

La fin de l'État démiurge? Les nouvelles facettes de l'urbain dans le Sahara libyen

*Olivier Pliez **

Les représentations ont la peau dure! Ce ne sont évidemment pas les chercheurs travaillant sur le Sahara qui démentiront ce constat, soucieux qu'ils sont de démonter les clichés d'étendues vides ou de vertes campagnes oasiennes chères aux touristes et parfois même aux décideurs des États sahariens. Mais passée cette unanimité à déconstruire les poncifs sahariens, il apparaît vite que deux tendances émergent en géographie, qui visent à démonter deux types de représentations.

La première tendance privilégie une approche des faits socio-spatiaux dans leur matérialité et tend à démontrer, études de cas à l'appui, que loin d'être une périphérie en marge des grands processus qui touchent le monde entier, le Sahara a connu durant le dernier demi-siècle des mutations tout à fait impressionnantes. On estime par exemple qu'environ 10 millions de personnes vivent dans le Sahara au milieu des années 1990, dont la moitié le long de ses marges. Dans les limites de l'ancien Sahara «français», sur une superficie de 4 300 000 km², on ne comptait pourtant que 1 700 000 habitants en 1948 et 2 000 000 en 1966¹. Ce n'est donc qu'à partir des années 1960-1970, sous l'impulsion des politiques d'aménagement des États nouvellement indépendants, que le croît démographique saharien est devenu notable, se confondant progressivement avec l'urbanisation de la plupart des régions sahariennes. Cette première tendance s'est donc assez logiquement attachée à analyser les conséquences des politiques publiques, principal déclencheur des transformations socio-spatiales du Sahara durant ces dernières décennies, en déclinant les échelles, du national au local, et en tenant compte des différentes formes d'articulation entre l'interventionnisme étatique prépondérant et d'autres formes d'actions aux conséquences spatiales parfois importantes, telles que le tourisme, l'émigration rurale ou les nouvelles formes de l'agriculture oasienne.

* Géographe, chargé de recherche CNRS, CEDEJ (URA 1165) – Le Caire.

1. Pour un état des lieux statistique et cartographique sur l'ensemble du Sahara, voir Jacques Fontaine [1996].

La seconde a trait aux territoires sahariens, et plus précisément à la manière dont les territoires des États modernes se sont progressivement substitués aux formes territoriales pré-existantes, celles des nomades notamment. Ces deux formes territoriales se contredisent comme le souligne Denis Retaillé [1998], opposant «l'espace nomade... ouvert... et le territoire de l'État... exclusif». Ce débat est d'abord conceptuel, proposant une réflexion stimulante sur le temps long des constructions territoriales au Sahara évidemment mais dont la portée théorique dépasse largement les limites du désert.

Pour autant, cette contradiction entre deux logiques territoriales, pour fondamentale qu'elle soit au plan conceptuel, est, selon les lieux et les périodes envisagées, moins rigide qu'il n'y paraît. D'abord parce que des travaux ont déjà mis en valeur l'étroite et longue association entre ville et désert [Retaillé, 1989]. Et cette association vaut à notre sens autant pour les villes-carrefours du commerce caravanier que pour les ternes villes d'État d'aujourd'hui. À condition toutefois d'accepter l'idée que la définition et les fonctions de la ville varient selon les périodes.

Le «cas libyen» est à bien des égards un cas d'école pour qui veut comprendre les ressorts de l'urbanisation saharienne aujourd'hui. L'État, riche de la rente pétrolière, a bénéficié de subsides qui ont fait défaut à ses voisins. Ils lui ont donné, du début des années 1970 à la moitié des années 1980, les moyens de ses ambitions, celles d'une transformation radicale du désert qui est passée par la multiplication des agglomérations. Le Sahara libyen est aujourd'hui urbanisé à près de 90 % mais le désengagement de l'État fragilise une trame urbaine récente, souvent créée *ex nihilo*. C'est sur ce cadre que de nouveaux acteurs redessinent un modèle urbain saharien, mixte d'intervention étatique et de ressorts migratoires ou agricoles principalement, qui échappe progressivement aux pouvoirs publics.

Dès lors, si l'on a pu à juste titre voir le Sahara comme un espace exemplaire du rôle d'un acteur prépondérant, il paraît aujourd'hui nécessaire de nuancer cette image. L'exemple de Koufra, petite ville modelée par les pouvoirs publics devenue carrefour saharien et du Fezzan, dont la «vocation rurale» est pourtant le socle d'une urbanité, brouillent l'image de la ville d'État comme modèle urbain saharien unique et montrent à quel point les limites entre le territoire d'État et le territoire en réseau d'une part, les villes et les campagnes d'autre part sont au Sahara aussi de plus en plus poreuses.

Les limites de l'intégration du Sahara au territoire national

Moyennant une simplification que d'aucuns pourront juger outrancière, on peut considérer que trois systèmes socio-spatiaux se succèdent au Sahara, séparés par deux ruptures majeures, la colonisation et l'indépendance. Le Sahara des marchands et des nomades s'est durant des siècles fondé sur deux éléments essentiels, l'échange et la distance. L'échange explique l'émergence de villes sahariennes, véritables carrefours situés à la confluence d'axes transsahariens.

