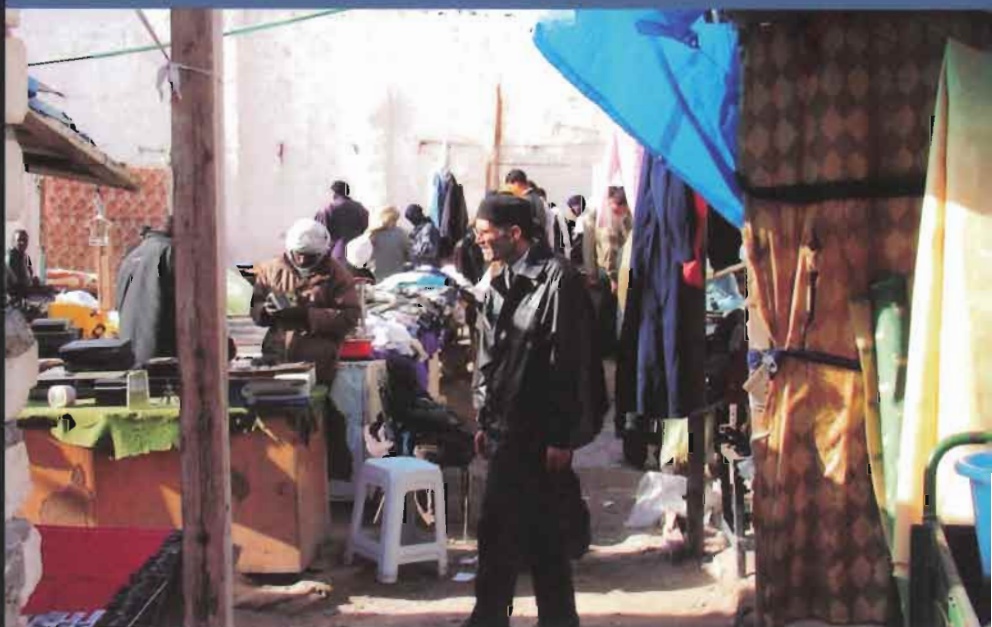


Olivier Pliez

Les cités du désert

Des villes sahariennes aux saharatowns



INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DÉVELOPPEMENT
PRESSES UNIVERSITAIRES DU MIRAIL

Les cités du désert

Des villes sahariennes aux saharatowns

Les cités du désert

Des villes sahariennes aux saharatowns

Olivier PLIEZ

IRD ÉDITIONS

Institut de recherche pour le développement

PRESSES UNIVERSITAIRES DU MIRAIL

Villes et Territoires

Direction : Régis GUILLAUME et Christiane THOUZELLIER

La collection « Villes et Territoires » diffuse, depuis 1989, les résultats de travaux de recherche relatifs aux processus de transformation des villes.

Son titre rappelle l'intérêt particulier accordé à l'analyse des articulations entre les mutations des sociétés urbaines et les évolutions des configurations spatiales.

Cette identification des orientations de « Villes et Territoires » rassemble les thématiques fondamentales du CIEU (Centre Interdisciplinaire d'Études Urbaines) appartenant désormais au LISST (Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires – UMR 5193 – CNRS/UTM/EHESS) tout en ouvrant largement le champ de la diffusion à l'ensemble des axes de recherche centrés sur l'analyse des mutations urbaines et leur territorialisation.

© Photographie de couverture :

Souk africain dans la médina de Tripoli, Olivier Pliez, 2005

© INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DÉVELOPPEMENT

ISBN : 978-2-7099-1710-0

© PRESSES UNIVERSITAIRES DU MIRAIL

ISBN : 978-2-8107-0155-1

ISSN : 1140-2296

SODIS : F351560

Imprimé en France

Remerciements

Le monde arabe connaît une vague inédite de révoltes populaires depuis décembre 2010. Cet ouvrage paraît alors que la Tunisie et l'Égypte entament leur « transition démocratique » après le renversement des dirigeants qui les gouvernaient d'une main de fer depuis plusieurs décennies ; alors que la Libye connaît une guerre civile qui meurtrit ses populations. J'ai vécu dans ces trois pays, j'y ai enquêté, échangé avec des habitants et rencontré des collègues dont certains sont devenus des amis. C'est d'abord à eux que je pense car ce que j'ai découvert en leur compagnie m'habite pour toujours.

Il est toujours difficile de multiplier les remerciements tant une recherche, même individuelle, est d'abord le fruit des cadres collectifs dans lesquels elle s'est déroulée. Je suis d'abord tenté de remercier toutes celles et ceux, trop nombreux pour être cités, qui m'ont permis de faire rimer mes recherches avec le goût du voyage, celui des plaisirs de la rencontre, de la découverte entre Aix et Marseille, Tripoli et Sebha, El Oued et Tunis, Khartoum et Le Caire, Toulouse et Paris.

Ma reconnaissance va en direction de Marc Côte pour avoir guidé mes premiers pas au Sahara mais aussi de Saïd Belguidoum, Hassan Boubakri, Sassia Spiga. Chacun d'eux a éclairé mon appréhension des terrains nord-africains.

Toute ma reconnaissance va aussi à Sophie Bava, Sylvie Bredeloup, Armelle Choplin, Jérôme Lombard, Sylvie Mazzella, Mahamadou Zongo et aux nombreux collègues qui, lorsque je travaillais sur les villes du Fezzan libyen, m'ont incité à enquêter sur les migrants qui s'y trouvaient. Plusieurs années de recherches collectives, stimulantes, dans un cadre de confiance se sont alors ouvertes qui ont débouché sur des amitiés durables, disséminées de part et d'autres de la Méditerranée. Ce cadre de rencontres entre géographes et socio-anthropologues, rythmé par de nombreuses complexités de terrain, a sans cesse constitué une possibilité de distancier mon regard vis-à-vis de ma propre discipline, et dans le même temps de m'en rapprocher. Ils m'ont aidé à m'affirmer comme géographe et m'ont permis de prendre les chemins de traverse des contours de terrains les plus évidents pour penser ceux qui l'étaient moins.

Un clin d'œil à Armelle pour sa lecture attentive de la première version de ce manuscrit, lorsqu'il n'était encore qu'un brouillon de HDR. En me demandant pourquoi j'y traitais de nombreuses questions

mais pas du Sahara, elle m'a permis de prendre conscience que la succession des thèmes de recherche toujours ouverts sur de nouveaux terrains ne constitue jamais une émancipation réelle des premiers émois scientifiques. Car ceux-là sont structurants.

Un second clin d'œil à Brigitte, Sophie et Sylvie pour nos échanges brefs et intenses entre Ouaga et Toulouse. Au bout de ce cheminement se trouvait la saharatown.

Toute ma reconnaissance va aussi à mes collègues du LISST pour leur accueil dans ce laboratoire où je me sens si bien.

Un grand merci, enfin, à Brigitte Bertoncello, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille 1, d'avoir accepté de me piloter tout au long de cette belle aventure, entamée à la table d'un restaurant de Ouagadougou et qui clôture et initie tant de choses. Ses conseils et son regard sur mon travail m'ont profondément stimulé. Les questions m'assaillent depuis sur ce que j'ai fait ou pas, ce que j'ai envie de visiter, de revisiter, d'apprendre, d'approfondir, de découvrir.

À Salomé et Pénélope,

À Sonia et Nael.

Sommaire

Le Sahara est urbain... mais autrement	9
Lorsque le réseau transsaharien rencontre la ville d'État.....	10
Une entrée par les « villes et morceaux de villes »	12
Villes des marges, villes marginales ?	13
Clés de lectures (très) partiales sur le Sahara.....	16
Un Sahara décloisonné	19
Suivre et/ou construire des territoires peu ou pas visibles ...	21
Visiter-revisiter-lieir	22
Insulariser les lieux	23
Multi-situer les terrains pour situer le thème	31
Sahara des villes, Sahara des États	37
Nostalgies de l'oasis.....	37
Quelques jalons à propos d'un Sahara urbanisé.....	40
Les oasis, des campagnes urbanisées ?	50
Des nomades et des villes	66
Des espaces nomades pas si lisses !.....	74
Lorsque des migrants traversent les villes du Sahara	87
En guise d'introduction : la route fermée des migrants soudanais	87
Le Sahara des migrations, entre troisième frontière et médiatisation	97
Sebha, ville d'État ou carrefour migratoire ?	105
Les villes de transit peuvent-elles être durables ?	113
Fuseaux, routes et segments de routes du Sahara.....	126
Villes, routes, Sahara ... Penser la Saharatown	139
Références bibliographiques	149
Table des figures	163

Le Sahara est urbain... mais autrement

Desert Cities¹

“That man builds himself cities in the midst of deserts proves the wide range of his adaptability to environment, and his inherent huge to seek the sunshine. His need for sociability, his dependence upon light, are both fulfilled by his desert cities – in Turkestan, Iran, Arabia, Saharan and Sudan Africa, Arizona and the Argentine. The restless vagrant life of the dry lands where water and growth are scarce, and drought desiccates the soils, is centered upon their desert cities.

Cities of drought, of sunshine, of cool nights and hot noondays, of adobe and brick, of nomads and shepherds, of warriors and priests, of temples and shrines, of learning and faith, of fair women and seers—they are cities that the deserts have spawned, and that have graced them down the centuries”.

Economic Geography, vol. 24, n° 2, avril 1948.

Il faut sans doute laisser filer quelques années avant de comprendre que par-delà la mise en œuvre des premières recherches se dessinent les sillons plus profonds d'autres pistes toujours ouvertes sur de nouveaux terrains, de nouvelles thématiques, qui jamais pourtant ne constituent une émancipation réelle des découvertes initiales.

« C'est la contemplation silencieuse des atlas, à plat ventre sur le tapis, entre dix et treize ans, qui donne aussi l'envie de tout planter là » disait Nicolas Bouvier (2001) dans *L'Usage du monde*.

Faire profession de géographe, c'est s'autoriser à conserver cette curiosité des lieux, même lorsqu'ils sont distants ou difficilement

¹ Villes du désert

Que l'homme construise des villes au milieu des déserts démontre la vaste palette de ses capacités d'adaptation à l'environnement, et son besoin impérieux de chercher le soleil. Son besoin de sociabilité, sa dépendance à la lumière trouvent tous deux leur satisfaction dans ses villes du désert – au Turkestan, en Iran, en Arabie, en Afrique saharienne et sahélienne, en Arizona et en Argentine. L'incessante vie errante des terres sèches où l'eau et les pousses sont rares et l'aridité assèche les sols, est centrée sur leurs villes du désert.

Villes de la sécheresse, du soleil, de nuits fraîches et de midis chauds, de pisé et de brique, de nomades et de bergers, de guerriers et de prêtres, de temples et de sanctuaires, d'érudition et de foi, de femmes honnêtes et de prophètes, ce sont des villes que les déserts ont engendrées, et honorées par-delà les siècles (traduction de l'auteur).

accessibles, à la transformer en découverte des terrains d'enquête et en façonnement d'une méthode d'investigation. Terrains et méthodes deviennent alors la possibilité d'une entrée empirique vers une réflexion géographique à plus long terme sur les échelles et les temporalités des territoires sahariens, sur les articulations entre le territoire de l'État et celui du réseau et, en suivant ce fil directeur, sur les continuités qui se tissent entre les espaces discontinus. Le deuil de la « géographie des grands voyages... celle qu'on ne devait qu'au travail acharné d'hommes de terrain... (cette) géographie appartenant encore à la catégorie des voyages d'explorations... prenant conscience de sa fin prochaine » (Conrad, 2008) était déjà fait en 1924. Il en demeure cependant toujours un petit quelque chose qui transparaîtra sans doute au fil des lignes de cet ouvrage. Les cités sahariennes sont ainsi prétexte à un petit voyage en géographie saharienne².

Lorsque le réseau transsaharien rencontre la ville d'État

Le point de départ des recherches et réflexions livrées ici est donc celui sur lequel se penchaient les élèves des grands maîtres de la géographie saharienne, Marc Côte (2002) et Jean Bisson (2003) : la ville au Sahara. Restons-en pour le moment à l'essentialisation que suggère l'utilisation du singulier. Le processus d'urbanisation a été initié et mené par les États maghrébins nés des indépendances qui, en mettant en place des plans d'aménagement volontaristes, ont voulu marquer l'espace, fixer les populations et diffuser des normes de confort afin d'endiguer l'exode rural, jusque-là très important. Il est bien connu par de nombreuses monographies – littérature scientifique ou grise de planificateurs ou d'architectes – rédigées durant les années 1970 et 1980.

Cependant, durant les années 1990, les États se sont très largement désengagés. L'acteur exclusif est par conséquent devenu un acteur parmi d'autres qui accompagne désormais les dynamiques plus qu'il ne les impulse. On a qualifié cette phase de « retour du local »³. Le tassement de l'échelon d'intervention national, d'abord lié à des politiques de décentralisation marquées par un maillage plus fin des territoires et des modalités de leur encadrement, a ensuite posé la question de l'émergence d'autres acteurs locaux dans divers secteurs d'activités : tourisme, patrimoine, exploitation des hydrocarbures... Le

² On ne saurait trop recommander la succulente lecture de l'ouvrage de Bailly et Scariati (1999).

³ Voir par exemple, G. Duvigneau et M. Lavergne, 1995, *Monde arabe : le retour du local, Peuples Méditerranéens*, n° 72-73 ; et pour un état de l'art : Myriam Catusse, 2005, « Le Local en questions. Débats de recherches », *Annuaire de l'Afrique du Nord 2003*, Paris, CNRS éditions, p. 5-9.

fléchissement de l'action publique a entraîné une réorientation du regard des chercheurs vers d'autres niveaux de lecture, d'autres acteurs, que reflète l'inflation du suffixe -ité, qui affine et nuance l'utilisation du préfixe -tion ; urbanité (Belguidoum, 2002 ; Cattedra, 2002), citadinité, compétences citadines (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000)⁴... Ce fléchissement a aussi incité ceux qui le constataient à adapter les problématiques à un contexte changeant et donc à remettre en cause non seulement les objets de recherche, mais aussi les cadres dans lesquels ils s'inscrivent.

Deux lectures possibles du Sahara décolonisé se sont affirmées : le Sahara des villes comme le Sahara du retour du local renvoient l'un et l'autre à un Sahara considéré comme marge étatique. Nuancer la grille de l'acteur unique – ou prépondérant – constitue un apport important dont il demeure difficile de s'émanciper. Or, cette lecture « stato-centrée » pose un problème : elle a pour effet de gommer les temporalités sahariennes, de les questionner selon le même prisme que les régions plus densément peuplées et/ou plus proches des centres du pouvoir situées dans le même cadre national. Cela signifie que, de manière implicite, on considère que les mutations qui ont touché ces dernières toucheront les régions plus lointaines, selon un décalage temporel dont seule la variabilité et les modalités nuancent un modèle d'ensemble bien assis.

Cette position⁵ est évidemment peu défendable au regard des dynamiques socio-spatiales qui traversent l'ensemble du Sahara des années 1990-2000. La multiplication et la densification des liens transsahariens relativisent en effet la lecture d'un Sahara divisé en portions marginales d'États issus des indépendances et mettent en lumière toute une série de stratégies (commerçantes, migratoires, confessionnelles...) à la fois très contemporaines dans leurs formes et très anciennes dans leurs modalités.

Au retour du local dans un cadre national a répondu le retour du réseau inter ou transnational dans un Sahara morcelé. N'établissons cependant pas dans la hâte de lien trop fort entre les deux dynamiques. Certes, les réseaux précèdent la ville – même en mettant de côté la filiation historique évidente avec le grand commerce carava-nier –, sous la forme contemporaine des migrations de travail depuis le Sahel à destination des grands chantiers et sites d'exploitation d'hydrocarbures de la Libye et de l'Algérie. Certes la ville, même

⁴ Parmi une abondante bibliographie voir, pour le monde arabe : M. Lussault et P. Signoles (1996), I. Berry-Chikhaoui, A. Deboulet (2000) pour les pratiques urbaines ; P. R. Baduel ou M. Côte pour l'inscription du retour du local dans une perspective historique.

⁵ Un peu caricaturée pour la démonstration, j'en conviens.

vilipendée par le discours anticitadin du « Bédouin » Kadhafi⁶, constitue la forme la plus aboutie de l'expression spatiale du pouvoir central sur les marges de son territoire. Ces deux exceptions spatiales, toutefois, se rencontrent sur le même espace et fournissent les clés d'une lecture stimulante de ce qui se passe lorsque, au Sahara, le réseau transsaharien rencontre la ville d'État.

Une entrée par les « villes et les morceaux de villes »

Le Sahara est donc d'abord un espace décliné selon divers angles d'une démarche géographique attentive à comprendre comment, sans cesse, se redessinent ses territorialités à différentes échelles. La ville, entendue selon différentes acceptions, en constitue le cœur mais aussi le fil directeur. Les villes comptent en général de 5 à 20 000 habitants, taille honorable au Sahara ; les « morceaux »⁷, marchés, rues, quartiers... se trouvent dans des villes qui regroupent de 150 000 à plusieurs millions d'habitants, situés dans ou hors des déserts mais participant toujours d'un même système spatial.

Dans ces espaces, *small* n'est pas toujours *beautiful* mais bien souvent *useful*. Car ces périphéries, marges et autres espaces de relégation font souvent sens dans le réseau plus que dans la localité. L'étude des migrations internationales m'a permis de nuancer le couple État-territoire, parfois très surestimé comme acteur exclusif des mutations spatiales et de comprendre un peu plus finement échelles et articulations de ces espaces entre eux. Le jeu des échelles et l'historicité des lieux retrouvent alors de la consistance.

Jusqu'où et comment pousser cette réflexion ? En arpentant les lieux où vivent et s'organisent les migrants, la rencontre avec les commerçants est incontournable. Ils sont ceux qui transportent des migrants subsahariens dans leurs camions mais plus souvent des marchandises ; ceux qui se situent à l'interstice entre le territoire effectivement dessiné par l'État et ceux qui en sont écartés selon des nuances qui oscillent selon les visions unitaires à l'excès des États, les revendications identitaires toujours vives et les logiques de solidarités et de complémentarités qui transcendent les frontières. Cette dernière piste éclaire les précédentes, mais elle donne à voir un Sahara plus ouvert que l'on n'aurait pu le supposer au préalable.

⁶ Voir à ce propos le Livre Vert, condensé de la pensée de Mouammar Kadhafi et son recueil de nouvelles : *Escapade en enfer, la mort, la ville, le village, la terre, le suicide du cosmonaute, vive l'état des salopards et dix autres nouvelles*, 1996.

⁷ Cette expression se retrouve selon un sens différent sous la plume de Robert Escallier 1998, « Ville et informalité dans le Monde arabe », *Les Cahiers de la Méditerranée*, n° 56, p. 39-85.

Le Sahara, en somme, n'appartient plus tout à fait aux Sahariens, ceux qui y vivent certes... mais aussi ceux qui l'étudient. Le Sahara dont nous parlerons est à la fois celui des villes et celui des circulations. Ce n'est évidemment pas là l'image habituelle du *sahra' el koubra*, le grand désert, ni du « désert continent » cher au romancier libyen Ibrahim el Qawni, mais celle du Sahara tel qu'il se donne à voir depuis deux décennies. Cette posture conduit à être attentif aux mutations des territoires sahariens dans la longue durée, à la transformation des formes spatiales, aux glissements des représentations des territoires et espaces observés.

Ces choix renvoient à un double paradoxe : les villes sont, en effet, la conséquence d'un processus d'urbanisation récent. Ce processus est, en fait, une rupture dans des temporalités plus longues qui marquent la place croissante prise par l'État, depuis trois à quatre décennies, dans l'aménagement du désert. De ce point de vue, ville rime avec présence étatique, mais aussi avec cloisonnement d'un espace fonctionnant jusqu'alors de manière ouverte. Le Sahara d'aujourd'hui est donc avant tout un Sahara morcelé, partagé entre divers territoires d'État. Les circulations, au contraire, s'inscrivent dans la continuité saharienne, celle des échanges à longue distance des commerçants ou à courte distance des pasteurs. C'est pourtant bien à travers cette idée de la circulation que l'on met en lumière la véritable rupture qui caractérise aujourd'hui le désert car elle marque la réactivation de territorialités tantôt en marge, en contradiction ou bien en complément du territoire d'État.

Territoire d'État d'un côté, territoires des circulations migratoires et marchandes de l'autre ; la dialectique classique des deux conceptions fondatrices des territoires et de leurs intrications est bien au cœur des réflexions de cet ouvrage. Il s'agit de décrire ce que l'urbain signifie au Sahara. Cet objectif passe par le décodage des liens transfrontaliers et des ancrages transnationaux, préalable nécessaire afin de nuancer et d'infléchir l'idée d'une production urbaine longtemps perçue dans une dialectique de la société face à l'État, que Gilles Sautter (1982), par exemple, avait formalisé sous la formule « du haut » et « du bas ».

Villes des marges, villes marginales ?

La notion de marge paraît ne revenir en grâce en géographie que depuis peu (Sierra, Tadié, 2008). Si l'on remonte un peu dans le temps jusqu'au dictionnaire de Roger Brunet (1993), la marge se réduit à une courte définition : « une limite dotée de quelque épaisseur et considérée en position de subordination ».

La marge, dans une première acception, rapproche de notions étroitement liées au vocabulaire géographique de la conquête coloniale

et elles sont à ce titre toujours délicates à manipuler. Daniel Nordman (1997) part de trois notions qui, peu ou prou, renvoient à la notion de marge spatiale : frontière, région et *hinterland*. La frontière, dit-il, n'est « hormis le cas américain et ses dérivés, ni un espace ni un territoire ». La région est « une forme de territoire »... qui se définit par « le lieu (ville ou port)... le milieu... les limites ou un nom propre ». L'*hinterland*, enfin, est « un hybride, en ce sens qu'il retient du territoire le fait de l'appropriation... mais que de l'espace, il retient des possibilités... d'extension et de fluctuations indéfinies ». Les formes du contrôle territorial en situation de domination coloniale ont souvent fait glisser le sens initial d'*hinterland*, littéralement entendu comme arrière-pays d'un port, vers celui de région distante du centre du pouvoir dominant tout en y étant liée à la fois par des formes d'échange économique (généralement par un débouché portuaire en effet) mais aussi de sujétion politique, souvent indirecte. On peut, selon cette acception, identifier toute une série de régions, au Sahara notamment, qui, dans le temps long, ont été définies comme des hinterlands ou des confins et reléguées dans les États issus des indépendances au rang de marges. Ces définitions demeurent cependant connotées, parce que liées au champ lexical de la conquête et de la domination coloniale, et demandent de nombreuses précautions d'emploi afin d'être transposées dans un contexte plus contemporain.

Or, la croissance des flux et des interconnexions culturelles a contribué depuis deux décennies à relancer la réflexion sur les recompositions spatiales entraînées par ces flux et à y substituer de nouvelles manières de qualifier les formes spatiales qui y sont associées. À la frontière, comme limite normative de la souveraineté étatique, a ainsi pu être substituée une définition de modèles plus dynamiques, notamment avec l'utilisation croissante de la notion anglo-saxonne de *borderland*. Les liens tissés de part et d'autre d'une frontière entraînent l'émergence de régions frontières – ce qui pourrait constituer une traduction littérale du terme anglais – que la plupart des dictionnaires anglophones définissent en revenant à l'idée de limite, de contours flous⁸, mais le *borderland* « c'est aussi là où survient la possibilité d'unifier tout ce qui est séparé »⁹. Cette définition évoque un monde de métissages et d'identités multiples qui éloigne, en apparence, de considérations beaucoup plus prosaïques. Elle suggère surtout que

⁸ *Borderland* : 1. *land forming a border or frontier* ; 2. *an uncertain, intermediate district, space, or condition*.

Borderland : *district consisting of the area on either side of a border or boundary of a country or an area; "the Welsh marches between England and Wales"* (WordNet® 2.1, 2005, Princeton University).

⁹ "It is where the possibility of uniting all that is separate occurs" selon la proposition de Gloria Anzaldúa, *Borderlands: La Frontera* (San Francisco: Spinsters/Aunt Lute, 1987).

les *borderlands* sont des lieux d'exploration du réel, un prisme pour comprendre comment la marge n'est pas que l'*hinterland* assujéti ou en sécession, mais qu'elle rend aussi le passage possible.

Jonathan Karam Skaff (2004) propose de relire les marges de la Chine du VII^e siècle, qui séparent l'Empire du milieu de ses puissants voisins, selon un prisme de lecture délibérément anachronique, celui des *borderlands* contemporains – au moment de la transition entre deux dynasties, les Sui et les Tang. Partant d'une critique des sources, il rappelle que la lutte séculaire entre les Chinois et les Turcs est exclusivement connue par des sources chinoises, contribuant ainsi à façonner l'image selon laquelle deux civilisations, celle des Chinois sédentaires et celle des Turcophones nomades étaient séparées par une frontière écologique – la steppe semi-aride –, à la fois marge et limite entre les civilisations chinoises et mongoles et formant l'avant-poste des populations unifiées dans un empire turc des steppes.

Ce clivage va au-delà du cas analysé puisqu'il renvoie à de nombreuses autres situations qui, de par le monde, ont figé des catégories sociales et spatiales dans des incompatibilités séculaires. Or Skaff propose d'inverser ce point de vue en voyant cette frontière comme un espace de contact humain qui a, selon les périodes, pu favoriser la création d'interactions culturelles. Ainsi, durant la période de troubles qui correspond à la transition entre la dynastie Sui et celle des Tang, entre 617 et 630, les marges de l'Empire deviennent une zone de contact où même les différences ethniques ne sont pas le critère essentiel des allégeances politiques. Les villes constituent, en outre, des points de convergence entre nomades de l'empire turco-mongol et sédentaires chinois car le pouvoir central chinois, à la faveur de tensions entre factions nomades, tente d'intégrer l'un des groupes en lui proposant de s'installer dans des villes qui matérialisent la frontière entre les sédentaires et les nomades. Or la période de troubles de la fin de la dynastie Sui provoque l'installation de dizaines de milliers de Chinois qui quittent l'Empire pour se réfugier dans ces villes. Cette frontière écologique correspond aujourd'hui à la Chine des minorités et des régions autonomes. Autonome, cela signifie que ces marges ont vécu sous l'influence de la Chine et des pays voisins, ponctuée de périodes d'indépendance, selon l'état des forces en présence, avant d'être annexées à l'Empire devenu en 1949 République populaire. Dès lors, les marges ne fluctuent plus ; elles sont autonomes mais fixes. En leur sein, cependant, les villes restent les lieux de contact et de fabrique d'interaction entre le pouvoir central et les populations, le lieu par lequel la marge du point de vue des pouvoirs centraux est aussi *borderland*.

Les marges fertiles en échanges et interactions économiques ou culturelles ont pour caractéristiques communes d'être de petite échelle,

mais aussi en situation périphérique vis-à-vis d'un État exerçant sa souveraineté de manière claire sur un cœur et de manière partielle et/ou temporaire sur des périphéries, ceux que V. Das et D. Poole (2004) qualifient de nouveaux, défailants, faibles ou partiels. On ne peut néanmoins pas les réduire au statut de formations sociales et territoriales peu et mal articulées à l'État. Elles sont aussi indispensables à son fonctionnement, « comme une exception nécessaire à la confirmation de la règle ». Dans la perspective de ces deux auteurs, en effet, les marges sont, pour l'État, les sites où il refonde sans cesse les modalités de son contrôle et de la fabrication des lois, un lieu d'exception nécessaire et pour cette raison, un lieu d'invention. Il s'agit, en ce sens, d'une seconde acception proche de la première, mais sous sa forme contemporaine et porteuse d'une dimension symbolique forte.

