu'ils sont employés dans les travaux agricoles. On n'a ainsi pas pu identifier un quartier de migrants dans lequel ces derniers s'installeraient le temps de leur transit par Adrar mais des espaces qui se sont créés dans le tissu de la ville sous l'effet des circulations et qui sont pratiqués par les migrants. Il est intéressant de regarder la localisation de ces nœuds ; contrairement à Tamanrasset les quartiers de transit se situent à l'intérieur du tissu urbain, ils participent d'une densification de ce dernier à l'abri du regard des autorités officielles. Alors qu'à Tamanrasset les bâtiments qui abritent les autorités se trouvent à l'intérieur de la ville, à Adrar elles se trouvent légèrement à l'extérieur, le long de la nationale 6, à l'ouest. Ainsi le quartier de Béni Ouskout se développe en direction du nord-est et la plupart des nœuds d'échanges avec la population oasienne, notamment le recrutement de cette main-d'œuvre de migrants qu'on peut qualifier de clandestine, se localisent dans la partie occidentale de la ville. A Tamanrasset, c'est le quartier de Guet el Oued, quartier ceinturé par les Touaregs, qui accueille les migrants (E. Grégoire, 1999). La carte établie par Sassia Spiga permet de voir les différences de localisation de ces quartiers.

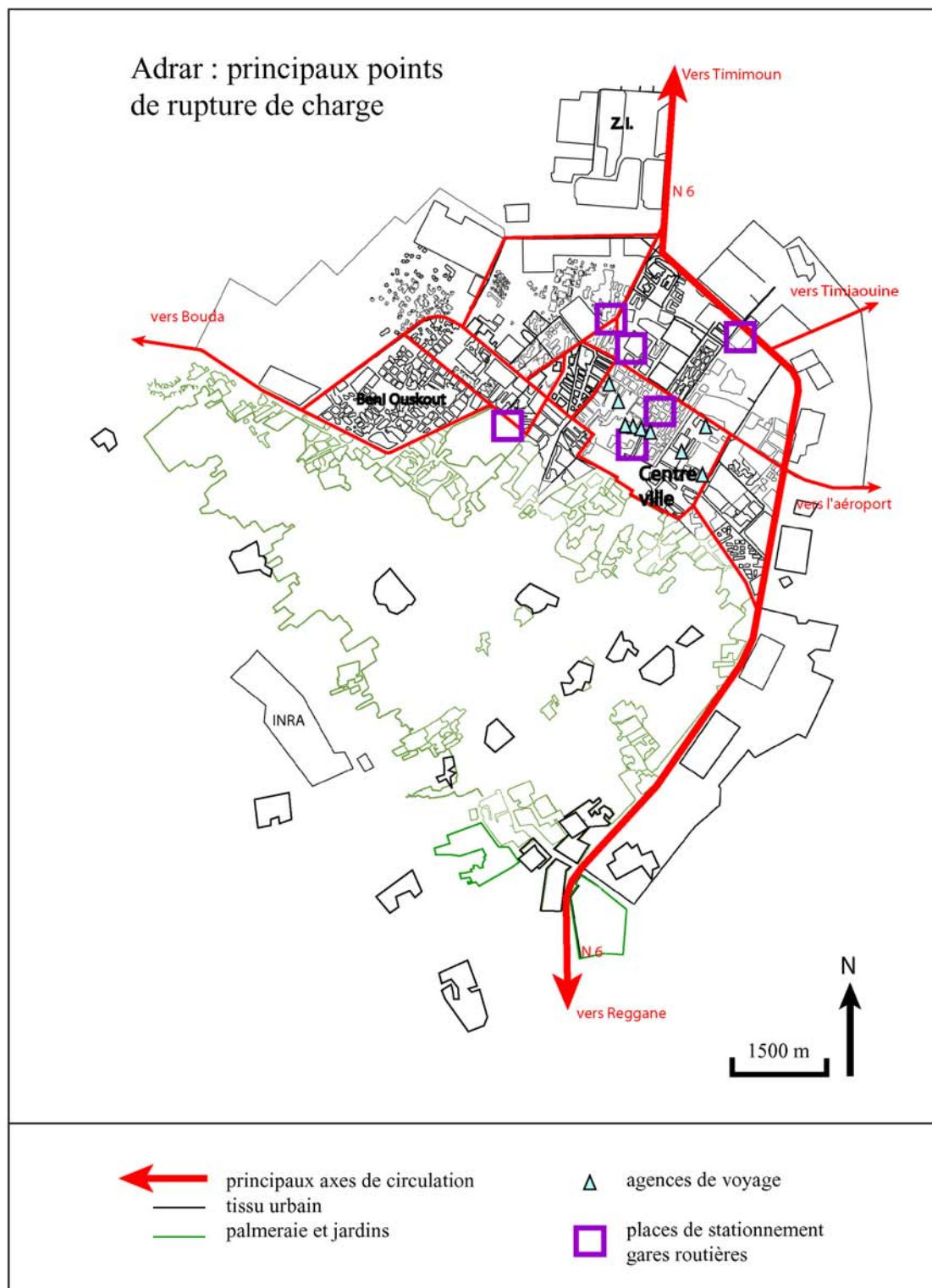
⁵⁸ N'ayant pas eu la possibilité de mener des enquêtes en Libye et à Tamanrasset, notre analyse comparative se fondera sur les écrits d'Olivier Pliez, notamment sa thèse, et ceux de Sassia Spiga.

carte 14 : carte des nœuds



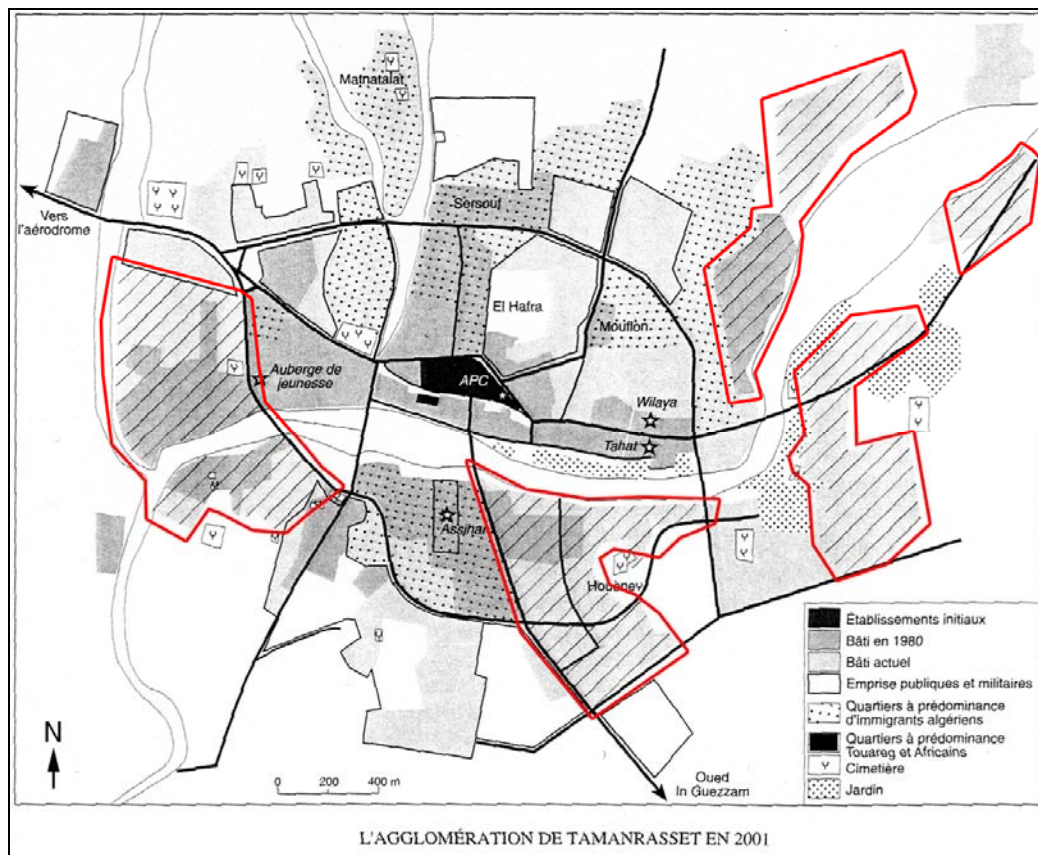
réalisation : Martine Drozd, 2004
 source : ANAT, 1996, relevés de terrain avec l'équipe du CRSTRA

carte 15 : les points de rupture de charge à Adrar



réalisation : Martine Drozdz, 2004
source : ANAT, 1996, relevés de terrain avec l'équipe du CRSTRA

carte 16 : Tamanrasset, localisation des migrants



Source : Spiga S., 2002

A une échelle plus grande, ce que l'on remarque d'abord c'est qu'à Adrar le transit crée différents types de nœuds. Le premier type de nœud est constitué par les espaces qui accueillent les migrants et les transporteurs à leur arrivée dans la ville. Tout autour de ces aires de stationnement publiques créées par l'Etat se sont développés depuis une dizaine d'années (le plus vieux commerce que nous avons trouvé nous a dit avoir ouvert en 1989) des quartiers commerciaux faits de petites structures, café, alimentation, restaurant, qui vivent du transit puisque leur clientèle est essentiellement faite de migrants. Les commerçants différencient les migrants saisonniers qui ne viennent travailler en Algérie qu'en hiver pour repartir au pays en été des migrants qui tentent l'aventure et cherchent à atteindre les rives de la Méditerranée. On observe une organisation auréolaire autour de ces aires. Dans la première auréole on retrouve les commerces qui doivent satisfaire les premiers besoins des populations qui descendent du taxi : téléphone pour joindre un contact sur place ou appeler la famille restée au pays, alimentation pour se ravitailler, restaurants, station essence pour les transporteurs ; on trouve également des équipements publics de première nécessité comme des douches et des toilettes. Puis dans une deuxième auréole on trouve des équipements destinés aux migrants déjà un peu installés qui consomment et qui ont besoin de travailler. Là encore les enquêtes auprès des commerçants ont révélé que leur clientèle étaient essentiellement constituée de personnes installées temporairement à Adrar et que sans cette

clientèle spécifique leur commerce ne fonctionnerait pas. C'était surtout le cas pour les commerçants situés autour du nœud 1 à l'écart du centre commercial contrairement au nœud 2, plus au cœur de la ville au contact du centre administratif à proximité de la place des Martyrs et du grand marché couvert. Ces nœuds s'apparentent à des points de rupture de charge, ils sont l'aboutissement d'un itinéraire pour des migrants qui même s'ils poursuivent ensuite leur route vers le nord sont de facto obligé de marquer une halte dans ces espaces. Ils peuvent ensuite circuler à l'intérieur de la ville et on les retrouve à hauteur des autres nœuds du réseau urbain adrari à l'entrée du quartier de Béni Ouskout. Ici le nœud possède une fonction de redistribution des biens et des marchandises, situé sur un itinéraire qui évite la douane et les quartiers administratifs. Il redistribue mais concentre aussi puisqu'il permet à une offre et une demande de se rencontrer à proximité du quartier informel à l'abri des regards officiels. Pas autant de restaurants mais des cafés, des artisans qui emploient des migrants « maliens », des boutiques de vidéo et de musique destinée à un public d'Afrique sub-saharienne et une intense circulation de camions à bétail qui viennent chercher les jeunes qui attendent du travail.