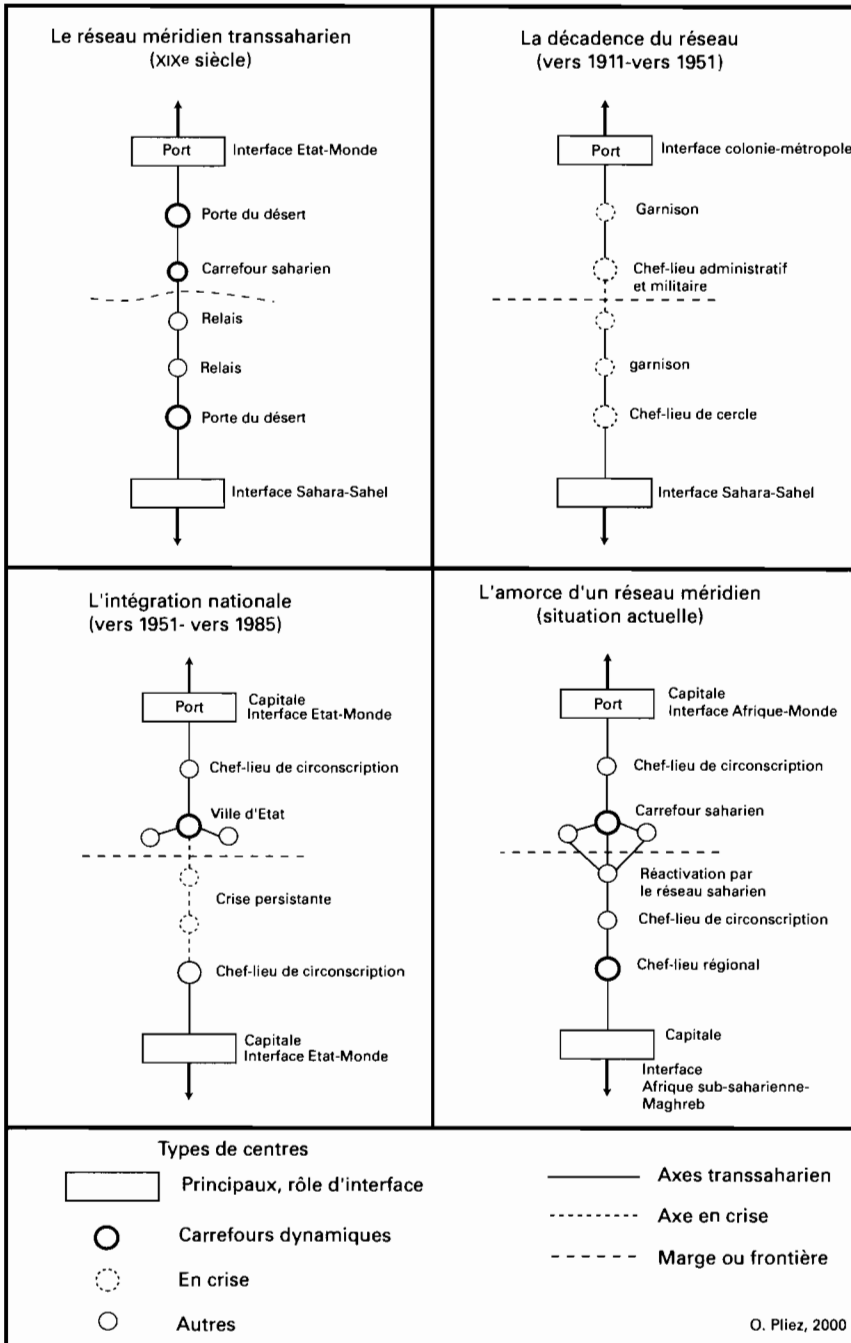
Entre ces centres, les relais sont nombreux, puits, villages oasiens. Mais à partir du XIX^e siècle, cette organisation fondée sur l'échange décline progressivement sous l'effet de la poussée coloniale vers le Sahara depuis l'Afrique du nord et le Sahel. Le contrôle territorial devient l'élément majeur de la structuration spatiale, matérialisé par la multiplication des forts, des centres administratifs, puis des aéroports militaires. Pour autant la crise généralisée domine et se traduit au plan spatial par un «Sahara sans villes» après le déclin des centres marchands transsahariens. À l'initiative des autorités coloniales et plus nettement après les indépendances, le Sahara est progressivement cloisonné en portions de territoires d'États. En l'espace d'une trentaine d'années, une politique étatique d'urbanisation-modernisation des campagnes est mise en place qui se traduit par trois axes d'intervention : la rénovation agricole, la sédentarisation, et l'urbanisation. Mais en parallèle, la coupure Nord-Sud s'accroît tant les moyens dont disposent les États nord-africains et sahéliens diffèrent.

La Libye est exemplaire de la vigueur de cet interventionnisme qui débute avec l'extension du réseau routier. Jusqu'aux années 1960, ce dernier se résume à un axe littoral est-ouest. Mais avec 16 000 km de routes construites du début des années 1970 au milieu des années 1980, la quasi-totalité des villes et des villages sahariens est reliée au réseau routier national en 15 ans. L'importance et la qualité du réseau routier ont un effet déterminant sur le processus d'urbanisation du Sahara dans les limites du territoire national. Mais ce faisant, il tourne le dos à sa fonction historique de circulation transsaharienne car les axes goudronnés sont interrompus en limite méridionale des zones peuplées, parfois à plusieurs centaines de kilomètres des frontières de la Libye.

Le processus d'urbanisation est à la fois rapide puisqu'il court pour l'essentiel jusqu'au milieu des années 1980, et limité dans le temps, car il est étroitement lié à l'interventionnisme étatique. On comptait environ 170 000 habitants en 1973 et plus de 486 000 en 1995, soit un quasi-triplement de la population en 22 ans et dans le même temps, le nombre «d'urbains» passe des deux tiers aux neuf dixièmes du total. Par ailleurs, l'urbanisation du Sahara libyen est une micro-urbanisation puisque le passage au statut urbain des villages sahariens est le moteur du processus². Dès 1973, en effet, chaque région oasienne compte un bourg d'au moins 1 500 habitants et, durant la décennie suivante les réseaux s'étoffent avec la multiplication des petits centres liés à la sédentarisation et à la croissance démographique.

2. Le seuil choisi afin de circonscrire le seuil minimum de l'urbain – 1500 habitants –, paraîtrait particulièrement bas hors des régions désertiques. Mais la distance et l'isolement ont parfois incité les pouvoirs publics à assurer la promotion administrative de villages de quelques centaines d'habitants en les dotant de fonctions qui n'auraient pas été les leurs dans des espaces plus densément peuplés.

Fig. 1 – La succession des organisations spatiales transsahariennes



Ce processus ralentit aujourd'hui aux plans démographique et spatial puisqu'après un taux de croissance urbaine supérieur à 9 % entre 1973 et 1984, celui-ci a baissé à 4 % entre 1984 et 1995 et la tendance se poursuit depuis. C'est assez logique puisqu'avec un taux d'urbanisation supérieur à 90 %, le Sahara libyen peut désormais être considéré comme totalement urbanisé. Mais ce tassement global des rythmes de la croissance urbaine, s'il témoigne d'une déprise de l'action de l'État aménageur, n'en cache pas moins de nouvelles dynamiques, plus sélectives au plan spatial. C'est notamment le cas des flux de marchandises et de migrants entre les deux rives du Sahara qui témoignent de la porosité croissante des frontières sahariennes, et en conséquence participent de la mutation spatiale du Sahara hors du cadre fixé par les pouvoirs publics.