Clés de lectures (très) partiales sur le Sahara

La géographie postcoloniale, selon A. Blunt et C. Mc Ewan (2002), tente de répondre au double (et vaste) objectif de décoloniser la constitution et l'articulation géographique des discours coloniaux à la fois hier et aujourd'hui, mais aussi de décoloniser la production du savoir géographique dans et hors du monde de la recherche¹⁰. Elle se situe donc dans une acception temporelle : la période qui succède au colonialisme ; et dans une acception critique : quels discours, critiques et cultures succèdent à la pensée coloniale, tout en restant sous son influence ? Cette polysémie est stimulante en ce sens qu'elle rend pertinente une lecture diachronique, bien évidemment attachée aux ruptures et aux continuités du fait observé, tout en accordant une vigilance toute particulière aux conditions de la fabrication du savoir.

Il est en effet nécessaire de se livrer à l'exercice que Daniel Clayton (2008) classe parmi les « desseins » de l'approche postcoloniale de la géographie. Celui d'abord d'un constant exercice de décentrage vis-à-vis de « la pensée et de la connaissance occidentales ». Celui qui consiste à « démontrer que la colonisation implique une interdépendance des formes », celle des « territoires qui se recoupent » selon la formule d'Edward Saïd (1993), tout en ne négligeant pas « l'expérience de la dislocation, à la fois pour le colonisateur et le colonisé... ». A. Blunt et C. Mc Ewan (2002), en pointant des thèmes de recherche importants, rappellent que les géographies des diasporas et des transnationalismes qui, après la période coloniale, continuent à

¹⁰ « Each chapter seeks not only to decolonize the geographical constitution and articulation of colonial discourses in both the past and the present, but also to decolonize the production of geographical knowledge both in and beyond the academy », p. 1.

influencer les relations entre métropoles et colonies demeurent encore insuffisamment investis.

Quelques questions de divers ordres se croisent et s'entrecroisent, reviennent à la surface, d'un thème abordé à l'autre : de quel Sahara parlons-nous ? Comment parler des nomades ? Qu'apporte l'étude des migrations transsahariennes à la compréhension du Sahara de nos imaginaires et du Sahara des villes ? Est-il bien utile d'aller chercher au Caire, à Khartoum ou en Chine des éléments qui permettent de comprendre les mutations des fonctions commerciales de Koufra ? À moins que ce ne soit l'inverse ?

Déconstruire ne consiste pas seulement à remettre en cause la géographie coloniale, mais aussi à être attentif au renouvellement de la pensée coloniale dans les concepts et les discours postcoloniaux : les migrants ne sont pas les nomades des « nomadologues » ; les périphéries ne sont pas que des marges ; la pensée sur le Sahara n'est pas l'apanage de l'orientalisme. Les options pour approcher les ruptures et les continuités d'un regard à l'autre sont évidemment multiples.

Il ne s'agit pas de remettre en cause – voire à l'index – l'ensemble de la production scientifique coloniale, en l'occurrence saharienne, sacrifiée pour l'occasion sur l'autel de nouveaux paradigmes interprétatifs. Il n'en demeure pas moins que l'objectif ambitieux fixé par les tenants des géographies postcoloniales répond à un nécessaire effort réflexif d'explicitation des enjeux et des héritages sous-jacents à notre manière, individuelle et collective, de faire de la géographie en pratiquant une utilisation critique des sources, des contextes et des cadres d'analyse sur lesquels tout travail de recherche se fonde. Au-delà de la rigueur que toute démarche scientifique impose, cette optique nous conduit à rappeler – bien que cela ne soit sans doute plus nécessaire – que l'essentiel de la littérature scientifique saharienne de la période coloniale répondait aussi à des objectifs autres qu'académiques : faire connaître les espaces conquis au grand public (Paul, Claval, 2008), renseignements militaires, mise en œuvre pratique des politiques d'administration des personnes et des territoires grâce à de strictes catégorisations anthropométriques¹¹...

On sait les précautions à prendre en s'appuyant sur une documentation qui demeure encore souvent, ne l'oublions pas, la seule disponible sur tel ou tel terrain oublié, mais un temps administré par

¹¹ L'ouvrage de Leblanc Docteur M. E, *Mission Scientifique Du Fezzan (1944-1945)*, I. *Anthropologie et Ethnologie*, Institut de Recherches Sahariennes de l'Université d'Alger, 48 pages, 10 dépliants hors texte a constitué dans mes travaux de thèse un exemple éclairant des classifications et mesures des peuples colonisés alors pratiquées... et dès lors du chemin parcouru depuis lors par les sciences humaines et sociales.

un officier à la plume alerte¹² et attentif à son environnement, ou bien des universitaires et des étudiants collectant des matériaux très disparates pour offrir des monographies de grande qualité. Les glissements d'une manière de faire de la géographie à l'autre, sur le long terme, ne peuvent nous conduire à disqualifier trop rapidement cette littérature.

Le chantier reste à poursuivre d'une analyse attentive de la manière dont des cadres coloniaux hérités, intégrés et, par conséquent, peu ou pas soumis à la critique imprègnent encore très largement les manières de voir, décrire et penser le Sahara. Rappelons, par exemple, que les limites du Sahara ne sont pas celles du Sahara français décrit avec tant de soin par Robert Capot-Rey... en 1953. Certes, cette partie du vaste désert est en apparence unifiée au plan linguistique – quoique bien partiellement ! – grâce au français. Elle est en conséquence mieux étudiée, plus vaste, plus stable aussi. S'y cantonner, c'est cependant négliger non seulement les relations transversales, culturelles et commerciales mais aussi le fait que la cohérence des aires auxquelles nous nous référons se fonde sur des visions qui sont rarement ou partiellement celles de ses habitants. La distinction entre une Tunisie « francophone » et une Libye « arabo-phone », par exemple, néglige la pratique d'un dialecte proche ; en retour, le tropisme européen des premiers fait aussi écho à l'attractivité que la Libye exerce auprès d'eux depuis quatre décennies.

Poser les jalons d'une compréhension du Sahara décolonisé et longtemps étatisé n'équivaut pas à sacrifier à un quelconque effet de mode importé des *social sciences* anglo-saxonnes. Il devient en revanche nécessaire de pondérer la légitimation des études sahariennes fondées sur les continuités héritées d'une longue histoire. À ce prix, on peut tenter de comprendre ce qui, aujourd'hui, fait du *grand désert* un espace dont la compréhension est aussi un levier afin de cerner les modalités selon lesquelles cet espace est en lien avec d'autres, proches ou lointains, par la proximité ou la comparaison.

Cette posture passe par la nécessité de revisiter les classiques de la géographie saharienne. Elle ne consiste pas « à déconstruire et/ou à reconstruire le Sahara », tâche ambitieuse dont je ne cerne pas très bien les contours, mais à comprendre les facteurs internes et externes qui expliquent les changements socio-spatiaux du désert durant ce dernier demi-siècle.

12 Voir par exemple les Mémoires confidentiels (dits mémoires « rouges ») des auditeurs du CHEAM (Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes, initialement Centre des hautes études d'administration musulmane).

Un Sahara décloisonné

Le moins possible d'essentialisation saharienne, donc. Le Sahara est un désert parmi d'autres, bien qu'il soit le plus vaste. Les dynamiques socio-spatiales qui le transforment concernent d'autres déserts et des espaces non désertiques. Enfin, le Sahara est connecté au monde ; c'était le cas hier mais aussi aujourd'hui. Les modalités de ses connections ont cependant suffisamment changé pour que l'on ne puisse s'en tenir à l'observation du « changement dans la continuité ».

Le fil directeur de l'ouvrage porte donc explicitement sur les villes et les territoires sahariens. Implicitement, cependant, il est question de la reconfiguration permanente des territoires et des territorialités sahariennes, selon un cheminement vaguement linéaire qui conduit, par glissements théoriques et empiriques successifs, du rapport du Sahara des États, la ville en étant le vecteur principal, vers la compréhension d'un Sahara dans ses réseaux, les villes en formant l'un des ancrages majeurs. Et surtout de la manière dont ces deux logiques, étroitement intriquées, constituent une lecture heuristique des tensions qui sous-tendent la fabrication de l'espace.

C'est là que débutent mes questionnements et mes doutes, façonnés *in situ* mais toujours bien présents sous des formes et selon des contextes bien différents, du moins en apparence. Ils concernent d'abord le cadre géographique de mes travaux : quel est le Sahara sur lequel je travaille ? On ne peut nier la prégnance des grilles de lecture coloniales, à travers les limites du Sahara ou bien de ces peuples. Cette déconstruction-là n'est jamais achevée, tellement elle imprègne le regard, celui des visiteurs comme celui des « autochtones », des chercheurs comme des décideurs. Et, avouons-le, elle a aussi la saveur de ces espaces d'échange où, pour une fois, on peut sortir de la position du défaiseur de mythe : oui, le Sahara est beau ; oui, les distances fascinent ; oui, les nomades sont toujours là... mais non, tout cela ne ressemble pas à ce que l'on aimerait en dire et en redire : le Sahara n'est pas que parcouru ou traversé ; le Sahara ne peut se réduire à cet espace incontrôlé et dangereux des stratèges de la guerre contre le terrorisme ; les villes du Sahara ne sont pas belles ; la vie au Sahara peut-être aussi banale qu'ailleurs...

Ils concernent ensuite le statut de marge : le Sahara est une marge trop évidente, une limite entre aires culturelles. La construction de cette limite physique, culturelle et religieuse est ancienne. André Miquel (1980) relève, à travers les écrits des géographes arabes de l'époque médiévale, la perception d'une « immense solitude riveraine du domaine musulman, notre Sahara, l'antichambre de l'Afrique profonde, du pays, mal connu des Noirs... (t. 3, p. 9). Cette « frontière raciale » prend corps lors des débats qui accompagnent l'expansion

coloniale européenne sur le continent africain, certains préférant le Sahara à la Méditerranée comme frontière méridionale de l'Europe, car le désert divise les Noirs des Blancs (Lewis, Wigen, 1997). Cette vision, systématisée à la fois par les tenants d'une racialisation des limites entre aires colonisées autant que par certains penseurs du panafricanisme, connaît une nouvelle actualité autour des enjeux suscités par l'analyse des migrations transsahariennes, lorsque des migrants noirs transitent ou s'installent dans des pays arabes. Mais la relativisation de l'objet frontière par la mobilisation de concepts comme ceux de *borderland* (région frontière) nous permet de remettre l'ouvrage sur le métier.

La question des échelles du Sahara renvoie à la place du désert au sein de processus qui touchent le monde entier. Ces jeux d'échelles désappointent dans la mesure où même si l'on prend comme point de départ les éléments qui permettent de comprendre les territorialités sahariennes précoloniales, celles des oasis et celles des nomades, on ne peut que constater à quel point les pistes se sont brouillées durant ces dernières années. Le cloisonnement du Sahara aura, au fil du XX^e siècle, constitué le moteur de l'ensemble des mutations constatées depuis lors : urbanisation, migration, fixation des nomades... impulsées à l'initiative des puissances colonisatrices, achevées et légitimées par les États nés des indépendances.

La fin du XX^e siècle aura cependant permis d'observer de nouveaux processus qui travaillent ces limites, que l'on aurait pu, par mégarde, considérer comme intangibles, et de mettre en lumière le fait que de nouvelles métriques les transcendent. Comment être « saharologue »¹³, en effet, alors que le Sahara connaît aussi la relativisation de la prégnance étatique ? Alors que les commerçants y parlent de Dubaï ou de Chine ? Que les migrants parlent d'Europe ou d'Amérique ? La relativisation de l'essentialisme saharien – le « désert dont l'étude se suffit à elle-même » – impose aujourd'hui la redéfinition des terrains. Nous nous intéresserons aux routes mondiales comme supports à une analyse multi-située.

¹³ Le néologisme est à considérer comme un évitement du qualificatif d'éremologue (Monod, 1992).

Suivre et/ou construire des territoires peu ou pas visibles

Dans les déserts, le plus simple pour lancer un échange banal dont l'objectif inavoué consiste à débusquer des territorialités et à cerner les contours de territoires (question qui passionne souvent plus l'enquêteur que l'enquêté, j'en conviens) consiste à se fier à une carte à petite échelle, la « Michelin » par exemple. Cet outil essentiel d'apprentissage et de mémorisation des noms de lieux et des routes qui les lient les uns aux autres devient souvent aussi le prétexte à discussion avec les interlocuteurs. D'où venez-vous ? Où allez-vous ? Pourquoi ? Surgissent alors les confirmations ou les infirmations de la déduction facile à partir du support cartographique : ici c'est une piste, là le goudron, ici c'est surveillé, là non, ici c'est fermé et là ouvert, ici c'est en haut et là sec... De multiples nuances spatiales et/ou temporelles pondèrent les premières impressions délivrées par la carte : variabilité du temps, des tarifs, des contextes, des filières d'importations ou de passage...

Il s'agit de montrer comment ma réflexion a été guidée par la recherche des lieux, le retour à ces lieux et la recherche de la manière dont ils étaient liés les uns aux autres. Notre cadre géographique de départ est une vaste portion du Sahara qui s'étend de l'Ouest algérien à l'Égypte, du port méditerranéen de Tripoli à la capitale sahéenne de Khartoum. Pondérons l'impression de vastitude : mes recherches ne portent pas sur quatre États (Algérie, Libye, Égypte et Soudan) mais sur des localités qui se font écho l'une à l'autre comme autant de facettes de territoires en réseaux. Ils ont en commun d'être inscrits dans trois temps : le temps long fondé sur l'ancienneté des échanges caravaniers et de l'unité religieuse que leur a conféré l'Islam, le temps du territoire d'État impulsé de l'extérieur et des frontières durant un court XX^e siècle, puis celui du rééquilibrage entre des dynamiques impulsées par le haut et par le bas, entre logiques du territoire en surface et réseau et de leurs conséquences (relations bilatérales, flux migratoires) depuis trois à quatre décennies. Chacun d'eux se redéfinit actuellement face à la puissance des flux transnationaux, faiseurs de territoires invisibles, jusque dans les confins supposés du monde.

Avant de remettre à plat notre compréhension des lieux dans leur double attache locale et régionale d'une part, relationnelle d'autre part, c'est notre appareil méthodologique qu'il nous faut expliciter en croisant lectures et expériences du réel. Il nous paraît plus commode de considérer ces lieux comme des îles, ce qui ne sera pas, dans certain

cas, le plus difficile compte tenu de leur isolement apparent. Il nous faut désormais comprendre les assemblages spatiaux hétéroclites, débusquer les continuités qui sont tissées entre les espaces discontinus, donner corps aux relations probables et envisager les improbables, ne pas laisser la narration prendre le dessus et se risquer parfois à assumer la part de fiction nécessaire à la restitution de la « mécanique » qui rend la circulation possible et les ancrages nécessaires. Trois verbes d'action nous permettent de détailler la méthodologie mise en œuvre dans le cadre de ce programme de réflexion et d'enquêtes : revisiter, insulariser, multisituer. Des verbes d'action puisés dans les boîtes à outils des sciences humaines et sociales et mixés entre eux, selon un bricolage méthodologique, empirique, opportuniste parfois. Une manière, en somme, de mettre à plat une posture de géographe attaché à sa discipline mais convaincu dans sa pratique quotidienne que celle-ci s'inscrit dans un ensemble plus large.

Visiter-revisiter-lie¹

Partons de questions que chaque terrain, visité et enquêté pose, et qui sont devenues prétexte à chercher à quel autre lieu il est connecté et comment. *“Thinking historically is a process of locating oneself in space and time. And a location, in the perspective of this book, is an itinerary rather than a bounded site – a series of encounters and translations”* (Clifford, 1997, p. 11). Ce point de vue rehausse l'importance du contexte dans lequel est saisi le lieu : ouverture/fermeture; fluidité/réversibilité ; exclusion/cosmopolitisme... Autant de couples dialectiques qui renvoient à des ambiances de lieux à des moments précis.

Quelques-unes de ces « immatérielles pépites » reviennent en mémoire « lorsque s'oublie peu à peu tout le superflu du voyage... », comme le dit joliment Jean-Claude Guillebaud (2000). Ces pépites ne sont pas le propre du voyageur. Le chercheur glane aussi les siennes. Elles lui permettent de saisir l'esprit d'un lieu mais elles peuvent aussi constituer des balises dans la construction d'une trajectoire personnelle.

Questionnements au long cours sur les territoires sahariens et tentatives de saisir « l'esprit des lieux », toujours un peu vains, car toujours en butte à une écriture soumise à des exigences qui limitent la fluidité de notre expression sont ici réunis sous-couverts d'autres questions, plus académiques. Une tentation demeure, éphémère, celle de substituer le carnet de voyage à l'écriture académique, afin de

¹ On ne saurait trop recommander la lecture stimulante de M. Burawoy (2003).

pointer plus encore les lignes de fuite, chères à Deleuze et Guattari (1980), qui sous-tendent toute monographie du lieu.

Chaque lieu, considéré séparément des autres a une trajectoire, mot préférable à celui d'histoire dans notre cas ; chaque lieu est aussi saisi dans un contexte ; chaque lieu, enfin, est une entrée sur des lignes de fuite possibles selon des chronologies qui doivent au hasard des missions et aux circonstances des questions, les unes et les autres étant généralement formulées dans le cadre de recherches collectives. Dès lors, plusieurs options sont toujours envisageables pour narrer les agencements possibles entre ces lieux. Visiter et/ou revisiter signifie ici tenter d'apprendre à penser les liens qui mènent d'un lieu à l'autre.

Insulariser les lieux

Insulariser, c'est partir du constat que l'inflation des territoires réticulaires produits par la circulation des migrants et des commerçants pose de nouveaux défis méthodologiques que les géographes doivent aborder en ayant un regard vigilant sur ce que disent les autres sciences humaines et sociales à ce propos. Le point de départ de cette proposition est né de la pratique du terrain, tantôt individuelle, tantôt collective, et dans la plupart d'entre eux de la rencontre de micro-dispositifs spatiaux similaires dans des espaces distants de plusieurs centaines voire milliers de kilomètres bien qu'a priori non liés entre eux. Pour autant, leurs contours, leurs échelles, leur calibre géographique, leur épaisseur historique, la manière dont ils sont signifiés et habités demeurent difficiles à saisir et sont généralement non mesurables.

Ces incertitudes conduisent à s'intéresser aux composantes élémentaires de ces territoires, lesquelles sont à la fois urbaines et de transit, en privilégiant une approche à la fois sociale et spatiale d'échelle très fine. Nous les qualifions d'ancrages. Ces ancrages sont signifiés socialement, comme espaces à part dans les villes où ils se situent. Ils cumulent des fonctions de centralité économique, de sociabilité et d'hospitalité qui répondent aux attentes des migrants de passage. Repérables dans la ville, ils le sont aussi dans le réseau dont ils font partie, souvent par des toponymes qui renvoient à des noms de marchés, de rues, de gares, de quartiers, d'États, de capitales... Ces éléments permettent de les identifier comme des « petits mondes ». On peut éventuellement (ou si nécessité s'en fait sentir) déboucher, en suivant un cheminement inductif et en déclinant les échelles de lecture, sur une tentative de compréhension du tout dont ces composantes font partie, appelés ici les archipels.

Rechercher les ancrages spatiaux, même improbables

Une première observation des lieux enquêtés conduit à constater que la croissance des circulations entre les deux rives du Sahara s'est accompagnée d'une mise en réseau de villes ou de « morceaux » de villes (marchés, gares, espaces du religieux...) qui atteste à la fois d'un changement d'échelle, des ressorts de la mobilité et de la production de formes urbaines réticulaires. L'assemblage de ces lieux fait d'abord sens dans des territoires de transit qui se construisent en réseaux. Nous privilégierons trois entrées pour en saisir les contours :

1 - Les lieux des uns sont les non-lieux des autres : au sein de chacun d'eux, les migrants subsahariens ne font pas l'économie d'interactions multiples avec les territoires traversés créés par ceux qui participent de territorialités autres que les leurs, citoyens, nomades, commerçants, représentants de l'État. Il devient dès lors important de porter attention à ce double regard et ces pratiques différentes. Les migrants contribuent à faire « bouger » les lieux où ils passent et s'installent comme les hiérarchies locales de l'identité ou bien les leviers du développement local dans des espaces souvent marginaux au sein même des États-nations dont ils font partie.

Dans les non-lieux de Marc Augé (1994) le voyageur « n'y est pas chez lui, mais il n'y est pas non plus chez les autres ». Peut-on pour autant demander à un Cairenais, un Égyptien, un Musulman de qualifier El Azhar, pôle religieux qui rayonne sur le *Dar el Islam* depuis les temps médiévaux de non-lieu ? Évidemment pas. Ceci n'empêche pas des migrants, des commerçants ou des étudiants (Bava, 2005) de créer un espace qui leur est propre, à l'intersection de la circulation, du savoir, de la ressource et des informations qui leur sont nécessaires. Cette propension à multiplier les ancrages, y compris dans les « hauts lieux », à créer des lieux qui sont pour d'autres des non-lieux suffit à justifier de la nécessité d'observer la manière dont des acteurs produisent et relient entre eux ces ancrages, leur donnent du sens, les insèrent à l'intersection d'une historicité qui leur est propre et d'une autre qui appartient à d'autres, les autochtones.

2 - Les migrants mobilisent une facette ou l'autre de leurs identités (religieuse, ethnique, nationale...) qui renvoient à des lieux clairement identifiables (églises, marchés, gares, foyers...) : il est nécessaire de les étudier dans leur double articulation avec la ville où ils sont situés et dans le réseau dont ils sont un maillon.

La présence des « ghettos », selon le nom que les migrants subsahariens anglophones leur donnent, les francophones les nommant « foyers » en est un bon exemple. Ces repères élémentaires des villes situées sur les routes transsahariennes de la Libye ne sont pas seulement des logements, mais aussi des opportunités pour ceux qui

migrent seuls de s'agréger à un groupe qui facilite ensuite leur installation dans le tissu urbain dès leur arrivée. Les ghettos sont, en effet, des logements tenus par un ancien sur des lots que leur louent des Libyens à qui le loyer est payé par cotisation des membres du moment.

Les « foyers » ou « ghettos » maillent l'ensemble du réseau urbain libyen et permettent à ceux qui s'y sont installés de bénéficier des conseils et des filières mises en place dans le groupe des ressortissants d'un même pays. On trouve des ghettos nigériens et tchadiens principalement mais ce mode de logement a ensuite été développé par les communautés importantes de migrants comme par exemple les Nigériens et les Soudanais. On compte donc d'un à plusieurs foyers par nationalité selon l'importance de la communauté. Mais par exemple, si un Togolais fait route avec un Burkinabè, il s'installera généralement dans son foyer. Le clivage se situerait alors plutôt entre anglophones et francophones mais les critères de choix et de regroupement varient : nationalité, région, ethnie.

3 - Ces lieux ont une histoire qui prend pleinement sens à l'échelle des territoires de transit : les flux de migrants subsahariens des années 1990 ne suffisent pas en effet à connecter durablement entre eux des lieux aussi distants et hétéroclites que des marchés, des oasis isolées, des villes de création étatique, des lieux de culte ou d'enseignement.

La circulation n'implique pas automatiquement la territorialisation. Cette dernière est conditionnée à une « haute densité relationnelle » (Tarrius, 2000) entre les lieux, que seuls maîtrisent ceux qui circulent fréquemment entre eux et dont l'ancrage communautaire est suffisamment ancien pour qu'ils se sentent « d'ici » dans chacun d'eux. La dispersion de ces lieux entre différents États devient alors ressource plus que contrainte car la rupture frontalière crée de multiples différentiels qui sont justement le moteur du mouvement. Les lieux qui composent le territoire de circulation nomade constituent autant d'entrées dans chacun de ces États pour peu que l'on y pérennise les conditions de l'accueil (présence de la famille, alliances, succursales commerciales...).

Les souks qui trament le désert et ses marges, souk libya de Khartoum ou Faya, souk soudanais de Koufra, souk africain de Tripoli forment souvent l'épine dorsale des territoires de transit, tout en fournissant des ressources à ceux qui ne font généralement que passer, les migrants. L'articulation entre les flux migratoires et les flux marchands est en effet quasiment systématique, à la fois parce que les migrants vivent souvent du commerce au cours de leur « aventure » ou bien parce qu'ils sont transportés par des commerçants qui les mènent d'une gare à l'autre.

À Tripoli, comme à Sebha ou à Koufra, les interactions entre des populations migrantes de diverses origines et les interrelations migrations-commerces mettent en relation d'anciens migrants maghrébins devenus commerçants, des Soudanais ou des Tchadiens qui font le lien entre les deux rives du Sahara, des Libyens propriétaires des locaux, une main-d'œuvre africaine qui trouve à s'employer pour acheminer les ballots de vêtements d'un entrepôt à l'autre. Une autre forme de mondialisation prend corps ici, celle des petits entrepreneurs, des relations complexes entre le licite et l'illicite.

La toponymie est un outil essentiel au repérage et au décryptage des lieux de transit comme l'illustrent les foyers et les ghettos. Elle est aussi un indice de la mémoire des lieux que l'acte de nommer permet de qualifier et d'identifier, tout autant que de la période de leur création et de la succession de flux migratoires dissemblables. Énumérons quelques-uns de ces lieux où vivent, négocient et se rencontrent les migrants subsahariens des années 1990 mais aussi des négociants ou des transporteurs : des villes d'État sahariennes, centres administratifs de création récente devenus aujourd'hui carrefours migratoires transsahariens ; des capitales d'Afrique du nord (Tripoli, Tunis, Casablanca, le Caire) auxquelles la présence croissante de migrants subsahariens confère (ou est censée conférer) une fonction de « porte migratoire » vers l'Europe.

En définitive, les formes territoriales qui sont ou mériteraient d'être pensées sont multiples, multiscalaires, difficiles à repérer et pour toutes ces raisons stimulantes à déceler pour donner sens aux interactions sociales qui permettent de saisir en quoi les lieux de transit sont aussi des « petits mondes ».

Circonscrire les « petits mondes »

« (...) geography of distance and difference alters in postcolonial/neo-colonial situations, as power relations of research are reconfigured, as new technologies of transport and communication are deployed, and as "natives" are recognized for their specific wordly experiences and histories of dwelling and travelling... » (Clifford, 1997, p. 58).

Ce constat, James Clifford le porte après avoir étayé ses propos par un passage de l'autobiographie d'Amitav Gosh sur l'Égypte. C'est dans le delta du Nil que le romancier et ethnographe, parti à la rencontre de la civilisation millénaire nilotique, découvre au contraire un village que ses habitants, migrants, pèlerins ou entrepreneurs, ont transformé en ce que Clifford qualifie de « salle de transit d'aéroport ». Le mythe de l'enclavement et de l'enracinement paysan était battu en brèche, forçant son auteur à renverser son prisme de lecture initial.

Insulariser les lieux pour comprendre leurs connections au monde n'est pas un exercice nouveau. Fernand Braudel (1990) s'y prête pour

comprendre la Méditerranée de Philippe II. L'exercice connaît cependant un regain d'actualité dans un monde où la mobilité bouleverse les « certitudes sédentaires ». Bruno Latour (2007), Mimi Sheller et John Urry (2006), Georges Marcus (1995) en font un préalable afin de saisir le foisonnement des réseaux. Quel point de départ choisir ? Le géon de Roger Brunet, le village égyptien d'Amitav Gosh, la zone de transit aéroportuaire de Marc Augé (1992) ? Non, l'oasis, bien sûr.