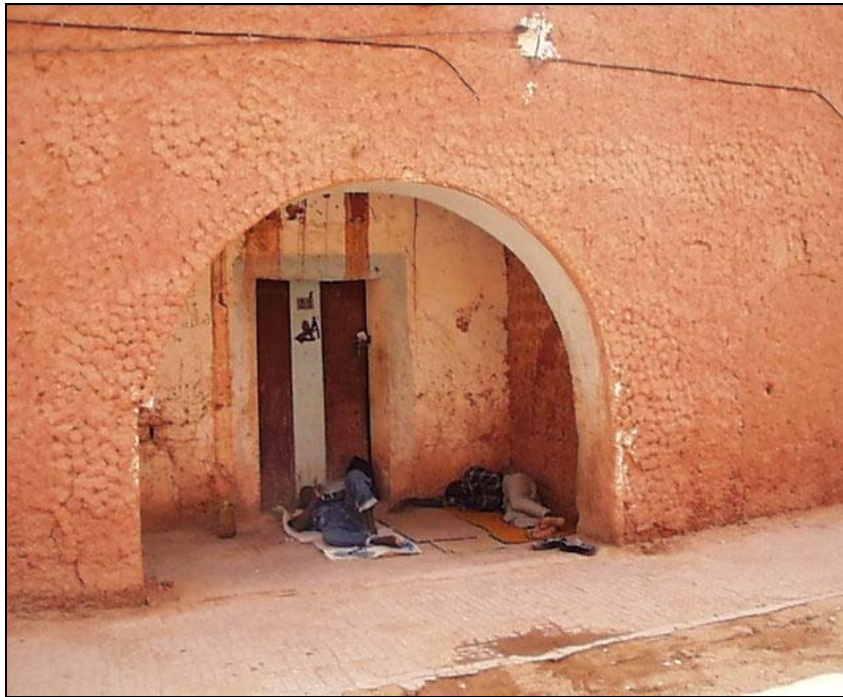
L'organisation de ces nœuds à l'intérieur de la ville donne à voir que la diffusion de cette économie liée au transit s'effectue par capillarité. En s'inspirant de la définition donnée par Roger Brunet dans son dictionnaire de géographie⁵⁹ on peut décrire ainsi ce processus : il caractérise le passage des phénomènes géographiques de nature aréolaire (de surface) aux phénomènes de nature réticulaire (de réseau); c'est l'ensemble du réseau de proximité et du tissu spatial qui l'alimente dans cette jonction. Dans le cas d'Adrar que nous supposons être un exemple de ville relais, cette jonction entre l'espace de la ville et le réseau transsaharien auquel elle appartient se fait à partir des points de rupture de charge autour desquels s'érigent ce que nous appelons les quartiers de transit, qui constituent eux mêmes des nœuds dans la structure urbaine. Les points de rupture de charge sont les aires de stationnement des taxis autour desquels se construisent tout un réseau de petits commerces qui ont comme point commun d'avoir pour clientèle des personnes en transit. L'organisation en auréole de ces quartiers relève de ce mode de diffusion de l'économie qui répond à l'insertion progressive de ces migrants dans l'espace urbain même si leur temps de présence est limité.

⁵⁹ Brunet, R. (dir.), 1992.

Quel est l'impact de la mise en place de ces nœuds sur la structure urbaine de la ville ? Quel est l'effet sur l'organisation actuelle, sur les centralités existantes ? Au regard du statut semi-clandestin de cette présence migratoire, la réponse est à nuancer. La ville d'Adrar comporte différentes centralités :

- la place des Martyres : elle est marquée par un aspect monumental qui marque l'espace mais n'est pas vraiment active, elle est récupérée le soir par les migrants qui investissent cet espace public

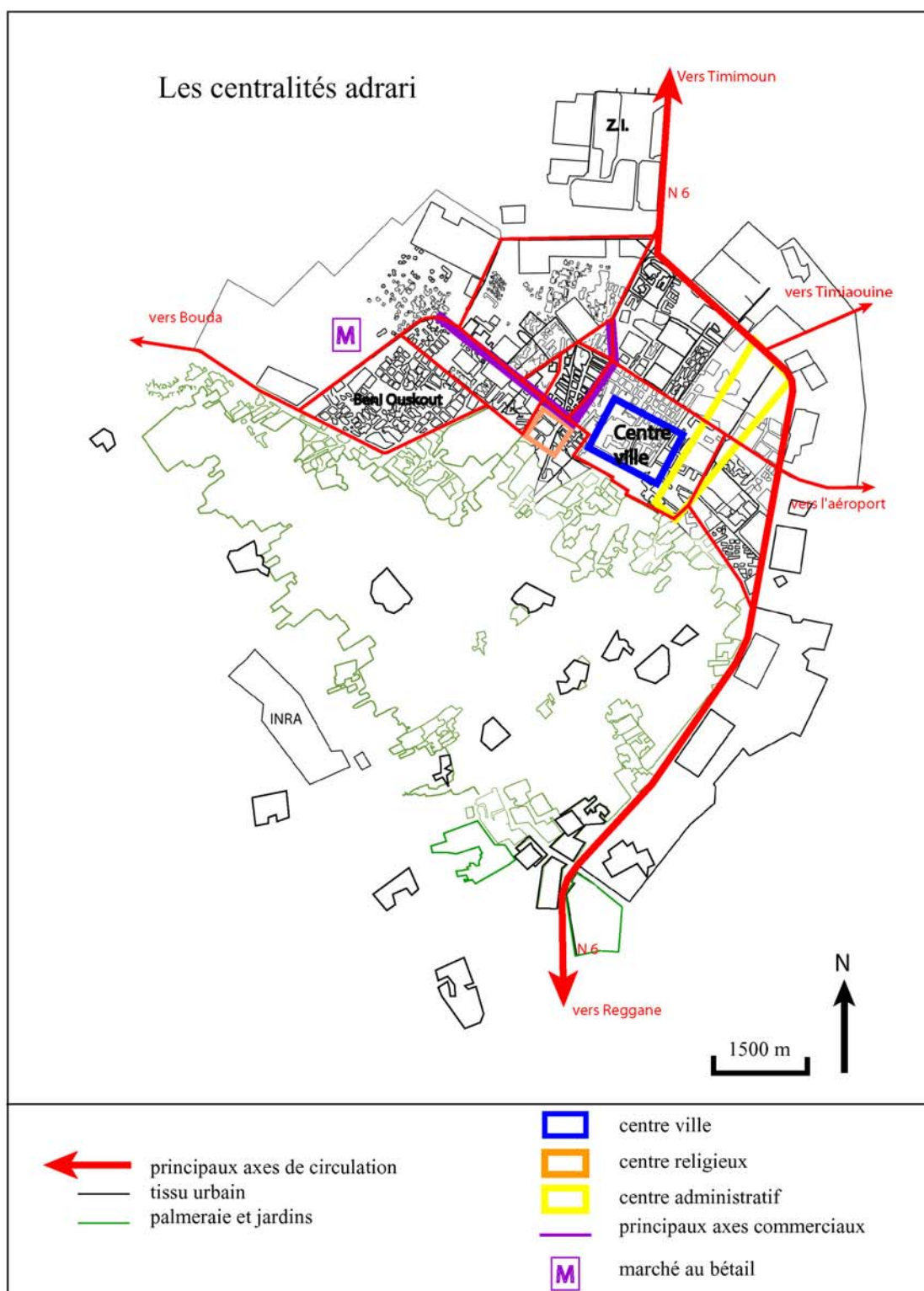
Figure 14 : les migrants occupent l'espace public



localisation : sous une arcade de la place des Martyres à Adrar (cliché, Martine Drozd, octobre 2003)

- un centre commercial très actif qui s'étend vers l'Ouest et le quartier de Béni Ouskout où se trouve le marché à viande.
- une centralité administrative qui marque l'espace par son côté vertical et un peu monumental là aussi et qui se concentre dans la partie est de la ville.
- une centralité religieuse autour de la zaouïa à proximité de la place des Martyres.

carte 17 : les centralités adrari



réalisation : Martine Drozd, 2004
source : ANAI, 1996, relevés de terrain avec l'équipe du CRSTRA

Les cartes de localisation de la présence des migrants dans la ville effectuées à partir des entretiens menés sur place montrent que le quartier qui pour eux fait référence est le quartier de Béni Ouskout où se situent les principaux échanges avec les oasiens par l'intermédiaire notamment de ce qu'on pourrait appeler la « bourse du travail »⁶⁰, carrefour où se postent chaque matin les migrants en attente d'un emploi. Le climat permettant aux migrants de dormir dehors on a pas vraiment pu identifier un quartier de migrants proprement dit. Ce n'est pas tant dans l'impact sur l'habitat que sur l'économie de la ville qu'il faut analyser ce phénomène. Là encore le principal impact que l'on peut constater hormis la construction de ces nœuds dans la ville c'est un processus de densification du centre économique le long des deux principaux axes commerçants de la ville.

4) Migrants et développement dans le système oasien

La ville d'Adrar n'est pas comme Tamanrasset uniquement un centre administratif créée *ex nihilo* par les pouvoirs publics ; c'est aussi une agglomération de 24 ksour, petits villages traditionnels qui bordent la palmeraie, rappelant le caractère encore fortement agricole de cette région. En tant qu'oasis, la ville ne peut se suffire à elle-même, son développement reste fonction son ouverture sur l'espace national et sur les pays frontaliers. L'oasis, historiquement relais sur les itinéraires caravaniers retrouve désormais cette fonction dans le cadre de la réactivation des circulations marchandes et humaines transsahariennes. Les migrants participent du maintien d'une agriculture saharienne qui peine à se maintenir en dépit des investissements des dernières décennies en faveur du maintien du système oasien.

En premier lieu, effectuons un bref rappel de l'histoire récente de l'agriculture saharienne. Avant les années 1970, la palmeraie était bien entretenue, les productions servaient à l'auto-suffisance alimentaire et surtout aux échanges avec le Mali, notamment les dattes. A partir des années 1970 on a constaté une dégradation de l'agriculture : les puits se sont asséchés, la main d'œuvre a fini par manquer, les gens préférant se consacrer au bâtiment et au secteur tertiaire dans le cadre d'une croissance urbaine qui fournissait beaucoup d'emplois sur les chantiers et du développement du secteur tertiaire parallèle à celui des modes de vie plus « urbains ». Dans les années 1990 on observe au contraire un sursaut de cette agriculture qu'on voyait pourtant dépérir. Les terres se concentrent, les périmètres agricoles sont revalorisés sur la base d'une utilisation collective des ressources en eau. En 2001 est ainsi créé un fond spécial de développement des régions du sud dans le cadre de la mise en place d'un fond de développement agricole pour l'ensemble de l'Algérie. Ces aides touchées directement par le fellah ne sont pas calculées en fonction de la production ; ainsi les petites propriétés traditionnelles, comme les plus grandes modernes et étatiques y ont accès. Cela permet de maintenir l'agriculture dans des zones où cette activité prend encore beaucoup

⁶⁰ Nous devons cette expression à Nedjma Benaziza, doctorante en urbanisme, présente pendant la mission d'octobre 2003.

de place tant spatialement que dans l'économie, tant la diversification de l'offre d'emplois est modeste. Les disponibilités hydriques considérables de la Wilaya (les forages se font dans la nappe du continental intercalaire) justifie le maintien et même le développement de cette activité⁶¹ en lien, pour la production phonénicicole avec les échanges avec les pays sahéliens, au premier rang desquels le Mali. L'activité agricole est divisée en deux systèmes d'exploitation qui cohabitent dans la Wilaya :

- Le système oasien traditionnel basé sur l'irrigation par le biais des foggaras et des puits ; il se caractérise par des cultures vivrières à l'ombre des palmiers
- Le système de mise en valeur basé sur l'exploitation des eaux souterraines par l'utilisation de forages et les cultures sous pivots orientées essentiellement vers la céréaliculture

D'après les enquêtes menées auprès des agriculteurs, il apparaît que les paysans qui ne participent pas à la mise en valeur des terres avec de l'eau le font avec un apport de main d'œuvre pour l'essentiel constitué de ressortissants d'Afrique sub-saharienne, migrants employés comme journaliers. Indirectement, les circulations de personnes à travers le Sahara permettent le maintien et même le développement de l'agriculture oasienne. Malgré une hostilité évidente des pouvoirs publics qui se lit dans tous les discours recueillis auprès des institutions officielles, il apparaît que ce phénomène le plus souvent nié ou à peine toléré participe pourtant du développement économique d'espaces moribonds. Ce développement se lit également dans les spécialisations engendrées par ces circulations : spécialisation mécanique des villes de transit et des villes relais, densification du système de transport et activités commerciale dynamisée par ces échanges humains. L'impact sur le développement oasien ne peut être ici qu'évoqué et pas analysé avec précision ; il mériterait à lui seul un travail de recherches dans une perspective comparative avec d'autres espaces oasiens touchés par ces flux, en Libye notamment, dans une perspective diachronique. Nous n'avons pas pu malheureusement nous y rendre pour comparer les données déjà rassemblées dans des travaux antérieurs avec la situation actuelle. Ainsi l'analyse reste-t-elle partielle.