Des villes d'État aux villes-carrefours : Koufra

L'ensemble oasien de Koufra, aux confins sud-est de la Libye, déroge aux caractères principaux d'une oasis [Davis, 1990]. Point ici de rareté de l'eau comme base de stratifications sociales anciennes. Point non plus de catégorisation nette par les «genres de vie», celle des sédentaires jardiniers et des nomades pasteurs... faute de pâturages! Car Koufra se situe dans le désert libyque, hyperaride, où les précipitations sont inférieures à 50 mm par an, éloigné de plusieurs centaines de kilomètres du lieu de vie le plus proche. Dresser un profil-type de l'oasis est donc pour le moins périlleux. Celles du Sahara central, comme Koufra, répondent à d'autres logiques que celles des marges sahariennes. Loin des «rivages» sahélien et méditerranéen, en position d'enclavement quasi insulaire³, c'est par leur dimension relationnelle qu'elles se sont maintenues, là où d'autres ont disparu. S'il est bien en revanche un point sur lequel Koufra a valeur d'archétype, c'est celui du transit; car la troisième caractéristique d'une oasis est la fonction d'étape ou de destination sur les grands itinéraires transsahariens. La fiscalité ne se fonde de ce fait pas sur la création locale de richesse mais sur la taxation des activités de transit. Alors pourquoi, après le déclin du commerce transsaharien et le «cloisonnement» colonial et national du Sahara, Koufra est-elle toujours habitée?

Au long du XIX^e et jusqu'au début du XX^e siècle, Koufra se situe le long de «la plus importante et la dernière des voies transsahariennes» [Albergoni, 1990] entre le port de Benghazi en Cyrénaïque, au nord-est de la Libye, et le Waddaï, dont la capitale Abéché, dans le Tchad contemporain, est aussi un carrefour essentiel des routes sahéliennes est-ouest du commerce et du pèlerinage. En 1895, la Senoussiya⁴ décide même de déplacer le siège de la confrérie à Koufra afin de se protéger

3. «l'isolement de Koufra... n'a pas de pareille dans tout le Sahara... En quelques directions qu'on s'en éloigne, il faut franchir 4 à 500 kilomètres pour arriver dans une région habitée» selon Gautier cité par M. Happe [1956], *Koufra, l'oasis perdue*, CHEAM, 19 p.

4. La Senoussiya est une puissante confrérie saharienne qui prend progressivement le contrôle des pistes caravanières du Sahara durant la seconde moitié du XIX^e siècle en installant un réseau dense de *Zawiya*, à la fois pension pour les voyageurs (commerçants et pèlerins) et lieux spirituels (mosquée, école, présence d'un cheikh). Les membres de la confrérie seront les principaux opposants à la colonisation italienne de la Libye.

des appétits coloniaux et de mieux contrôler les échanges transsahariens. Mais durant les années 1920, les troupes italiennes de Cyrénaïque entre en confrontation avec la Confrérie et partent à la conquête du Sud. En une décennie, le dernier grand axe longitudinal de circulation périclité et les opposants à l'Italie se réfugient à Koufra jusqu'à la prise de la ville par les Italiens en 1931. Koufra entre dans une longue période de léthargie liée à la rupture de la fonction de circulation.

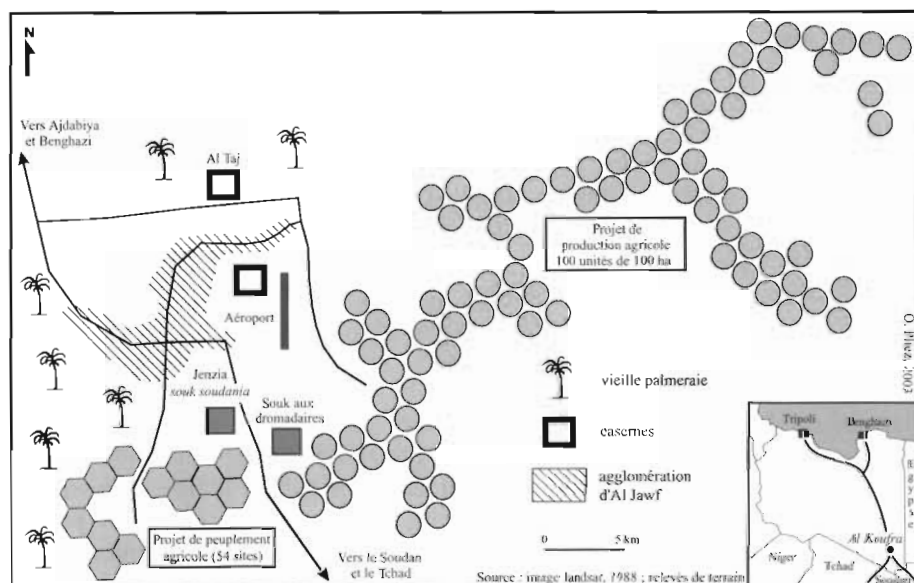
La renaissance de l'oasis date des années 1970. Car Koufra évoque d'abord l'image des vastes projets de production agricole mis en place après les Indépendances dans les régions arides de nombreux États soucieux d'assurer leur autosuffisance alimentaire. Le choix de ce lieu n'est pas anodin [de Planhol, 1977]; il renvoie à des considérations pratiques – l'importance des eaux fossiles dans les grès de Nubie – et symboliques – le roi Idris de Libye, représentant de la Senoussiya, désire qu'un projet de développement soit installé à Koufra.

Deux projets sont finalement mis en place malgré la chute de la Royauté et la prise du pouvoir par Mouammar Kadhafi. Le premier, dit de production, est constitué de 100 unités circulaires d'irrigation, d'une superficie de 100 ha chacune, où sont produits bersim (trèfle d'Alexandrie), blé et orge, principalement destinés à nourrir le bétail. Le second projet, dit de peuplement, se compose de 54 hameaux de 16 fermes d'une superficie de 6,5 ha, soit une superficie totale d'environ 5 600 ha, avec pour objectif de loger de 5 000 à 7 000 habitants, soit la majeure partie de la population de Koufra. Une utopie agraire bientôt interrompue.