Pour Jean Brunhes (1925), il ne faut « pas négliger cette "géographie du tout", qui est, au vrai, la fin la plus élevée mais aussi la fin dernière de la géographie... » L'idéal d'exhaustivité encore bien prégnant est rapidement tempéré par la taille de certains pays. Jean Brunhes propose alors de s'initier en travaillant sur des unités spatiales isolées, « des petits mondes », au nombre de quatre : « les îles de la mer ; les oasis qui sont des « îles humaines » du désert ; les îles humaines » ou « oasis » peuplées de la grande forêt boréale ou équatoriale ; et les hautes vallées fermées des régions montagneuses qui sont encore des « îles humaines » ou « oasis » isolées dans la haute montagne. ». L'oasis, île humaine par excellence, renoue avec la métaphore du désert comme océan, où la vie n'est présente que sous forme d'isolats mais où peuvent être saisis, selon le grand géographe « les faits de géographie humaine dans leur naturelle et totale complexité ».

La démarche proposée dans cet ouvrage est donc une tentative de formalisation de constats empiriques, elle s'inscrit à l'intersection de deux cheminements de pensée qui se nourrissent l'un et l'autre. Au premier, modélisateur, nous emprunterons le qualificatif de « petit monde », à la fois pour le pouvoir évocateur de l'expression mais aussi parce que son auteur, Stanley Milgram, a pu isoler des réseaux qui se distinguent des réseaux générés aléatoirement et des réseaux réguliers. Deux propriétés les caractérisent : d'une part, la « faible longueur des chemins pour aller de n'importe quel individu à n'importe quel autre (... des individus qui peuvent être eux-mêmes des organisations comme des entreprises ou des services administratifs, voire à une autre échelle géographique, des villes entières) ; et d'autre part, la « forte hiérarchisation des centralités des individus dans les réseaux » (Rozenblat, 2007). Le second cheminement de pensée, qualitatif et plus hétéroclite, fait écho à des propositions méthodologiques (les « îles humaines » de Jean Brunhes, 1925), empiriques (la « salle de transit d'aéroport » de James Clifford, 1997) ou conceptuelles (« les non-lieux » de Marc Augé, 1994) que nous croiserons avec des travaux sur les rapports entre territoire et circulation.

L'oasis placée au milieu de la vastitude, donne cette impression d'être un objet facile à saisir car ce qui y entre ou en sort est repérable.

On ne peut nier que c'est sans doute un objet moins difficile que d'autres à appréhender. Encore que l'oasis d'aujourd'hui est bien souvent une ville de taille conséquente, que ses connections endormies -le commerce transsaharien, les flux de déplacés de générations précédentes-, peuvent être structurantes mais invisibles et qu'autour d'elle, le monde change. Et l'oasis, comme le désert qui l'entourne, en font bien partie. Nous savons ce qu'il y a de vain dans la manière de penser l'oasis comme un isolat (Bisson, 1993 ; Retailé, 1986). Il faut donc reconstituer l'archipel. Changeons donc d'échelle car les îles de Jean Brunhes n'en sont pas.

Reconstituer les archipels à partir des « petits mondes »

De nombreux témoignages permettent de comprendre comment et par où passent les migrants qui traversent le Sahara pour tenter de se rendre en Europe. Leur collecte constitue la source principale permettant de reconstituer les itinéraires et les lieux-phares de ces routes longues de plusieurs milliers de kilomètres qui chevauchent, au plus court, quatre États.

Petit précis de toponymie transsaharienne : Issouf reviendra !

Issouf vit en pays Bissa, au sud-ouest du Burkina Faso à Beguedo, la ville emblématique de l'émigration vers l'Italie. Il dit rapidement qu'il est allé en Italie, qu'il est pauvre, qu'il n'a pas d'autres choix que de repartir. Il relate ensuite son aventure.

En 2004, il quitte la région pour le Niger, Niamey puis Agadès. De là, aux portes du Sahara, il « traverse le sable », énumère quelques-unes des bourgades traversées, celles qui constituent des points de rupture de charge où l'on change de camion pour poursuivre la traversée du désert : Madama, Gatroun. « Ensuite, j'arrive à sharia arba'in », la ville africaine en périphérie de Sebha. « Le travail, c'est pas de problème mais la vie c'est dur ». Le premier mot d'arabe qu'apprend Issouf c'est « memnou'a » (interdit) : « interdit de regarder les femmes ; interdit de réagir quand les enfants jettent des pierres ». Il repart vite, « la piste » jusqu'à Tripoli, puis « le port où on part en Europe » (Zwara) et « l'île italienne en face » (Lampedusa). « Là, précise Issouf, on sort enfin de la fraude ». Les carabinieri le conduisent dans le camp de rétention. Il obtient pour 3 mois un titre de séjour en attendant que sa demande de statut de réfugié soit examinée. Il se rend alors à Naples. Mais « Naples, c'est pas l'Europe, c'est une ville africaine. Heureusement, pour manger, il y a la Caritas. »

Issouf s'installe, travaille comme manœuvre, partage un appartement avec des Burkinabè, tombe malade (cause de retour au pays souvent évoquée mais de manière peu explicite) puis rentre à Beguedo. Il loue une boutique, répare des portables.

Il repartira « parce qu'en Afrique, on travaille sans gagner » mais avec l'objectif de revenir à nouveau, de « ne pas couper les racines ! », il veut simplement constituer un pécule pour pouvoir « devenir un bon gestionnaire ».

Témoignage collecté à Beguedo, Burkina Faso, novembre 2007.

La narration de ce migrant élude l'essentiel des toponymes officiels, noms de villes, de pays, de ports... pour ne restituer que ceux qui correspondent à l'expérience qu'il a vécue, marquée à la fois par l'énoncé de destinations ou de représentations qu'il s'en fait une fois sur place. L'aventure transsaharienne d'Issouf est récente (2004) si l'on considère que l'intensité des flux a culminé autour de 2000-2002. Il se meut dans un espace réticulaire éprouvé au fur et à mesure de la densification de ces flux. Cet espace discontinu relie des « petits mondes » qui sont autant d'ancrages incontournables des migrations transsahariennes des années 1990 et 2000.

Partons de la suggestion de Mimi Sheller et John Urry (2006) : « *The emergent mobilities paradigm... undermines sedentarist theories present in many studies in geography, anthropology, and sociology. Sedentarism treats as normal stability, meaning, and place, and treats as abnormal distance, change, and placelessness (...) Such a sedentarism locates bounded and authentic places or regions or nations as the fundamental basis of human identity and experience...* ».

Urry et Sheller disent en effet que le sédentaire n'est pas l'antonyme du nomade, le grégaire, celui qui ne maîtrise pas le mouvement. Ils remettent en cause une telle définition puisqu'on la trouvait déjà sous la plume des scientifiques décrivant les genres de vie à l'époque coloniale. Elle connaît un regain d'actualité alors que la maîtrise du mouvement est exaltée comme valeur cardinale de nos sociétés postmodernes. Elle ne résiste cependant plus face aux manières de construire le territoire par la circulation. « Pour conquérir le lointain... » constate S. Bredeloup (2007) à propos des acteurs du trafic de diamant en Afrique, « les trafiquants composent leur territoire comme un réseau de places solidement connectées entre elles et hiérarchisées ; leur circulation étant rendue possible par la sédentarité de leurs logeurs... ». Nous ne parlons plus de sédentaires mais des conditions de sédentarités que déploient les uns et qui sont nécessaires à la mobilité des autres.

Or, non seulement, la circulation s'accompagne de la production d'ancrages mais, de même, l'idée fait son chemin de la nécessité de « rompre avec l'acceptation commune de l'équivalence entre local et sédentaire » (Missaoui, 2007). Les lieux les plus symboliques de la République peuvent en effet être des ancrages du mouvement parmi d'autres comme l'école publique en France (Missaoui, 2007) pour les Gitans ou Marocains en mouvement tout autant que l'université El Azhar pour des étudiants musulmans du monde entier (Bava, 2005). Une partie importante du chantier de recherche sur les mobilités porte justement sur ces ancrages, leur formation et leur pérennisation (généralement ponctuée par des périodes d'assouplissement).

Quel point de départ choisir pour reconstituer l'archipel des « petits mondes » de la mondialisation par le bas ? Alors que l'on s'extasie face à la croissance des flux qui transgressent les frontières et tendent à fabriquer un monde de mouvement, l'attention est encore insuffisamment portée aux ancrages sur lesquels se fondent et que relie les flux. La variabilité des routes migratoires et marchandes remet en cause la lecture spatio-temporelle des territoires qu'elles produisent ou auxquels elles se greffent. Il est cependant nécessaire de penser la variabilité des ancrages à différentes échelles : ouverture ou fermeture du Sahara ; connection des places marchandes méditerranéennes aux comptoirs asiatiques ; reconfiguration des routes migratoires aux portes de l'Europe ; production d'espaces ressources...

Nous nous appuyons sur les propositions d'une refonte des recherches sur les mobilités que détaillent Sheller et Urry (2006) afin de comprendre cette double variabilité : celle des routes et celle des ancrages. L'intérêt croissant pour la fabrique matérielle des lieux, impulsée par le tournant spatial dans les sciences sociales (Soja, 1989), s'inscrit, lorsqu'il est question de mobilités, dans une définition dynamique des assemblages et des réassemblages au sein de configurations changeantes. Ces dernières forment donc un système dont la résilience se fonde, selon Sheller et Urry, sur un ordre (apparemment) désordonné. S'agissant des migrations transsahariennes, par exemple, la généralisation du contrôle qui a accru l'attente, les fermetures, les expulsions... entraîne en retour des réorientations de stratégies, la fabrication d'espaces-ressources et la construction de lieux de passage.

Ces questionnements sont partagés par les sociologues, les géographes et les anthropologues. A. Tarrius (2007) les synthétise à travers la notion de territoires circulatoires « tramés par les itinéraires des réseaux et présentant des contours, des modalités d'articulation aux sociétés locales, différents de ceux proposés par les découpages historiques en frontières politiques nationales... ». Il en résulte une

multiplication des espaces transnationaux qui ne représentent ni une coupure avec le territoire d'origine, ni (de facto) « le besoin de se réenraciner ailleurs sur un lieu d'accueil ou d'installation » (Bruneau, 2004). La fabrique matérielle des lieux, dans cette perspective pluridisciplinaire, doit beaucoup à la labilité des interactions sociales puisqu'elle s'intéresse aux « arrangements provisoires... (aux) communautés de circonstance... (qui permettent) d'autres parcours professionnels et migratoires, faisant trace dans la ville » (Bertoncello, Bredeloup, 2004).

Repensons à quelques questions élémentaires qui font partie de la boîte à outil du géographe : où ? Pourquoi ici et pas ailleurs ? La tension est parfois difficile à résoudre entre les entrées inductive et déductive, dont nous ne sommes pas sûrs qu'elles puissent toujours se rejoindre afin de saisir un objet commun. Une série de questions plus pragmatiques découle de ce constat : quelle(s) localité(s) étudier ? Pour démontrer quoi ? Que nous dit l'étude d'un lieu précis sur les autres échelles et surtout quels événements à quelle échelle agissent sur le lieu ? Comprendre le lieu c'est le resituer dans ses contextes et ses cadres géographiques tout en ne pouvant postuler a priori de leurs contours. L'incertitude empirique s'amplifie avec la dispersion des terrains et impose avec force des reformulations méthodologiques.

Multi-situer les terrains pour situer le thème

Est-il pertinent de travailler sur un lieu précis lorsque l'on s'intéresse à un dispositif spatial en réseau ? Oui, puisque c'est le gage de décrypter la manière dont le dit dispositif travaille un lieu aux plans spatial, économique, politique et culturel. Depuis les années 1990, pourtant, des voix se font entendre dans le monde académique afin de repenser l'appareil méthodologique des sciences sociales confrontées à l'émergence d'un Système Monde qu'Olivier Dolfuss a pu décrire comme un « système de systèmes... [c'est-à-dire] comme un emboîtement de systèmes socio-économiques de niveaux inférieurs mais inter-reliés » (Grataloup, 2006). Le processus de la mondialisation n'est plus aujourd'hui réduit à un facteur d'homogénéisation culturelle et économique global. Au contraire, « si le monde est devenu un, les espaces qui le composent sont multiples » (Lombard, Mesclier, Velut, 2006). La mondialisation est surtout un moteur de différenciation croissante du monde.

Dilemme méthodologique : un ou plusieurs lieux d'observation ?

Pour autant, la multiplicité des échelles et des temporalités de la fabrication des lieux comme maillons de réseaux ne rend-elle pas

désuète la lecture « géo-centrée » ? George Marcus (1995), en se livrant à une réflexion méthodologique et conceptuelle d'une « multi-sited ethnography », démontre que, bien au contraire, la dimension spatiale des faits est déterminante aux recherches anthropologiques. Il invite surtout à un renversement de perspective des études localisées (situées dans son vocabulaire). La mondialisation se refond bien souvent dans la dialectique du global et du local, selon laquelle le premier niveau restitue une image du système alors que le second niveau permet de souligner autant d'exemples des impacts du système global à l'échelle locale. Les échelles servent alors explicitement à identifier les différents sous-systèmes qui participent de la fabrique DU système mais de ce fait, elles contribuent au cloisonnement – implicite – de chaque lieu comme pouvant être analysé en lui-même. Mais que sait-on alors de ce qui, dans un lieu, renvoie à d'autres lieux ?

Les échelles ne constituent donc plus tout à fait la protection heuristique que l'on pouvait en attendre parce que, d'une part, « l'analyse d'une réalité très localisée est également globale » (Deshaies, 2006) et que, d'autre part, la montée en puissance des réseaux remet en cause toute définition d'échelles a priori. Ces dernières dépendent des acteurs et des points de vue qui les définissent en contexte (Manson, 2007). Cette difficulté à saisir les échelles des terrains dans un contexte global réhausse, à notre sens, l'intérêt à accorder à la position des lieux et aux modalités de leur interdépendance avec d'autres lieux.

Les géographes sont a priori dédouanés de toute velléité de focalisation ou de généralisation excessive lorsqu'il s'agit pour eux d'observer la manière dont les lieux s'articulent entre eux. Leur façon de remédier à ce travers s'appelle la « spatialisation des faits » qui conduit ceux qui s'intéressent au général à regarder comment celui-ci se localise et ceux qui s'intéressent au particulier à voir comment celui-ci fait sens dans un contexte global. Que l'on emprunte l'un ou l'autre chemin (du général vers le particulier ou vice-versa), la déclinaison des échelles est sensée prémunir le géographe contre tout risque d'essentialisation de la localité.

À y regarder de plus près, on serait pourtant tenté de considérer qu'analyser la spatialisation d'un groupe ou d'un fait donné au même titre qu'observer un « site » précis, voire des sites proches, ne fait pas pour autant de leurs analystes des tenants d'une géographie « multi-située ».

« ... The world system is not the theoretically constituted holistic frame which gives context to the contemporary study of "peoples" or local subjects closely observed by ethnographers, but it becomes, in a piecemeal way, integral to and embedded in discontinuous, multi-sited objects of study. Cultural logics so much sought after in anthropology

are always multiply produced, and any ethnographic account of them will find that they are at least partly constituted within sites of the so-called system (modern interlocking institutions of media, markets, states, industries, universities--the worlds of elites, experts, and middle-classes). Strategies of quite literally following connections, associations, and putative relationships are thus at the very heart of designing multi-sited ethnographic research².

On peut voir là un plaidoyer pour un renversement de perspective qui se fonde sur le constat que le Système Monde est désormais bien connu grâce aux « grandes narrations » qui en ont été faites, celles de Braudel ou de Wallerstein par exemple.

Ces traits sont de plusieurs ordres : être attentif aux liens « improbables » entre les lieux ; procéder à des ré-agencements, suivre des processus sur plusieurs sites, tels que *follow the people, follow the thing*, pour reprendre quelques pistes stimulantes proposées par Marcus... La richesse de ces approches n'est pas à démontrer car elle constitue le support d'un nombre croissant de travaux, bien souvent hors du cadre académique (pensons au succès du *Voyage aux pays du coton* d'Eric Orsenna, paru en 2006). Elle présente, en outre, l'intérêt de contextualiser une personne dans le mouvement et de nous inciter à être attentif à la manière dont les personnes mobilisent l'une ou l'autre de leurs facettes identitaires selon le lieu où elles se situent à un moment donné : un migrant africain dans sa longue traversée du Sahara pourra se présenter tour à tour selon sa nationalité, sa région, son continent, sa couleur de peau ou sa religion.

Des failles méthodologiques stimulantes

Comprendre un dispositif spatial à travers ses différents sites présente plusieurs contraintes : la dispersion, la superficialité, les obstacles linguistiques, le degré d'empathie avec les populations, la difficulté à cerner les acteurs et les relations qu'ils nouent... Une telle approche est, en revanche, riche de défis liés à l'objectif de construire une grille de lecture contextualisée et vigilante, et à ne pas considérer comme acquis certains acquis. Comment, par exemple, décline-t-on les

² « ... Le système mondial n'est pas le cadre holistique théoriquement constitué qui donne le contexte de l'étude contemporaine des "peuples" ou des sujets locaux attentivement observés par les ethnographes mais il devient intégré et même scellé, bout à bout, dans des objets d'étude discontinus et multi-situés. Les logiques culturelles qui sont tant recherchées en anthropologie sont toujours multi-produites et chaque compte rendu ethnographique trouvera qu'elles sont au moins en partie constituées de sites du soi-disant système (médias, marchés, états, industries, universités, le monde des élites, les experts, les classes moyennes). Les stratégies qui suivent à peu près à la lettre les connections, les associations et les relations putatives sont en conséquence véritablement au cœur de la conception d'une recherche ethnographique multi-située » (Traduction de l'auteur).

échelles au Sahara ? Une oasis ou un espace nomade s'inscrivent dans un État mais aussi dans des réseaux : on rappelle alors une histoire et l'on serait tenté de n'en rester qu'à la lecture diachronique d'un réseau structurant transsaha-rien aujourd'hui disparu celui du grand commerce caravanier auquel a succédé un réseau national qui a, au contraire, gommé les « trans- », transnational, transfrontalier...

Cette lecture est pertinente à condition de la placer en écho avec une autre, très complémentaire : en quoi l'oasis et l'espace nomade reproduisent-ils dans leur morphologie socio-spatiale et dans leurs connections à d'autres lieux et à d'autres échelles (sans présumer a priori desquels, évidemment !) la territorialisation étatique d'aujourd'hui et les territorialités du réseau d'hier ? Cette autre manière d'aborder une même question rend alors caducs d'autres postulats, si l'on se situe au Sahara, il reste toujours un petit quelque chose des distinctions héritées : nomades-sédentaires, noirs-arabes, musulmans-chrétiens... Ces constructions historiques ne sont pas des réalités intangibles mais la tentation demeure de fouiller la boîte à outil déjà construite plutôt que d'explorer celle qu'il conviendrait de construire.

On en arrive alors à se questionner sur la différence entre l'objet situé et l'objet multi-situé dans une perspective géographique. Le géographe attentif à la manière dont le réseau se matérialise dans les lieux peut difficilement faire l'économie d'une observation des lieux qui, ensemble, font système de relations et de la traduction spatiale qui en découle. La spécificité de chaque cas étudié est alors pondérée par la recherche de réponses à des questions qui ont émergé sur les terrains les plus divers : les lieux liés au lieu d'enquête, la fréquentation des bibliothèques, la lecture assidue du legs des sciences coloniales. L'importance méthodologique du glissement du premier vers le second rappelle, et c'est un premier point, que l'on ne peut faire l'économie, en investiguant un lieu, de penser ses interconnections avec d'autres lieux et par conséquent la manière dont ces connections « travaillent » le lieu aux plans politique, économique, social, culturel... Second point, être attentif à la multiplicité des connections, des échelles et des métriques sans postuler a priori de leur incompatibilité (le Sahara des réseaux versus le Sahara des États).

Il s'agit, en fait, de mettre en lumière les conditions permettant de questionner les connections les plus visibles (les villes créées par les États au Sahara, les postes-frontières, les infrastructures de transport...) mais qui n'en sont pas moins parfois faibles (petites bourgades relais des pouvoirs publics, notamment en zone saharosahélienne) ou temporellement circonscrites. L'étude de la présence de migrants africains au Sahara est exemplaire de ce travers dans la mesure où elle est tellement empreinte d'un point de vue « euro-centré » – le « péril noir aux portes de l'Europe » – et d'une

médiatisation unicentrée qu'on en néglige non seulement l'histoire, qui n'est pas forcément celle des grands courants d'échanges transsahariens précoloniaux, mais aussi les impacts, puisque les étapes sahariennes de ces flux restent pour l'essentiel méconnues et pourtant bien plus structurantes. Mais pour saisir ces questions-là, il est nécessaire de questionner le « site » et ses réseaux, dans leur étendue, leur variabilité et leur intensité. Les interrelations entre les lieux ne signifient pour autant pas que les « villes et morceaux de villes » ont une égale importance dans le réseau. Ceux qui circulent leur confèrent une inégale valeur symbolique (par exemple religieuse), économique (passage ou opportunités commerciales), sentimentale (lieu de naissance).

Deux critiques fréquemment portées à l'encontre de la méthode multisituée sont particulièrement intéressantes, à commencer par la question des limites du constructivisme (Gille, O'Riain, 2002). Hormis les connections les plus visibles, comment, en effet, définir les contours de l'espace composé de lieux disjoints spatialement ? Et à quelles échelles situer cet espace ?

La toponymie est, par exemple, un marqueur mais aussi un indicateur d'extension spatiale qui permet de repérer les lieux constitutifs de l'espace migratoire transsaharien. Une localisation des *souk libya* ou des *souk dubaï* (souvent les mêmes) ou des *Tchad*, les trottoirs où les migrants vendent leurs bras en Libye en attendant de l'embauche apporte de nombreuses informations non seulement en terme de situation et d'extension d'un réseau mais aussi en terme d'histoire du lieu et de la succession des dispositifs spatiaux dont il fait partie. Et de se demander si ce qui n'est pas visible ne le serait pas d'abord d'un point de vue ? Lorsque la route entre Khartoum, au Soudan, et Koufra, en Libye, est coupée³, les flux migratoires se tarissent et par conséquent le réseau s'assoupit ou se redéploie autrement. En chercher les manifestations spatiales relève alors d'une « archéologie de l'immédiat » repérable en croisant des entretiens et le repérage des signes et autres types d'informations dispersées dans les rues.

Une seconde critique, celle de l'absence de dimension diachronique paraît plus difficile à démonter dans la mesure où les lieux et les connections internes peuvent n'être que des rencontres de circonstances. Décliner les échelles permet souvent, en revanche, de comprendre les trajectoires qui se retrouvent, circonstanciellement, dans un lieu plutôt que dans un autre, mais dont l'histoire renvoie à d'autres niveaux géographiques. Ainsi, la mise en perspective historique proposée concerne la localité et ses relations externes mais

³ Cf. « La route fermée des migrants soudanais » et Drozd, Pliez (2005).

elle est d'autant plus éclairante qu'elle porte aussi sur les contours de l'espace géographique dans lequel la localité est ancrée.

Repartons donc des territoires des nomades et des Bédouins citadinisés pour justifier de la nécessité de mettre à plat les échelles et les liens trop visibles pour envisager ceux qui ne le sont pas et les laisser nous mener ailleurs.

Suivons donc ceux qui circulent mais n'oublions pas que les ancrages sont les garants de cette circulation afin de comprendre comment la ville d'état au Sahara est devenue carrefour migratoire, et comment la *Saharatown* est aujourd'hui la synthèse de ces deux logiques.

Sahara des villes, Sahara des États

« Le désordre, au début, fut l'un des aspects de la construction. L'espacement ou le tassement disgracieux des maisons était un trait saillant qui ne pouvait échapper à l'œil du spectateur comme du visiteur. Mais la répartition s'ordonna au fil du temps, les murs commencèrent à se rejoindre et les maisons à s'accoler proprement.

Entre les demeures s'ouvrirent chemins et sentiers ; les blocs se fendirent, donnant naissance à un ensemble de rues, de venelles, de passages conduisant à des places et terrains vagues pris au milieu des bâtisses et dont les artisans, forgerons, paysans, pâtres chameliers qui arrivaient en nombre firent bientôt des marchés affectés au commerce et au troc des marchandises. Et si les ruelles étaient étroites et tortueuses, les sages savaient que cet état remontait à l'anarchie première de la construction.

De cette période dataient les teintes grisâtres dont s'habillaient les murs, reflets de la noirceur de l'espace environnant. Mais, peu à peu, la tribu avait acquis la science de l'artifice et, sans cesser d'utiliser la pierre, appris les techniques de la peinture et de l'ornement. Ayant découvert le blanc de chaux, elle aspergeait les murs du liquide éclatant qui, lissant les parois, les faisait luire sous les feux du matin et campait l'oasis, au milieu de ces solitudes austères, telle une fabuleuse cité de djinns ou l'une de ces merveilleuses villes perdues des légendes ancestrales, réputées apparaître au voyageur qui ne la cherche pas et s'effacer au premier regard de qui vient à sa rencontre. »

Ibrahim El Koni, 2002, *L'oasis cachée*, Phébus, Paris, 181 p.

Nostalgies de l'oasis

Habitué à considérer le Sahara au prisme du regard occidental, on néglige souvent l'importance du désert dans les imaginaires et les discours des populations du *Sahara koubra*, le grand désert, et de ses alentours. Le Sahara est pourtant, à bien des égards, plus exotique aux yeux des populations qui en sont riveraines qu'il ne l'est aux yeux des Européens, habitués à le voir et à en entendre parler, à en rêver ou à le consommer. Sans doute le rapport au désert est-il dans l'un et

l'autre cas fondé sur des aspirations et des légitimations sociales bien différentes : le rêve de l'ailleurs d'un côté, une même carte d'identité de l'autre. La nuance est de taille : l'« authentique bédouin » des uns personnifie l'arriéré des autres¹.

Cette représentation s'est accrue durant ces dernières décennies, proportionnellement au rythme des mutations du monde arabe. Villes et campagnes, qui connaissaient les plus fortes mutations, sont aussi devenues le cadre presque exclusif de la littérature de langue arabe (Miral Al-Tahawi, 2005)² au détriment des déserts, inscrits avec beaucoup de retard dans les agendas de la modernisation des cadres territoriaux étatiques issus des indépendances.

L'intérêt croissant des romanciers arabes pour des déserts jusqu'à présent délaissés ne peut donc qu'interpeller. Le Sahara, en redevenant l'un des espaces de référence de la littérature arabe, permet de mettre en lumière à la fois que ceux qui en font le cadre de leur roman renouent avec une tradition littéraire séculaire mais aussi qu'ils rejoignent la nostalgie développée par des écrivains occidentaux. Les thématiques classiques - virginité des espaces, retour aux sources de la foi la plus pure³, mobilisation des mythes fondateurs sont en effet mobilisées pour dénoncer l'inéluctable avancée de la civilisation et ses effets pernicieux.

Quelques romans phares parus durant ces vingt dernières années montrent aussi qu'au-delà de cette redécouverte du désert, c'est une nouvelle entrée sur les thématiques sociales et politiques très contemporaines qui se fait jour et que celle-ci prend bien souvent pour appui la ville ou du moins l'oasis qui devient ville. Deux romans récents de langue arabe ont pour toile de fond des villes du désert mais des villes qui sont ici vues selon la vision rousseauiste d'espaces de perversion, de déclin, de « gouffres de l'espèce humaine » (*l'Émile*, 1755). Pour l'écrivain libyen Ibrahim el Koni, *Waw* est un idéal que l'humain ne peut atteindre, la ville-paradis ; les villes de sel d'Abdel-Rahman Mounif matérialisent la corruption liée au pétrole et la modernisation subie. Les villes du désert se situent dans cette tension entre l'idéal des espaces protégés, différents, un peu à l'écart, et la représentation, souvent caricaturale, de ce que l'urbanisation imposée signifie.