⁶¹ Source : monographie de la wilaya réalisée par l'administration algérienne

Chapitre 8 : Khartoum, à la charnière des réseaux commerçants

1) La structure commerciale de la ville

Agglomération de 5 millions d'habitants, capitale du Soudan, située à la charnière saharo-sahélienne, au confluent du Nil Bleu et du Nil Blanc, elle est composée de trois villes :

- La ville de Khartoum, fondée en 1824 entre les bras du Nil comme siège du pouvoir égyptien à la suite de la conquête du Soudan par les fils de Mohamed Ali, lors de la conquête turco-égyptienne. La voie fluviale qui reliait la nouvelle possession au Caire, expliquait ce choix initial. Cette localisation en amont de la confluence lui permettait d'être directement accessible aux trafiquants d'ivoire et d'esclaves par le Nil Blanc au sud et aux mines d'or du Fazoghl, sur les confins éthiopiens par le Nil Bleu au sud-est. La ville est rasée en 1885 pendant l'expérience mahdiste et reconstruite après la conquête anglo-égyptienne en 1898. Après l'indépendance en 1956, elle devient le centre administratif de l'agglomération. Aujourd'hui elle en constitue le cœur tertiaire, concentrant les principaux services, les administrations, les ministères. Elle se caractérise par son aspect dense et vertical, en hauteur, situation suffisamment rare dans cette agglomération pour être précisée où les bâtiments qui dépassent cinq étages ne sont pas légion. Au dernier recensement de 2002 elle compte 1,2 million d'habitants.
- La ville de Khartoum Bahrî au nord de la confluence, émerge dans les premières années du 20^{ème} siècle après l'arrivée en 1899 de la ligne de chemin de fer qui suit la vallée jusqu'à Wadî Halfa ; progressivement elle devient la zone industrielle de Khartoum, qui croît ensuite au rythme de l'essor de ce secteur, attirant des migrants de toute la région. Sa population est actuellement de 1,2 million d'habitants.
- Omdurman, fondée en 1885 sur la rive ouest du Nil par les partisans du Mahdi à la suite de la reconquête de la ville par les Ansar (combattants du Mahdi) le 25 janvier 1885. Tournant le dos à Khartoum, la ville s'ouvre largement sur le désert de la Bayouda et les steppes de l'Ouest. Elle se peuple rapidement par apport successif de populations du Nord et de l'Ouest. Elle représente le cœur commercial de la ville, abritant les plus grands souks de l'agglomération. Elle compte aujourd'hui 2 millions d'habitants.

15% de la surface de la ville est consacrée aux souks. Chaque ville compte plusieurs souks de différentes tailles mais progressivement, avec l'étalement de la ville, ils se sont spécialisés. Le commerce de gros et de détails relève de ces souks. Les souks centraux assurent principalement le ravitaillement de la population urbaine en nourriture et biens de consommation courants ; les grands souks en périphérie de la ville, surtout le *souk libya* d'Omdourman sont spécialisés dans les biens d'équipements et des biens de consommation moins courant : textile, mobilier, matériaux de construction, mécanique, électro-ménager. Ils desservent non seulement la ville elle-même, mais un vaste rayon en province.

Les souks d'Omdourman

La division des surfaces commerciales en fonction des réseaux d'approvisionnement est particulièrement intéressante à Omdourman qui concentrent tous les types de souks. Un premier correspond au cœur de la ville ancienne, appelé *souk omdourman*. Les gens s'y rendent quotidiennement pour s'approvisionner en biens de consommation courante et en légumes, fruits, viandes. Un second souk, le *souk esh sha'abi*, est beaucoup plus vaste et se situe en périphérie de la ville ancienne. Il correspond à l'insertion dans les réseaux avec l'ouest soudanais tant pour le négoce que pour le transport. C'est de là que partent les bus à destination des régions du Darfour et du Kordofan. Enfin le *souk libya*, le plus vaste de toute l'agglomération, situé aux lisières d'Omdourman, était initialement approvisionné par la contrebande avec la Libye, comme son nom l'indique⁶².

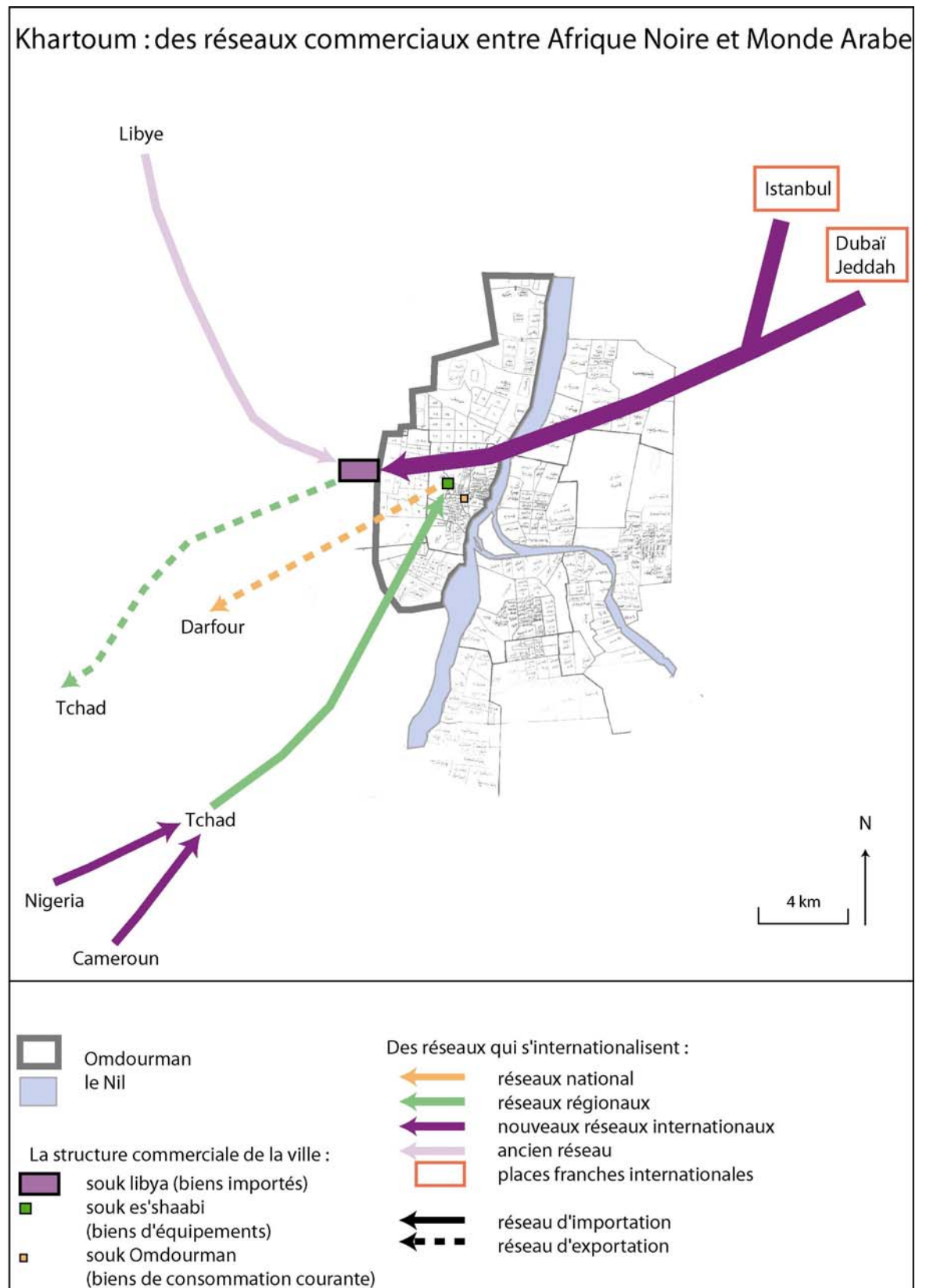
Cette division des surfaces commerciales répond à deux processus. En premier lieu la croissance urbaine et l'étalement de la ville, toujours plus vers l'Ouest entraînent la multiplication des centres d'approvisionnement dans une agglomération où les transports sont très difficilement accessibles car trop coûteux. Rappelons quelques chiffres de la croissance de la capitale soudanaise : entre 1973 et 1983 l'agglomération croît de 560 000 habitants, entre 1983 et 1993 de 1,6 million et de 1,5 millions pour la décennie suivante (Denis E., 2004). Cette croissance a pour effet principal un étalement de la ville bien plus qu'une densification, repoussant les populations nouvellement arrivées sur ses marges. Cette croissance se fait en majorité par apport extérieur de réfugiés et de migrants qui arrivent de l'Ouest et du sud-ouest pendant les sécheresses des années 1984 et 1985 et du Sud pendant la guerre qui reprend en 1983 pour s'intensifier en 1985 et surtout à partir de 1989 après le coup d'Etat militaire qui met fin au gouvernement d'union nationale. Pendant cette même période c'est Omdourman qui connaît la croissance la plus importante. C'est également pendant cette période que s'opèrent les principales mutations fonctionnelles de la ville, notamment la tertiarisation de Khartoum et le recul des principales surfaces commerciales en périphérie des

⁶² Tous les pays frontaliers de la Libye connaissent des *souk libya* mis en place dans le cadre de la contre bande de produits subventionnés par la Jamahiriya interdits à l'exportation.

villes. Ainsi en périphérie d'Omdourman se sont installés des réfugiés et des déplacés participant à la croissance de ce qui est aujourd'hui l'ensemble urbain le plus étendu de l'agglomération parmi les trois qui forment le Grand Khartoum. Connaissant une telle extension la ville ne pouvait plus fonctionner sur un souk unique, trop central, trop peu accessible, encastré dans le tissu urbain ancien. Le *souk omdourman* est donc d'abord celui des citadins « de souche » si on peut dire, descendants des premières vagues d'installation. La création de deux autres souks dans la villes beaucoup plus grands répond d'abord à une extension de leur aire d'attraction et à l'insertion dans des réseaux plus lointain. Cette insertion répondait également à une situation géopolitique particulière : isolé sur la scène diplomatique internationale depuis le coup d'Etat en 1989, soupçonné d'appartenir à une « internationale verte » terroriste, le pays subit des sanctions du Conseil de Sécurité de l'ONU en 1994 suite à la tentative d'assassinat du président Egyptien, Hosni Mubarak. Isolé des réseaux marchands occidentaux, sous embargo pour l'aide humanitaire, le Soudan choisira d'autres partenaires, notamment asiatiques. La croissance initiale du *souk libya* est comme son nom l'indique due à la contre-bande avec la Libye, aidée par la fermeture récurrente de la frontière avec l'Egypte. Désormais ce souk s'ouvre aux produits asiatiques en provenance des grandes places franches méditerranéennes et moyen-orientales : Jeddah, Istanbul, Dubaï. Le *souk esh sha'abi* s'est construit quant à lui dans les réseaux interrégionaux forgés dans la migration des population de l'ouest et du sud-ouest qui animent ces circulations entre l'Afrique Centrale et le Soudan. Le redéploiement des surfaces commerciales en périphérie de la ville sur les routes des grands couloirs de circulation (au sud de Khartoum, à l'ouest d'Omdourman) correspond paradoxalement à la construction de Khartoum comme pôle commercial dans l'espace national et sur les réseaux transnationaux dans lesquels l'agglomération s'insère.

La construction de ces espaces commerciaux en lien avec les circulations très intenses répond à une concentration accrue des échanges dans la capitale et d'un accroissement son attractivité. « Khartoum s'impose comme un immense pôle commercial qui met à disposition des produits importés pour les provinces et draine les productions régionales » (Denis E., 2004). Le « décentrement » des surfaces commerciales, pour reprendre le terme d'Eric Denis participe de la métropolisation en cours dans l'agglomération avec spécialisation fonctionnelle des centres, concentration dans l'agglomération des échanges, centralité accrue de la capitale à l'échelle du pays.

carte 18 : Khartoum : des réseaux commerciaux entre Afrique Noire et Monde Arabe



conception-réalisation: Martine Drozd, 2004

Le souk libya : de Tripoli à l'Asie

Nous nous intéresserons plus précisément au *souk esh sha'abi* dans la partie suivante où nous traiterons de l'organisation des flux transsahariens au départ de la capitale, la place marchande étant directement connectée aux circulations humaines. L'étude du *souk libya*, le plus vaste de la ville, nous permet de mieux saisir les modalités d'insertion de la capitale soudanaise dans différents réseaux asiatiques et africains. Il se situe à l'intersection entre le vieil et le nouvel Omdourman. Il possède un aspect très neuf, sans doute a-t-il été rénové récemment. Il s'organise en cinq allées couvertes, longues, où les échoppes se jouxtent. Les marchandises vendues sont de nature diverses : textiles, électro-ménager, le tout organisé selon des rues dans les allées qui sont spécialisées dans un type de produits. Ils sont destinés à une clientèle de classe moyenne qui peut ici s'approvisionner en produits importés depuis les places franches les plus connues : Jeddah, Dubaï et Istanbul depuis les ports maritimes ou bien via les Etats frontaliers, l'Egypte et le Tchad (où les produits sont introduits par le Cameroun depuis la façade maritime).