Les tensions avec le voisin tchadien – la guerre débute en 1973 –, incitent en effet précocement les autorités libyennes à faire de Koufra un avant-poste militaire stratégique. Durant les années 1970 et 1980, une immense piste d'aéroport, des casernes et des entrepôts de stockage de matériel et d'armes sont construits. Al Taj, site occupé par les dirigeants de la Senoussiya, devient garnison libyenne. Les militaires libyens et leurs familles sont logés dans un ensemble de 300 logements en périphérie d'Al Jawf, la ville-centre de Koufra, et les coopérants militaires, majoritairement palestiniens, dans certains des hameaux du projet de peuplement agricole. Ces derniers quittent Koufra après la fin des hostilités contre le Tchad en 1994. Aujourd'hui, seuls 14 hameaux sur les 54 prévus sont réellement dotés de fermes.

Koufra est donc un lieu que l'État a voulu emblématique par les moyens mis en œuvre pour les aménagements. La question de la rentabilité des projets est demeurée secondaire dans le contexte financier favorable que traversait alors la Libye. La population étrangère recensée en 1995 reflète ces choix, puisque les ressortissants des autres États arabes, cantonnés aux activités subalternes, sont nettement minoritaires dans le total des nationalités représentées (25 % du total), contrairement au reste de la Libye. Parmi eux, les Asiatiques sont le groupe le plus présent (40 %), comme main-d'œuvre qualifiée travaillant sur les grands projets agricoles et hydrauliques. Les résidents africains (moins de 25 %) attestent de liens avec le Tchad et le Soudan proches, marqués alors par les guerres et les sécheresses.

Fig. 2 – Koufra, la ville d'État et ses réseaux



Les années 1990 marquent un tournant dans la trajectoire de Koufra. Car en réponse à l'embargo – aérien notamment – imposé par l'ONU (1992), M. Kadhafi lance une politique d'ouverture en direction de l'Afrique dont l'un des volets est d'accroître les échanges terrestres transsahariens. Ce choix se traduit par une activité diplomatique intense : en 1990, une charte d'intégration est signée entre les dirigeants libyens et soudanais; en février 1994, la Cour Internationale de Justice confirme la souveraineté du Tchad sur la bande d'Aouzou; dès juin, les deux États signent plusieurs traités bilatéraux, notamment un accord de séjour et de passage des personnes et un accord commercial [Bennafla, 1999]; entre 1998 et 2001 enfin, la création de la Communauté des États saharo-sahéliens (CENSAD) lie progressivement la Libye à ces deux États, mais aussi à seize autres États arabes et africains.

Koufra se trouve en conséquence à la croisée de divers types de circulations : l'arrivée de travailleurs depuis l'Afrique subsaharienne; le négoce de camelins et d'ovins afin d'alimenter les foyers de peuplement littoraux libyens; les trafics de produits subventionnés libyens à destination des *souk libya*⁵ africains.

La circulation de marchandises et de personnes s'effectue en camions *Mercedes*, souvent sur les mêmes. Les propriétaires de ces camions sont des entrepreneurs locaux qui les ont achetés à l'armée libyenne lors de son départ de

5. Les produits importés par les autorités libyennes sont, grâce à d'importantes subventions publiques, vendus sur le marché de consommation national à très bas prix. Ce décalage par rapport aux prix du marché a entraîné la mise en place d'un flux illégal d'exportation des produits subventionnés, ensuite écoulés dans les *souk libya* qui se sont développés dans tous les pays voisins de la Libye, tant en Afrique du nord qu'en Afrique subsaharienne.

Koufra après les accords de paix avec le Tchad. Ces entrepreneurs, descendants des Majâbra qui au XIX^e siècle animaient le commerce entre la Cyrénaïque et le Waddaï, sont désormais les acteurs de flux de transit transsahariens entre le Tchad, le Soudan et le nord de la Libye. Les migrants de retour chez eux après un séjour en Libye achètent en effet des biens de consommation pour leur famille ou en vue de les revendre une fois qu'ils sont arrivés à destination. Chaque passager charge ses marchandises dans un camion, puis tous montent par-dessus pour effectuer le trajet vers le Tchad (Faya, Abéché ou N'Djamena) ou le Soudan (Al Fasher, Khartoum). Chaque camion charge de 40 à 60 personnes et les passagers payent une somme selon la distance parcourue pour eux-mêmes et pour leurs marchandises⁶; selon les chiffres donnés sur place par des affréteurs, des passagers et des conducteurs, on peut estimer que pour un trajet à destination de N'Djamena (14 jours environ), l'affréteur fait un chiffre d'affaires d'environ 15 000 dinars (67 500 francs), chaque passager emportant avec lui 150 kg de marchandises en moyenne. Le trafic moyen est actuellement de trois à quatre départs par jour, ce qui correspondrait à un flux de près de 55 000 personnes et 2 800 tonnes de marchandises par an. Plusieurs interlocuteurs rapportent qu'avant la suspension de l'embargo en 1999, on pouvait compter jusqu'à 15 départs par jour, soit un flux de 280 000 personnes. On ne peut manipuler ces chiffres qu'avec précaution car ils ne sont que le résultat d'entretiens menés sur place et ne tiennent pas compte de la quasi-interruption de la circulation transsaharienne durant la longue période estivale. Ils donnent au moins une idée de la variabilité des flux, tributaire de conjonctures politiques aléatoires dans les États frontaliers.

Koufra s'est rapidement dotée de fonctions majeures de transit sur les routes qui relient le nord de la Libye au Soudan et au Tchad, et, au-delà, à l'ensemble de l'Afrique centrale, jusqu'au Cameroun. Dans le même temps des espaces d'échange similaires émergent autour de Tamanrasset dans le Sud algérien en direction du Niger et du Mali, comme autour de Sebha dans le Fezzan, vers le Niger et le Tchad.