¹ Je repense à une discussion vive dans un taxi depuis la frontière entre l'Égypte et la Libye jusqu'à Alexandrie. Un Égyptien s'empare contre un Bédouin (pourtant Égyptien lui aussi), vitupérant contre lui que la contrebande et le désordre n'auraient qu'un temps avant de conclure : « que tu le veuilles ou non, un jour tu deviendras Égyptien ».

² <http://hebdo.ahram.org.eg/arab/ahram/2005/8/17/idees2.htm>

³ Voir à ce propos les pages de Jacques Le Goff dans *Pour un autre moyen âge, temps, travail et culture en Occident*, Paris, Gallimard, 1991, 422 p.

« Au Sahara, trois oasis portent le nom de Wâw : Wâw al-Kabîra, Wâw al-Nâmûs et Wâw Harîra. La dernière est une oasis cachée. Seuls la trouvent les égarés qui ont perdu tout espoir de salut. Elle abreuve l'assoiffé et l'errant et ne porte secours qu'à celui qui est près de mourir. Et ces bienheureux à qui elle a ouvert ses portes et qui ont goûté dans ses murs l'hospitalité, les présents et la joie, s'accordent à dire que, même en rêve, ils n'ont vu ville plus belle ni plus riche. Nul n'y est jamais entré sans en ressortir muni d'un trésor qui le dispense des autres et l'exempte de la mort. Mais ils soulignent aussi l'inutilité d'aller à sa recherche, car dès que l'hôte sort de son enceinte, aussitôt elle s'évanouit. Selon une légende que les gens du désert se transmettent de génération en génération, sa recherche dure depuis des milliers d'années. »

Ibrahim al-Koni, *Les Mages*, Phébus, Paris, 2005, p. 76. Légende touarègue.

La *waw* céleste est le paradis perdu que les Hommes, dans leur arrogance, veulent créer sur terre. Ibrahim el-Koni en décrit alors les traits principaux : elle « était bâtie à l'image de Tombouctou... la capitale de l'or » (p. 78) c'est-à-dire que son modèle est celui des plus brillantes villes du négoce transsaharien ; « Le marché avait refléuri et redonné vie à la plaine avant même que la ville fût achevée » (p. 79) ce qui sous-entend que l'activité commerciale est le préalable à la création de villes au Sahara. Les oasis sahariennes sont créées comme halte au sein d'un dispositif spatial de circulation. Le modeste relais devient carrefour lorsqu'il capte les échanges depuis divers horizons géographiques : « le mouvement des caravanes était incessant et la « nouvelle Tombouctou » devenait pour elles une étape... Arrivaient sur la plaine des caravanes venues de Kairouan, de Tripoli, de Barka via Murzuq, de Koufra, de Ghadamès » (Koni : 79).

La ville, fille des échanges commerciaux, devient objet de fierté pour ses habitants. Elle marque la renaissance de la marge qui devient carrefour en réduisant l'espace-temps qui forgeait le lien que les Hommes entretenaient auparavant avec la nature :

« Les gens de la plaine ouvraient de grands yeux en voyant arriver sur leurs solitudes égarées et en des temps très brefs les produits que leurs caravanes mettaient jadis des mois, voire des années, à rapporter de Ghadamès, de Kairouan, de Tripoli, de Kano, de Tombouctou, d'Agadès ou de Tamanrasset. Ils trouvaient là, rassemblés sur leur désert reculé, les attraits merveilleux de ces villes de légende que tout fils de la tribu s'enorgueillissait jusqu'au restant

de ses jours d'avoir eu la chance de visiter ne fût-ce qu'une fois. » (p. 265).

Cependant, en créant la *waw* terrestre, les Hommes rompent le pacte qui les unit aux forces divines du désert. En introduisant l'or dans la ville, comme moteur de l'essor de la ville, ils créent un modèle de la corruption urbaine intemporelle qui précipitera la chute Waw et la malédiction éternelle de ceux qui l'ont fondée.

« Les ruines de Wâw restèrent debout sur la plaine pendant plus d'un siècle. Elles demeurèrent à l'état de vestiges dont les nomades tiraient de mauvais présages, les croyant peuplées de spectres et de démons, jusqu'au jour où des crues légendaires les emportèrent, ne laissant d'elles que des pierres, sur d'autres pierres amoncelées. » (p. 592).

La trajectoire de Waw est celle des villes du désert qui naissent et meurent avec la route sur lesquelles elles constituent une halte. De la route naît la ville, mais la route apporte aussi la corruption : l'or des échanges transsahariens hier, la modernisation imposée aujourd'hui.

Quelques jalons à propos d'un Sahara urbanisé

La très large majorité des populations sahariennes vit aujourd'hui dans des agglomérations. C'est la conséquence des rythmes soutenus d'urbanisation que le Sahara a connu depuis trois décennies. On s'achemine vers une urbanisation totale de la population.

La situation est pour le moins paradoxale puisque durant la première moitié du XX^e siècle, le désert est, pour l'essentiel, un espace sans villes : les noms prestigieux d'Agadez, de Ghadamès ou de Ghardaïa renvoient à un commerce transsaharien alors en plein déclin. La population stagne jusqu'aux années 1960, passant de 1,7 à 2 millions d'habitants entre 1948 et 1966 puis augmente rapidement durant les décennies suivantes : vers 1995, le Sahara compte 5 millions d'habitants, marges du désert exclues (Bisson, 2003). Sur la même période, les portions sahariennes des États sahéliens, de la Mauritanie au Soudan, connaissent au mieux une stagnation de la population et plus fréquemment une baisse qui se traduit par un décalage marqué dans les processus d'urbanisation : on compte ainsi 53 villes dans le Sahara maghrébin pour 8 seulement dans le Sahara sahélien. Les différences sont très marquées entre le Tchad et le Mali, sans villes sahariennes de plus de 10 000 habitants et le Maroc, l'Algérie et la Libye où plusieurs agglomérations dépassent désormais les 150 000 habitants (Fontaine, 1996).

Le tableau statistique pose question auquel plusieurs travaux importants ont apporté des premières réponses à partir de terrains investis durant les années 1980 et 1990 (Bisson, 2003, Côte, 2002,

Retaillé, 1993). Ils fournissent le cadre à partir duquel se forgent aujourd'hui une entrée géographique sur le Sahara. Du point de vue quantitatif, on savait finalement assez peu de choses de cette urbanisation saharienne si ce n'est qu'elle était fortement impulsée par les pouvoirs publics et qu'elle se matérialisait selon deux formes spatiales dominantes : d'une part des villes récentes et administratives qui regroupent de 50 000 à 150 000 habitants et d'autre part de nombreuses bourgades de 5 à 15 000 habitants.

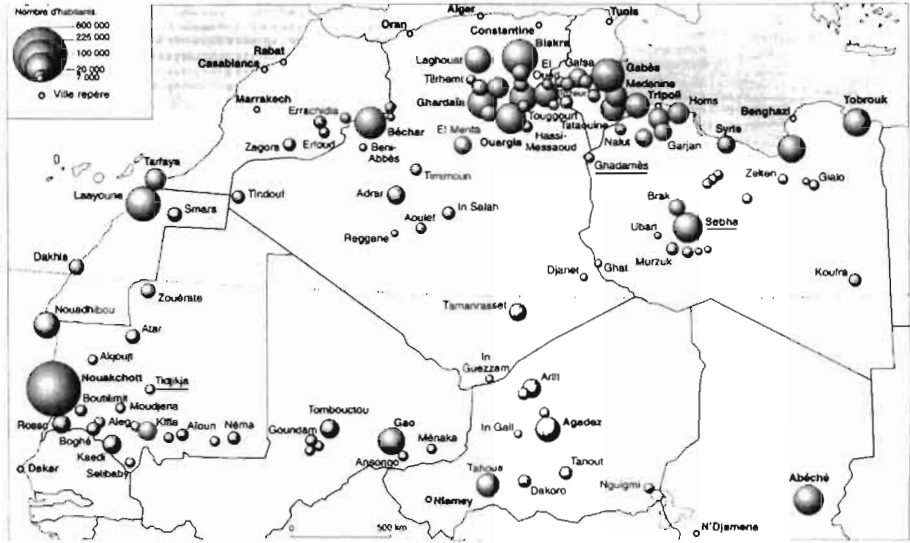
Cette proposition d'un seul Sahara ne recueillerait l'assentiment des biogéographes, comme Jean-Noël Le Houérou (1990), et autres spécialistes des sciences de l'environnement, qu'au prix de nombreuses nuances. Le Sahara se présente à petite échelle comme un vaste désert d'une « superficie d'environ 8 millions de km², au-dessous de l'isohyète de pluviosité moyenne annuelle de 100 mm, avec une distance maximale nord-sud de 2 000 km entre Biskra et Agadès et de 5 500 km d'est en ouest de Port Soudan à Nouadhibou, le long du 20^e parallèle. ». En affinant les échelles de mesure, il apparaît comme multiple : « sur le plan bioclimatique le Sahara offre une grande diversité : il existe un Sahara méditerranéen au Nord, un Sahara tropical au Sud, un Sahara central planitiaire, un Sahara altitudinal et altimontain, un Sahara océanique. »

Premiers pas dans la recherche

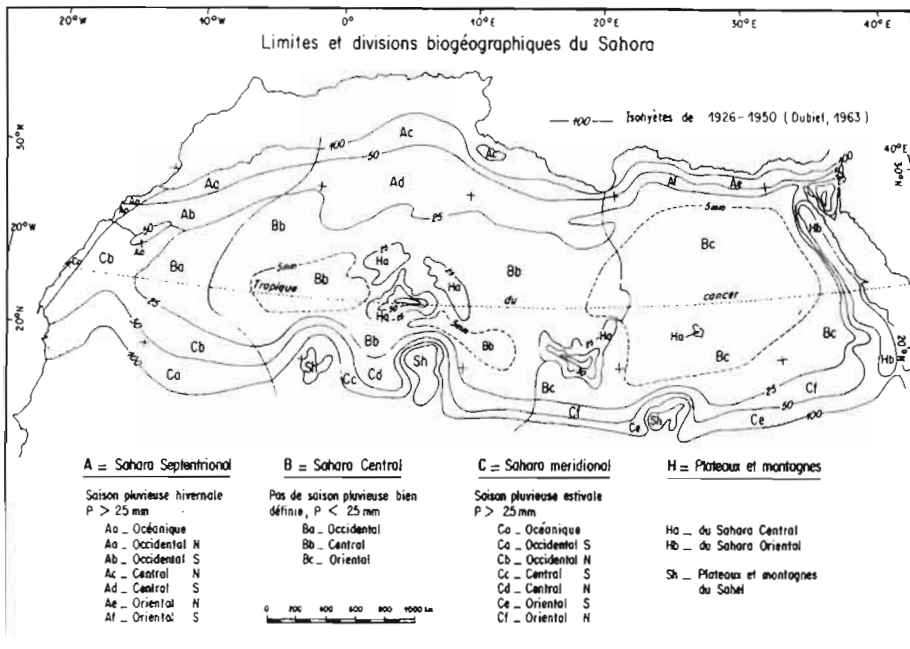
À contre courant des idées communément admises, cet urbanisme n'était pas systématiquement rejeté, mais il était signe de distinction et faisait déjà partie des représentations des ancrages spatiaux. Pour le percevoir, il faut observer tous les petits détails qui participent de ce que Guy Di Méo (1999) qualifie de « géographie tranquille du quotidien », fondée sur l'attente, les salutations, les fêtes, la circulation d'un village à l'autre, les silences. Une telle approche a progressive-ment conduit à être attentif au décalage constant entre les multiples discours tenus à propos des villages et villes du Sahara et des sociétés citadines qui s'y construisent. Cette urbanisation s'est souvent faite sans ou contre les sociétés ; ce qui n'empêche pas de demeurer attentif à la manière dont les sociétés vivent et se réapproprient les espaces urbains plutôt qu'à la manière dont les aménageurs les pensent et les pouvoirs publics décident de les créer. Les urbanités sahariennes nous éloignent, évidemment, de la définition de l'urbanité telle que Jacques Lévy (1994) avait pu la formuler : le maximum de densité et de diversité. Il y a cependant dans cette proposition matière à une discussion plus stimulante : dans le contexte saharien, la gestion de la mobilité ne se substitue-t-elle pas à l'absence de densité ? La ville saharienne n'est-elle pas d'abord un lieu de diversité car produite par des réseaux multiformes ?

Les cités du désert. Des villes sahariennes aux Saharatownns

Figure 1 : Deux visions du Sahara, uniformisation urbaine versus diversités biogéographiques



Source : Jean et Vincent Bisson (2002)



A - Sahara septentrional ; B - Sahara central ; C - Sahara méditerranéenne ; H - Plateaux et montagnes

Source : Le Houérou J.-N. (1990).

Le fait de travailler sur un pays peu connu, à propos duquel les ouvrages les plus récents ont désormais plus de dix ans, a incité à décrire un espace tel qu'il se présentait quitte à confirmer que ce qui était observé ne différait guère de ce que d'autres ont observé ailleurs. Le plus massif relève de l'action de l'État comme le constate Jean Bisson (1991) qui notait que si les politiques variaient, les effets spatiaux étaient néanmoins identiques dans tout le Sahara maghrébin.

Le réseau le plus surprenant est venu plus tard à visibilité. À la fin des années 1990, on ne parlait pas encore de Lampedusa, Ceuta ou bien des Îles Canaries où débarquent des migrants venant de l'ensemble du continent, mais déjà la question était posée : le Sahara ne serait-il donc pas la périphérie que l'on imagine ? Serait-il ouvert, vers où et comment ? De là en ont découlé d'autres : observe-t-on ici les limites de l'intégration nationale ? La présence de deux logiques, territoire versus réseau, qui s'opposent tout en se complétant ?

Dès lors que la question des flux migratoires en Méditerranée a pris l'ampleur que l'on sait, la nouveauté de la question vue d'Europe contrastait avec sa banalité vue sur le versant sud. Il s'agit alors d'en pondérer les effets, notamment face aux médias qui y ont souvent trouvé matière à renforcer l'idée d'une « Europe forteresse » assiégée ou à re-fabriquer du rêve saharien. Ne vent-on d'ailleurs pas aujourd'hui des voyages au Sahara à grand renfort de photographies de camions chargés de migrants ?

Travailler au Sahara, c'est tenir pour suspectes les limites des aires dans lesquelles s'inscrivent les recherches sahariennes. Les Français ont hérité d'un Sahara français, il y a aussi un Sahara maghrébin, un Sahara sahélien, un Sahara oriental... Sans doute d'autres découpages possibles mais il devient nécessaire de considérer qu'il y a aussi tout simplement un Sahara dont les limites diffèrent selon le point de vue que l'on adopte.

Pour n'en rester qu'à celui qui nous intéresse, disons qu'il se caractérise par des liens tissés au-delà des frontières par les migrations, les échanges marchands et les liens tribaux. Ces termes prendront des sens bien différents selon les enquêtes menées et les terrains investis.

Utile périodisation d'une territorialisation inaboutie

On découpe, de manière sommaire mais pertinente, l'histoire du Maghreb en trois périodes : précoloniale, coloniale et postcoloniale. C'est d'ailleurs déjà souligner quelle force de changement a constitué partout la tutelle coloniale. Cette périodisation, Pierre Robert Baduel (1985) l'utilise pour montrer l'évolution du rôle de l'État dans la production des territoires nationaux. Il considère ainsi que l'État

précolonial obéissait à un modèle centrifuge qui concédait une certaine forme d'autonomie au local et « s'inscrivait dans un espace continu, homogène... et ouvert ». L'État moderne, au contraire « obéit à un modèle centripète (et s'inscrit) dans un espace fractionné, discontinu, parcellaire ». Ce modèle centripète, mis en place par les colonisateurs, est en effet repris par les gouvernants après les indépendances, lesquels sont auréolés de la légitimité tirée de leur engagement dans les luttes de libérations nationales. Partout, il s'agit de renforcer (ou de conforter) les pouvoirs de l'État. Or, suggère P.R. Baduel, si celui-ci est en crise aujourd'hui, c'est parce que « l'aménagement du territoire a cherché à agir sur les effets sans traiter les causes de l'inégal développement ». Au milieu des années 1980, le constat est général que cette vision techniciste et sectorielle de la production du territoire national selon un mouvement unilatéral, du haut vers le bas, est en décalage avec les aspirations des populations. Sa crise signifie cependant que de nouveaux échelons de décisions émergent. Ils ne s'y substituent pas pour autant.

Les réflexions de Marc Côte (1988), qui analyse dans le long terme le rapport entre la société algérienne et son espace, le conduisent à des conclusions similaires. Il ne distingue plus trois mais quatre périodes : celle de *l'espace intériorisé*, précoloniale et « tournée vers l'intérieur » ; vient ensuite *l'espace retourné* imposé par le colonisateur puis *l'espace forcé*, révélateur des espoirs des premières années de l'indépendance et finalement *l'espace réapproprié* durant la période la plus récente. Sans revenir sur le contenu de cette étude, il peut être utile de réfléchir aux quatre périodes pour remarquer que la première et la dernière d'entre elles se caractérisent par une implication forte de la société à son espace alors que lors de la colonisation et la décolonisation, l'État agit sans, voire contre, la société. Marc Côte résume cette perte de légitimité de l'action du pouvoir par le sentiment des populations qui se « sentent mal dans leur espace ». La réappropriation de l'espace peut alors être interprétée comme une tentative visant à combler l'écart entre les effets des politiques et les attentes de ceux qu'elle concerne, tantôt vus comme des perturbateurs, des usagers plus ou moins « compétents » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000) à utiliser ou à détourner le produit d'un aménagement souvent pensé sans concertation.

Les populations du Sahara vivent aussi cette tension, selon un décalage chronologique d'une à deux décennies, au rythme de la progression des « intégrations nationales ». La territorialisation étatique du Sahara débute dès la période coloniale, pilotée par les militaires. Mais « en 1950, le bilan qui pouvait être dressé de 80 ans de présence coloniale n'était pas très encourageant, et les espérances économiques semblaient déçues » (Durand-Dastès, Mutin, 1995). La découverte du pétrole bouleverse des régions très circonscrites à

l'échelle de l'immensité du désert. La rente tirée de l'exploitation des hydrocarbures donne néanmoins aux pouvoirs publics des moyens afin de rendre le Sahara attractif. Trois décennies de solde migratoire positif, de désenclavement, d'urbanisation, de fixation des personnes constituent un bilan d'ensemble impressionniste.

Lorsque la colonisation a « forcé » l'espace, selon le mot de Marc Côte, le Maghreb semblait s'être réduit à un littoral et un piémont destinés à produire et à exporter en direction de la métropole. Mais l'accumulation des problèmes liés à la croissance démographique, à l'urbanisation rapide et à la transformation de la société a conduit les gouvernants à rechercher des solutions. Le Sahara a partout été considéré comme un espace à intégrer pour ralentir l'exode rural et attirer des migrants, exploiter ses ressources en hydrocarbures évidemment mais aussi comme immense réserve foncière, voire un terrain de jeu (le Paris Dakar étant le plus emblématique). La question est de taille alors que l'un des soucis majeurs est celui de l'autosuffisance alimentaire et du rééquilibrage des territoires nationaux. Le Sahara apportera des solutions, du moins les slogans politiques le proclament : la vallée de la mort du Fezzan libyen est rebaptisée Vallée de la Vie lorsque la modernisation se saisit des rubans oasiens durant les années 1970 (Pliez, 2003) ; la « marche verte » au Maroc marque l'occupation du Sahara occidental, les villes du désert algérien deviennent le réceptacle des migrations d'insécurité dans les années 1990 (Côte, 2005) ; le président égyptien Hosni Moubarak en campagne pour sa réélection en 2005, est figuré sur fond de dunes avec le projet de faire « verdir (*takhdir*) le désert ». Il est surtout un exutoire afin de rappeler aux populations que les réserves foncières et les ressources hydrauliques et financières sont disponibles. Pour le reste, le temps fera l'affaire !

Or comme le souligne Jean Bisson (1996), « l'urbanisation soutend le dynamisme agricole » par une conjonction de facteurs que l'État s'emploie partout à combiner : incitation à la concentration des populations, création ou modernisation de périmètres irrigués, désenclavement, dotation en équipements élémentaires d'éducation et de santé notamment. Pour les autorités, urbaniser, c'est donc contribuer à un rééquilibrage entre le désert et le reste du territoire afin d'endiguer l'exode rural et exploiter des potentialités économiques jusque-là négligées, c'est aussi loger et fixer les populations, matérialiser les limites du territoire national.

La périodisation exposée plus haut constitue un cadre de référence implicite ou explicite. Territoire, lieu, ville y prennent des sens différents dont nous donnons un premier aperçu afin de guider le lecteur.

À la période précoloniale, fondée sur les échanges transsahariens, correspondent des territoires nomades ou sédentaires. Au sein de ces territoires, les lieux de faible diversité sont des campements ou des villages oasiens. La ville est le lieu de la plus grande diversité et de l'ouverture vers l'extérieur, le lieu, au sens fort, du territoire fondé sur des liens multiformes et étroitement enchevêtrés, commerciaux, tribaux, confessionnels, sociaux mais aussi de pouvoir.

Lors de la période coloniale, la volonté de contrôle territorial se traduit d'abord par la multiplication des forts qui quadrillent les circonscriptions territoriales ou surveillent les mobilités mais aussi des centres administratifs, commerciaux ou liés à une exploitation des matières premières. Le territoire saharien perd de son sens. Morcelé en périphéries, confins, hinterlands ou « espaces utiles », il se réduit aux yeux des administrateurs à sa dimension fonctionnelle : circulation, échanges, contrôle. Les lieux périssent, ceux qui renvoient à des ancrages au sein des territoires nomades (Claudot-Hawad, 1996 ; Rettaillé, 1986) ; les « non-lieux », de ce même point de vue, se multiplient : garnisons, chantiers, postes de contrôles... Ils ne signifient rien pour les populations sahariennes. Leur appropriation sera généralement lente.

À l'indépendance, la volonté de construire une nation mène les nouveaux dirigeants à la construction du territoire national et à la diffusion des valeurs qui lui sont liées. La ville devient le relais de ce territoire, l'expression concrète d'un territoire parfois difficilement palpable. Koufra, Tamanrasset, Sebha, Faya... obscurs relais sahariens ou bases de garnisons isolées, deviennent des chefs-lieux d'ampleur régionale et des centres de services, le vecteur de l'intégration des marges spatiales du territoire national en somme.

Le modèle graphique que nous proposons traduit le besoin, aux premières étapes de nos recherches, de synthétiser les éléments d'une lecture diachronique du système spatial saharien en synthétisant des informations éparses mais convergentes. Élaborée dans un contexte où de nombreux auteurs s'essayaient à l'exercice (Côte, 1988 ; Cheylan, 1990 ; Clouet, 1995 ; Rettaillé, 1986), l'information ainsi réduite présente de nombreuses vertus pédagogiques. Il n'en demeure pas moins inapplicable dès que l'on essaie de le frotter à un terrain précis comme l'argumente avec conviction mais sans concession Jean Bisson (1993).

La crise de l'intervention publique se traduit depuis par la résurgence de territorialités locales, régionales, transfrontalières et même transnationales qui entrent apparemment en concurrence avec le territoire centralisé porté par l'État. L'urbanisation n'est donc plus la dynamique par laquelle se forment les lieux d'un territoire mais « une machine à fabriquer » des lieux relevant de territorialités

différentes, généralement à l'intérieur d'une même agglomération. Quid, dans ce cas, de l'unité des espaces urbains en formation ? C'est là une question essentielle car les taux de croissance démographique imposent aux aménageurs d'intervenir dans l'urgence et, face à l'ampleur des urgences, à faire des choix. L'urbanisation contribue-t-elle à homogénéiser ou à exprimer l'éclatement des territoires nationaux en de multiples entités ? Second fil directeur sous forme de question car la ville d'État est aussi ville-carrefour. Il nous faut démêler l'écheveau afin de comprendre comment, circonstanciellement, elles n'en font qu'une.

Une dialectique du « haut » face au « bas »

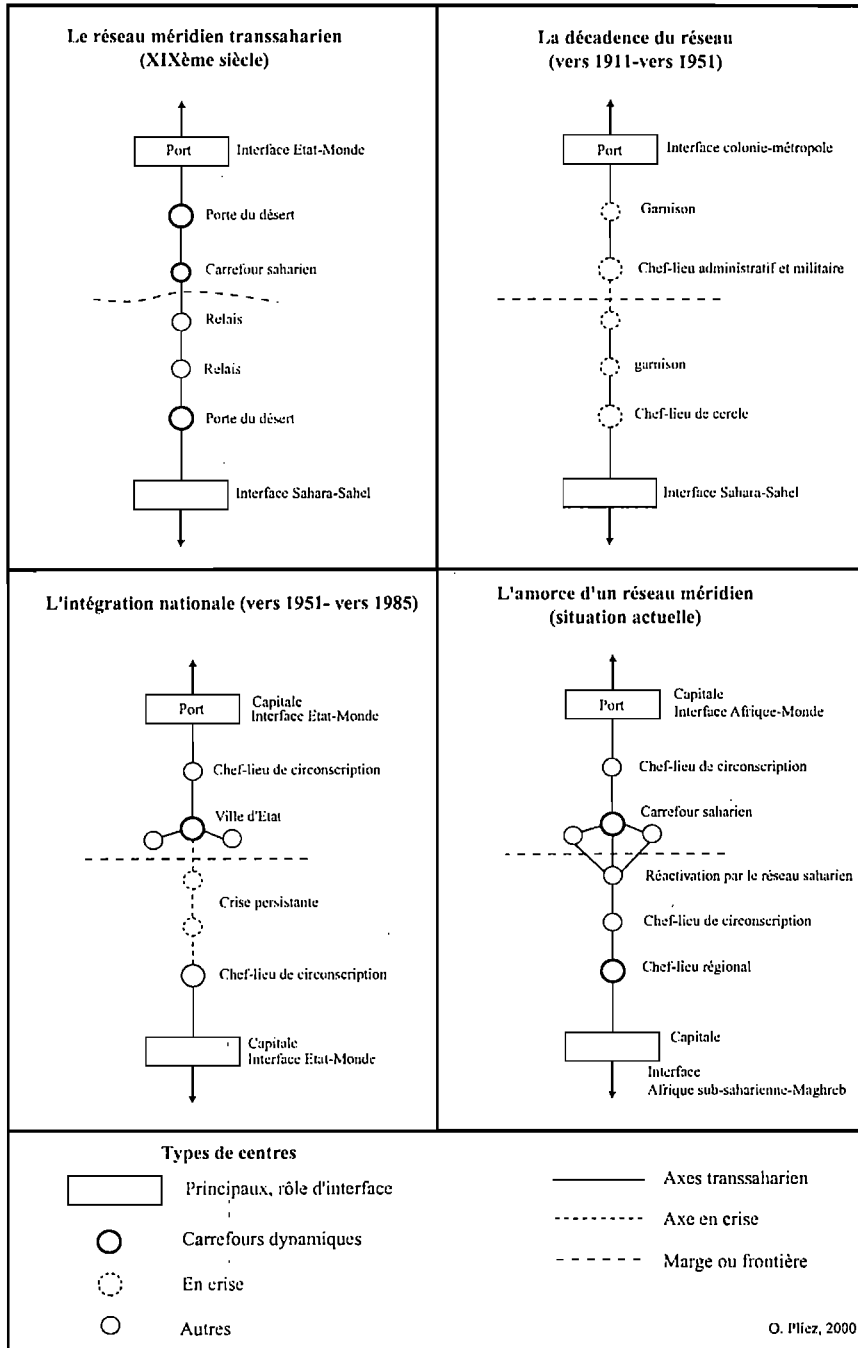
De nombreux travaux permettent de comprendre comment le modèle de l'État, tel que le définissent les Européens, a été imposé durant le XX^e siècle à l'ensemble de l'Afrique du nord. Les conséquences de cette imposition ont, à leur tour, fait l'objet de multiples études monographiques ou thématiques de géographes analysant les recompositions spatiales à différentes échelles et dans une perspective diachronique de la tension entre modèles « autochtones » et modèles imposés.