Au départ fourni par la contre-bande avec la Libye, encouragée par l'isolement international du pays et les fermetures récurrentes de la frontière avec l'Egypte, ce souk s'inscrit désormais dans des réseaux beaucoup plus diversifiés que son nom le laisserait supposer. Il s'inscrit aussi dans le temps long des réseaux de circulation des marchandises, oscillant selon les périodes entre des sources d'approvisionnement égyptiennes, libyennes, africaines. Ces réseaux répondent à différentes temporalités : la route égyptienne est une voie historique encore active aujourd'hui surtout pour l'exportation soudanaise de bétails, on l'a vu dans l'étude de Dongola, l'axe vers la Libye en passant vers le Tchad correspond elle aussi à un couloir historique, c'est l'axe de la Senoussiya, la confrérie qui s'était opposée à la colonisation italienne et qui pratiquait le commerce des esclaves au XIX^{ème} siècle, mais les itinéraires ont changé, se sont diversifiés, inscrits dans le sillon des couloirs migratoires qui se sont construits dans l'Ouest soudanais. Comme l'explique Marc Lavergne (Lavergne E., 1999), le commerce et l'approvisionnement des souks de Khartoum depuis le XIX^{ème} siècle était tenu par les Jallaba, commerçants issus des communautés nubiennes du Nord (Dongola et Wadi Halfa) connectées avec l'Egypte. Mais ils sont éliminés brutalement par le pouvoir qui cherche à favoriser ses affidés, des groupes arabophones et islamisés du Nil Blanc notamment. Dans cette période de crise et de réagencement des acteurs commerciaux, une nouvelle communauté de marchands émerge : les Zaghawa, nomades qui se situent à cheval sur le Nord Darfour, le Tchad, et une petite portion de la Libye, reconvertis dans le petit commerce itinérant après les périodes de sécheresse des années 1984-1985. Il faut signaler que le président actuel du Tchad, porté au pouvoir par un coup d'Etat soutenu par le Soudan est originaire de cette ethnie, ce qui n'est pas sans faciliter les échanges avec ce pays

frontalier et par conséquent, indirectement avec le Cameroun, pour les marchandises qui arrivent par mer. Les accords de libre-circulation entre la Libye et le Soudan en 1990, signés dans le cadre du rapprochement bi-latéral des deux Etats après le coup d'Etat de 1989 ont permis de renforcer ces routes commerciales passant par la Libye et le Tchad. Dans le sillage des flux de réfugiés de l'Ouest s'installant à Omdourman, ces commerçants ont pu ainsi étendre la zone commerciale transfrontalière de Khartoum à Douala via Abéché et de Tripoli à Khartoum via le Tchad.

Désormais on assiste à un glissement de ces réseaux vers l'Asie en raison des changements géopolitiques. La mise en place de ces souks que l'on retrouve dans la plupart des villes sahariennes répondait à une situation précise :

- Politique d'ouverture de la Libye à ses voisins Maghrébins d'abord puis Africains, économique et migratoire. Les flux humains nourrissent, renforcent les flux commerciaux par voie terrestre au moment de l'embargo.
- La situation économique de la Libye et la subvention de produits de qualités officiellement interdits à l'exportation qui portaient ensuite sur les souks des villes des Etats frontaliers.
- La disparition de ce contexte favorable, la fin des subventions de la Jamahiriya ont entraîné le déclin relatif de ces filières (Tripoli est aujourd'hui une place franche par laquelle transitent des marchandises en provenance d'Asie, du Golfe, le réseau d'approvisionnement est ainsi partiellement conservé) et la réorientation des réseaux dans lesquels s'inséraient ces places marchandes en direction de l'Asie, nous l'avons évoqué.⁶³ Ici la place marchande qui s'était construite en lien avec les flux humains perdue, trouvant les ressources nécessaires pour s'insérer dans d'autres réseaux, s'appuyant sur des acteurs capables de capter d'autres filières plus compétitives.

Un second souk, beaucoup plus vaste, se situe en périphérie de la ville ancienne. Appelé *souk esh sha'abi*, il remplit les fonctions de vente des produits alimentaires, de biens de consommation (outillage et équipement de la maison) et de transport. De là partent les camions et les bus à destination du sud-ouest du Soudan (Darfour et Kordofan) vers les villes d'El Obeid, El Fasher, El Jeneina et Nyala.

⁶³ Pour illustrer ce phénomène, citons l'exemple du *souk libya* d'el Oued en Algérie, qui a changé de dénomination au profit de *souk dubaï*, ce qui correspond en effet plus à réalité du réseau commerçant qui l'anime.

2) l'organisation des flux au départ de la capitale

Le souk esh sha'abi : une place marchande en lien avec les circulation de l'Ouest

L'étude de ce souk situé à Omdourman nous permet de saisir, dans la capitale soudanaise, l'articulation qui se fait entre les circulations marchandes et humaines vers l'Ouest soudanais. Il est situé entre le *souk omdourman* et le *souk libya*, au cœur d'une zone industrielle composée d'entrepôts, le long de la route principale qui part du cœur de la ville vers ses extensions occidentales en direction des provinces de l'Ouest (Kordofan et Darfour). Cette zone d'entrepôt se divise en trois parties :

- Le souk traditionnel, commerces de fruits, légumes, viandes et de biens consommation très courante comme la lessive ; en somme tous les produits que l'on retrouve sur tous les souks de la capitale
- Une partie est plus spécialisée dans les biens d'équipements et notamment les matériaux de construction
- Une partie plus spécialisée dans la mécanique et le transport ; c'est à partir de cette zone que s'effectuent les départs vers l'Ouest. Elle est composée d'entrepôts, d'enclos et de places suffisamment grandes pour accueillir les camions et les bus qui servent au transport des voyageurs. L'aire de stationnement des camions des agences de transport de voyageurs et celle des camions qui ne transportent que des marchandises occupent deux espaces différenciés, deux rues perpendiculaires, nettement séparées ; ces deux activités qui se jouxtent sont pourtant déconnectées l'une de l'autre quand dans des villes plus petites comme Dongola, elles se superposent. Cela tient ici sans doute à la taille des flux, proportionnels à celle de la ville.

Le transport des voyageurs se concentre sur une seule rue qui compte environ 45 entrepôts dans lesquels sont entreposés les marchandises à destination de l'Ouest ou qui sont occupés par des petits commerces qui proposent les traditionnels services aux voyageurs des gares routières : taxi-phone, thé-café, ustensiles tels que bidons ou lanières... Dans cette rue on relève trois agences de voyages qui organisent des départs pour les villes de l'Ouest et du Sud-Ouest : El-Fasher, Nyala, la ville frontière d'El Geneina. Aucune référence explicite n'est faite à des destinations hors Soudan hormis une enseigne indiquant la Libye. Comme nous l'avons remarqué précédemment les connections transfrontalières s'effectuent depuis les villes frontalières ; le reste des trajets se greffe sur le réseau de transport national. Un propriétaire d'agence témoigne : âgé de moins d'une trentaine d'années, il travaille avec son frère aîné. Originaire de l'Ouest, musulman il se réclame de la tribu des Zaghawa ; la plupart des entrepreneurs travaillant dans cette rue relèvent de cette affiliation. Son bureau c'est un

entrepôt qui stocke les marchandises des voyageurs sur le départ où se trouve également un bureau proprement dit et un coffre-fort (toutes les transactions s'effectuent en liquide). Entrepreneur des circulations à travers le désert, il travaille avec son téléphone portable et distribue des cartes de visite de son agence. Cette dernière s'occupe de la ligne Omdourman-El Fasher. La majorité des voyageurs est originaire de cette région, effectuant des allers-retours avec la capitale pour différentes raisons : santé, administration, éducation, commerce, visites familiales. Cette situation procède de la concentration accrue des services à Khartoum, qui devient un pôle pour l'ensemble du pays, qui connaît une hiérarchie urbaine très déséquilibrée en faveur de la capitale (Denis E., 2004).

Sur ces flux réguliers de voyageurs nationaux, dont les déplacements répondent également aux flux de réfugiés qui se sont installés à Omdourman à la suite des grandes sécheresses de 1984-1985, se greffent les circulations des réseaux transnationaux. L'entrepreneur mentionne ainsi la présence régulière de Nord-Nigériens, commerçants-pèlerins en route vers la Mecque⁶⁴. Ces derniers privilégient la migration par étape afin de commercer à chacune des haltes de leur périple. En revanche, alors qu'on pouvait s'attendre à ce que les Tchadiens fassent de même, on nous précise que la mise en place d'une ligne aérienne directe trois fois par semaine avec l'Arabie Saoudite depuis N'Djamena a entraîné le déclin du pèlerinage par étapes pour eux. Néanmoins les circulations marchandes entre le Tchad et Khartoum sont toujours très actives mais relèvent d'autres acteurs. Nous rencontrons par exemple ce jeune commerçant (30 ans environ) en partance pour El Fasher et qui fait le trajet une fois par mois. Ayant vécu 4 ans au Tchad, il a pu y tisser des liens et se construire son réseau. Depuis deux ans et demi il fait du commerce entre le Tchad et le Soudan, sur la ligne Omdourman-El Fasher. Il achète au *souk libya* des vêtements qui proviennent viennent d'Asie, via les grandes places franches et y ramènent des produits du Tchad. Comme le montre ce petit exemple, les circulations marchandes comptent autant que celles des voyageurs et ces dernières ne peuvent se comprendre sans les premières. Les circulations migratoires qui relèvent d'un projet individuel et qui ne sont pas le résultat de déplacements forcés, relèvent avant tout des circulations commerciales qui animent le Sahara et participent des échanges humains qui s'y construisent. L'entrepreneur confirme que les circulations humaines par voie terrestre entre la Libye et le Soudan via Dongola ou via le Tchad se sont tariées récemment. Deux routes étaient actives pendant l'activité de cette filière : celle directe vers le nord via Dongola comme on l'a vu précédemment, et celle en passant par le Tchad et la ville relais d'Abéché, le passage de la frontière s'effectuant en taxi depuis la ville frontière de El Geneina. Il attribue l'interruption de ces flux à différentes causes : en premier lieu la dangerosité de la traversée du désert, des routes incertaines, autant de raison qui ont fait le succès de la liaison aérienne entre Khartoum et la Libye une fois ouverte. Par ailleurs, les troubles dans le Darfour, s'il participent d'un accroissement de la porosité de la frontière avec

⁶⁴ L'itinéraire vers la Mecque est le principal itinéraire transsaharien transversal ; la majorité des flux par ailleurs s'effectuent dans des couloirs verticaux, les fameux « méridiens » de Théodore Monod

le Tchad, cette dernière est surtout franchie par des réfugiés qui fuient et pas par des individus animés d'un projet migratoire ; en somme, ils participent eux aussi de l'interruption de cette filière.

Les jours de départ pour l'Ouest sont très animés et c'est à cette occasion que l'on a pu observé au mieux la connexion place marchande-place migrante. Le transport s'effectue à bord de bus qui sont en fait des camions semi-remorque transformés pour transporter des voyageurs. Sur les deux que nous observons, un est neuf, de marque *Renault*, acheté ici à Khartoum où une compagnie les fabrique. Il peut transporter 60 personnes, à raison de 70 000 livres soudanaise le trajet (environ 23 euros) soit un total de 1380 euros par trajet. Les marchandises transportées par les voyageurs, pesées et taxées, constituent un revenu supplémentaire pour le transporteur. Diverses marchandises sont ainsi chargées sur le toit des camions : légumes secs, fruits, céréales à destination des régions ravagées par la guerre civile au Darfour et en pénurie des denrées les plus courantes, ainsi que divers biens de consommation acheminés par les particuliers. Pendant ce moment se met en place toute une économie informelle « de l'attente » fondée sur les échanges entre les petits commerçants qui investissent le rue et les voyageurs en attente de leur départ. Cigarettes, lanières, bidons, produits d'alimentation et de consommation courante, café-thé qui s'installent à proximité des camions, toute une micro-économie éphémère qui meurt à chaque départ avant de renaître au suivant.