La prépondérance de la fonction de transit marque évidemment l'ensemble du tissu urbain d'Al Jawf tant elle est massive par rapport à la taille modeste de la ville. Le centre-ville d'abord, où les migrants - qui séjournent à Koufra de quelques jours à quelques semaines -, ont un quotidien fait d'attente et de petits métiers. Ceci explique l'importance du nombre de restaurants, cafés et même vidéothèques en vue d'alimenter les magnétoscopes des cafés. En périphérie de la ville, la présence de nombreux garages atteste aussi de l'importance du passage et notamment de l'intensité du trafic de camions. Une véritable spécialisation mécanique s'est ainsi développée ici autour des camions vendus par l'armée. C'est néanmoins au sud de Koufra que l'activité de transit prend le plus d'ampleur. Le long de l'axe routier en direction du Soudan et du Tchad, à proximité de la gare des camions, le quartier de *Jenzia*, vaste place marchande

6. Pour le Tchad, le prix pour une personne est de 60 dinars libyens pour Faya, 75 pour Abéché et 150 pour N'Djamena et d'un dinar par kilo de marchandises. En janvier 2001, 1 dinar libyen = 0,7 euros.

appelée aussi *souk soudania*, se compose de boutiques où l'on vend des produits, subventionnés ou non, destinés aux migrants soudanais quittant la Libye.

À proximité de Jenzia, le marché aux chameaux renoue aussi avec l'une des fonctions anciennes de Koufra, le négoce de bétail. La croissance urbaine libyenne a entraîné une hausse rapide de la demande en ovins et camelins en vue d'approvisionner les marchés du Nord. Koufra se situe à l'intersection de deux filières commerciales complémentaires : celle de la vente des troupeaux acheminés depuis le Tchad et le Soudan, où ils sont élevés, et celle mise en place par les commerçants libyens d'Ajdabiya et de Misratah qui livrent du fourrage en bottes à des prix inférieurs à ceux pratiqués sur place pour nourrir le bétail, évitant ainsi aux camions de faire un trajet à vide.

Le projet de production agricole, symbole de la refondation de la ville (d'État) à Koufra, perd donc son utilité puisqu'il est de plus en plus concurrencé par la vente, à des prix plus bas, de fourrage produit sur les parcelles agricoles privées du nord de la Libye. En outre, l'état d'abandon des palmeraies contraste avec leur extension dans de nombreuses régions du Sahara maghrébin. Seuls quelques périmètres de palmiers-dattiers fournissent la matière première à une usine de confiture ou bien pour la consommation domestique (des habitants et du bétail). Et le maraîchage est ici très modeste, destiné au marché local. Bien peu de choses en fin de compte ! Car depuis une dizaine d'années, un entrepreneur privé a fait construire des serres chauffées où sont produits des fruits et des légumes tout le long de l'année. Autour de ses deux exploitations, se sont développées des activités intermédiaires de vente de produits sur le marché local. Le déclin de la petite agriculture s'accompagne donc d'une réorganisation de la production, très dépendante du nord du pays et notamment de Benghazi, la capitale régionale de la Cyrénaïque au nord-est, d'où provient aujourd'hui l'essentiel des produits agricoles et alimentaires. Koufra donne en définitive à voir l'image d'une oasis sans agriculture.

Ainsi, alors que Koufra cumule aujourd'hui tous les handicaps de l'enclavement au sein de la Libye, elle est en fait un observatoire privilégié de l'articulation entre deux logiques : celle d'un État qui ambitionne de matérialiser les limites du territoire national sur ses confins, et celle de la réactivation récente des échanges transsahariens contemporains qui fait de ces régions de véritables interfaces entre les deux rives du Sahara. Loin d'être contradictoires, ces deux logiques prennent corps aujourd'hui dans les villes d'État qui deviennent carrefours.

De l'urbanisation des campagnes à l'urbanité sans villes ?

Le Fezzan s'oppose à peu près en tous points à Koufra. Cette vaste région qui correspond au sud-ouest de la Libye, s'organise autour de trois rubans oasiens densément peuplés. Plus que Koufra, le Fezzan occupe depuis l'Antiquité une

fonction centrale de carrefour entre les deux rives du Sahara. Mais elle a connu une période de crise de la charnière du XX^e siècle aux années 1970. C'est à partir de là que les pouvoirs publics font le choix de privilégier une politique d'aménagement rural du Fezzan.

Il est vrai que parmi les grands travaux initiés par le régime libyen durant les années 1970 et 1980, l'agriculture occupe une place de choix car elle est l'une des composantes majeures du projet social et d'aménagement du Sahara. L'une des principales préoccupations du pouvoir a consisté en la diffusion d'éléments de confort et d'activités à destination des populations afin de juguler les flux d'exode rural vers le nord du pays. Le marquage de l'espace fut une autre priorité qui s'est traduite par la volonté d'endiguer l'exode rural et de maintenir les populations dans le Sahara, particulièrement dans les régions frontalières; dernière facette de ce projet, la croissance et la diversification des productions, destinées à assurer l'indépendance alimentaire nationale.

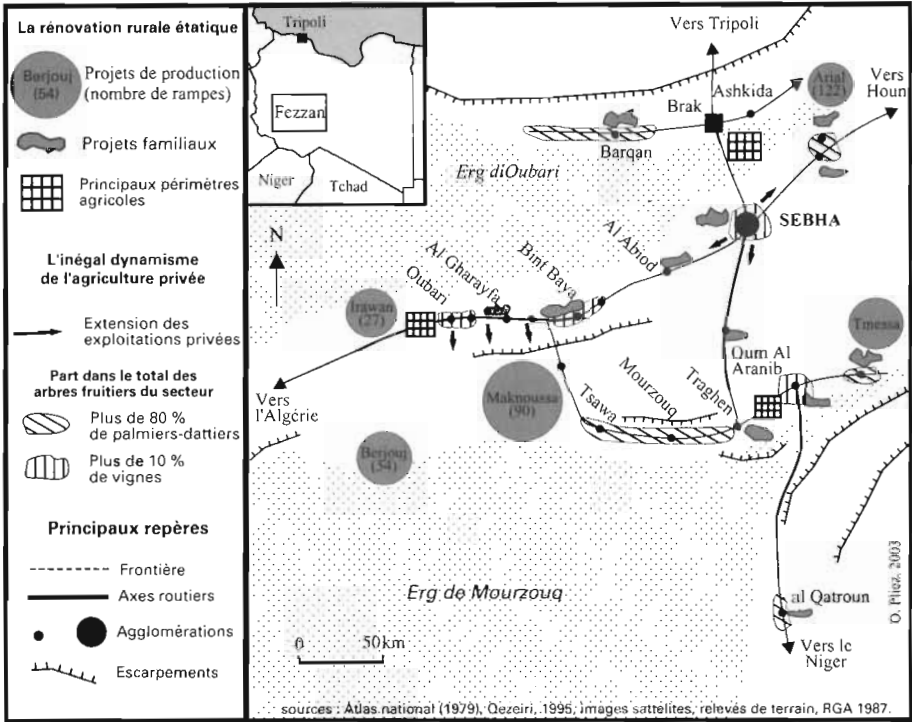
Quelques chiffres donnent la mesure des profonds changements qui ont résulté de cette politique de rénovation rurale. Les superficies irriguées dans le Fezzan étaient inférieures à 1 000 ha en 1945; elles sont d'environ 60 000 ha aujourd'hui. Environ 2 000 jardins étaient recensés dans le Fezzan dans les années 1940 dont la superficie moyenne était de 1,15 ha⁷. Aujourd'hui, les exploitations agricoles comptent de 5 à 40 ha en irrigué, et se divisent en deux catégories : soit sous forme de périmètres étatiques de 5 à 14 ha destinés aux familles ou bien sous forme de vastes fermes privées (de 10 à 40 ha), qui se sont surtout multipliées durant les années 1990.