La question n'est plus aujourd'hui posée en ces termes puisqu'en définitive, quel que soit le terrain de recherche, définir le modèle d'urbanisation de tel ou tel lieu consiste peut-être plutôt à comprendre et à estimer selon quelles modalités l'un et l'autre s'entremêlent dans un contexte précis. Tout cela est assez bien connu et n'est pas propre à l'Afrique du nord. Il est, en revanche, intéressant de constater que cette base de tensions, de frustrations ou parfois tout simplement d'approximations, a ensuite été imposée au Sahara lorsque, après les indépendances, il s'est agi de l'intégrer aux divers territoires nationaux. Le témoignage corrosif de Smati Ababsa (1997) nous en dit long sur les ressentiments qui ont pu en découler.

« Si l'oasis est une réalité pour ceux qui y vivent, c'est-à-dire là où ils ont élu domicile, où ils élèvent leurs enfants, où ils rêvent de leur avenir et où ils triment au quotidien pour réaliser une infime partie de leurs rêves, que peut-elle bien être pour ceux qui décident... qu'une oasis doit être développée d'une manière et pas d'une autre ?... Ils sont toujours de passage là où ils s'arrêtent. Entre deux mutations, ils vivent leur affectation au Sahara comme un incident de parcours... Lorsqu'on décide de construire des cités-dortoirs que ne se pose-t-on pas la question de savoir de quoi vont vivre leurs nouveaux résidents ? ».

Les cités du désert. Des villes sahariennes aux Saharatowns

Figure 2 : Les organisations spatiales au Sahara



Source : O. Pliez (2005).

Ces lignes résonnent comme un réquisitoire à l'encontre des décideurs algériens de l'aménagement saharien, férus de jacobinisme centralisateur et de l'imposition d'un modèle d'habitat uniforme. Elles rappellent que, jusqu'à présent, les décisions prises par le haut prédominent dans la production de l'espace saharien. Elles peuvent être source d'inepties car ce qui est valable ici ne l'est pas forcément ailleurs et l'on a au Sahara souvent généralisé, planifié à distance, tenté de contraindre plutôt que d'opérer dans la concertation, surtout si l'on songe aux contraintes bien spécifiques que pose la vie dans des espaces soumis aux climats arides.

Un regard sur la production par le bas des espaces urbains au Sahara est à la fois un facteur de nature à pondérer la vision par le haut et une entrée sur la compréhension des réseaux qui se manifestent dans les villes. La temporalité des formes spatiales et les territorialités qui travaillent le Sahara nous permet de mettre en perspective leurs manifestations les plus contemporaines : ville d'État d'une part, réseaux transsahariens de l'autre.

Qu'est-ce qui institue la ville ? Les États, en aménageant les déserts, se sont inscrits en droite ligne dans une logique où la production de l'espace saharien se fait à l'initiative d'acteurs qui en sont extérieurs. Les villes en sont l'émanation. Le commerce transsaharien a consacré la ville-carrefour ou relais ; les colonisateurs réduisent les circulations, privilégient le contrôle et transforment le Sahara en hinterland dont les garnisons deviendront des villes ; le Sahara des États devient une périphérie, plus ou moins intégrée ou en voie de l'être. Sur la trame coloniale, les agglomérations se multiplient afin de contrôler et de permettre à l'ensemble des populations d'accéder à des normes de confort similaires au reste du pays. Ce modèle (un acteur majeur/une organisation spatiale) est aujourd'hui remis en cause par de nouvelles articulations, fondées sur la circulation des personnes et des marchandises. Le Sahara est, en effet, intégré à un espace multiscalair : local, national, transfrontalier mais aussi transnational. La ville se situe au centre de toutes ces articulations.

Dès lors, cette mutation se traduit dans l'agglomération certes mais aussi dans l'espace rural. Sur bien des points, la coupure paraît artificielle entre villes et campagnes et, si elle l'est, c'est sans doute parce que les acteurs n'agissent pas dans un champ défini, cloisonné. Ils saisissent les opportunités et les failles perceptibles dans un système national qui se rétracte. On rejoint sur ce point des constats établis dans l'ensemble du Monde arabe. Ces derniers renvoient par conséquent à des notions utilisées afin de qualifier ces mutations. La fragmentation urbaine (Navez-Bouchanine, 2002) signifie-t-elle la crise de la ville ? N'y a-t-il de campagnes que sous l'influence des villes ? Le

local, représenté par ses acteurs, est-il un contrepoids au national ? L'étude de l'espace dans sa dimension matérielle nous donne des pistes sur ces questions, et sur d'autres, mais aussi sur les intentions d'acteurs divers et aux marges de manœuvre bien inégales.

En somme, qu'est-ce que l'urbain pour les Sahariens ? Un point de départ commode consiste à voir le « non-lieu » (Augé, 1992) dans les villes du Sahara libyen, « sans identité, sans épaisseur historique, incapables de provoquer ces relations interindividuelles qu'encourage normalement un véritable espace social » (Di Méo, 1995). Dans ce registre, Robert Escallier (1998) souligne même que « de plus en plus, la ville s'efface au bénéfice de l'urbain. L'urbain apparaît, à l'inverse, comme le cadre de la juxtaposition de quartiers, de « zones », de « non-lieux », de morceaux de villes qui ne se fondent pas dans un tout ».

Parle-t-on alors de la mort de la ville ou de celle d'une conception de la ville ? Les analyses pénétrantes de Françoise Choay (1994) ont pu circuler jusque dans la pensée de l'urbanisation saharienne. Mais l'urbain prend ici des connotations d'uniformité, de quantité, d'anonymat en opposition à la ville, clairement circonscrite, porteuse d'une identité partagée par ses habitants. Nous postulons que cette vision de l'urbain est importée et de ce fait plus marginale qu'il n'y paraît au Sahara. De plus, les conceptions du territoire antérieures au Sahara urbanisé tel que nous le connaissons n'étaient pas forcément antithétiques de la ville. Elles les intégraient dans des spatialités et des temporalités à redéfinir en contexte. C'est peut-être plus à cet itinéraire qu'il convient de réfléchir, en considérant alors la ville comme projet plutôt que comme un idéal perdu.

Les oasis, des campagnes urbanisées ?

L'urbanisation saharienne s'est, pour l'essentiel, effectuée par la densification de réseaux villageois en place, ou bien par la création de villages ex-nihilo. La mise en place de ce mode d'urbanisation par l'État s'est souvent accompagnée d'une volonté de limiter les mobilités : la fixation des nomades, évidemment, mais aussi le ralentissement de l'exode rural vers les foyers littoraux de peuplement, versant maghrébin, ou méridionaux, versant sahélien. Toutefois, cette phase coercitive s'atténue au profit d'une demande en équipements et en construction de la part des populations. La forme spatiale dominante devient celle de l'association d'un village et d'un périmètre agricole, complétés par une meilleure répartition des services (écoles, centres de soins) et une décentralisation administrative, aboutissant à une communalisation très active supposée impliquer les habitants dans la vie de la collectivité. Dans

ces espaces, dont les mutations récentes sont profondes, comment s'inscrit désormais le quotidien des sociétés sahariennes ?

Urbanisation banale ou spécificité saharienne ?

L'essor des petites villes au Sahara est récent mais il touche l'ensemble des États maghrébins. Afin d'en cerner les contours, nous considérerons comme petites villes toutes les agglomérations de 5 000 à 20 ou 30 000 habitants, selon les régions. Cette limite est arbitraire mais assez largement validée pour servir de point de départ à notre réflexion.

On peinerait à cerner des facteurs explicatifs communs à la répartition des petites villes dans les parties sahariennes des cinq États maghrébins. Elles incitent en revanche à remettre en cause certains réflexes qui pourraient accompagner une étude sur le peuplement du Sahara maghrébin. On peut opposer les États à territoire saharien étendu (Mauritanie, Libye, Algérie) aux autres (Maroc, Tunisie). Mais ce critère est insuffisant puisque le nombre de petites villes en Mauritanie est très inférieur à celui de l'Algérie et de la Libye. La zonalité climatique n'est pas non plus, et n'a jamais été, un facteur déterminant de la répartition de la population. Les plus fortes concentrations, véritables coalescences d'agglomérations sont situées en limite Nord du Sahara mais uniquement au Maroc, en Algérie et en Tunisie. Mais des concentrations secondaires, plus lâches ne correspondent pas à ce modèle (l'Adrar algérien et le Fezzan libyen). Nombre de ces petites agglomérations sont d'anciens relais sur les routes transsahariennes sans que cela puisse être avancé comme une cause d'urbanisation rapide puisque certains relais historiquement importants n'ont obtenu le statut de petites villes que récemment, telle que Ghadamès, oasis libyenne frontalière des confins tunisiens.

En revanche, si l'on part du constat que les mutations sahariennes s'inscrivent depuis les indépendances dans le cadre d'une politique d'intégration territoriale et de renforcement des frontières, on constate que dans les espaces les plus vides, c'est le long de ces dernières qu'apparaissent des petites villes, au moins en Algérie et en Libye ainsi que dans les régions d'exploitation des hydrocarbures. Ville administrative, ville ressource, ville frontière... Il importe donc de retenir qu'au-delà de la pluralité des causes que l'on peut avancer pour expliquer telle ou telle modalité d'urbanisation, c'est bien la question des choix des acteurs publics – et en premier lieu l'État – qui priment. Ils imposent des logiques spatiales simples mais fortes. La justesse de ce constat à petite échelle, celle du Sahara dans son entier, perd en pertinence lorsqu'il s'agit de comprendre les situations régionales. Il pose aussi de nombreuses questions en terme de

pertinence de la mesure quantitative d'un processus qui est une mutation sociale profonde.

Le débat sur les limites statistiques comme indicateur de l'urbanisation des campagnes constitue un préalable reconnu comme imparfait mais néanmoins indispensable. Il a pour cette raison longtemps intéressé les géographes et les réflexions ne manquent pas à propos de l'aire arabo-musulmane (voir notamment Signoles, 1986). S'il n'est plus au centre des réflexions, c'est sans doute parce que les résultats de recherches menées sur différents terrains aboutissent à des conclusions convergentes. On considère donc qu'une petite ville est une agglomération dont la population est comprise entre 5000 et 20000 habitants. Pourtant, ces limites formelles n'ont qu'un intérêt limité si l'on tente de les appliquer de manière stricte à une région précise. Justement, le problème reste entier dans le cas du Sahara puisqu'une norme fixée à l'échelle du monde arabe, auquel le Sahara maghrébin est rattaché, ne peut à la fois être valide pour les régions les plus peuplées et celles qui le sont le moins. De plus, à l'intérieur d'une même région, on a vu que selon l'échelle à laquelle on se place et ce que l'on veut analyser, il faut aussi nuancer ces limites. Deux critères semblent donc être particulièrement importants à mesurer lorsque cela est possible ou bien à apprécier, la densité de population d'une part, et sa dispersion de l'autre.

Dans une étude précise sur l'espace tunisien, Amor Belhedi (1992) constate que dans les régions d'habitat dispersé du Nord et du Centre, les agglomérations de population disposent d'une certaine centralité à partir de 2 500 habitants alors que dans le Sud, où l'habitat est groupé, le seuil s'élève à 4 500 habitants. Ce qui vaut pour un recensement n'est parfois plus valable pour le suivant dans un contexte d'urbanisation rapide. Néanmoins, les seuils que mentionne l'auteur pour 1984 sont les seuls qui soient disponibles pour une région saharienne de taille relativement importante. Selon lui, on passe alors d'un système rural à un système urbain à partir de 2 500 habitants, tout centre de plus de 6 000 habitants a les services de base et 10 000 habitants est le seuil minimal pour affirmer que l'on est passé de la très petite à la petite ville. Malgré les réserves déjà soulignées, ces chiffres présentent l'intérêt d'être utiles pour fixer une fourchette même si l'on a pas d'indications pour le seuil maximal. Ceci n'a d'ailleurs pas grand intérêt dans le cadre de cette étude, la limite conventionnelle de 20 000 habitants reste sans doute valide. Par contre, la phase d'urbanisation durant laquelle un village devient progressivement une ville se situe environ entre 2 500 et 6 000 habitants. Sans restreindre l'analyse aux centres qui correspondent à ce critère, il est utile de disposer de ces chiffres, quitte à voir s'ils sont pertinents ailleurs et encore aujourd'hui.

Mais finalement si la question des limites ne se pose plus de la même manière, n'est-ce pas parce que justement l'urbain ne peut plus se définir à priori par des seuils quantitatifs ? On aborde là un thème plus large qui est celui de la remise en cause du clivage ville/campagne. En effet, le consensus sur lequel reposait la limite entre le village et la petite ville passait par un seuil statistique mais de nombreux facteurs contribuent à brouiller les cartes, tels que la croissance des migrations, la multiplication des échanges et l'inégale intervention des États. Comme le note Sylvie Fanchette (1997) si le seuil est trop bas, on survalorise l'urbain (au Maroc et en Tunisie par exemple), s'il est élevé, c'est l'inverse, comme en Égypte.

Pour dépasser ces contradictions, nous partirons de deux réflexions plus larges. Jean Rémy et Liliane Voyé (1992), par exemple, souligne le peu de pertinence qu'il y a désormais à tenter de dresser une typologie qui permettrait de différencier le rural de l'urbain, ce qui importe, c'est de saisir le processus de transformation des villes et des campagnes. Jacques Lévy (1994) défend une position semblable lorsqu'il constate la fin de l'opposition ville-campagne dans la mesure, où au moins au Nord, l'agriculture ne constitue plus nulle part l'activité essentielle. Les paysages et l'espace ne traduisent plus alors un degré plus ou moins affirmé de ruralité ou d'urbanité mais des gradients d'urbanité.

Il ne semble en effet plus pertinent, si l'on mène une recherche à une échelle fine, de définir des critères de sélection ou d'exclusion pour dégager les « vraies petites villes » de l'ensemble des agglomérations de taille similaire, comme Jean-François Troin (1986) a pu le faire dans le contexte marocain. En effet, toujours à partir des critères de Jean-François Troin, on constate que les critères d'exclusion visent à écarter les agglomérations mono-fonctionnelles, trop rurales ou trop intégrées dans une banlieue de métropoles. Les hypothèses de Jean Rémy ou de Jacques Lévy nous conduiraient au contraire à estimer dans quelle mesure ces centres *a priori* très différents deviennent progressivement des villes.

En somme, dans n'importe quelle agglomération étudiée au Sahara, on peut trouver des caractères qui expriment une certaine urbanité. Il faudra alors les définir, quantitativement, comme y procède Sylvie Fanchette (1997) en définissant des degrés d'urbanisation, fondés sur la population employée dans l'agriculture, du nombre d'analphabètes et du taux d'accroissement démographique par rapport à la moyenne régionale. Cependant, sitôt posé le principe, on peut en mesurer les limites, celles d'une extension de la mesure à un vaste ensemble géographique, hétéroclite du point de vue des logiques spatiales et des outils de mesure. Le bricolage empirique demeure un fidèle allié !

Jean Bisson (1993) recense plusieurs mutations essentielles au Sahara, l'évolution des rapports dans le cadre de la famille, le déclin de la part de l'agriculture dans les revenus, l'émigration sont sans doute les plus décisives mais leur part varie selon les lieux. Un des indices majeurs de la mutation des campagnes est la croissance de la pluriactivité dans les familles rurales. Mais quel sens lui donner ? À partir d'études menées dans les campagnes marocaines, Lahsen Jennan (1991) distingue deux cas de pluriactivité, d'une part celle, traditionnelle, liée à l'insuffisance des revenus agricoles, encore majoritaires et d'autre part celle, provoquée par l'équipement des villages en fonctions administratives et économiques élémentaires. Dans un cas, la pluriactivité signifie généralement la répartition des activités entre les membres d'une famille et donc probablement l'émigration d'un ou de plusieurs d'entre eux ; dans l'autre la création de postes dans l'industrie ou l'administration permet aux populations de rester sur place. Le Sahara n'échappe pas à cette mutation, dans les régions les plus proches du Nord et des principales métropoles nous l'avons vu mais aussi dans celles que l'on pourrait considérer comme périphériques. Ainsi dans le Tinerkoug, au sud du Grand Erg occidental algérien, la multiplication des jardins de palmeraies est l'œuvre d'oasiens qui connaissent la double activité, travail sur les chantiers sahariens lointains et jardinage dans l'oasis de la communauté d'origine (Bisson 1993). La réalité ne peut évidemment pas être réduite à cette alternative mais il faut retenir que la pluriactivité n'est pas forcément la conséquence d'une situation précaire mais aussi des transformations de la société rurale, de son intégration à une économie monétarisée, généralement par le biais de salaires.

S'agit-il alors d'un préalable à la micro-urbanisation ? Pierre-Robert Baduel (1983) répond par l'affirmative quand il constate que l'argent des émigrés est investi dans la rénovation ou la construction de l'habitat à tel point que ce sont des villages entiers qui changent de site mais aussi que « l'urbanisation des goûts » conduit au passage de l'autosubsistance à l'achat de produits de consommation courante. On risque pourtant de tomber à nouveau dans un problème de définition en considérant l'urbanisation à la fois comme la diffusion des modes de vie de la ville et comme le passage d'une agglomération du rural à l'urbain. C'est d'ailleurs toute l'ambiguïté de la notion d'« urbanisation des campagnes ».

Il semble plus juste de distinguer un processus en deux étapes, d'abord une urbanisation des campagnes, qui tend à atténuer les disparités territoriales ; en effet, elle touche les plus petites agglomérations au fur et à mesure de l'intégration nationale. On constate alors la monétarisation de l'économie, la croissance rapide de la motorisation, l'accroissement de la mobilité temporaire et la disparition de la mobilité définitive, la diversification des activités, la

rénovation du bâti, etc. En ce sens l'urbanisation doit être entendue comme la diffusion à l'échelle nationale des normes sanitaires, d'éducation, de consommation et de confort. Ce mouvement se diffuse très rapidement dans les parties sahariennes des différents États. La seconde étape, qualifiée de micro-urbanisation est celle, au contraire, ou l'émergence d'une strate homogène tend à être différenciée pour des raisons qu'il faut analyser plus en détail.

Les faux semblants de l'uniformisation des paysages

« Si le paysage observé est un lieu dans un site, le paysage géographique est l'aire d'extension d'une combinaison relevée comme idéale » nous dit Denis Retailé (1997). Or si nous nous attachons à combiner différents registres de discours tenus à propos des agglomérations sahariennes, les écarts sont tels qu'il devient difficile de formuler ce à quoi ressemble le « paysage-type » du Sahara humanisé.

Nous partirons de trois exemples qui correspondent à trois visions de lieux similaires, l'un désenchanté, le second « aménagementiste » (et caustique), le troisième mythifié par la puissance descriptive de Mounif.

Une évocation littéraire d'abord : « Au-dessus de la vallée, la citadelle est en ruine. Elle est flanquée de casernes, de garnisons ; une grande antenne de radio jaillit des anciens remparts. La vaste agglomération de tentes en peau de chameau... a laissé la place à des constructions précaires en parpaing, coiffées de dômes blancs. Il y a un souk où les commerçants venus des quatre coins du Maroc vendent des tissus, des comestibles. Le palais de la Province domine la ville de ses hauts murs de pierre noire. Il y a des avenues rectilignes, des trottoirs, quelques maigres jardins. La cité mystique s'est changée en garnison militaire et en centre commerçant... » (J. et JMG Le Clézio, 1997).

Le regard distancié que posent Jémia et Jean-Marie Le Clézio sur une petite ville du Sud marocain où ils arrivent après un long et onirique trajet automobile nous dit, en quelques mots, l'essentiel sur une bourgade saharienne contemporaine. À travers les yeux d'un romancier qui tente de capter le sensible, l'esprit des lieux, ou plutôt de cet apparent non-lieu qui semble n'avoir été fait ni par ni pour les personnes qui y vivent. Pourtant, si nous observions ce lieu avec l'œil du géographe face à son objet d'étude, nous concluons sans doute à une urbanisation rapide et allogène qui contribue à la mise en place d'un centre local voire micro-régional, processus d'urbanisation à l'articulation entre le maillon d'un réseau de souk (J.F. Troin, 1975), la sédentarisation et les marqueurs de la ville d'État. Donnant à voir cet ensemble hétéroclite qui ne fait d'évidence ville que dans le regard peu onirique de celui qui jauge, mesure ou compare.

Ce bourg peut donc être vu de différentes manières et selon différentes temporalités. L'une est-elle plus pertinente que l'autre ? Évidemment non, mais en entremêlant lectures et regards, on enrichit l'objet « villes au Sahara ». La perspective diachronique ou l'approche aménagementiste sont fondamentales mais elles nous disent, paradoxalement parfois, si peu de la force du changement socio-spatial qu'a entraîné l'émergence de la ville moderne dans les déserts.

Un constat de chercheur en aménagement, justement, à propos d'El-Oued, ville principale du Souf algérien, renvoie à la même idée d'un paysage banalisé. Avec une pointe d'ironie, Mustapha Boudiaf (1994) constate qu'« El-Oued a adopté le béton... Ici, comme ailleurs, c'est l'architecture nationale qui domine... à telle enseigne qu'on a l'impression de ne pas bouger quand on voyage ».

Un élément d'explication se profile, qui nous est désormais banal, celui de l'échelon de pouvoir national comme facteur de façonnement et d'uniformisation des paysages. Les « commerçants des quatre coins du Maroc » à Es Smara ou l'« architecture nationale » à El Oued sont en effet les indices d'une mutation des paysages urbains sahariens d'origine allochtone, un sacrifice du « paysage urbain traditionnel » aux nécessités de la fixation massive des pasteurs et autres nomades (« l'agglomération de tentes en peau de chameau ») et de la poussée démographique.

Mais, qu'est-ce qu'un « paysage urbain traditionnel ? Un projet d'avenir des futurs aménagements ? Ainsi Mustapha Boudiaf (1994) de préciser que « le futur visage d'El Oued (c'est) : dunes, ville, palmeraie ». Retour à la case départ en quelque sorte, un paysage-type succède à l'autre. Un espace interlope, ni urbain, ni rural, ou bien les deux à la fois. L'idée n'est pas nouvelle puisque pour Robert Capot-Rey (1953), « on peut hésiter à reconnaître des villes au Sahara tant les caractères ruraux et urbains sont intimement mêlés ». Il considérait que les principales distinctions sont celles de l'habitat, mieux entretenu dans les villes, et des fonctions comme l'artisanat, plus diversifié, ou le commerce de négoce et les souks. Quarante ans après, c'est une problématique assez proche que suit Abdelfettah Kassah (1993) pour décrire Tozeur et les mutations qui transforment l'ensemble de l'oasis. Selon lui, en effet, le caractère rural ou urbain se retrouve dans l'habitat (maison traditionnelle/villa), les rues (présence d'animaux, parfois pas goudronnées) et le statut (ville/gros bourg rural).

Le paysage-type du Sahara humanisé n'est-il pas en définitive peut-être un mythe ? Ce sont, à nouveau, les écrivains qui décrivent cet idéal féminin et paradisiaque... bien éloigné, précisons-le d'emblée, des lieux que nous avons fréquentés ! Les fonctions de l'oasis sont bien

présentes au fil du premier chapitre du roman *Les villes de sel* d'Abdelrahman Mounif⁴ :

« C'est Wadi Al-Oyoune.

Le don de la nature : Soudain, au milieu du désert dur et têtue, surgit cette tache verte, comme jaillie du ventre de la terre ou tombée du ciel. Elle est différente de tout ce qui l'entoure, ou, plus exactement, il n'y a aucun lien entre elle et le reste. L'être humain ne sait plus quoi penser, ébloui, et s'interroge alors avant de s'émerveiller : « Comment l'eau et la verdure ont-elles pu jaillir dans un endroit comme celui-ci ? ». Mais cet émerveillement laisse place peu à peu à un recueillement mystérieux. C'est l'un de ces cas peu nombreux où la nature exprime son génie et sa fougue, tout en restant rébarbative à toute explication.

Le don divin : Wadi Al-Oyoune peut sembler familier à ceux qui l'habitent et ne déclenche pas chez eux de réels questionnements, car ceux-là se sont habitués à voir les palmiers emplir le wadi et les sources jaillir un peu partout en hiver et au début du printemps. Mais, malgré l'habitude, ils sentent qu'une force bénie les protège et leur facilite la vie...

Le relais : Wadi Al-Oyoune est pour les caravanes quelque chose d'extraordinaire : un miracle que l'on ne croit pas lorsqu'on le voit pour la première fois et que l'on n'oublie plus lorsqu'on l'a vu. Le nom du wadi circule à toutes les étapes de la route, à l'aller et au retour. « Combien de temps reste-t-il avant Wadi Al-Oyoune ? », « Si on arrive à Wadi Al-Oyoune et si on se pose là-bas, on se reposera plusieurs jours avant de continuer le voyage », « Où es-tu Wadi Al-Oyoune, paradis du monde ? »...

Le lieu de transit : Cette insistance sur le nom de Wadi Al-Oyoune contient plusieurs significations. S'il constitue un point de sauvetage pour les caravanes et les voyageurs, il permet, surtout à cet endroit, aux hommes des caravanes de s'assurer de beaucoup de choses : quand sont passées les autres caravanes et vers où se sont-elles dirigées ? Que transportent-elles et en quelle quantité ? Sans parler de la connaissance des prix et des noms des propriétaires des chargements et d'autres informations encore. A la lumière de tout cela, les hommes de la caravane décident s'ils vont vendre là où ailleurs, s'ils vont précipiter le

⁴ Que nous nous permettrons de mettre en valeur par des sous-titrages en caractères gras.

voyage ou le retarder de quelques jours ; ils savent alors quels travaux et quels matériaux ils doivent chercher en chemin, ou reposer les mêmes questions... »

Al-Ahram Hebdo, Littérature, « Les villes de sel » (traduction d'un passage de l'ouvrage d'A. Mounif).

La beauté de la description de Wadi El Oyoune est d'abord une métaphore, celle du temps d'avant, de la modernisation imposée, non pas à une oasis mais à un peuple, voire à une civilisation. Mounif sera déchu de sa nationalité saoudienne pour avoir osé en parler.

Bien que passionnants, ces débats, récits, prises de position ne peuvent pas totalement satisfaire le géographe. L'urbanisation en milieu oasien reste longtemps « invisible » selon le mot d'Herbert Popp (1993). À trop valoriser l'aspect visuel, on risque de ne considérer que les paysages de l'« urbanisation des campagnes », approximatifs, partiels, sans doute débordés par les rythmes de l'extension de villages qui gonflent sous l'effet de la croissance démographique et de la fixation des nomades. Il ne s'agit pourtant là que d'une étape d'une mutation, celle que l'on a qualifiée d'urbanisation des campagnes et de ruralisation des villes⁵. Décrits comme définitifs, ces deux constats conduisent à considérer que des ruraux transposent leurs « genres de vie », selon le terme colonial consacré, et par conséquent qu'ils ne disposent pas des compétences leur permettant de s'adapter à celui de la ville. La citadinité, expression de l'identité dans la ville est alors synonyme d'exclusion de la part des anciens envers les nouveaux, de distinction entre ceux qui sont intégrés et ceux qui ne le sont pas.

La citadinité demeure, certes, une forme d'élitisme urbain mais, plus généralement au Sahara, le constat statique laisse place à l'observation d'un processus de citadinisation dans la ville qui émerge. Ainsi peut-on au moins essayer de se libérer de cette vision idéologique de la ville. Les paysages, stigmates de la perte identitaire, de l'imposition des modèles pensés ailleurs, des « incompétences » supposées des ruraux face à la ville, ne sont évidemment qu'un moment. Mais quel moment !