Figure 15 : Un jour de départ au souk es'shaabi



Figure 16 : la préparation du voyage



Figure 17 : une agence tenue par un groupe Zaghawa



Figure 18 : les destination au départ du souk



Libye, Tchad, El Geneina, Nyala, El Fasher (clichés : Martine Drozd, mars 2004)

Un flux résiduel : les réfugiés érythréens

Les faits relatés par la presse témoignent du fait que Khartoum, dans les années 1990 était devenu un véritable vivier de candidats potentiels à l'émigration tant capitale a accueilli des réfugiés et des déplacés⁶⁵. Dès le milieu des années 1990, le refoulement de 150 Somaliens mais aussi d'Irakiens et d'Algériens déjà évoqué précédemment donne en creux une idée de l'ampleur et de la complexité d'un réseau migratoire qui s'est nourri de tous les mouvements qui ont pu animer l'Afrique Centrale et la Corne et dont les acteurs n'ont pas hésité à se connecter à d'autres filières notamment de réfugiés pour élargir les bassins de recrutement. L'entretien mené auprès de Miki, dans l'attente d'un départ pour la Libye pour se rendre en Europe, montre comment fonctionne aujourd'hui cette filière fondée sur les réfugiés érythréens. Ils sont désormais les derniers à passer encore par la Libye pour se rendre en Europe et empruntent la voie terrestre en raison d'une absence totale de statut qui ne leur permet pas de profiter des liaisons aériennes, puisqu'ils sont obligés de rentrer clandestinement en Libye. L'entretien s'est effectué chez une Française résidant à Khartoum qui confirme que les départs sont fréquents, puisqu'elle a employé plusieurs réfugiés qui sont aujourd'hui en Italie.

Un de ses amis est parti il y a un an avec un groupe d'une trentaine d'Erythréens vers Tripoli. Il est passé en Europe et aujourd'hui il vit en Suède. Il veut suivre son exemple. Il est très au courant de l'itinéraire à suivre, du prix que ça coûte de passer la frontière libyenne puis de se rendre en Italie.

Les départs depuis Khartoum se font du *souk libya* à la tombée de la nuit. Ils sont prévenus par téléphone portable qu'un départ va avoir lieu. Ils partent de Deim, le quartier Ethiope de Khartoum pour se rendre jusqu'au lieu de rendez-vous à Omdourman puis au souk. De là trois véhicules peuvent emmener au total une vingtaine de personnes. Pour chaque passager le prix est fixé à 20 000 livres soudanaises (environ 70 euros). Il faut une semaine de voyage pour atteindre la frontière où là pour passer il faut donner 100 dollars US. Ils continuent jusqu'à Koufra avant de revenir avec des Soudanais qui veulent rentrer et de la marchandise qui sera revendue à Khartoum en attendant le prochain départ. Parfois ils continuent jusqu'à Tripoli et reviennent. Les chauffeurs sont des Libyens mais celui qui organise le voyage jusqu'à Koufra est un Erythréen qui connaît les prix pour passer en Europe et les personnes à qui s'adresser en arrivant. Il lui a dit que pour gagner l'Italie cela coûtait entre 800 et 1000 dollars US selon le nombre de passagers par bateau. 800 s'ils sont entre 25 et trente, 1200 s'ils sont dix. Une fois en Italie, ils se rendent à Bari, là il y a une communauté

⁶⁵ Finally, there are more than a million refugees from neighbouring countries. Some of these, such as an estimated 250,000 from Uganda, are of long-standing. Others, like 116,000 from Chad, are recent. Of an estimated 650,000 Ethiopians, about 150,000 have arrived - in the last extremities of hunger and deprivation - in the past two or three months. The refugees place an ever-growing burden on the local population, and the number that are yet to come are forever being revised upwards. Reuters

qui sait comment faire pour obtenir le statut de réfugié et des indemnités en attendant un départ pour la Suède ou l'Amérique du Nord. Avant de passer en Italie, il faut parfois attendre 3 ou 4 mois à Tripoli ; alors la communauté les accueille et leur trouve un petit boulot en attendant le départ.⁶⁶ Il ne sait pas encore ce qu'il fera quand il sera là bas mais pour lui ce qui compte maintenant c'est de partir. Il ne supporte plus la façon dont il est traité ici au Soudan : « ils nous méprisent ». Il ne peut de toute façon pas rentrer dans un pays qu'il n'a jamais vraiment connu. Sa mère est Ethiopienne mais l'a abandonné quand il avait deux ans ; il ne connaît pas son nom, et ne peut par conséquent obtenir le statut de réfugié. Son père est Erythréen, retourné en Erythrée quand il avait 8 ans, mais là non plus il ne veut pas y aller car les obligations militaires l'obligeraient à effectuer 7 ans de service.

Il compte beaucoup sur la chance car selon lui la réussite du voyage sera fonction de la chance et il reste confiant. Il est conscient des risques qu'un tel voyage comporte mais il sait qu'il n'y a pas d'autre itinéraire. Il ne veut en effet pas aller en Egypte même s'il concède que c'est plus facile. Là bas la communauté vous laisse tomber, il n'y a personne pour vous accueillir, on est tout seul, les gens nous laissent et les Egyptiens nous traitent mal ; « It is hell ». Aujourd'hui il multiplie les petits travaux pour accumuler le pécule nécessaire au voyage. Il parle très bien l'Anglais, qu'il a appris ici à Khartoum en suivant des stages.

Contrairement au jeune rencontré à Dongola, qui paraissait n'avoir plus de repères temporels (date du départ d'Ethiopie, durée du séjour à Khartoum puis à Dongola) et spatiaux (où aller et pourquoi ?), Miki expose un projet clair et préparé ; sans attaches, son absence de statut au Soudan l'incite d'autant plus à envisager la migration pour améliorer ses conditions de vie. Son projet s'inscrit dans une connaissance des réseaux déjà mis en place, des lieux où les liens de solidarité communautaires pourront fonctionner, là où de plus anciens groupes sont déjà installés, là où la filière lui permettra de se rendre plus rapidement en Europe.

En définitive, les flux résiduels en direction de la Libye concernent ceux qui sont exclus des modalités de l'institutionnalisation d'un système migratoire entre le Soudan et la Libye, notamment les réfugiés, forcés d'envisager la mobilité par défaut de trouver une place là où ils sont nés (Erythrée, Ethiopie) et là où la plupart ne peuvent envisager que le transit (Soudan).

⁶⁶ Ainsi les flux sont tout de même modestes depuis un an avec seulement 20/30 personnes qui partent par mois.

Conclusion :

Dans un contexte de mutations des systèmes migratoires internationaux notre travail visait l'étude de l'inscription spatiale du transit à plusieurs échelles. A petite échelle on a pu voir que les nouveaux champs migratoires européens qui suivent l'application du traité de Schengen s'appuient sur des réseaux régionaux dont les ramifications s'étendent, requalifiant des espaces d'immigration en espace de transit. Il est très difficile de dissocier ces deux dynamiques. Le Sahara est un espace de transit pour le Maghreb comme pour l'Europe ; mais c'est aussi un espace de rétention des circulations migratoires régionales.

Notre principale question était : assiste-t-on à la formation d'un réseau de circulation structuré (qui se pérennise) et structurant (territorialisant) dans les liens qui se tissent entre les deux rives du Sahara ? On a mis en évidence que ces liens ont différents aspects : ils ne concernent pas seulement les migrations mais aussi les flux commerciaux et les investissements transnationaux. Notre réponse doit être nuancée. Notre point de vue ne peut être exhaustif et en aucun cas nous ne sommes capable d'apporter une réponse définitive et systématique, qui vaudrait pour l'ensemble des zones sahariennes. A travers nos différentes enquêtes, ils nous a été possible de comprendre différentes situations sans que pour autant la comparaison ne soit toujours possible. Les trajectoires de villes aussi différentes que Khartoum, Adrar, Dongola ou Reggane, et leur insertion très spécifiques dans les réseaux migratoires et commerciaux transsahariens nous invitent à rester prudents dans nos conclusions. Néanmoins les enquêtes ont montré que dans les villes petites et moyennes qui servent de relais sur les itinéraires transsahariens l'impact spatial des circulations d'hommes et de marchandises est assez similaire. Partout la place migrante n'existe qu'en lien avec une place marchande. Les mouvements migratoires ne sont finalement qu'un aspect des circulations commerciales transsahariennes.

C'est là le principal point commun que l'on a pu déceler dans l'étude de terrains aussi éclectiques. Les résultats mis en évidence à partir du terrain algérien sur l'impact économique de ces mouvements sur les villes relais sahariennes restaient incomplets et conjecturaux. L'apport de l'étude de la ville de Dongola et d'un des anciens itinéraires actifs soudano-libyens a permis d'enrichir notre compréhension de l'axe du Touat et des centres villes d'Adrar et surtout de Reggane. La ville de Dongola nous a montré en creux l'impact commercial que pouvait avoir de telles circulations migratoires, elle a confirmé les premiers résultats obtenus en Algérie, mais surtout elle nous a donné à voir les conséquences de leur interruption. Non seulement les migrations se greffent sur des itinéraires commerciaux mais elles participent des dynamiques commerciales transsahariennes et ont par là un impact non négligeable sur l'économie de ces centres. Une interruption de ces flux migratoires au Touat

aurait des conséquences dramatiques sur l'économie des villes de l'axe. L'étude de la ville de Dongola nous a aussi permis de mesurer la fragilité de ces filières qui s'éteignent aussi vite qu'elles se mettent en place, laissant entière la question de la pérennisation.

Aussi c'est la question de la temporalité de ces mouvements migratoire qui est problématique. On ne peut analyser les déplacements actuels à l'aune de nos catégories traditionnelles. On se situe ici dans la première phase que décrit Alain Tarrius lorsqu'il définit les trois étapes de territorialisation des migrants, celle « des grandes migrations et de l'histoire de la production des identités groupales : le temps des brassages entre générations et des grands parcours initiateurs d'itinéraires souvent internationaux ». Après quarante ans de mouvements forcés qui ont vu la dissémination de populations dans plusieurs Etats, le Sahara amorce une phase de production de réseaux qui se structurent en prenant appui sur ces populations. La question reste de savoir si cette construction par le bas va s'accompagner d'actions politiques fortes. En 1999 la conférence du CENSAD initiait la libre circulation des marchandises et des hommes entre les différents pays membres. Cinq ans après les résultats ne sont pas probants. Certes, les investissements des pays Maghrébins dans la zone du Sahel s'accroissent (Marfaing L. et Wippel S. (dir.), 2004) mais ne s'accompagnent pas d'une tolérance du travailleur étranger. Il reste évidemment d'autres filières à étudier, qui s'inscrivent dans des réseaux plus officiels, comme ceux des échanges étudiants pour voir un autre aspect de la construction des filières migratoires au Maghreb, entre immigration et transit.

Nos terrains, aussi différents et singuliers soient-ils nous ont permis de comprendre la construction d'un Sahara en réseau. Au delà de l'unité climatique et du compartimentage étatique notre travail nous a permis de définir les spécificités sociales et spatiales de cet espace. En étudiant ce réseau dans ses marges, que ce soit un itinéraire secondaire pour l'axe du Touat ou des marges géographiques, situées aux charnières nilotiques ou sahéliennes on a pu voir que l'espace saharien n'est pas aréolaire mais réticulaire, composé d'axes, de couloirs, de nœuds. Khartoum et Adrar nous ont fourni des exemples édifiants de ce que le nœud signifiait. Dans un réseau, il est le lieu de la concentration et de la redistribution, l'espace de transit par définition. A deux échelles tout à fait différentes, ces deux villes nous donnent à voir deux espaces nœuds ; le nœud régional adrari entre le Mzab et le Mali et un nœud international, Khartoum, entre Afrique noire et Monde Arabe, entre le Sahara et la péninsule Arabique.

Le champ conceptuel de l'étude des migrations internationales est actuellement en train d'être renouvelé. La révolution des transports et leur accessibilité croissante ont permis la mise en place de nouvelles mobilités et d'une pratique circulatoire de l'espace à l'échelle mondiale. Ainsi sont nés de nouveaux acteurs accumulant ce savoir circuler qui leur permet de se positionner sur plusieurs espaces. Plusieurs des migrants rencontrés au Sahara relèvent de cette situation, comme les entrepreneurs qui les prennent en charge ou les transporteurs.