Paradoxalement, le palmier-dattier, marqueur par excellence des paysages oasiens est aujourd'hui synonyme d'archaïsme agricole. Les fermes les plus modernes, situées le long des principaux axes de circulation, privilégient les cultures à forte valeur ajoutée : raisin, melon d'eau, agrumes, reléguant la palmeraie à de petites parcelles destinées à une consommation familiale. Les marchés de consommation ne sont désormais plus locaux mais régionaux et nationaux. Le Fezzan comme bien d'autres régions sahariennes, tend à se spécialiser dans les cultures de contre-saison, aidé en cela par la qualité du réseau routier national, le très bas prix de l'essence et les aides publiques aux forages.

La combinaison des interventions publiques et de l'initiative privée caractérise désormais le rapport à l'espace rural. Elle contribue en conséquence à la transformation des paysages du Fezzan à partir de la trame déjà remodelée durant les années 1970 et 1980 par les pouvoirs publics.

7. Voir notamment J. Lethielleux, *Le Fezzan, ses jardins, ses palmiers*, note d'ethnographie et d'histoire, Tunis, IBLA, 1948, 252 p. et J. Despois, *Géographie humaine, Mission scientifique au Fezzan (1944-1945)*, Alger, IRS, 1946, 260 p.

Fig. 3 – Le Fezzan, localisation et agricultures



Dans le Fezzan d'aujourd'hui, tous les villages présentent un même aspect, maisons ocre, carrées, de plain-pied, quelques bâtiments administratifs, le centre de santé, l'école, la poste. Chaque maison a été surélevée par ses propriétaires, les boutiques se sont multipliées en bord de route, marquant la fin du monopole étatique sur le commerce qui aura duré de 1978 à 1987, durant la période d'étatisation de l'économie libyenne. L'impression d'uniformisation spatiale est pourtant toujours prégnante, amenant souvent l'observateur extérieur à regretter, comme Le Clézio⁸ lorsqu'il parcourt le Sahara occidental, que « la cité mystique (se soit) changée en garnison militaire et en centre commerçant... ».

Derrière ces descriptions, on devine la critique d'une certaine conception de l'aménagement et de la société qui, en diffusant un modèle standard imposé par le « haut » remet en cause traditions et valeurs villageoises. Cette évocation a pu aussi être partagée par de nombreuses analyses scientifiques durant la phase la plus intense de transformation des ensembles oasiens⁹. Au point que l'on peut

8. J. Le Clezio et J.M.G. Le Clezio, *Gens des nuages*, Paris, Stock, 1997, 120 p.

9. Voir par exemple : J.-M. Miossec, « Urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie », *Annales de Géographie*, n° 521, 1985, p. 38-62; M. Naciri, « Les ksouriens sur la route, Émigration et mutation spatiale de l'habitat dans l'oasis de Tinjdad », *Annuaire de l'Afrique du Nord*, n° 25, 1986, p. 347-364.

considérer ce thème de l'uniformité comme une entrée privilégiée de la description des mutations sociales et spatiales sahariennes. Et le Sahara libyen n'échappe pas à la règle.

Cette posture scientifique pose problème aujourd'hui. Peut-on en effet se satisfaire du constat que la modernisation rurale symbolise forcément la dissolution des identités locales dans un ensemble homogénéisant produit par un pouvoir central? La définition morphologique du bâti et les fonctions ne permettent évidemment plus d'appréhender avec pertinence les spécificités de l'urbain au Sahara et moins encore le changement social. Surtout, cette approche ne tient pas compte de l'évolution des territorialités habitantes parallèle ou postérieure aux changements «imposés».

Quels sont donc les repères, les marqueurs identitaires, bref, les éléments d'une territorialisation menée à l'initiative des oasiens dans un espace en crise totalement remodelé par l'État?

À la lecture des enquêtes que nous avons pu mener à propos des limites d'une région, celle du Fezzan, deux tendances apparaissent¹⁰ : l'une fondée sur une vision élargie, l'autre sur une vision restrictive. La vision élargie est celle d'un vaste territoire s'étendant de Ghadamès au Nord à la frontière avec les États sahéliens au Sud, alors que la vision restrictive ne correspond qu'au noyau central, de Sebha à Oubari et Mourzouq.

Ces éléments nous permettent de mettre en valeur des modifications majeures de la territorialité des populations. La vision élargie, partagée par les personnes âgées ou les plus diplômés, correspond peu ou prou à celle du Fezzan historique, c'est-à-dire un carrefour à l'échelle du Sahara. Les jeunes, pour leur part, réduisent le territoire à celui de leur pratique quotidienne et occasionnelle. En un sens, le Fezzan ne sert plus à qualifier un territoire du Sahara, mais une portion du Sahara libyen méridional. Précisons d'ailleurs que, pour nombre d'entre eux, la question même de la définition du Fezzan comme territoire ne se posait pas parce qu'il n'évoquait rien pour eux.