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

5 Voir par exemple, Jean-Marie Miossec, 1985, « Urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie », *Annales de Géographie*, n° 521, janvier-février, p. 38-62 et Isabelle Berry, 1994, pour la remise en cause de la portée à long terme de ce constat.

transformation des ensembles oasiens (Miossec, 1985 ; Naciri, 1986). On peut 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.

Micro-urbanisation ou « urbanité sans villes » dans le Fezzan libyen ?

En 1995, plus d'un habitant du Sahara libyen sur deux vit dans une agglomération de 1 500 à 10 000 habitants. Cette urbanisation se retrouve selon des proportions variables et des décalages temporels notables dans l'ensemble du Sahara. Elle constitue cependant partout le mode de peuplement dominant.

Le qualificatif de micro-urbanisation était suffisamment souple afin de circonscrire une strate d'agglomérations de quelques centaines à quelques milliers d'habitants formées par gonflement démographique des villages ou création de nouveaux sites ex-nihilo (fixation des nomades, agglomérations à proximité de périmètres agricoles, etc.). Marc Côte (2005) part d'un constat statistique afin de définir la micro-urbanisation dans le Bas Sahara algérien : « l'existence d'une urbanisation des extrêmes » se polarise autour de la présence de quelques grandes villes (plus de 100 000 habitants et de petits centres (2000 à 30 000 habitants)... « importants non par leur taille, mais par leur nombre ». Ils se caractérisent, précise plus loin Djamel Alkama par : 1) une forte montée démographique ; 2) la forte insertion de ces localités dans le monde rural ; 3) mais cette ruralité n'exclut pas une certaine urbanité ; 4) cette urbanité se traduit par le tropisme de la route ; 5) la route assure une grande mobilité aux populations ; 6) localités marquées... par le contraste entre le caractère monumental des équipements publics... et l'aspect pauvre de la majeure partie de l'habitat.

Hormis les travaux de Marc Côte (2005), on trouve une utilisation explicite de la notion de micro-urbanisation dans les écrits de Pierre-Robert Baduel (1983) sur le Sud tunisien. Il présente « la micro-urbanisation (comme) réponse institutionnelle aux nouvelles aspirations », précisant que « cependant, cette urbanisation est souhaitée et redoutée... (car elle) dessine des mutations sociales ressenties de manière ambiguë. La croissance des besoins rompt avec l'éthique traditionnelle.

Le processus d'urbanisation saharien a été particulièrement rapide, mené dans l'urgence, avec des instruments souvent inadéquats (constructions standards, plans d'aménagement conçus sans tenir compte des réalités locales). De nombreux problèmes ont rapidement émergé, et se posent avec une acuité croissante dans tout le Sahara : la question de l'accès à l'eau a été en partie résolue par la

multiplication des forages mais leur évacuation rarement mise en place ; la croissance de la consommation pour les besoins domestiques, l'agriculture périurbaine et les activités économiques et industrielles rendent le problème de l'assainissement de plus en plus critique ; l'envoyage des palmeraies ou les « lacs » d'eau stagnante intra-urbains, par exemple, alertent sur la situation sanitaire des agglomérations où de nouveaux risques de maladies apparaissent (Côte, 2005). La gestion des ordures est tout aussi problématique. Dans un premier temps, la multiplication des sites sauvages en périphérie urbaine a pu apparaître comme une solution commode. Cependant, avec l'extension des agglomérations, la nécessité d'une prise en charge collective et la question du recyclage deviennent indispensables. Si le constat est alarmiste, il semble néanmoins utile de considérer ces éléments dans leur contexte, en analysant notamment en quoi ils contribuent à façonner une image (négative ?) de la ville et comment les populations tentent d'y remédier.

Le Sahara 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 fondée sur la multiplication des agglomérations.

L'interventionnisme public libyen se manifeste d'abord par l'extension du réseau routier. D'un seul axe littoral est-ouest jusqu'aux années 1960, il irrigue au milieu des années 1980, avec 16 000 kms de routes, la quasi-totalité des villes et des villages sahariens. L'importance et la qualité du réseau routier ont un effet déterminant sur le processus d'urbanisation du Sahara dans les strictes frontières du territoire national 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 rapide 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 processus⁶. Dès 1973, en effet, chaque région oasienne compte un

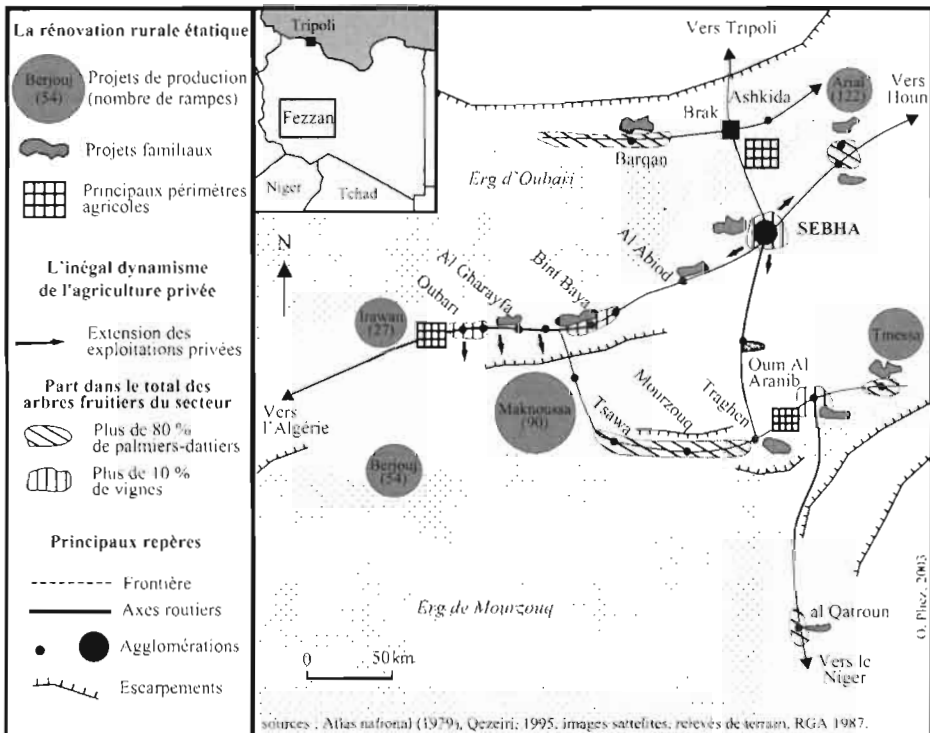
⁶ Le seuil choisi afin de circonscrire le seuil minimum de l'urbain - 1500 habitants - paraîtrait particulièrement bas hors des régions désertiques. Mais la distance et l'isolement ont parfois incité les pouvoirs publics à assurer la promotion administrative de

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 fixation des nomades et à la croissance démographique.

Ce processus est aussi limité dans le temps, passant d'un taux de croissance urbaine annuel supérieur à 9% entre 1973 et 1984, à 4% entre 1984 et 1995 ; il continue à se réduire depuis. 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.

Le Fezzan est une vaste région qui correspond au sud-ouest de la Libye, organisée autour de trois rubans oasiens densément peuplés. 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.

Figure 3 : le Fezzan, localisation, peuplement et mise en valeur agricoles



villages de quelques centaines d'habitants en le dotant de fonctions qui n'auraient pas été les leurs dans des espaces plus densément peuplés.

Source : O. Pliez, 2003

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. L'impression d'uniformisation spatiale est pourtant toujours prégnante, amenant souvent l'observateur extérieur à exprimer des regrets.

Peut-on pour autant définitivement valider le constat selon lequel la modernisation rurale symbolise forcément la dissolution des identités locales dans un ensemble homogénéisant produit par un pouvoir central ? L'uniformisation du bâti et les nouvelles fonctions économiques et administratives ne permettent évidemment plus d'appréhender avec pertinence les spécificités de l'urbain au Sahara et moins encore les changements sociaux qui s'opèrent. Cette approche ne tient surtout pas compte de l'évolution des territorialités habitantes parallèle ou postérieure aux changements « imposés ».

Quels sont, en effet, les repères, les marqueurs identitaires, les éléments d'une territorialisation menée à l'initiative des oasiens dans un espace totalement remodelé par l'État ? À la lecture des enquêtes que nous avons menées à propos des limites du Fezzan, deux tendances apparaissent⁷ : 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. Le Fezzan ne qualifie plus un

⁷ Nous avons soumis, entre 1999 et 2000, 26 questions portant sur les pratiques et les représentations de l'espace 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'État 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.

territoire du Sahara mais une portion de la Libye méridionale. Pour nombre d'entre eux, la question même de la définition du Fezzan comme territoire ne se pose d'ailleurs pas parce qu'il n'évoque rien à leurs yeux.

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 sur les deux à la fois, c'est-à-dire sur les repères mis en place dans le cadre des différents plans d'aménagement de la région.

Les mots utilisés révèlent une certaine conception de l'urbain sous-jacente aux représentations dominantes. 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 deux éléments qui contrastent avec une vision souvent plaquée sur les réalités villageoises. 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 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 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.

« La petite ville survivra-t-elle ? » se demandaient Richard Lawless et Saad Qezeiri (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. 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 nationale. 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'Etat, conduisent à sa transformation, et rappellent que les Sahariens sont aussi des acteurs de leur espace.

Des pistes de réflexion se dégagent. Il faut pour cela sortir de l'idée que ce semis de petites agglomérations constitue autant de cellules locales plus ou moins bien intégrées à un territoire national pour analyser la place tenue par la circulation dans les représentations et les pratiques habitantes dans les ensembles régionaux.

Cette urbanité se présente sous deux formes élémentaires qui puisent à la fois dans la production des territorialités sahariennes et le processus d'urbanisation contemporain. La fixation des nomades ne fait pas forcément d'eux des ruraux. L'éventuelle « ruralité » du Sahara ne va pas non plus de soi. Les noyaux historiques de peuplement sédentaire correspondent rarement à des sociétés paysannes clairement identifiables. La multiplication des périmètres

agricoles et l'extension des parcelles privées n'y change rien : les activités agricoles ne sont souvent considérées que comme un apport de revenu, une alternative à d'autres activités ou bien un investissement financier.

Afin d'avancer sur cette question, il paraît nécessaire de pratiquer les jeux d'échelles : l'observation locale des faits a souvent pour corrélat une échelle régionale de compréhension. D'une part parce que les noyaux de peuplement sédentaires se sont généralement organisés en réseaux villageois peu à peu densifiés par l'accroissement naturel des populations et le ralentissement ou le tarissement de l'exode rural et liés par une mobilité quotidienne accrue des personnes notamment due à la tertiarisation des emplois et à la diffusion de la motorisation. D'autre part, parce que l'espace nomade se structure autour de points nodaux (puits, marchés, villes), séparés par des intervalles (H. Claudot-Hawad, D. Retailé) ; or, villages et points nodaux constituent désormais l'essentiel de la trame urbaine. L'amélioration des infrastructures routières et l'essor de la motorisation facilitent désormais des déplacements croissants et permettent aux populations de les relier. En parallèle, ces conceptions de l'espace en pleine mutation sont palpables dans le discours et les pratiques de l'espace car nombreux sont ceux qui ne se considèrent ni ruraux alors qu'ils vivent dans l'espace rural, référence constante à la proximité des jardins, ni urbains puisqu'ils évitent tous les tracasseries quotidiens de la vie dans les grandes villes. Ce positionnement devient le moteur d'une redéfinition identitaire entre deux modes de vie et deux cadres spatiaux.

Il y a probablement dans cette thématique des idées à approfondir sur la relation à la ville qu'entretiennent les sociétés sahariennes. On peut même se questionner sur l'émergence d'une représentation de l'espace caractérisée par un concept de ville faisant l'économie de sa forme matérielle ; une idée en fin de compte assez proche des conceptions nomades de la ville. On peut se risquer à une définition (temporaire) de l'urbanité à contre-pied qui se fonde sur la densité et la diversité mais aussi sur les différentes manières de considérer la proximité. Les distances éloignent, certes, mais la circulation rapproche et se substitue à la proximité, notamment dans le cas des réseaux villageois.

Des nomades et des villes

On a longtemps pris l'habitude de réduire le Sahara précolonial à des binômes structurants, dont deux des plus fréquemment mobilisés sont ville-palmeraie et nomades-sédentaires. Ces catégories descriptives dans la géographie coloniale, fondées sur l'opposition entre deux genres de vie, laissaient supposer que ceux qui vivaient

dans un village peuvent plus aisément trouver leurs repères dans une ville. Ces oppositions binaires ont depuis été discutées et remises en cause grâce à de nombreux travaux de qualité produits dans des contextes bien différents (Bisson, 1989 ; Retailé, 1998 ; Choplin, 2009). On y substitue désormais une lecture sous forme de gradients de différenciation : exit donc le postulat qui voudrait que le nomadisme est antinomique de l'urbain et que les compétences citadines sont le propre des sédentaires. La ville devient une fabrique sociale à la croisée de ceux qui l'aménage, la pratique, la signifie.

Villes nomades... ?

En quoi une ville peut-elle être, ou non, nomade ? Partons d'une association évidente, nomades-villes-mouvement pour mieux cerner ce que l'on pourrait appeler, à la suite de Denis Retailé, le rapport nomade à la ville. À défaut d'avoir travaillé de manière explicite sur ce thème, j'ai gardé en tête des conversations menées ici ou là avec des citadins du désert qui se revendiquent nomades. À Koufra, par exemple, une bourgade de 25000 habitants situées dans l'extrême sud-est libyen à la croisée des pistes menant au Tchad et au Soudan. Koufra est ethniquement clivée : on y est Arabe ou Toubou, du moins jusqu'à ce que les migrants et les réfugiés du Sahel viennent jouer le rôle d'éléments perturbateurs⁸. La première fois en 2001, j'ai pris l'avion qui mène dans cette bourgade isolée en compagnie d'Arabes, les Zwaya. Pendant deux jours, ils m'ont guidé, expliqué leur vie et montré les quartiers où ils vivaient, me conduisant en revanche à contrecœur là où moi je voulais aller mais où ils ne tenaient pas à me mener. Bref, ils me montraient la part de la ville qui était celle des Arabes.

En 2005, je suis revenu à Koufra, guidé cette fois par un Toubou, étudiant dans le nord de la Libye qui venait passer quelques jours en famille à l'occasion de la fête religieuse de l'Aïd. « Les Toubous, me dit-il, c'est ma nation. On vit au Tchad, au Niger et en Libye, mais notre cœur est à Gouro », une localité du nord du Tchad, siège de la confrérie de la Senoussiya entre 1895 et 1899. Je lui demande s'il connaît Gouro, s'il y a de la famille : « Oui, j'y vais souvent, il ne faut que quatre jours de 4x4 depuis Rebyana⁹. J'ai de la famille là-bas mais aussi à Dirkou, Gatroun, Sebha, Koufra, au Tchad et même au Soudan... Avant, nous étions partout », -et mon interlocuteur d'énumérer des villes de l'Est libyen : « Ajdabiya (Yeda Biya, grands

⁸ John Davis (1990) note qu'à ce moment-là, les anciens maîtres de l'oasis appellent leurs anciens esclaves *abdna* (nos esclaves) afin de les différencier des migrants originaires d'Afrique subsaharienne, alors appelés *abd* (esclaves).

⁹ Bourgade du groupe d'oasis de Koufra, au sud-est de la Libye.

arbres), Jaghboub (Jera Bou, grande maison), Tazerbou (Tazer Bou, grand trône). Mais les Arabes nous ont chassés ». Koufra n'est pas seulement à ses yeux une ville saharienne sise sur le territoire libyen mais un lieu au sein d'un vaste territoire nomade qui déborde vers le Niger et le Tchad et dont la composante « perdue » depuis des siècles -les villes de l'Est libyen conquises à l'époque moderne par les Arabes- est tout de même gravée dans la mémoire collective.

Les jours suivants, mon guide me montre la ville, selon un point de vue inverse à celui que j'avais pu découvrir lors de mon premier séjour en compagnie d'Arabes. Le village de Qadharfi est une enclave dans la ville de Koufra. Des villages de ce genre, ni urbains ni ruraux, le Sahara en compte des dizaines, sol de sable dur, enclos (zéribas), maisons proprement tenues, jouxtant des quartiers en dur de la ville moderne. À la limite de la ville planifiée, ces habitants n'en sont pas pour autant exclus. Les Toubous de Qadharfi forment une même tribu, ils seraient environ 400 ici, disposant de leur mosquée et de leur école. Le projet planifié de Qarya (village en arabe) leur était destiné, substituant la géométrie du lotissement au dédale des ruelles du village fait de palmes et de roseaux, l'agriculture sur les parcelles créées ex-nihilo au pastoralisme.

La plupart des habitants de Qadharfi préfèrent cependant rester là où ils vivent, s'inscrivant ainsi dans un mode de refus qui est, lui aussi, banal au Sahara. Il est souvent celui des minorités qui refusent le développement pensé par et pour la majorité, perçue comme des dominants. Ce n'est pas pour autant un refus de la « modernité oasisienne » qui s'exprime, comme les 4x4 et les paraboles en attestent, mais une autre vision du monde, aux marges du modèle dominant. J'apprends peu après par mon « guide » toubou, qui m'observe en train de lever laborieusement un croquis du centre de Koufra, que la belle mosquée centrale a été érigée sur le cimetière abritant le Mahdi es Senoussi¹⁰. Une manière d'utiliser l'urbanisme pour gommer les tranches du passé qui ne vont pas dans le sens de l'histoire officielle. On comprend mieux pourquoi le village de Qadharfi et ses zéribas restent en place autour des maigres vestiges du palais des rois

¹⁰ « À la mort de son fondateur, le mouvement (de la Senoussiya) fut dirigé par... Muhammad al-Mahdi, et eut pour centre, pendant près de quarante ans (1859-1895), Jaghboub, d'où il rayonna par l'intermédiaire de nombreuses zawiya : 45 en Cyrénaïque, 31 en Égypte, 27 dans le Hidjaz, 18 en Tripolitaine, 15 dans le Fezzan, 6 à Kofra, 14 au Soudan. Il en vint à inquiéter à la fois le sultan ottoman 'Abd al-Hamid (qui essaiera ensuite d'annexer le mouvement senoussite) et les puissances occidentales, si bien que al-Mahdi transféra la zawiya mère à Koufra (1895) puis à Gouro (1898) et enfin à Kanem, où un affrontement avec les troupes françaises entraîna la défaite des senoussites (1902) et l'arrêt de leur expansion. ». source : Encyclopédie Universalis. Pour plus de détails voir Albergoni (1990).

Toubous, malgré la pression des promoteurs locaux : « qu'au moins ici, il nous reste une trace de notre histoire » me dit-il.

Je montre le croquis de Koufra où figure le nom des quartiers. Mon interlocuteur les lit selon un autre prisme : « ici, Zwaya, ici Toubou, ici les deux... » ; le clivage se décline à toutes les échelles spatiales, du Sahara à Koufra. Au refus du discours dominant, répond le refus de la déliquescence de la communauté qu'implique leur installation dans les logements collectifs, ceux qui dominent les paysages urbains du Sahara contemporain, en forçant à la proximité avec les Arabes. Refus du logement moderne, ne signifiant pas pour autant refus de la ville car entre le village toubou et ceux qui ont pris un appartement à Koufra se tissent des liens invisibles faits de visites, d'allers-retours et de multiples manifestations de solidarités et d'échanges. Une autre manière d'aborder l'urbanisation du Sahara se dessine, complémentaire et indissociable de celle qu'ont voulue les dirigeants, pensée les experts, habitée les néo-citadins.

... ou villes dans les territoires nomades ?

Difficile d'observer les villes sans glisser vers une mise en perspective des trajectoires urbaines au sein des territoires nomades. Si l'on considère comme territoire un espace habité, organisé et approprié selon les principes qui prévalent sous d'autres latitudes, alors l'espace au sein duquel les nomades circulent n'est de toute évidence pas un territoire. Mais qu'est-ce qu'un espace nomade ? Pour Denis Retaillé (1998), « il est tendu entre des lieux éloignés séparés par de vastes vides : chaque lieu appartient à un temps organisé, le territoire trouvant son lien dans le calendrier et non dans la frontière ».

L'espace où vivent les Rgaybat, tribu du Sahara occidental, est sans conteste construit selon les nécessités d'un groupe nomade. Or « la constitution du territoire, dernier pôle de la résistance à la colonisation, est sans doute pour quelque chose dans la faiblesse du réseau urbain » (S. Caratini, 1984). On y dénombrait en effet deux villages au début du siècle : « Tindouf, à peu près totalement abandonnée par les Tagakant en 1890 et Smara, construite et abandonnée en quelques dizaines d'années. Il faudra attendre la période coloniale pour voir surgir des sables de nouvelles cités. Au début, elles ne sont que de petits postes militaires fortifiés : Dakhla, Tarfaya, Fdirik et Bir Umm Greyn ». C'est sous l'influence extérieure, - l'ouverture forcée- que les populations s'agglomèrent. Ces villes en gestation sont donc habitées par des nomades mais produites selon une logique territoriale qui ne l'est pas.

Marceau Gast (1965) a finement mis en lumière l'importance des changements imposés de l'extérieur avec l'arrivée de la puissance

coloniale à partir de la fin du XIX^e siècle. Il montre surtout en quoi les communautés locales, nomades ou agriculteurs, adoptent des attitudes variables qui déterminent leur place dans la société saharienne qui se dessine jusqu'aux lendemains de l'indépendance algérienne.

Contrôlant un vaste territoire du Sahara central, les Imoûhar, ou « Touareg du Nord » (H. Duveyrier, 1864) vont se séparer à la fin du XIX^e siècle, à la suite de dissensions. Les Kel Ajjer avaient depuis longtemps contribué au développement de jardins sur leur territoire dans les bourgades de Ghat, Djanet, El Barkat, par exemple. Par contre, les Kel Ahaggar refusaient la présence de jardiniers sur le leur, du moins jusqu'en 1861, date à laquelle un chef imposa la création des premiers jardins, à Idelès ou Tazrouk. Les premiers ont permis que des points d'ancrage soient créés puis se densifient, les seconds non. Ces différences sont à l'origine d'une structuration spatiale forte dont les effets se font encore ressentir aujourd'hui dans l'inégale importance des semis urbains. Les villages d'hier sont souvent devenus les agglomérations d'aujourd'hui : artefacts coloniaux comme Tamanrasset ou villages de vassaux comme Tazrouk ou Abelassa.

La pression coloniale française et ottomane force en effet les Ahaggar à traiter et à s'engager à ne plus effectuer de rezzous ni à se livrer à la traite des Noirs, en conséquence de quoi l'organisation féodale décline. De la sorte, lorsque les Français installent un poste militaire à Tarhaouhaout (Fort Motylinski) en 1908, déplacé à Tamanrasset en 1920, ils contribuent à monétiser les échanges par la solde des méharistes et par conséquent à faire disparaître le troc. L'installation de commerçants originaires du Mzab et du Tidikelt, détaillants qui écoulent des produits importés, perturbe les rapports économiques et sociaux. De plus, parallèlement à la mise en place du contrôle colonial et à son assise territoriale, une authentique société paysanne et sédentaire se forme, par exemple à Idelès, en 1843, sous l'impulsion d'un homme, El Hadj Ahmed, Touareg par sa mère et Arabe par son père (Gast, 1979). Cette communauté de khammès (métayers) des Touaregs produit des dattes, du blé et de l'orge. L'expérience est suffisamment convaincante pour que les propriétaires de la terre permettent à des agriculteurs extérieurs à la communauté de venir s'installer pour la mettre en valeur. Ils viennent seuls dans un premier temps, puis en famille depuis d'autres régions oasiennes. En 1900, on dénombre quatre hameaux pour une cinquantaine d'habitants. En 1970, ce sont neuf hameaux de maisons en dur et 500 habitants.

Alors que cette communauté rurale croît et améliore ses conditions de vie, les anciens maîtres touaregs s'appauvrissent. Autrefois trait

d'union entre les deux rivages du désert, ils voient leur territoire nomade coupé par les frontières étatiques et perdent ainsi les repères spatiaux sur lesquels s'appuyait le système féodal. L'indépendance sonne le glas de leur mode de vie : « la terre est à ceux qui la travaillent » dit-on à la radio en 1962. Les mutations déjà en gestation au début du XX^e siècle s'accroissent : en 1970, on compte 6 000 ruraux, 4 307 habitants dans la zone urbaine de Tamanrasset pour seulement 6 900 nomades, mais sur lesquels il faut décompter 3 000 serviteurs. De fait, les Touaregs nomades ne composent plus que 24 % de la population. Ils s'intègrent alors progressivement à l'économie moderne par l'intermédiaire du tourisme, des grands chantiers et renforcent les rangs d'un prolétariat qui se généralise. Les fonctionnaires et les ouvriers qualifiés, pour la plupart étrangers à la région, forment la « génération montante », dynamique, politisée et citadine, au milieu d'une région largement vide et enclavée en ces lendemains d'indépendance. Le citadin et le sédentaire prennent le pas sur le nomade. Pour autant, l'émergence des villes ne signifie pas le déclin des territoires nomades.

Mais qu'est-ce qu'un territoire nomade ?

En apparence, l'espace en surface, d'essence paysanne et sédentaire, ensuite étendu et contrôlé par l'État, paraît antinomique de l'espace nomade, pensé comme un intervalle entre des lieux, là où la discontinuité domine. Un tel espace est bien difficile à cerner, comme en atteste la remarque de Jean Despois (1946) selon lequel les nomades, même si ils sont en voie de sédentarisation, « se disent d'abord de telle confédération, de telle tribu, de telle fraction ; ils ne sont pas d'un pays, mais ils appartiennent à un groupe d'hommes... ».

La nécessité d'une lecture mobilisant un cadre spatio-temporel différent de celui des lectures sédentaires du territoire, constitue un préalable déjà souligné par Deleuze et Guattari (1980), pour qui « le nomade a un territoire, il suit des trajets coutumiers, il va d'un point à un autre, il n'ignore pas les points (point d'eau, d'habitation, d'assemblée, etc.) » (*Ibid.*, p. 471). Or, le fait de circuler d'un point à l'autre constitue la forme essentielle de la territorialisation d'un point de vue nomade au point que « pour décrire son territoire, un nomade dessinera sur le sable les vallées et les puits qui s'y inscrivent » (Claudot-Hawad, 1996). Ces figurés ponctuels composent en effet des points d'ancrage territoriaux fondamentaux dans le cadre d'un déplacement long.

Le géographe considère ces points d'ancrage comme autant de lieux, inscrits dans « un temps organisé » (Retailé, 1998). La temporalité du déplacement, rythmée par le pacage des troupeaux, les méharées, les échanges, les alliances..., donne pleinement sens à un

territoire qui trouve « son lien dans le calendrier et non dans la frontière ». En s'appuyant sur le cas de la société pastorale des Toubous du Tibesti (nord du Tchad), Catherine Baroin (1986) démontre même que, par-delà l'apparence d'une société avec peu ou pas de territoire, les relations interpersonnelles, qui se fondent sur la parenté, constituent un puissant facteur de cohésion interne étroitement associé à cette temporalité. La pratique des pâturages et des puits s'effectue en effet selon une variabilité temporelle, au moins saisonnière, et les droits de propriété ne sont jamais définitivement fixés. De plus, l'éparpillement des clans sur un vaste espace de plusieurs centaines de kilomètres carrés rendent les liens tribaux distants. On peut alors considérer que la règle qui proscriit le mariage toubou avec un parent proche constitue aussi le fondement d'un mode de gestion communautaire de la distance. Les alliances créent autant de points d'ancrage qui assurent à ses membres le gîte et le couvert durant les voyages. En conclusion, la structuration territoriale, quoique très souple, n'en demeure pas moins une réalité. Et sa construction relève de la nécessité de définir les contours de l'entre-soi avant, contrairement à la définition « biologique » proposée par Deleuze et Guattari, d'être « d'abord la distance critique entre deux êtres de même espèce » (Deleuze, Guattari, 1980, p. 393).