Les analyses de la présence migratoire dans le cadre de ces nouvelles pratiques circulatoires ne peuvent se poser dans les mêmes termes que ceux qui permirent l'analyse des présences immigrées en Europe et aux Etats Unis. Loin de nier la richesse des analyses des sociologues de l'Entre-deux-guerres il s'agit simplement de constater que les nouvelles mobilités introduites par l'accessibilité croissante des lieux induisent de nouvelles pratiques dont les temporalités et les ancrages diffèrent de celles des immigrants du début du siècle dernier. Ils sont vus alors comme des citoyens en devenir dans des perspectives d'insertion et d'assimilation par le pays d'accueil. Or la question ne peut plus désormais se poser dans les mêmes termes ni dans les grandes villes européennes, lieux d'échanges des circulations Sud-Nord, ni dans les villes du Sud. La compréhension de leur présence et de leur organisation ne doit plus se comprendre à la lumière du seul facteur intégration. Le déficit de citoyenneté et la ghettoïsation qu'il peut engendrer ne sont plus les seuls modes de présence de migrants qui soient jouent de cette multi-appartenance ethnique et citoyenne, soient ne sont pas intéressés par une nationalité d'un pays d'Afrique du Nord, qu'au demeurant ils n'obtiendraient pas.

Les analyses actuelles des migrations au Sud et au Nord doivent ainsi en partie s'inscrire en rupture de l'étude des migrants co-présents tels qu'ils ont été étudiés dans l'espace américain. Pour ces nouvelles situations les modèles peuvent paraître obsolètes en raison d'un changement des conditions même des migrations. Les distances entre villes et nations ne sont plus les mêmes, les temps, qui étaient alors mesurés en terme d'intégration sont désormais autres. Ainsi une nouvelle forme migratoire s'impose, une nouvelle catégorie : celle du nomade. Elle devient non plus un genre de vie ou une catégorie pour qualifier l'urbain au Sahara mais une approche et une pratique de l'espace renouvelées fondées sur l'acquisition d'un savoir-circuler.

Aussi le Sahara est un terrain particulièrement fertile pour appréhender ces nouvelles formes de mobilité. Alors que les grands mouvements qui l'animaient ont fortement régressé, des formes novatrices de pratiques de l'espace dans le mouvement dans un contexte paradoxal de sédentarisation accrue émergent. Après les groupes de pasteurs de nomades et les réfugiés une nouvelle catégorie émerge, une nouvelle forme migratoire que portent les différents acteurs qui animent les circulations transsahariennes actuelles. Cette nouvelle forme s'inscrit cependant dans le sillon de formes spatiales antérieures. Les déplacements suivent des itinéraires, des couloirs anciens, partiellement matérialisés aujourd'hui par les routes. Ils se greffent sur des circulations marchandes qui innervaient déjà l'espace saharien au temps du commerce caravanier.

La métrique propre à cet espace désertique caractérisée par l'éloignement des ressources donne à voir ce qu'une pratique nomade de l'espace peut signifier aujourd'hui. Le Sahara est exemplaire pour penser les nouvelles mobilités circulantes alors les constructions

archipélagiques se multiplient⁶⁷. L'histoire de la construction des territoires sahariens donne à voir une géographie du Sahara en réseau dans les liens transfrontaliers comme dans les limites de l'espace national, que les acteurs soient des entrepreneurs privés ou l'Etat. Ici les aires, comme dans tous les espaces désertiques jouent un rôle beaucoup plus faible que les lieux et les axes (Collignon B., 1996). Le Sahara est un espace qui se construit dans la discontinuité donnant à voir une organisation réticulaire, qui n'est pas sans rappeler celle des Innuinuits étudiés par Béatrice Collignon (1996) ou l'organisation des sociétés mélanésiennes mise en évidence par les analyses de J. Bonnemaïson (1992). Sociétés traditionnelles bouleversées par les apports allogènes, les sociétés sahariennes trouvent aujourd'hui encore dans le mouvement et la circulation les ressorts d'un développement qu'elles doivent à leur connaissance d'un terrain difficile associée à l'insertion dans des réseaux sociaux transfrontaliers. Les entrepreneurs Zaghawa, les migrants nigériens touaregs sont d'anciens nomades qui trouvent encore, dans une configuration différente, les ressorts d'une amélioration de leur ressources dans le mouvement. Mais tous les autres migrants qui ne sont pas sahariens et qui s'inscrivent dans une migration par étapes, circulante, donnent à voir aussi cette nouvelle pratique nomade de l'espace et cette nouvelle catégorie de migrant qu'on voit aujourd'hui émerger.

Les études de terrain qu'on a pu mener en Algérie et au Soudan nous ont permis de clarifier un phénomène dont on comprenait difficilement les ressorts. Alors qu'on a trop rapidement pensé que les flux de population avaient forcément un effet territorialisant en opposition au territoire national, qu'ils étaient une contestation souterraine de la frontière, il a bien fallu se rendre au constat que la « clandestinité »⁶⁸ n'a pas d'effet proprement territorialisant. Les circulations commerciales et migratoires qu'on a constaté au Sahara ne contestent pas les frontières et au contraire en jouent. La rapidité avec laquelle se construisent les itinéraires et la soudaineté avec laquelle ils s'effondrent nous invitent à freiner toute conclusion trop hâtive quant à la stricte permanence du réseau face à l'exercice du pouvoir de l'Etat. La géographie du Sahara est une géographie de territoires en réseaux dont les couloirs et les ancrages spatiaux s'inscrivent dans le temps long. Mais à une échelle plus fine on constate que les renaissances sont fortement différenciées et qu'aucun relais ne peut garantir cette fonction. Les retournements de conjoncture internationale condamnent brusquement certains itinéraires et effacent aussi vite qu'ils étaient apparus les signes d'une revitalisation économique pour ces centres à l'économie fragile. Cette incertitude quant à la permanence des itinéraires rend particulièrement vulnérable les villes du Sahara central dont l'économie apparaît bien plus instable que celle des grandes villes de la bordure septentrionale. Dans

⁶⁷ Les métaphores de l'archipel ne manquent pas pour désigner les nouvelles mises en réseau et le passage de l'analyse des territorialités aréolaires aux territorialités réticulaires. L'« Archipel Métropolitain Mondial » défini par Paul Veltz en 1991 en est une des illustrations.

⁶⁸ Au Sahara on ne situe pas vraiment dans la clandestinité ; mais il reste que les migrants, dont le statut demeure incertains restent à tout moment menacés par des expulsions massives.

l'analyse des circulations transsahariennes les temporalités des constructions spatiales comptent autant que les échelles d'analyse.

La multiplication actuelle des articles sensationnalistes évoquant les naufrages en Méditerranée, les décès tragiques en plein désert de groupes de migrants abandonnés par leur passeur évoquent les aspects les plus tragiques, qu'il ne s'agit nullement ici de minimiser, d'un phénomène dont on n'interroge pas assez les mécanismes. Quelle est précisément la nature de ces flux et leur ampleur? Illégaux, tolérés, le jeu des Etats concernés par ce phénomène demeure équivoque et il s'agissait dans notre travail de voir sur le long terme quels ont été les ressorts de la mise en place et de la croissance de ces flux. On a vu que ces derniers s'appuient sur des réseaux très anciens perturbés, modifiés par les crises des années 1970 qui ont amené des groupes à pouvoir se constituer comme des acteurs de ces circulations, par leur localisation transfrontalière et leur connaissance du terrain, dans un contexte de désengagement étatique. Par ailleurs les descriptions des acteurs de ce système dans l'opinion et en premier lieu les migrants eux-mêmes font trop souvent l'impasse sur la complexité des situations vécues qui poussent à la migration, font que c'est un échec ou un succès, que les itinéraires s'interrompent ou se poursuivent. Les passeurs également, loin d'être seulement les responsables crapuleux d'accidents tragiques jouent bien souvent le rôle d'informateur presque de conseiller juridique auprès des migrants, étant parfois eux même d'anciens migrants. Ils participent pleinement à la construction du système qui s'élabore avec le concours plus ou moins déclaré des institutions officielles sans lesquelles il ne pourrait se mettre en place. On ne peut parler de système migratoire en évoquant uniquement les migrants. Ces derniers ne sont que la partie la plus visible d'un phénomène qu'il s'agissait de saisir à travers ses jeux d'acteurs, ses ancrages spatiaux et temporels, ses échelles et ses mises en réseau.

A l'heure des redécoupages régionaux effectués à la louche par les grandes puissances⁶⁹ il semblait pertinent d'essayer d'appréhender différentes modalités de l'affermissement des liens entre Monde Arabe et Afrique Noire. Reste à savoir comment évolueront ces liens qui se tissent actuellement et à analyser par exemple quelles vont être les modalités de l'insertion des migrants qui ont interrompu leur itinéraire pour se fixer dans les villes sahariennes. Phénomène très récent qu'on connaît mal il s'agira de revenir dans quelques années pour mesurer les changements des sociétés sahariennes à l'aune de ce nouvel apport.

⁶⁹ Evoquons par exemple l'idée d'un « Grand Moyen Orient » lancée par l'administration Bush en mars 2004, alors que quelques jours après l'annulation du sommet de la Ligue Arabe qui devait se tenir à Tunis laissait penser que l'unité Arabe était loin d'être évidente.

Bibliographie

Usuels

BRUNET R., FERRAS R. et THERY H., 1992, *Les Mots de la géographie, dictionnaire critique*, coll. « dynamiques du territoire », Montpellier, Reclus/La Documentation française, 518p

LEVY J. et LUSSAULT M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033p.

BAILLY A., 1998, *Les Concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 334p.

Algérie

BISSON J. 1957, *Le Gourara, étude de géographie humaine*, Alger, IRS, 222p.

COTE M., 1996, *L'Algérie*, Paris, Masson/Armand Colin, 253p.

_____, 1988, *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris, Flammarion, 362p.

SOUAMI T., 1999, « *L'institutionnel face à l'espace autoproduit. Histoires d'une possible coproduction de la ville. L'Exemple du Sud de l'Algérie* » thèse de doctorat en géographie et aménagement, Université de Paris 8, 1999, 742p.

SPIGA S., 2002, « Tamanrasset, capitale du Hoggar » in *Méditerranée* n° 3-4, Aix-en-Provence, pp.83-90.

WILAYA d'ADRAR, 2001, *Monographie de la Wilaya d'Adrar, Annuaire 2000*, Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire, 105 p.

Soudan

DENIS E., 2004 (à paraître), « Khartoum: ville refuge et métropole rentière; métropolisation des crises vs métropolité » in *Les Cahier du Gremamo*, n° 18, Paris.

Egypte monde arabe, 1993, n°15-16, « Les crises soudanaises des années 1980 », Le Caire, CEDEJ, 567 p.

Egypte monde arabe, 1994, n° 17, « Soudan (II) », Le Caire, CEDEJ, 319 p.

HASSAN A. et AZIZ A., « Factors affecting the operation of caravan routes in the Sudan during the 19th century », 1976-1977 in *Bulletin de la société de géographie d'Égypte de 1876 à 1996*, tome 49-50, pp.71-92

HERY J., 2003, *Le Soudan entre pétrole et guerre civile*, Paris, L'Harmattan, 118p.

KHAROUFI M., 1991, « Crises soudanaises et évolution urbaine: l'exemple de Khartoum » in *Grandes métropoles d'Afrique et d'Amérique Latine; équipements urbains et pratiques culturelles.**

LAVERGNE M., 1999, « Khartoum, de la ville coloniale au projet islamiste », in *Les grandes villes d'Afrique*, Paris, Ellipses, pp. 124-138

_____, 1993, « L'aménagement du grand Khartoum, entre planification autoritaire et droit à la ville » in *Annales de géographie*, vol. 16, Armand Colin, pp.76-115.

Sahara

BISSON J., 2003, *Mythes et réalités d'un désert convoité: le Sahara*, Paris, L'Harmattan, 479p.

_____, 1993, « L'Oasis entre modèles et chorèmes: variations sur le Gourara (Sahara algérien) » in *Les cahiers d'URBAMA* n° 8, Tours, URBAMA, pp.131-140.

_____ (sous dir.), 1993, *Du Sahara tunisien aux rivages de l'Atlantique* in *Les Cahiers d'URBAMA*, n°8, Tours, URBAMA, 161 p.

_____, 1992, « Le Sahara dans le développement des Etats maghrébins (II) » in *Monde arabe Maghreb-Machrek* n° 135, Paris, la Documentation Française, pp.79-106.

_____, 1991, « Le Sahara dans le développement des Etats maghrébins (I) » in *Monde arabe Maghreb-Machrek* n° 134, Paris, la Documentation Française, pp.3-27.

_____ (sous dir.), 1989, *Le Nomade, l'oasis et la ville, Fascicule de recherches d'URBAMA* n°20, Tours, URBAMA, 288 p.

BOURGEOIS A., 2000, « Sahara: espace géostratégique et enjeux géopolitiques » in *Autrepart* n°16, Paris, IRD, pp.21-48.