Ce décalage est accentué par les repères choisis afin de borner ce territoire. La vision élargie associe les qualificatifs d'erg, de jardins, de vallée; il s'agit en somme d'une vision naturaliste qui correspond bien à une certaine idée de ce qu'est le Fezzan : une permanence, renvoyant au passé mais sans réel lien avec la situation qui prévaut aujourd'hui. La vision restrictive, par contre, s'appuie tantôt sur les routes, tantôt sur les agglomérations principales, voire les deux à la

10. 26 questions portant sur les pratiques et les représentations de l'espace ont été soumises à 41 personnes qui résident dans le Wadi Al Haya. Cette vallée oasienne est celle qui a le plus largement bénéficié des sollicitudes de l'Etat dans le Fezzan. Le refus des femmes et des étrangers de répondre à un questionnaire nous a conduit à mener des entretiens individuels afin de compléter les points laissés en suspens. Des réponses ont rapidement révélé le caractère artificiel de certaines séparations, celle par exemple entre la région et le village. Souvent, on n'obtient de réponse qu'à l'une ou l'autre des questions sur ces thèmes ou bien une redite. L'élément est intéressant en soi puisqu'il permet de supposer que le village n'est pas toujours un cadre pertinent de réflexion, du moins dans le contexte d'un réseau villageois dense; mieux vaut y substituer la vallée.

fois, c'est-à-dire sur les repères mis en place par les différents plans d'aménagement et l'urbanisation rapide.

On voit bien à travers ces deux représentations du territoire comment, d'une catégorie géographique persistante, qualificatif d'un ensemble oasien séculaire, on glisse progressivement vers une vision différente qui intègre les mutations spatiales récentes. La rétraction du territoire qui s'esquisse ne révèle-t-elle pas en effet, d'une certaine manière, un autre type de glissement, du régional vers le local, fortement polarisé par les agglomérations ?

Ces expressions du territoire peuvent être complétées par les mots, qui révèlent une certaine conception de l'urbain sous-jacente aux représentations dominantes. Les mots permettant de qualifier la ville sont généralement les mêmes pour le Sahara et le reste de la Libye. Ils révèlent une définition de la hiérarchie urbaine fondée sur l'entassement et la quantité. Qu'il s'agisse des habitants, des voitures et des embouteillages ou des commerces, des immeubles et de l'habitat, presque systématiquement leur sont accolés les qualificatifs de «trop», «beaucoup», «les uns sur les autres». Plus la ville est grande, plus les habitants s'y entassent, plus les immeubles, les usines, les embouteillages y sont nombreux. Ces qualificatifs traduisent, à notre sens, deux éléments qui contrastent avec une vision souvent plaquée sur la réalité villageoise. L'urbain est ici perçu en sens inverse de l'approche communément admise par les observateurs extérieurs, c'est-à-dire non pas du haut vers le bas, mouvement souvent considéré comme oppressif et uniformisant, mais du bas vers le haut. De la sorte, à la base, se trouvent les attributs élémentaires de l'urbain, mais, plus on monte, plus ils se pervertissent par accumulation de défauts inhérents à la grande ville.

Il n'est alors pas surprenant que la majorité des personnes interrogées cite les éléments qui étaient l'argument, à leurs yeux, de «bonnes conditions de vie» : le calme, l'air pur, le repos. Ces éléments sont à mettre en relation avec ceux qui concernent la définition de l'urbain. Ils s'opposent à ce que seraient les désagréments de la vie citadine. La fréquence avec laquelle ces termes reviennent correspond sans doute à une volonté d'opposer deux modes de vie. Et dans le même temps, les vocables relatifs à l'agriculture, tels qu'agricole ou oasis, sont très rarement mentionnés, de même que ceux évoquant la vie villageoise traditionnelle puisqu'il n'est question qu'une seule fois «d'union sociale» pour qualifier les villages. Le discours se construit au contraire autour d'une idée forte : «Ici, on bénéficie aussi du confort mais sans pâtir des inconvénients de la ville».

Dès lors, l'uniformisation des villages et des logements, dénoncée par les observateurs extérieurs, n'est pas perçue de manière négative par les enquêtés. Elle signifie au contraire pour eux l'accès aux attributs du «confort moderne» par l'obtention d'une habitation qualifiée généralement de sanitaire ou populaire. Nous sommes donc bien dans une région apparemment rurale, où le levier principal de l'action étatique a été la rénovation agricole, mais où les habitants revendiquent une citoyenneté qui leur est propre.

L'analyse des pratiques habitantes confirme cette évolution des représentations de l'espace vécu. La fréquentation des universités ou des centres administratifs et commerciaux contribue à étendre l'aire des déplacements quotidiens des villageois. Quant à l'espace des loisirs, il s'organise autour de deux éléments : la recherche de l'isolement d'abord, jardins, désert ou bien les sites de baignade dans les ergs ; la fréquentation des amis qui se trouvent dans l'ensemble de la région. Et si les jeunes disent se rencontrer dans les domiciles, en revanche la ville comme lieu de rencontre ou bien le café ne sont que rarement évoqués, ce dernier ne concerne « que les étrangers ou bien si l'on veut voir ensemble une rencontre sportive à la télévision ». Il apparaît donc que le village ne peut plus être considéré comme la cellule unique où se déploie le quotidien : celui du travail, de la famille ou des sociabilités. Au contraire, le quotidien des Fezzanais s'inscrit désormais dans un espace plus étendu, celui qui justement est le produit de deux décennies d'aménagement et de planification urbaine et rurale.

La route est donc désormais le vecteur essentiel de la circulation et de l'urbanité dans l'aire régionale. Ce constat pourrait, peu ou prou, être posé sur la plupart des régions habitées du Sahara, mais la Libye est à bien des égards exemplaire d'un processus partout en gestation tant la qualité du réseau routier, l'importance de la motorisation et le faible prix de l'essence ont agi comme des accélérateurs. Ainsi, à la disparition de la solidarité et de la sociabilité villageoise, souvent regrettée, se substituent des repères et des pratiques qui intègrent l'urbain. Un premier niveau d'analyse pouvait conduire à formuler des conclusions proches de celles que d'autres ont pu poser deux décennies plus tôt (voir note 10) sur de nombreuses campagnes oasiennes. Simple décalage chronologique du même type de dynamique spatiale ? Non, car le contexte a changé et le regard aussi, entre l'observation d'une mutation en cours, avec toutes les questions et les incertitudes que cela implique et une mutation en voie d'achèvement.