Poussons encore un peu au-delà la démonstration en questionnant les rapports des nomades (Touaregs en l'occurrence) à ce qui constitue l'extérieur de leur territoire, c'est-à-dire le monde. Hélène Claudot-Hawad (2002) part d'une distinction importante : entre le fait de voyager et celui de nomadiser. Dans les deux cas, le mouvement occupe une place centrale mais selon des objectifs qui diffèrent fondamentalement dans le rapport à l'espace puisque « voyager sous-entend généralement le fait de sortir du territoire connu... pour se rendre vers un espace perçu comme extérieur, étrange et lointain ». En s'en tenant à cette seconde acception, deux sphères du déplacement se dessinent alors : celle des « valeurs partagées... où la rencontre s'effectue avec ses pairs » qui s'apparente à celui que produit la pratique des alliances dans le monde toubou et celui qui implique « une confrontation avec un monde extérieur... l'essuf concret que représentent les espaces culturels étrangers ». Ainsi, la différence, l'altérité et la distance dessinent les limites entre une conception du territoire, lequel est nomade au sens plein, et l'espace qui représente la sortie de ce territoire par un déplacement qui prend la forme du voyage.

Penser les rapports nomades à la ville

Deux lectures géographiques sont alors envisageables qui, bien que fondamentalement différentes, ne peuvent pas s'exclure mutuellement

dès lors qu'elles sont inscrites dans la boîte à outil empirique du géographe.

Les nomades dans la ville : Jean Bisson (1989) considère que « la démarcation entre paysans sédentaires et éleveurs nomades n'a jamais été aussi tranchée qu'on l'a trop souvent écrit – à la probable exception de quelques cas limites-, le nomade n'étant après tout qu'un « paysan itinérant ». Dès lors que le territoire se délite, le nomade se fixe, ou pour le dire de manière plus contemporaine, s'urbanise. L'installation dans la ville est processus de groupe plus que d'individu. Le lignage crée donc le quartier. La segmentarité urbaine crée-elle pour autant la ville nomade ? Il est sans doute plus opportun de la considérer comme un moment de l'installation dans la ville, laquelle est certainement tribale mais pas pour autant selon un modèle figé. C'est dans la durée que se construit alors la société citadine (Puig, 2003).

Les nomades de ville à ville : La dispersion des nomades entre des villes et des villages parfois éloignés les uns des autres n'est-elle pas la forme la plus proche de ce que l'on pourrait qualifier de ville nomade ? Chaque point, lié aux autres selon la fréquence des circulations saisonnières par exemple, ne fait sens qu'au sein d'un territoire où la distance joue un rôle majeur. En circulant de ville à ville, les nomades créent donc une épure de territoire en réseau qui se densifie avec la multiplication des points d'ancrage et l'accélération des modalités de transport. « La ville entre dans la composition du territoire nomade » (Retaillé, 1989), elle devient un lieu de plus lié à d'autres lieux (villages, puits...) par la circulation des personnes. Si l'émergence de l'État-territorial remet en cause les modalités de la circulation au sein de l'espace nomade, la sédentarisation s'interprète alors comme une conséquence de cette perturbation du système spatial nomade.

Ce processus signifie-t-il pour autant que le rapport à la ville change ? Denis Retaillé (1997) considère que la nouveauté aujourd'hui réside dans le recours systématique à la ville. Au regard de la généralisation du processus urbain à tout le Sahara, cela paraît indéniable. L'importance des déplacements des nomades conduit cependant à nuancer l'idée que les populations font le choix d'une citadinité entendue comme modalité de fixation. Les nomades ne tendraient-ils pas plutôt à construire un espace de circulation fondé sur des lieux urbanisés ? En suivant ce questionnement, il devient possible de mieux circonscrire le chantier de recherche qui s'ouvre.

Le recours à la ville devient alors celui des nomades devenus migrants, Ishumar touaregs par exemple, qui travaillent et expérimentent la citadinité à l'épreuve de Niamey, de Bamako, d'Abidjan (Boyer, 2005) ou des villes du Sahara (Bourgeot, 1995 ;

Choplin, 2006). Ce recours devient aussi celui des commerçants des espaces enclavés, le Tibesti par exemple, pour qui la ville commerçante la plus proche et la mieux achalandée est Koufra, en Libye, à partir de laquelle ils s'inscrivent dans la construction et l'extension des routes marchandes transnationales (Pliez, 2006).

En multipliant les acceptions du rapport nomade à la ville, on crée même des sites d'observations de nouvelles configurations socio-spatiales, comme celles des Bédouins du Sinaï égyptien. Le Sud Sinaï connaît un développement exceptionnel avec des taux de croissance des pôles touristiques du littoral qui le place parmi les records mondiaux. Ce développement est cependant paradoxal car, parallèlement à l'émergence de ces pôles urbains, la multiplication des espaces protégés et espaces (sur-)investis par le tourisme de masse conduit les pouvoirs publics à redéfinir le cadre légal de leurs usages.

Les Bédouins du Sinaï, confinés dans un « genre de vie » pastoral digne des manuels d'histoire coloniale, adaptent en conséquence les temps et les espaces de la mobilité. Ils vivent dans les parcs, comme le souligne avec un brin de causticité J. Graingier (2003), et reconfigurent les itinéraires pastoraux le long des trajets des bus touristiques pour louer leurs dromadaires. Entre les villes produites à grands renforts de capitaux égyptiens et la demande internationale en tourisme balnéaire à faible coût, aux Bédouins de trouver leur place !

On ne peut pas, en définitive, réduire l'intégration des régions sahariennes aux territoires étatiques au déclenchement de l'inéluctable « mort du nomadisme ». Les nomades et les sédentaires, aujourd'hui devenus citoyens du Sahara, perçoivent et se meuvent dans un espace de plus en plus nettement réticulaire ; celui qu'empruntent aussi les migrants, acteurs hautement perturbateurs de nos lectures sahariennes postcoloniales ! Encore faut-il pour cela considérer que c'est au sein d'espaces nomades que circulent des migrants.

Des espaces nomades pas si lisses !

« Aucune communauté humaine, si apparemment stable, statique, limitée ou isolée soit-elle ne peut utilement être considérée comme immobile ou en dehors de l'histoire » (Appadurai, 2005, p. 267).

Bien que consensuelle, cette proposition bouscule quelques-unes des représentations les plus solidement ancrées à propos des sociétés sahariennes. Quid du mythe de l'insularité oasisienne et du genre de vie

qui lui est associé, celui des sédentaires ?¹¹ Quid des nomades, éternelle métaphore de la quête de liberté dans le déplacement ?

L'inflation des références aux nomades –les personnes- et aux nomadismes –mode de vie ou métaphore, c'est selon- va bon train. On peut s'appuyer sur de nombreux travaux académiques pour comprendre ce que sont les nomades et les modalités selon lesquelles ils construisent leurs territoires. En revanche, l'exaltation des nomadismes, comme ensemble de valeurs que l'on suppose être celles des nomades dans les sociétés contemporaines –mobilité, fluidité, réactivité...- brouille les pistes.

Les attitudes nomades sont en effet à la mode : voyager nomade, téléphoner nomade, se connecter nomade, penser nomade... Tantôt servants d'argument de vente aux vendeurs de rêves qui proposent des voyages chez les « derniers nomades » ou les « authentiques nomades », tantôt formulés sous forme d'arguments mercantiles qui célèbrent le voyage, l'indépendance, l'émancipation vis-à-vis des règles qui touchent le commun de la population, taxée par défaut de sédentarité, voire de « sédentarite aiguë » !

Le nomadisme peut aussi être sublimé lorsque, par exemple, Jacques Attali (2003) étaye la thèse selon laquelle le nomadisme est non seulement l'un des principaux moteurs de l'histoire de l'humanité, mais surtout qu'il en constitue inéluctablement son futur dans un essai intitulé *L'homme nomade*. En conséquence, toute une re-catégorisation s'opèrerait au prisme de la propension de chaque individu à trouver sa place dans un monde où la sédentarité s'efface au profit du mouvement généralisé, qu'il soit voulu ou subi.

On a parfois rapidement conclu que le mode de vie des nomades ne pouvait pas résister au rouleau compresseur de la modernisation imposée. Pour autant, les nomadismes contemporains, même lorsqu'ils se manifestent à travers des voyages sahariens, sensés nous rapprocher du modèle, ne font que reproduire un regard sur nous-mêmes qui réduit le nomade à un alibi de nos propres fantasmes. Les visions du Sahara restent encore marquées par les grilles de lecture coloniales, lesquelles ont puissamment contribué à façonner une image encore d'actualité lorsqu'il s'agit d'évoquer les représentations des déserts et de ses nobles habitants. Les efforts de la géographie et de l'anthropologie scientifiques postcoloniales, entre autres disciplines, à déconstruire les genres de vie seraient-ils donc restés vains ? Le glissement est, en effet, indéniable de la catégorie académique à une vision métaphorique du Sahara, véritable vivier prompt à nourrir l'imagination de celui qui tente de qualifier le

¹¹ Voir sur ce point la critique de Jean Bisson (1993) sur la modélisation proposée par Jean-Paul Cheylan (1990).

présent et le devenir de nos sociétés. Mais les uns et les autres sont-ils pour autant compatibles dans une figure commune ? D'évidence, non.

Les nomadismes historiques, entre changement et continuité

Depuis plusieurs décennies, le déclin et la mort des nomades sont programmés, resservis comme facteur explicatif des situations de crise, par exemple en Égypte où les Bédouins sont marqués au sceau de « l'extrémisme, la pauvreté, le chômage et les maladies génétiques » ! (*Egypt Today*, n° 27, juin 2006). Autant de stigmates d'une marginalisation dont les attentats à répétition qui frappent les stations touristiques du Sinaï depuis 2002 seraient le symptôme. La vision scientifique sur le sujet apporte pourtant des nuances qu'il n'est jamais inutile de rappeler. Claude Bataillon (1963), aux lendemains des indépendances, dresse un état des lieux sur les nomades et le nomadisme au Sahara en présentant deux positions antagonistes : celle des « partisans d'une stricte intégration nationale... et les partisans de l'autonomie ethnique ». Dans les deux cas, c'est la position de ces groupes aux nouveaux États qui est posée. Et l'auteur de conclure que si la paysannerie a survécu aux bouleversements de l'Europe industrielle, pourquoi n'en serait-il pas de même des nomades dont on pouvait alors espérer que les États les aideraient à survivre à la transition qui se dessinait. Durant la période qui s'étend de la Seconde Guerre mondiale aux années 1970-1980, tant dans les instances internationales qu'aux niveaux national et régional, les points de vue des pouvoirs publics et des acteurs du développement convergent vers la nécessité de mettre en place des politiques de sédentarisation des Bédouins. Pourtant, quelques décennies plus tard, le constat posé par Denis Retaillé (1998) selon lequel « dans un monde d'États, les nomades sont condamnés à la disparition », suffit à résumer les turbulences traversées par les peuples (supposés) mobiles du Sahara.

L'impression demeure aujourd'hui qu'un consensus s'est établi pour considérer que les processus de sédentarisation sont achevés ou en passe de l'être et de ce fait la bédouinité et autres formes de nomadismes rangés dans le placard aux souvenirs. Cependant, comme le démontre Donald P. Cole (2003), « l'intégration » des nomades et des pasteurs aux territoires étatiques coïncide avec la période durant laquelle les mutations économiques, démographiques et spatiales sont d'une grande ampleur dans les États concernés. Le processus d'insertion ou de reconversion des populations marginales dans les opportunités se présentant à eux a, de ce fait, été plus difficile à saisir. Le diagnostic mérite évidemment d'être nuancé selon que l'on parle d'un espace nomade, entendu comme organisation sociale et territoriale (Baroin, 1986) ou bien des nomades eux-mêmes. Jean

Bisson (2003) rappelle ainsi que si les nomades sont en sursis, ils font aussi montre d'une forte propension à la « reconversion » dans de nombreux secteurs d'activités, l'agriculture, le tourisme, le transport ou le commerce.

Les genres de vie associés à leur spécialisation sectorielle ont durablement figé les catégories sociales sahariennes et, par conséquent, empêché les comparaisons entre bédouins-éleveurs, nomades-grands éleveurs et oasiens-agriculteurs. Or dans les marges saharo-sahéliennes des États en construction, les mutations des pasteurs et des agriculteurs ont été parallèles et bien souvent similaires. On a d'ailleurs pu penser que les pasteurs feraient de bons agriculteurs comme en attestent les reconversions réussies menées ici ou là mais l'activité de production économique ne détermine pas l'identité culturelle et si le passage de l'élevage à l'agriculture a pu réussir, on ne peut pas pour autant trop rapidement affirmer que les Bédouins sont devenus des agriculteurs. De même, si le terme de Bédouin a longtemps désigné un « genre de vie » spécialisé dans l'élevage de la steppe, il renvoie d'abord aujourd'hui à une identité culturelle. L'adjectif « bédouin » n'est pas un antonyme de citoyen. Les Bédouins demeurent cependant les oubliés des histoires nationales car ils ont été traités depuis la construction des États issus des indépendances à l'écart du reste des populations, vivant dans des entre-deux construits depuis la période coloniale, devenus depuis périphéries nationales.

Une lecture scientifique de ces questions doit donc, a minima, s'inscrire dans la dialectique du changement et de la continuité plutôt que de la transformation radicale de la « bédouinité » afin de se prémunir de tout risque de sentimentalisme passéiste. La relecture diachronique des territorialités saharo-sahéliennes permet de remettre en perspective cette période-charnière et par conséquent de déterminer la conduite de recherches sur le sujet qui relativisent le temps de la construction du territoire étatique pour repérer en quoi le territoire en réseau survit ou renaît dans ce nouveau cadre. Les migrants qui traversent le Sahara depuis les années 1990 constituent de ce point de vue un groupe qui perturbe la dialectique territoires sahariens – territoires d'États. Moyennant quelques précautions, ce groupe constitue donc aussi un excellent révélateur.

Se défaire des métaphores nomades

Le rêve prend en la matière le pas sur la réalité et, dans un mouvement commun, le nomadisme devient une posture de vie, et les nomades le symbole de ceux qui ont échappé à la sédentarité et au pouvoir des appareils, notamment celui des États. La nomadologie de Deleuze et Guattari (1980) constitue le socle à nombre de ces

expressions, métaphores et définitions du nomadisme. Rappelons brièvement que la nomadologie présente quatre traits caractéristiques à laquelle un champ lexical spécifique est associé (Sasso et Villani, 2003) : *un espace lisse* qui renvoie au nomadisme et au devenir en opposition à un *espace strié* lequel renvoie à la sédentarité ; la *ligne de fuite* qui, selon Guattari, crée « une aspiration irréversible à de nouveaux espaces de liberté » ; une *vitesse* que l'on doit entendre comme un mouvement et qui ne peut, de ce fait, être opposée à la lenteur. Elle consiste plutôt en une manière « d'occuper un espace, s'y distribuer... », empreinte d'une imprévisibilité qui conduit Deleuze et Guattari à distinguer « les vitesses à tendance nomades ou révolutionnaires » de celles des appareils d'État ou des organisations mondiales ; enfin, une *machine de guerre* consubstantielle au nomadisme car « extérieure à l'État ».

Mais qu'est-ce que les nomades du désert ont à voir avec la nomadologie ? Une première réponse est donnée par Didier Gazagnadou (2006), pour qui Deleuze ne cherchait pas à ce que « nous partions chez les derniers nomades, mais (plutôt) que l'on apprenne, comme les nomades, à se déplacer sur les lisières, ... et, en premier lieu, ceux des appareils d'États et autres machines de pouvoir ». Outre-Atlantique, Paul Mann (1996) resitue la pensée de Deleuze et Guattari dans les nouveaux débats qui traversent la pensée intellectuelle contemporaine et place la nomadologie de Mille Plateaux (MP) au cœur d'un champ nommé « désert ». Ce faisant, Mann met en garde le lecteur contre l'abus du terme : proscrivant toute velléité d'exégèse, il avance l'idée que la nomadologie est d'abord « un défi pour repenser toute notre relation aux livres et à l'écriture, à l'ordre même de notre pensée - une tâche à laquelle, eux-mêmes (Deleuze, Guattari, 1980) ont souvent failli ».

C'est dire l'ampleur du projet et par conséquent les risques de contresens lorsque l'on tente de procéder à des assemblages entre des termes aussi stimulants qu'espace lisse ou strié, nomadisme, déterritorialisation ou rhizome. Le risque de forcer l'interprétation concerne au premier chef les enfants spirituels de l'école de nomadologie qui peuvent être tentés de contextualiser la pensée de Deleuze et Guattari « en transférant les idées sur un milieu a priori fertile » (Camacho-Hübner, 2005). La géographie constitue d'évidence l'un de ces « milieux fertiles », sensible à de nouveaux modes d'appréhension des dimensions spatiales et temporelles des rapports entre le territoire et le mouvement. L'une des manières les plus périlleuses, et peut-être aussi les moins convaincantes, de procéder aux assemblages consisterait cependant à faire « entrer Deleuze et Guattari dans la conception du monde contemporain et, parallèlement, (à) faire ressembler le monde contemporain à un

rhizome » (*Ibid.*), avec pour conséquence de ne satisfaire ni les philosophes ni les praticiens des sciences humaines.

La pensée de Deleuze et Guattari est nomadologique, mais pas pour autant nomade suggère Paul Mann. C'est-à-dire que si la nomadologie est un défi à nos modes de pensée, en revanche, aucune matière n'est fournie qui autorise à repenser les sociétés nomades en tant que telles, avance même Christopher Miller (2003). Se faisant l'avocat du diable, Miller va même jusqu'à prôner le refus de lire et d'interpréter la pensée deleuzienne au prisme de la grille suggérée par le philosophe. Cette position, de prime abord radicale, se fonde sur l'argument selon lequel le *Traité de nomadologie* (1980) trahit des proximités discutables avec le colonialisme en s'appuyant sur des sources de l'anthropologie coloniale, et qu'il est de ce fait empreint d'un primitivisme et d'un orientalisme pourtant bien éloigné des intentions de ses auteurs. Miller ne remet évidemment pas en cause la pensée philosophique de Deleuze et Guattari de manière frontale mais préfère s'intéresser à l'usage que les philosophes font de leurs sources. Son objectif consiste en effet à soumettre à caution toute utilisation de l'appareil conceptuel de la nomadologie afin de comprendre le nomadisme et les nomades en tant qu'objet anthropologique.

C'est donc l'aspect anthropologique de Mille Plateaux qui intéresse Miller et par conséquent, à la question précédemment posée : qu'est-ce que les nomades ont à voir avec la nomadologie ? Sa réponse est dénuée d'ambiguïté : rien ! Le critique part d'un matériau de réflexion constitué des notes de bas de page où se trouvent les références sur lesquelles s'appuient Deleuze et Guattari afin de constituer leur référentiel de « nomadologie ». Miller démontre à quel point celles-ci sont tronquées dans le sens où elles évoquent un nomadisme intellectuel (Kenneth White), une abstraction (Paul Virilio) en complet décalage avec la réalité du nomadisme, pour la simple raison que là ne se situe pas le propos du *Traité*. Mais après tout, un concept philosophique doit-il être lié à une seule et simple réalité ?

Miller souligne en revanche un second problème : la volonté non dite de Deleuze et Guattari de construire un concept qui s'impose aussi aux anthropologues, et d'argumenter à propos de la fragilité d'un tel objectif. Selon cette optique, Mille Plateaux ouvre le champ d'une semi-anthropologie qui légitimerait la nomadologie grâce à des citations anthropologiques (ou pas) alors que ces références demeurent, paradoxalement, pour l'essentiel, négligées dans leur contenu tant factuel que conceptuel. Le problème est alors posé du risque de sur-interpréter des propos d'auteurs qui eux-mêmes se fondent sur un matériau composé de sources anthropologiques de diverses natures et origines ou bien de procéder par généralisation

des exemples localisés afin d'enrichir le schéma général de la nomadologie.

L'Afrique occupe une place de choix en appui de la réflexion et des exemples développés dans Mille Plateaux, notamment dans l'usage qui est fait des sources coloniales. Mais au-delà d'une critique systématique des sources, des éléments de portée générale peuvent être dégagés, que Miller qualifie de tension, voire de complicité entre la « recherche scientifique » et la domination ; risque inhérent à l'utilisation de Joset, auteur cité qui a exercé un rôle dans l'appareil colonial de répression. Cette remarque nous rapproche de la nécessité d'une relecture post-coloniale de la littérature scientifique sur le Sahara, y compris dans ses écrits les plus classiques : toute une réflexion reste à mener sur le contenu des mots ou expressions tels que la décadence, l'« œuvre française »... qui constituent autant d'expressions sans ambiguïté de la limite ténue entre recherche et domination ou légitimation des actions engagées qui imprègnent les travaux jusqu'aux années 1960. Le relais a été pris ensuite par le regret de la virginité perdue des espaces et des groupes humains écrasés par le rouleau compresseur de la modernisation. Une seconde référence importante est celle du livre de Pierre Hubac (1948, *Les nomades*) qui constitue à bien des égards un fil directeur de la construction de la figure du nomade. On retient que celui-ci est un guerrier, qu'il s'oppose au sédentaire, -idée maintes fois remise en cause depuis lors, notamment chez Robert Capot-Rey (1953)- et que la machine de guerre qu'il déploie vise à faire table rase, c'est-à-dire à restaurer le pays (*the land*) nomade afin de revenir à l'espace vide. Deleuze et Guattari reprennent donc à Hubac tout un ensemble d'idées re-conceptualisées dans leur pensée.

On sera dès lors attentif à la manière dont les cadres de pensée hérités se pérennisent d'une géographie à l'autre, sous les dehors plus « modernes » de l'expertise étatique sur les « populations locales » par exemple ou bien, à propos du romantisme de la déterritorialisation que l'on confère souvent à ceux qui vivent et construisent des cadres territoriaux différents de celui qui les observe, par exemple les nomades... Projection, en somme, d'un regard sur soi-même en même temps que permanence du primat de l'extériorité du regard sur les sociétés nomades. Les nomades sont Notre alibi !

Une autre source importante questionne les territorialisations nomades. Anny Milovanoff (1978) restitue en effet avec nostalgie la pureté du nomade, sa mise à l'écart vis-à-vis des perversions du monde, en une utopie de « l'espace vide » et de l'indivision en opposition avec l'individualisme, entendu comme conséquence du capitalisme. Le point le plus problématique de l'argumentation de Milovanoff porte sur l'idée que les nomades ne s'approprient pas les

espaces qu'ils traversent. Miller rappelle fort à propos les travaux de Jean Chapelle (1958) afin de démontrer l'inverse et ces pistes ont d'ailleurs fait l'objet de nombreuses réflexions ultérieures. C'est que pour Milovanoff, il n'est question que d'une conception : le territoire d'État, qui exclut de facto tout autre processus de territorialisation concurrent. L'assertion est d'une certaine pertinence au plan théorique mais contredite à l'épreuve des faits par les constructions territoriales alternatives... D'autant qu'il paraît tout aussi précipité de dédouaner les nomades de tout intérêt pour les formes d'accumulation de capital liées aux échanges marchands, au regard des stratégies commerçantes qu'ils développent dans les entrefilets des États contemporains (Grégoire, 1999) !

Les nomades dont parle Milovanoff, comme Deleuze et Guattari, sont donc d'abord et avant tout une abstraction, prétexte à dénoncer les oppressions que nous imposent les États et le capitalisme. Face à la volonté de ces forces de sédentariser les sociétés, le nomadisme exprime le refus de se plier aux cadres contraignants, une force de résistance en permanence à l'œuvre. Le nomadisme devient une métaphore historicisée dans la mesure où chaque force de contrainte et d'oppression des individus trouve fatalement face à elle l'esprit nomade de la subversion, voire de la révolution. On comprend mieux alors pourquoi la « machine de guerre » nomade que Deleuze et Guattari empruntent à Hubac n'a pas pour principal objectif de faire la guerre. Bien au contraire, le passage du nomadisme historique au nomade conceptualisé s'opère dans la pensée des deux philosophes par la proscription de la machine de guerre au sens premier –et donc de son pouvoir de mort- au bénéfice d'une force qui travaille constamment le monde strié des États. Ce nomade comme concept nous éloigne du nomade-alibi comme par exemple « l'Homme nomade » de Jacques Attali (2003) selon lequel « la sédentarité n'est qu'une brève parenthèse dans l'histoire humaine » et de prédire que « les grands conflits de demain... (opposeront) le dernier empire sédentaire, l'Empire américain, à trois empires nomades... : le marché, l'islam et la démocratie ».

Que retenir de ce bref détour par la pensée deleuzienne ? Les lectures critiques n'équivalent évidemment pas à dresser un réquisitoire en règle contre Deleuze et Guattari. Le contexte a changé et le texte pris au pied de la lettre se situe désormais « sous l'aile du passé » (P. Mengue cité par A. Manola, 2004). Cependant, comme le suggère cette lectrice attentive de l'œuvre philosophique de Deleuze, cela n'empêche aucunement d'être attentifs aux glissements sémantiques vers de nouveaux horizons de pensée : les espaces lisses, initialement métaphore des déserts et des mers, se retrouvent aujourd'hui dans les espaces artificiels que sont les « non-lieux » de Marc Augé (1992)... Encore se trouverait-il des géographes pour y

déceler du lieu puisque justement ces non-lieux sont l'expression d'un monde où le mouvement prend le pas sur la fixité, où les « nomades modernes », voyageurs qui pratiquent les espaces de la surmodernité imposent les valeurs de la circulation aux sédentaires ! Les îles, le mouvement, la réticence vis-à-vis des appareils et tout l'outillage mental que le nomade est censé représenter sont donc toujours d'actualité. Comment alors retrouver la place des « nomades historiques » dans un monde en mouvement ?

Assemblages à risques : le nomade n'est pas un migrant !

L'évidence conduirait à supposer que les « nomades contemporains » empruntent les pistes ouvertes par les « nomades d'antan » entre les deux rives du Sahara. Bel hommage que cette continuité -dans laquelle on pourrait voir une filiation- entre les mobilités « traditionnelles » et modernes, chacun se situant en définitive à un moment d'une grande ligne de temps d'un Sahara dont la « vocation » perdure. Elle est métaphorisée sous la formule de l'« autre Méditerranée » (Braudel, 1990 puis plus récemment Côte, 2002 ou Triaud, 2003), espace de circulation des caravanes modernes que sont les camions ; les migrants et les réfugiés étant, en un sens, les descendants des esclaves acheminés vers les ports de la Méditerranée. L'accueil guette cependant, qui consisterait à remettre à l'honneur une « vocation saharienne » de la mobilité, fondée sur l'essence nomade des peuples du désert. Quoique séduisante, cette image n'en reste pas moins très éloignée des réalités du Sahara contemporain comme de celui d'hier d'ailleurs.