_____, 1989, « Le lion et la gazelle: Etats et touaregs » in *Politique africaine* n° 34, Paris, Khartala, pp.19-29.

COTE M., 2002, « Le Sahara, cette autre Méditerranée » in *Méditerranée*, Num.3-4, Aix-en-Provence, pp. 3-14.

- CAPOT-REY R., 1953, *Le Sahara français*, Paris, PUF, 564p.
- DESIRE-VUILLEMIN G., 1998, « Les Villes sahariennes dans leur évolution et leur rôle » in *Espace et société en Mauritanie*, FREROT A. M. (sous dir.), Fascicule de recherches d'URBAMA n° 33, Tours, URBAMA, pp.67-76.
- FONTAINE J., 1996, « Les populations sahariennes » in *Les cahiers d'URBAMA* n° 12, Tours et Besançon, URBAMA, pp. 33-44.
- MARFAING L. et WIPPEL S. (sous dir.), 2004, *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine*, Paris, Karthala-ZMO, 483p.
- MARTIN A. G. P., 1908, *Les Oasis sahariennes*, Alger, Editions de l'imprimerie algérienne, 406p.
- MONOD T., 1968, « Les bases d'une division géographique du domaine saharien » in *Bulletin de l'I.F.A.N* tome 30, sér.B, n° 1, pp.269-288.
- PLIEZ O., 2004 (à paraître), « Dynamiques urbaines et migrations subsahariennes dans le Sahara libyen » in *Le Maghreb et les nouvelles configurations migratoires internationales: mobilités et réseaux*, Boubakri H., Paris, Maisonneuve et Larose.
- _____, 2004 (à paraître), « De l'immigration au transit? La Libye, dans l'espace migratoire euro-africain » in *Proche Libye, Sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, PLIEZ O. (sous dir.)
- _____, 2003, *Le Fezzan libyen, urbanisation et urbanité dans le Sahara central*, Paris, CNRS édition, 138p.
- _____, 2002, « Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara » in *Méditerranée* n° 3-4, Aix-en-Provence, pp.31-40.
- _____, 2002, « Sebha, une grande ville du Sahara libyen » in *Méditerranée* n°3-4, Aix-en-Provence, pp.91-94.
- _____, 2000, « Sebha, l'émergence d'une ville-carrefour dans le Sahara libyen » in *Monde arabe Maghreb-Machrek* n°120, Paris, la Documentation Française, pp.52-59.
- PONS F. X., 1997, « Le Sahara et ses frontières étatiques: géopolitiques et enjeux » in *L'Information géographique* n°4, Paris, pp.154-159.

Autres études régionales

BENNAFLA K., 2000, « Tchad: l'appel des sirènes arabo-islamiques » in *Autrepart* n° 16, Paris, IRD, pp.67-86.

_____, 1999, « La fin des territoires nationaux? Etat et commerce frontalier en Afrique centrale » in *Politique africaine* n° 73, Paris, Khartala, pp.25-49.

BOUMEDINE S. (sous dir.), 1999, *L'Urbain dans le monde arabe: politiques, instruments et acteurs*, Paris, IREMAM/CNRS, CNRS éditions, collection Etudes de l'annuaire de l'Afrique du Nord, 373 p.

GREGOIRE E., 2000, « Monde arabe et Afrique noire: permanences et nouveaux liens » in *Autrepart* n° 16, Paris, IRD, pp.5-20.

_____, 2000 « Les communautés marchandes d'Agadès (Niger) » in *Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du Sud*, Chaléard J.L, Pourtier R. (sous la dir.), Paris, publications de la Sorbonne, pp.231-252.

_____, 1999, *Touaregs du Niger (le destin d'un mythe)*. Paris, Karthala, 339p.

_____, 1996, « Réseaux de commerce et maillages urbains » in *Villes du Sud sur la route d'Istanbul*, E. le Bris. Paris, ORSTOM, pp.147-165.

SIGNOLES P. (sous dir.), 1986, *Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe*, Fascicule de recherches d'URBAMA, 2 volumes, Tours, URBAMA, 838 p.

Références théoriques

BADUEL P. R., 1996, « Le territoire d'Etat entre imposition et subversion: exemples saharo-sahéliens » in *L'international sans territoire*, Culture et conflits, BADIE B. et M.-C. SMOUTS (sous la dir.), n° 21-22, printemps/été, pp. 41-74.

BADUEL P. R., 1985, « La production de l'espace national au Maghreb » in *Etat, territoires et terroirs*, Baduel P.-R. (sous dir.), Paris, CNRS, 421 p.

BADUEL P. R. (sous dir.), 1984, *Enjeux sahariens*, Paris, CNRS, 484p.

BERTRAND M. J., 1978, *Pratique de la ville*, Paris, Masson, 209p.

BETEILLE R., 1981, « Une nouvelle approche géographique des faits migratoires: champs, relations, espaces relationnels » in *L'Espace géographique* n° 3, Paris, Belin, pp.187-197.

BONNEMAISON J., 1992, *Le territoire enchanté en Mélanésie*, *Géographie et Culture* 3, Paris, l'Harmattan, pp. 71-88.

BISSON J., 1993, « L'Oasis entre modèles et chorèmes: variations sur le Gourara (Sahara algérien) » in *Les cahiers d'URBAMA* n° 8, Tours, URBAMA, pp.131-140.

- COLLIGNON B., 1996, *Les Inuits, ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan, collection Géographie et Cultures, 255 p.
- DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan Université, 317p.
- _____, 1998, « De l'espace aux territoires: éléments pour une archéologie des concepts fondamentaux de la géographie » in *L'Information géographique* n° 3, Paris, pp.99-110.
- _____, 1999, « Géographie tranquille du quotidien, une analyse à la contribution des sciences sociales et de la géographie des pratiques spatiales » in *Cahiers de géographie du Québec* vol. 43/n° 118, pp.75-93.
- ESCALLIER R., 1998, « Ville et informalité dans le monde arabe » in *Les cahiers de la Méditerranée* n° 56, pp.39-85.
- HILY M.-A. et TARRIUS A. (sous dir.), 2003, « les initiatives de l'étranger et les nouveaux cosmopolitismes » in *Revue européenne des Migrations Internationales*, vol. 19 n°2, Poitiers, AEMI, 207 p.
- KNAFOU R. (dir.), 1998, *La planète "nomade". Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*. Paris, Belin, 249 p.
- LAVERGNE M. et MARCHAL R., « L'échec de l'expérience islamiste », 1997 in *Politique africaine*, Paris, Karthala, pp.3-12.
- LEVY J., 1994, *L'Espace légitime*, Paris, Presse de la fondation nationale des sciences politiques. 442p.
- LOUISET O., 2000, « L'Urbanité ailleurs » in *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, LEVY J., LUSSAULT M. (sous dir.), Paris, Belin, pp.157-165.
- MA MUNG E., 2001, « La dispersion comme ressource » in *Les anonymes de la mondialisation*, Cultures et conflits, n° 33-34 été 2001.
- MBEMBE A., 2000, « Vers une nouvelle géopolitique africaine » in *Le Monde Diplomatique/Manière de voir* n° 51, Paris, Le Monde Diplomatique, pp.10-15.
- _____, 1999, « Mouvements de populations, éclatement des Etats, recompositions géopolitiques » in *Le Monde Diplomatique*, novembre, Paris, pp.21-22.
- PORTES A., 1999, « La Mondialisation par le bas, l'émergence des communautés transnationales » in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* num.129, pp.15-25.
- RETAILLE D., 1998-A, « Fantasmies et parcours africains » in *L'Information géographique* n° 2, Paris, Armand Colin, pp.51-65.
- _____, 1998-B, « L'espace nomade » in *Revue de géographie de Lyon* n° 1, Lyon, pp.71-91.

_____, 1993, « Afrique: le besoin de parler autrement qu'en surface » in *EspacesTemps* n° 51/52, Paris, pp.52-62.

_____, 1989-A, « Le destin du pastoralisme nomade en Afrique » in *L'Information géographique* n° 3, Paris, pp.103-115.

_____, 1989-B, « La conception nomade de la ville » in *Le nomade, l'oasis et la ville, Fascicule de recherches d'URBAMA* n° 20, Tours, URBAMA, pp.21-34.

RONCAYOLO M., 1990, *La Ville et ses territoires*, Folio essai, Paris, Gallimard, 285p.

TARRIUS A., 2003, « Territoires circulatoires et espaces urbains; différenciation des groupes de migrants » in *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° double " mobilités ". 59-60. décembre 1993

_____, 2000, *Les nouveaux Cosmopolitismes; mobilités, identités, territoires*, Toulouse, La Tour d'Aigues, L'Aube, 265p.

_____, 1989, *Anthropologie du mouvement*, Caen, Paradigme, 185p.

Sur les migrations internationales

2002, « De l'assimilation au transnationalisme: les déterminants des actions politiques transnationales parmi les migrations contemporaines », *Economie de bazar* (colloque), Aix-en-Provence

BREDELOUP S., 2003, « La Côte d'Ivoire ou l'étrange destin de l'étranger », *Revue Européenne des Migrations Internationales* (Vol.19), pp.85-114.

Cahiers français de la Documentation Française, 2002, n° 307, mars-avril, « Les migrations internationales », Paris, La Documentation française, 95p.

FABRE T. et PERALDI M. (sous dir.), 2003, « Eclats de frontières » in *La pensée de midi**

FROMMEL D., 2002, « Quand le Nord débauche les médecins du Sud » in *Le Monde Diplomatique*, avril, Paris.

GUILMOTO, C. Z. et SANDRON F., 2003, *Migration et développement*, Paris, La Documentation française, 143p.

LEBON A., 2003, *Immigration et présence étrangère en France en 2002*, Paris, La Documentation française, 134p.

MAFFIOLETTI G., 2002, « Les Migrations et l'Europe méditerranéenne » in *Migrations et société*, janvier-février.

Manière de voir, 2002, « Histoire(s) d'immigration », mars-avril, Paris, Le Monde diplomatique, 98p.

MISSAOUI. L., TRIPIER P. et HILY M.-A. (sous dir.), 2002, *Revue européenne des migrations internationales*, 2002, vol. 18 n°3, « l'étranger dans la ville », Poitiers, AEMI, 145 p.

PLIEZ O., mars-avril 2002, « Les migrations Sud-Sud, révélatrices de la pauvreté et de l'instabilité » in *Cahiers Français*, n° 307, La Documentation française : pp.16-23.

Revue européenne des migrations internationales, 1994, vol. 10 n°3, « Migrations africaines », CERPAA-CERPOD-ORSTOM, Poitiers, Migrinter-CNRS, 218 p.

SIMON G., 1995, *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*. Paris, PUF.

TANDONNET M., 2003, *Migrations : la nouvelle vague*, Paris, L'Harmattan. 232p.

Sites Internet

Sites de presse :

<http://hebdo.ahram.org.eg/> (Egypte)

<http://www.lematin-dz.net/> (Algérie)

<http://www.elwatan.com/> (Algérie)

<http://www.africatime.com/> (articles portant sur l'ensemble du continent)

<http://www.libya1.com/> (Libye)

<http://www.conflicts.org/> (site de la revue cultures et conflits)

Sur les migrations et les mouvements de population :

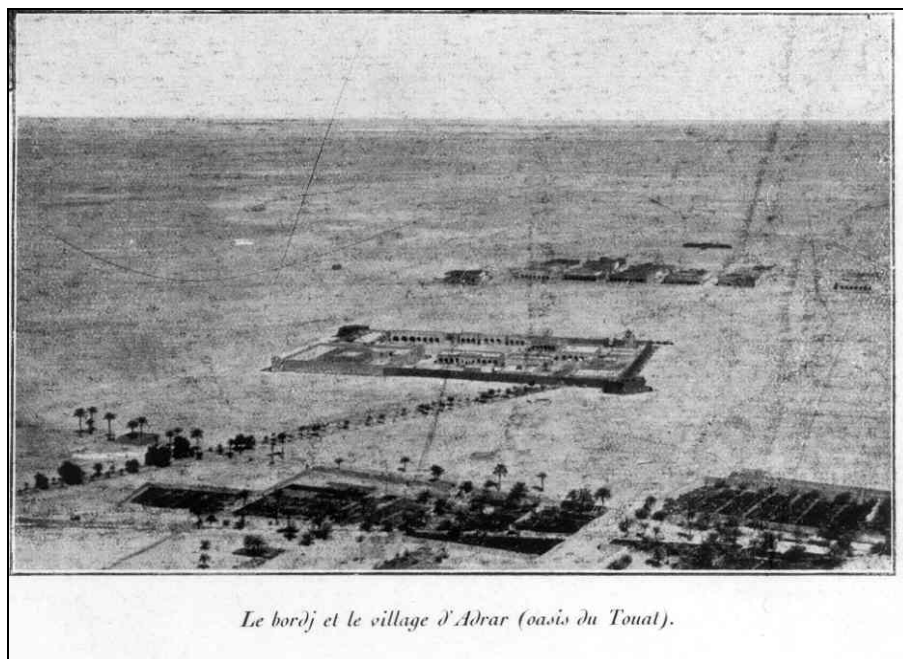
<http://www.hcrfrance.org/> (site du HCR en France)

<http://www.unhchr.ch/> (site du HCR)

<http://www.omi.org> (site de l'Office des Migrations Internationales)

Annexes

Annexe 1 : la place des Martyrs à Adrar



La place en 1908.