Seule la durée permet de constater que les populations s'approprient non seulement l'habitat mais aussi l'ensemble de l'espace régional réaménagé. La route est cet élément structurant de l'organisation spatiale, certes, mais aussi de la conscience d'une unité régionale selon un jeu d'échelles emboîtées : le village, c'est la famille, la vallée, ce sont les amis et la région, la limite entre l'ici et l'ailleurs, celui des touristes, des nomades, Touaregs, Toubous et des « Italiens », expression ironique qui sert parfois à qualifier les Tripolitains.

Conclusion

« La petite ville survivra-t-elle ? » se demandaient Saad Qezeiri et Richard Lawless [1986] à l'observation de la politique d'aménagement libyenne des années 1970-1980. Disposant de revenus considérables et dans un contexte de croissance démographique et de migrations intenses, l'État a créé les petites villes tout en les rendant dépendantes de ses subsides, eux-mêmes indexés sur les cours du baril de pétrole. Or cette politique fut impulsée alors que les cours augmentaient rapidement. Tout laissait supposer que cette urbanisation de la croissance deviendrait,

avec la chute des cours, une urbanisation de la crise. En somme, la baisse des revenus de l'État aurait révélé le caractère artificiel de cette urbanisation, «simple épisode dans la longue évolution du système de peuplement libyen» [*ibid.*].

Cette conclusion pessimiste ne surprend pas, même rétrospectivement, tant on peut être frappé par l'ampleur de l'intervention de l'État. On voit pourtant, à partir des deux exemples choisis ici, que le projet étatique saharien, loin de s'effondrer, laisse place à des configurations territoriales nouvelles en Libye, certes, mais aussi dans le reste du Sahara. Celles-ci s'immiscent dans les interstices du territoire national sans pour autant gommer les contours de ce dernier.

Koufra est exemplaire de la trajectoire urbaine de ces lieux, carrefours caravaniers hier, villes d'État d'aujourd'hui. Par-delà la fragile construction étatique aux confins du territoire national, cette oasis est demeurée au centre des brassages de populations qui ancrent le Sahara libyen dans les réseaux transsahariens d'hier : l'exil des résistants à la colonisation italienne vers l'Afrique centrale; l'exode rural des oasiens des années 1960-1970; les flux de réfugiés consécutifs à la guerre du Tchad durant les années 1970-1980. La politique d'ouverture vers l'Afrique menée par Mouammar Kadhafi depuis le début des années 1990 s'étend même au-delà des réseaux d'échanges séculaires, conférant aux périphéries de son territoire la fonction d'avant-postes dans sa politique d'expansion vers les États d'Afrique subsaharienne et de carrefours migratoires et commerciaux transnationaux. L'émergence de réseaux transsahariens s'appuie donc sur les agglomérations que l'État a créées, association de deux conceptions du territoire qui correspondent en définitive au Sahara à deux pas de temps : le temps long du réseau et le temps court du territoire d'État.

De même, les oasis du Fezzan renvoient aujourd'hui une image plus nuancée que celle qu'on leur prédisait vingt ans plus tôt. Le «rouleau-compresseur» de la modernité imposée par un pouvoir central a transformé l'espace oasien en crise. Les paysages sont aujourd'hui ceux de campagnes rénovées dont la production agricole est orientée vers la demande d'un marché de consommation national. Ces campagnes sont tramées par des réseaux de villages et de bourgs uniformes, et en leur sein, les transformations ne relèvent pas d'un acteur unique et omniprésent : les pratiques de l'espace, en s'inscrivant dans le territoire créé par l'État, conduisent à sa transformation, et rappellent que les Sahariens sont aussi des acteurs de leur espace.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBERGONI G. [1990], «Les Bédouins et les échanges : la piste introuvable», *Cahiers des Sciences Humaines*, IRD, vol. 26, n° 1-2, p. 195-215.
- BENNAFLA K. [2000], «Tchad : l'appel des sirènes arabo-islamiques», in *Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures*, *Autrepart*, IRD, n° 16, p. 67-86.
- BISSON J. [1991-1992], «Le Sahara dans le développement des États maghrébins», *Monde Arabe/Maghreb-Machrek*, La Documentation Française, n° 134, p. 3-27 et n° 135, p. 79-106.

- BISSON J. [1993], *Développement et mutations au Sahara maghrébin*, Tours, CRDP, 172 p.
- BOURGEOT A. [1995], *Les sociétés touarègues, nomadisme, identités, résistances*, Paris, Khartala, 544 p.
- BURGAT F., LARONDE A. [1996], *La Libye, Que-sais-je ?*, Paris, PUF, 1^{re} éd., 128 p.
- COTE M. [2002], «Le Sahara, cette "autre Méditerranée"», *Méditerranée*, vol. 99, n° 3-4.
- DAVIS J. [1990], *Le système libyen. Les tribus et la révolution*, Paris, PUF, 293 p.
- FONTAINE J. [1996], «Les populations sahariennes», in Sociétés sahariennes entre mythes et développement, *Les Cahiers d'URBAMA*, n° 12, p. 33-44.
- GRÉGOIRE E. [1999], *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Khartala, 339 p.
- LAWLESS R., QEZEIRI S. [1986], «Libyan urbanization, the role of the small towns» in *Petites villes et villes moyennes dans le Monde arabe*, Tours, URBAMA, Fasc. de recherche n° 12, p. 675-697.
- MIÈGE J.-L. [1975], «La Libye et le commerce transsaharien au XIX^e siècle», *Revue de l'Occident Méditerranéen et de la Méditerranée*, n° 1, p. 135-168.
- PLIEZ O. [2003], *Villes du Sahara, Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, 208 p.
- RETAILLÉ D. [1989], «La conception nomade de la ville», in *Le nomade, l'oasis et la ville*, Tours, URBAMA, Fasc. de recherche, n° 20, p. 21-35.
- RETAILLÉ D. [1995], «Sécheresse, migration et aménagement du territoire en Mauritanie», *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 70, n° 3-4, p. 233-238.