Source : photo aérienne reproduite dans la revue l'Illustration du 24 mai 1930, numéro spécial « l'Algérie 1830-1930 », 88^{ème} année n°4551.





Arrivée de ressortissants d'Afrique sub-sahariennes en provenance de Ghardaïa



Une agence de voyage sur la place des Martyrs ; destinations : Ouargla et Ghardaïa

Clichés : Martine Drozd, octobre 2003

Annexe 2 : Les portes d'Adrar et Reggane (les symboles du transit)



Les portes d'Adrar sur la route de Timimoun



La porte de Reggane parallèle à la nationale 6



Les portes de Reggane, derrière la première place de stationnement

Clichés : Martine Drozd, octobre 2003

Annexe 3 : Bus saf-saf qui fait le voyage Khartoum-Dongola



Cliché : Olivier Pliez, mars 2004

Annexe 4 : l'université africaine d'Adrar



L'architecture dite « soudanaise » montre que les grands projets d'urbanisme intègrent désormais l'identité africaine des espaces sahariens (cliché : Martine Drozd, octobre 2003)

Annexe 5 : modèle de fiche d'enquête pour le terrain algérien

FICHE D'ENQUETE

Questions posées aux transporteurs et aux petits commerçants autour des stations de taxi :

- Date de création de l'entreprise
- Origine de l'entrepreneur : d'où vient-il ? depuis quand est-il installé ? pourquoi a-t-il choisi de s'installer dans cette ville ? à cet endroit de la ville ? sait-il de quand date l'aménagement de l'aire de stationnement ?
- Quelle est sa clientèle ? si ce sont des migrants, sait-il d'où ils viennent ? dans quel sens se fait la circulation ? où ils logent-ils s'ils restent dans la ville ? combien de temps restent-ils ? quelles types d'activités exercent-ils dans la ville ?

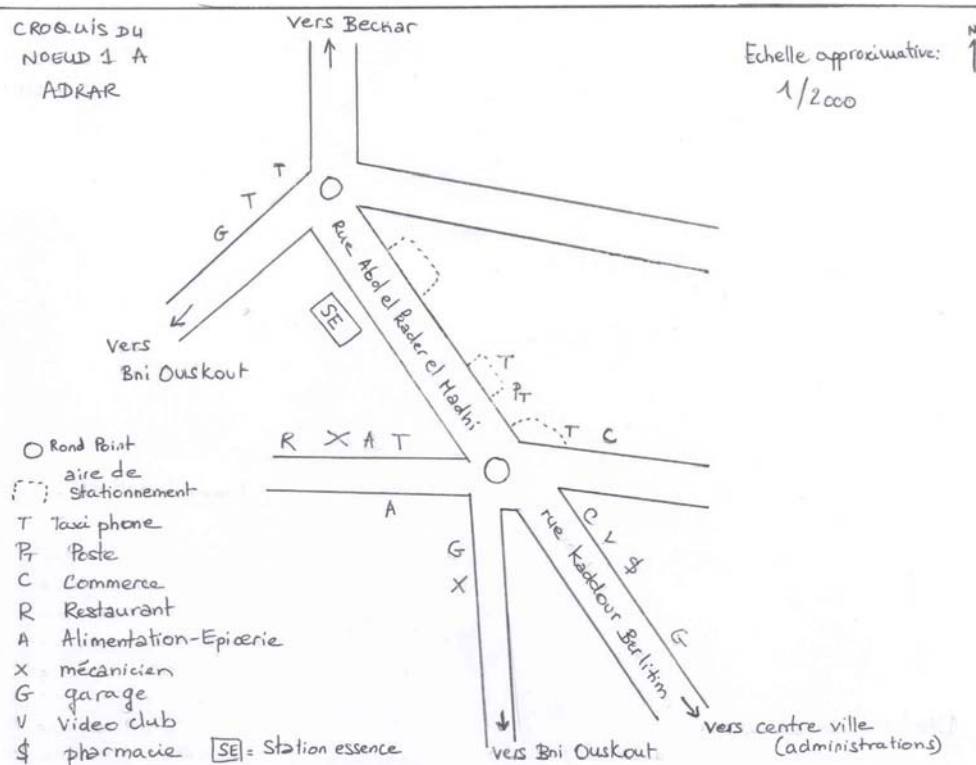


Table des annexes

Annexe 1 : la place des Martyrs à Adrar	148
Annexe 2 : Les portes d’Adrar et Reggane (les symboles du transit).....	151
Annexe 3 : Bus saf-saf qui fait le voyage Khartoum-Dongola.....	153
Annexe 4 : l’université africaine d’Adrar	154
Annexe 5 : modèle de fiche d’enquête pour le terrain algérien	155

Table des figures

Figure 1 : Immeuble libyen en construction dans le centre de Khartoum.....	36
Figure 2 : salle de conférence construite par la Libye dans l'université de Khartoum	37
Figure 3 : la route transsaharienne en Algérie (entre Ghardaïa et El Goléa)	49
Figure 4 : M'Guiden.....	85
Figure 5 : la place du village transformée en potager	86
Figure 6 : les dépendances militaires sont recyclées en hangars à chèvres.....	86
Figure 7 : le centre ville de Reggane, le long de la Nationale 6.....	91
Figure 8 : l'aire de stationnement n°1	91
Figure 9 : un garage pour Toyota à Reggane	92
Figure 10 : une caravane entre Khartoum et Dongola	95
Figure 11 : un camion en provenance d'Egypte.....	96
Figure 12 : Dongola, une place marchande déclinante	101
Figure 13 : Koufra, une destination grattée.....	103
Figure 14 : les migrants occupent l'espace public	118
Figure 15 : Un jour de départ au souk es'shaabi	131
Figure 16 : la préparation du voyage.....	131
Figure 17 : une agence tenue par un groupe Zaghawa	132
Figure 18 : les destination au départ du souk	132

Table des cartes

carte 1 : localisation des terrains étudiés	13
carte 2 : Les migrations internationales : état des lieux	17
carte 3 : le système migratoire transsaharien (les voies à travers le Maghreb).....	20
carte 4 : le décroisement du Sahara algérien	29
carte 5 : L'extension progressive d'un bassin migratoire régional	31
carte 6 : La place de l'Algérie et du Soudan dans l'accueil des réfugiés.....	34
carte 7 : Les aménagements routiers algériens.....	48
carte 8 : le désenclavement du Sahara.....	50
carte 9 : Les principaux itinéraires du commerce caravanier.....	58
carte 10 : Reggane, une structure linéaire	88
carte 11 : La densification de l'artère commerciale de Reggane	90
carte 12 : les transports dans la wilaya d'Adrar	107
carte 13 : Adrar, carte de présentation : un tissu urbain composite	109
carte 14 : carte des nœuds	114
carte 15 : les points de rupture de charge à Adrar	115
carte 16 : Tamanrasset, localisation des migrants	116
carte 17 : les centralités adrari.....	119
carte 18 : Khartoum : des réseaux commerciaux entre Afrique Noire et Monde Arabe.....	125

Table des tableaux

Tableau 1 : tableau des investissements planifiés dans la Wilaya d'Adrar, période 1969-1989	51
Tableau 2 : les villes sahariennes de plus de 10 000 habitants (mi-1990)	53
Tableau 3 : production de l'espace et circulations au Sahara	78
Tableau 4 : trajectoires urbaines du Touat	79
Tableau 5: répartition des travailleurs soudanais à l'étranger	97

Table des matières

Remerciements	4
Sommaire	5
Lexique	6
Introduction	7
Partie 1 : le Sahara (au) cœur d'un nouveau système migratoire ?	14
Chapitre 1 : un nouveau phénomène migratoire africain	15
1) Les migrations en Afrique	15
Les migrations Sud-Sud : un phénomène peu évoqué	15
Les systèmes migratoires africains.....	16
Des destinations traditionnelles perturbées	18
2) Voies et filières à travers le Maghreb	19
Une visibilité accrue.....	19
Des mouvements clandestins ?.....	21
3) Les acteurs du système.....	23
Figures de migrants / figures de passeurs :	23
Migrants-marchands et commerçants itinérants.....	24
Chapitre 2 : les facteurs du changement.....	26
1) la migration par étape : une réponse aux durcissements des règlements.....	26
La fermeture de l'UE aux flux de travailleurs étrangers.....	26
Une main d'œuvre pourtant nécessaire	27
2) le décroisement des régions sahariennes.....	28
Un siècle de ruptures	28
Le retrait de l'Etat	32
La part des héritages.....	33
Conclusion : vers la pérennisation d'un système ?.....	35
Partie 2 : de l'espace parcouru au(x) territoire(s) circulatoire(s).....	39
Chapitre 3 : le territoire des projets étatiques.....	43
1) La période coloniale : la volonté de créer un territoire saharien.....	43
Un Sahara ou des Saharas ?.....	43

L'OCRS : le rêve d'une France qui s'étendrait de « <i>Dunkerque à Tamanrasset</i> » (C. de Gaulle).....	44
2) Après l'Indépendance : des marges à intégrer	46
Des ressources à exploiter, un espace à équiper.....	47
Un espace à mailler	50
Chapitre 4 : Le territoire des réseaux transsahariens	54
1) La place du Touat et du Soudan dans les circulations transsahariennes.....	54
Le Touat : l'impossible autonomie	54
Les réseaux commerciaux soudanais entre Egypte et Tchad	56
2) L'assise et le déclin d'un système socio-spatial	59
Acteurs et hiérarchie sociale	59
Description d'un couloir de circulation.....	60
Le déclin du commerce transsaharien et la fin du nomadisme historique	61
3) du sable au goudron, de la caravane au camion.....	62
Le maintien des échanges dans une économie informelle	62
« La dispersion comme ressource spatiale » (E. Ma Mung)	63
Renaissances différenciées.....	66
Conclusion : le Sahara, espace de production ou espace de circulation?.....	69
Quand le réseau crée du territoire	69
Le concept de nomadisme aujourd'hui : comprendre les nouvelles mobilités	72
Partie 3 : Le transit dans la ville, le transit et la ville :	76
Chapitre 5 : les limites de la visibilité du phénomène migratoire au Sahara	80
1) une visibilité différenciée	80
2) A quoi tient cette visibilité ?	81
3) Pourquoi une visibilité moindre de l'autre côté de la frontière ?.....	82
Chapitre 6 : Reggane, Dongola : l'exemple de deux comptoirs	84
1) L'importance de la situation	84
Au débouché des pistes transfrontalières	84
Le contre-exemple : M'guiden.....	84
2) Reggane : une densification des activités commerciales en lien avec les flux	87
Une structure linéaire organisée autour de l'axe de la nationale.....	88
Les activités induites par le transit : la densification de l'axe commerçant.....	90
Les rythmes de ces espaces	93

3) Dongola : un comptoir en crise	93
A la confluence de deux axes commerçants transnationaux	94
L'interruption des échanges avec la Libye et ses conséquences	98
Chapitre 7 : Adrar, la ville relais	104
1) Présentation	104
2) Essai de définition	110
3) L'activité de transit dans l'espace urbain	112
4) Migrants et développement dans le système oasien	120
Chapitre 8 : Khartoum, à la charnière des réseaux commerçants	122
1) La structure commerciale de la ville	122
Les souks d'Omdourman	123
Le souk libya : de Tripoli à l'Asie	126
2) l'organisation des flux au départ de la capitale	128
Le souk esh sha'abi : une place marchande en lien avec les circulation de l'Ouest ..	128
Un flux résiduel : les réfugiés érythréens	133
Conclusion :	135
Bibliographie	140
Table des annexes	156
Table des figures	157
Table des cartes	158
Table des tableaux	159
Table des matières	160