L'un des assemblages, pour reprendre l'expression de Paul Mann (1996), les plus apparemment évidents et pourtant bien périlleux concerne à notre sens la rencontre entre nouveaux et anciens nomades. S'il devient en effet fréquent de qualifier les migrants internationaux de « nouveaux nomades », c'est au prix d'une distinction entre le nomadisme historique et sa métaphore contemporaine (Retailé, 1998). L'avenir des grands nomades sahariens serait en effet hypothéqué par la division du Sahara entre États nations, laquelle aurait fait perdre sens aux conceptions territoriales antérieures. Au contraire, les migrants internationaux, par leur mobilité, inscriraient à la surface de la terre de nouvelles formes de nomadisme qui s'opposent aux certitudes sédentaires des autochtones inscrits dans les logiques de l'État territorial. Les migrants, en somme, représentent à une échelle qui dépasse de beaucoup les limites du Sahara, le devenir d'un monde de plus en plus marqué par le mouvement, les archétypes du refus des métriques sédentaires, celles d'hier autant que celles d'aujourd'hui.

Un premier niveau de lecture du « point de vue deleuzien » conduit à relever l'opposition entre le nomade et le migrant. En effet, « alors que le migrant quitte un milieu devenu amorphe ou ingrat, le nomade est celui qui ne part pas, ne veut pas partir, s'accroche à cet espace lisse où la forêt recule, où la steppe ou le désert croissent, et invente le nomadisme comme réponse à ce défi » (Deleuze et Guattari, 1980, p. 472). Encore faut-il replacer cette proposition dans son contexte, à savoir que le migrant et le nomade ont en commun de se confronter aux appareils d'État, en procédant à une déterritorialisation entendue au sens de « mouvement par lequel on quitte un territoire » (*Ibid.*, p. 634). C'est ensuite que leur itinéraire diverge puisque « la ligne migrante connecte deux points allant de l'un à l'autre, de la déterritorialisation à la reterritorialisation. Par contre, la ligne nomade est une ligne de fuite qui, en passant à travers les points, mène les mouvements de déterritorialisation dans un mouvement torrentiel n'ayant rien à voir avec la fuite au sens traditionnel du terme » (Raunig, 2002).

Cette fuite, Hamza, le personnage principal du bref roman *Villes sans palmiers* en risque l'expérience lorsqu'il ne voit plus de solutions dans le village, le lieu de ses origines. Le récit de Tarek Eltayeb (1999) relate ce déplacement en cinq chapitres aux titres en forme d'itinéraire initiatique ponctué de la découverte de nouveaux lieux mais néanmoins selon une boucle « du village... à la ville... vers une autre ville... encore des villes... au village ».

Quittant *woudd en-nar* (ami de l'enfer), son village écrasé par la sécheresse, il décide d'émigrer à la ville, en l'occurrence à Omdourman, la partie occidentale de la capitale soudanaise de Khartoum, afin d'aider sa famille. Il marche, monte à bord d'un camion, puis d'un train, arrive en ville, première expérience avec ses échecs, ses réussites. Des déboires sentimentaux le poussent à repartir. Ce sera l'Égypte, encore proche, accessible, avec toujours *woudd en-nar* et sa famille dans le cœur. Le train, le ferry, le train encore jusqu'à Assouan, Le Caire, Port Saïd, la zone franche où toute l'Égypte s'approvisionne. Hamza, le paysan poussé à l'exode rural, multiplie les expériences d'emploi, de rencontres ; il connecte même les lieux de son voyage, Omdourman et Le Caire, entre lesquelles il se livre au négoce transfrontalier. Mais si, au fur et à mesure, Hamza élargit ses horizons, en retour, chaque lieu traversé devient aussi le lieu d'un malaise : le devoir familial, une paternité qu'il ne peut assumer à Khartoum-Omdourman et bientôt l'absence d'un futur clair en Égypte. Hamza obtient alors un passeport, part en Europe ; le voyage se transforme en errance où l'altérité est accrue du fait de la langue. Il passe de l'Italie à la France puis aux Pays-Bas...

Il multiplie les expériences de la découverte et des apprentissages mais aussi les désenchantements. Hamza décide de retourner chez lui, de remonter l'itinéraire jusqu'à sa source, *woudd en-nar*. Il n'y retrouve que la désolation, un village transformé en cimetière, où tous les siens sont morts, sa mère ne lui ayant laissé pour legs qu'un message : « pars ! ». L'émigration qu'Hamza vit tantôt comme un voyage, tantôt comme un exil, qui ne faisait sens que par rapport au village, ne laisse en fin de compte que l'amertume de celui qui a à la fois perdu le lien avec le lieu d'origine sans pouvoir en établir avec ceux qu'il traverse. C'est lorsqu'il prend conscience de la perte de son ancrage originel qu'Hamza fait l'expérience de la déterritorialisation. Cette dernière débouche sur le néant.

Cependant, comme le suggère Jana Evans Braziel (2003), le parallèle entre le nomade et le migrant ne tient qu'à la condition d'observer la volonté de déterritorialisation d'un groupe ou d'un individu vis-à-vis de l'État et donc la propension du migrant à définir son avenir autour du projet de « devenir nomade ». Cette condition n'est toutefois rendue possible que si le migrant se défait de la double « entrave » identitaire du pays natal et du pays d'accueil. Plus encore, il devra pousser cette logique jusqu'à la déterritorialisation ultime d'un espace sans points, trajets ou bien terre. Une telle déterritorialisation est-elle concevable hors des postures philosophiques et artistiques et dans ce cas jusqu'à quel point ? Question sans réponse. On se risquera cependant à suggérer, quitte à s'inscrire en faux vis-à-vis du constat désabusé d'Edward Saïd (2000), que les réfugiés, migrants, déplacés, exilés que le monde contemporain a produit en grand nombre, et qui peuvent en un sens être considérés comme le corrélat de la création des États post-coloniaux et de leurs frontières, ne sont pas pour autant « des errants sans foyers, nomades et vagabonds ». Il y a dans cette manière d'amalgamer tous ceux qui ne trouvent pas leur place dans le monde clos des États un risque certain de négliger la propension des uns et des autres à territorialiser leur mouvement autrement, même si celui-ci rime parfois avec exil.

Des migrations transsahariennes entre territoire d'État et territoires nomades

Il est à notre sens hasardeux de considérer les migrations qui relient les deux rives du Sahara depuis les années 1990 comme productrices de territoire. Ces flux « s'accrochent », en revanche, à d'autres territoires que l'on peut plus clairement identifier. Les migrations subsahariennes contemporaines permettent en effet de mettre en lumière d'authentiques territoires en réseaux qui se greffent sur des espaces nomades que l'on croyait définitivement disparus. Car

le Sahara présente un exemple atypique de mise en relation des nouveaux et des anciens nomades, qui incite le chercheur à reposer la question des conséquences de cette rencontre sur les territorialités sahariennes. Il y a bien un espace de la migration subsaharienne qui s'étend des capitales du Sahel à celle de l'Afrique du Nord car les flux d'une telle intensité (plusieurs dizaines de milliers de personnes par an sur les principales routes) nécessitent la mise en place d'une infrastructure d'accueil, de circulation, de négoce. Ces espaces forment un ensemble bien hétéroclite qui ne fait sens que pour ceux qui ont l'habitude de le parcourir, les populations nomades et/ou commerçantes qui vivent à la charnière Sahara-Sahel et ont construit des territorialités pré-étatiques dont la mémoire est encore partagée par des communautés disséminées sur de vastes espaces.

Cette impossibilité à assimiler dans un tout le migrant et le nomade n'exclut cependant pas l'observation des formes d'intrications qui se dessinent entre les territoires de « ceux qui ne sont plus nomades par incompatibilité avec le territoire d'état » et « ceux qui ne le deviendront jamais car ils ne peuvent pas s'émanciper totalement de l'attache aux lieux qu'ils quittent ». Au contraire, car les travaux sur les diasporas et les mouvements transnationaux de personnes suscitent un intérêt croissant de la part des communautés scientifiques, notamment depuis qu'elle pose à nouveau question dans le cadre du débat politique. Un constat empirique demeure indéniable : les nomades d'hier et ceux d'aujourd'hui se croisent et se côtoient dans des villes créées par les États au Sahara où se redéfinissent fonctions urbaines et identités citadines produites par le mouvement.

Cependant, les réflexions scientifiques ne s'émancipent qu'avec difficulté d'une grille de lecture Nord/Sud, même si elle est empreinte de lecture post-coloniale des relations entre anciennes colonies et métropoles. Or cette approche ne recouvre pas, loin s'en faut, l'essentiel des flux migratoires et commerçants post-coloniaux. Parallèlement ou postérieurement aux migrations forcées liés aux cloisonnements étatiques et aux cycles de sécheresses, qui ont ancré des populations saharo-sahéliennes entre deux ou plusieurs États, une classe de marchands a progressivement émergé¹², dont les stratégies ont permis de maintenir le lien à l'intérieur d'une vaste région transfrontalière tout en s'inscrivant progressivement dans des réseaux transnationaux de plus en plus étendus. Cette mutation procède à la fois d'un changement d'échelle mais aussi de ressorts de la mobilité qui, justement, contribuent à ce que le territoire en réseau

¹² Voir la présentation synthétique des stratégies de quelques-uns de ces groupes marchands par Claude Arditi (1995), Emmanuel Grégoire (1999), Jean-Charles Clanet (2004). Notamment concernant l'articulation dans la longue durée entre commerce, réseau confrérique et domination politique.

se pérennise. Changement dans la continuité ? Pas exactement car c'est au prix d'efforts et de stratégies individuelles réussies, de compétences acquises et transmises dans un familial et/ou tribal que le réseau se connecte aux réseaux extérieurs au Sahara, ceux des marchands et ceux des migrants.

Ainsi, le mouvement, dans les interstices des territoires d'États, devient aussi l'une des modalités de la reconversion des nomades. États, marchands, migrants, nomades. Les mots sont là, qui qualifient des notions polysémiques et nous donnent des clés pour rendre visible ce qui ne l'est pas toujours. Peut-être aussi pour rappeler que les réseaux transsahariens ont à la fois une mémoire qui n'est pas que séculaire et qu'ils ont aussi un futur qui est bien plus étendu spatialement qu'on ne pourrait l'imaginer.

Lorsque des migrants traversent les villes du Sahara

« L'oasis se peupla d'artisans, de marchands, de filles et de vauriens. Logeant tous au début dans l'unique garni de la ville, ils louèrent ensuite des maisons dans des ruelles fréquentées. Attirés peu à peu les uns vers les autres comme la plupart des étrangers, ils commencèrent à se grouper dans des ligues et sociétés qui, par leurs mœurs et leur caractère, ne tardèrent pas à provoquer les habitants du cru. Tensions et conflits s'ensuivirent et le brandon de la discorde s'enflamma.

(...) Un premier groupe reprochait aux aubains d'avoir introduit sur leur sol d'étranges habitudes dont la tribu ne tarderait pas à apercevoir le danger, puisque contraires à la Loi, propres à répandre le vice chez les habitants et tuer en moins de rien la pureté des âmes. Aussi ces derniers prêchaient-ils l'urgence de laver l'oasis de la souillure et d'expulser les étrangers à la première occasion.

Les seconds voyaient au contraire dans l'afflux d'étrangers un gain pour la tribu, un atout indispensable à toute communauté naissante, considérant que la plupart d'entre eux étaient gens de métier, d'art et de savoir-faire ; que les marchés se ressentiraient gravement de leur départ et qu'en pâtiraient à coup sûr le développement de l'artisanat, des métiers et de la vie de la communauté.

Faute d'un accord, les sages proposèrent de recourir à l'arbitrage du tombeau et remirent entre les mains de la prêtresse la question du destin des étrangers. La vierge dormit toute une nuit l'oreille collée à la pierre et, au matin, fit porter au Conseil la sentence du chef : « toute terre que n'ont pas foulée les pas d'étrangers n'est promise à rien de bon. »

Ibrahim El Koni, 2002, *L'oasis cachée*, Phébus, Paris, 181 p.

En guise d'introduction : la route fermée des migrants soudanais

Qu'est-ce que le Sahara lorsqu'il n'est pas le Sahara partagé entre différents États ? Quelles sont les échelles permettant d'en appréhender les dynamiques socio-spatiales ? Ses contours ? Voilà pour les questions de géographie élémentaire. D'autres viennent rapidement qui seront le corrélat de l'arrivée des confins sahariens dans le débat public. En quoi traiter des migrations transsahariennes

nous dit ce qu'est la fabrique urbaine au Sahara ? Nous prenons le parti de décliner la question des migrations transsahariennes en ce qu'elle nous révèle sur le Sahara contemporain, sa lecture médiatique et politique, la durabilité de ses villes, l'émergence des espaces de transit et les routes qu'ils jalonnent.

On a beaucoup dit sur la renaissance des routes transsahariennes, héritières des routes de la traite des esclaves un siècle plus tôt. Il me semble que l'on a, en revanche, assez peu pensé ce que deviennent les espaces traversés une fois que les flux de migrants se réduisent, voire se tarissent. C'est pourtant par cette entrée que la question des migrations transsahariennes peut devenir une entrée sur une pensée des territorialités sahariennes et sur la durabilité des architectures construites dans l'interaction entre les logiques étatiques et celles des réseaux. Nous questionnerons plus que nous n'affirmerons, en restituant sous leurs formes (presque) brutes les interrogations que l'invisibilité des migrants sur certaines routes transsahariennes n'a pas manquées de soulever.

Suivre la route

Après avoir mené des enquêtes ou simplement après avoir visité de nombreuses villes libyennes, égyptiennes et soudanaises pour mieux comprendre comment s'organisaient les circulations migratoires transsahariennes, il paraissait utile de suivre l'une de ces routes. J'ai opté pour celle qui était à la fois l'une des plus importantes et paradoxalement les moins connues, allant de Tripoli, en Libye, à Khartoum, au Soudan, en passant soit par la Nubie soudanaise soit par le Darfour. De Khartoum à Tripoli, en passant par Koufra, il a été possible d'appréhender ce que signifiait aujourd'hui une route au Sahara, son présent, son histoire, ses acteurs, son articulation à d'autres routes. Nous y reviendrons.

Il ne s'agissait pas ici de « suivre la route », entreprise séduisante de ces espaces où souffle encore le vent de l'aventure, mais sans doute peu pertinente au plan du rendu scientifique. Mon objectif consistait plutôt à « interroger la route », en différents lieux et à différentes périodes¹.

Le choix n'est pas tout à fait anodin et répondait à diverses motivations. Cette route était, au moins sur une portion, empruntée par les Soudanais qui se rendent en grand nombre en Égypte de même que des réfugiés éthiopiens et érythréens qui, à partir de Khartoum, optent pour la Libye ou l'Égypte (Le Houérou, 2004). Une première question

¹ Khartoum et Dongola au Soudan en 2004 ; Koufra en 2001 et 2005 ; Tripoli à diverses reprises.

était donc de savoir qui allait où et pourquoi ? Autre interrogation : l'afflux de barques chargées de migrants au large des côtes italiennes et espagnoles avait mis en lumière deux pays de transit, le Maroc et la Libye. En amont des routes migratoires transsahariennes, la catégorie de « migrants subsahariens » demeurait floue car, en embrassant une partie du continent africain, elle opacifiait les contours et les gradients d'un espace migratoire que, à défaut de statistiques globales, on ne pouvait restituer que moyennant de nombreuses enquêtes qualitatives multisites.

En disant « suivre une route », il s'agissait donc de formuler une métaphore en vogue, du moins si l'on se fie à l'inflation de photographies de migrants sur des camions que les agences de voyages affichent afin de vendre du « nomade moderne » en lieu et place de « l'authentique nomade ». Suivre les routes présente des avantages mais aussi quelques inconvénients. Premier point, cela implique de partir d'un lieu précis, de préférence labellisé carrefour migratoire de transit et d'aller jusqu'à un autre point, avec comme quasi-certitude qu'à un moment donné, il ne sera pas possible d'aller au-delà car à un check-point, à une frontière, certaines poursuivront leur route, les migrants, d'autres devront s'arrêter là, les chercheurs, bloqués ou éprouvés. Second point, heureusement, suivre les routes permet de faire œuvre de géographe en décrivant les localités rencontrées et ainsi de comprendre ce qui fait les hiérarchies urbaines dans le réseau et d'espérer en tenir les deux bouts. Troisièmement, cependant, suivre une route impose une limite sérieuse : lorsque l'on ne peut plus la suivre, on se fie aux représentations, aux avis et autres formes de restitutions que les autres se font de la suite du trajet.

Comment décontextualiser ces propos pour les insérer dans une compréhension de la route ? Peut-être en se cantonnant au récit que ceux qui l'expérimentent en font, afin de comprendre la progressivité de ce récit : comment se vit le passage de l'Afrique subsaharienne au Monde arabe ? comment expérimente-t-on les bricolages et altérités linguistiques ? comment saisir les migrants et réfuter le migrant au prétexte d'une appartenance à un même continent ? comment se positionnent-ils en entrant en Libye ou en Algérie selon qu'ils sont dans la posture du gradient (étape dans le transit vers l'Europe), rupture (culturelle, linguistique), et objectif ?

Restons-en donc, pour esquiver ces difficultés, à une acception qui recouvre trois objectifs complémentaires d'une géographie descriptive. Le premier consiste à *observer différentes localités situées sur les routes transsahariennes* avec la conviction que si l'on parle bien souvent des migrations Afrique noire - Afrique du nord, celles-ci s'organisent en fait selon deux espaces d'échelles différentes. D'une part, un espace migratoire et marchand de proximité ancien,

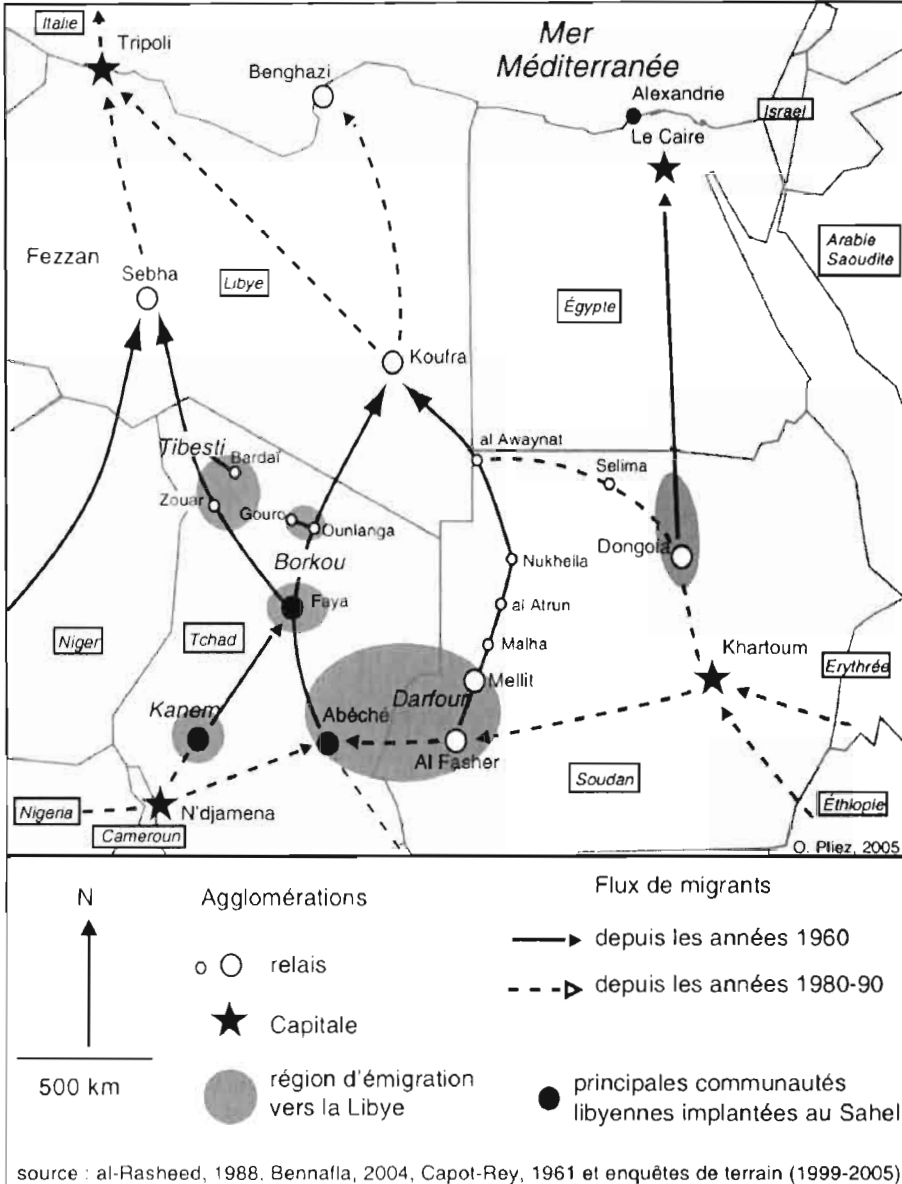
transfrontalier plus que transnational, circonscrit à la charnière saharo-sahélienne ; d'autre part, un espace plus récent, de plus grande ampleur où circulent des migrants originaires de l'ensemble de l'Afrique subsaharienne. Le second objectif porte sur les temporalités de l'enquête puisqu'il s'agit *d'observer cette route à différentes dates* (Koufra en 2001 et 2005 ; Tripoli en 2001, 2002 et 2005 ; Khartoum et Dongola en 2004) pour évaluer sa sensibilité à la conjoncture. Cette conjoncture est faite d'expulsions, d'émeutes, comme à Tripoli en 2000, d'ouverture et de fermeture de routes qui ont des effets directs sur les lieux traversés. Dernier objectif : *recenser les formes spatiales du transit*, à différentes échelles, des localités de passage ou aux quartiers spécialisés des plus grandes agglomérations.

Le contexte de cette enquête a été déterminant puisqu'elle a été effectuée environ un an après la fermeture de la frontière entre la Libye et le Soudan, en mai 2003. Les difficultés de circulation des migrants ne pouvaient que s'accroître depuis que le conflit du Darfour avait pris de l'ampleur. De fait, les premiers entretiens dans le lieu le plus évident des relations avec la Libye, le *souk libya* de Khartoum, ne renvoyaient que des réponses évasives et en tout cas rien de palpable sur de quelconques circulations migratoires et marchandes entre les deux États. Confronté à l'invisibilité d'un phénomène pourtant supposé être un marqueur spatial très visible dans certains quartiers de Khartoum, eu égard à la présence soudanaise en Libye, la démarche suivie consiste à tenter d'interroger dans la capitale soudanaise cet « espace invisible » des migrations entre la Libye et le Soudan, à partir de lieux repérés lors d'entretiens précédents, en recoupant les informations collectées dans la presse et des lectures de différentes périodes avec des entretiens menés sur place. À partir de ce modeste matériau, l'option choisie fut de suivre l'une de ces routes (par élimination, celle du Darfour étant fermée !) qui passe par le Nord du Soudan pour ensuite rejoindre plein ouest la Libye et Koufra afin de repérer des indices de quartiers via lesquels transitent les migrants dans les lieux de passage supposés.

Les routes empruntées par les migrants et les marchandises entre la Libye et le Soudan (figure 4) comptent parmi les axes majeurs du renouveau des circulations entre les deux rives du Sahara alors qu'ils sont globalement méconnus. Les flux d'échanges par la voie terrestre entre les deux États sont pourtant anciens -depuis les années 1960-, et s'effectuent sur des routes et des pistes maillées par un réseau de petites villes et de marchés, lesquels constituent autant de points de rupture de charge sur des itinéraires qui sont longs de plusieurs milliers de kilomètres. Il y aurait en effet beaucoup à dire sur la disjonction entre, d'une part, l'espace des migrations transsahariennes animé de flux numériquement importants et anciens et, d'autre part, l'espace perçu par les médias, les politiques et parfois même

certaines chercheurs. Le second est euro-africain et conjoncturel ; le premier est sahélo-saharien, ancien et peu visible.

Figure 4 : Flux migratoires entre le Sahel et la Méditerranée



Source : Pliez (2006)

La construction de cet espace migratoire et marchand par la voie terrestre entre le Soudan et la Libye constitue un véritable cas d'école d'une situation commune aux autres États sahéliens. On a ainsi pu distinguer trois étapes : des migrations régionales des populations de pasteurs-nomades des marges saharo-sahéliennes du Darfour qui se sont orientés en direction des chantiers libyens dès les années 1950 (Capot-Rey, 1961). Ces mouvements s'amplifient lors des sècheresses des années 1970-1980 (Ibrahim, 1988 ; 1998). La conjonction des déplacements forcés de ces populations vers Khartoum et d'une amélioration des relations bilatérales entre la Libye et le Soudan au début des années 1990 accélère la structuration de ce vaste espace de circulation transsaharien.

Cependant, l'extension et la densification de cet espace migratoire et marchand, qui demeure très dynamique jusqu'au début des années 2000, n'est, en 2004, presque plus actif. Cet arrêt brutal est la conséquence des politiques plus restrictives de circulation liées au durcissement des relations bilatérales entre la Libye et le Soudan et aux pressions des dirigeants européens. Cette situation est en porte-à-faux avec l'image d'itinéraires empruntés par un nombre croissant de migrants originaires d'Afrique subsaharienne qui a souvent cours dans les médias. Elle pose en outre la question de la pérennité de tels dispositifs. En une génération, en effet, les formes d'entrepreneuriat commerçant et du transport ont émergé à la charnière des trois frontières, libyenne, tchadienne et soudanaise, à la faveur de l'importance des circulations transsahariennes, de l'émergence des pôles urbains et de la reconversion de nombreux nomades citadinisés dans ces secteurs d'activité en pleine expansion (Pliez, 2006). Ce sont ces acteurs sahariens qui ont construit un territoire en réseau fait de marchés comme le *souk libya* d'Omdourman, de relais, de bourgades spécialisées dans le transit comme Dongola en Nubie soudanaise ou Koufra dans le Sahara libyen.

Visibilité et invisibilité

Sur cette route, une approche constructiviste et des enquêtes menées sur plusieurs sites permettent de mettre en lumière un tel dispositif spatial. Pourtant, la visibilité des flux migratoires transsahariens dans les villes du Sahara tranche avec leur invisibilité dans des métropoles aussi vastes que Khartoum, Tripoli ou Le Caire. À quoi tient cette visibilité ? D'abord à la petite taille de la ville saharienne, souvent dépendante des subsides de l'État, et dont les fonctions sont administratives, agricoles et de services ; ensuite au rôle d'entrepreneurs locaux qui mettent en place des services à destination de la population migrante (transport, hébergement...) ; sans doute aussi à l'importance des flux qui, associés à la localisation et à la

fonction de la ville (départ, arrêt ou transit), contribuent à la formation d'espaces de transit dont la fonction et la taille varie selon les lieux, en considérant toutefois que les places migratoires sont d'abord -et de plus longue date- des places marchandes.

Nous avons donc été attentifs à ce qui dans ces lieux, bourgades ou marchés, produits par les flux de circulation entre le Soudan et la Libye, atteste d'une transformation et d'une insertion dans les espaces urbains, qui deviennent les maillons de nouveaux réseaux d'échanges transnationaux, et parfois les leviers du développement local (Drozd, Pliez, 2005). La première étape consiste à opérer une distinction sommaire, et parfois même arbitraire, entre les lieux selon les premiers indices d'insertion dans l'espace migratoire (par exemple : visibilité spatiale ou pas, évocation dans des entretiens), déclinés par échelles (région de visibilité et celles où ils ne le sont pas). En définitive, la création de l'objet de recherche « migrants au Sahara » tient à sa visibilité dans des lieux donnés, sahariens pour l'essentiel, tant par la présence notable de contingents de migrants que par la trace matérielle induite par leur passage. On devine rapidement les limites de ce type d'approche.

Où pose-t-on le regard ? Qui verra-t-on passer ? D'ailleurs qui regarde-t-on passer ? Un Nigérien qui traverse le Sahara car il est décidé à monter sur une barque à destination de Lampedusa n'est pas un Soudanais qui travaille dans une épicerie de Koufra. Sans forcer la provocation, on peut contrebalancer la naïveté de ces questions par deux exemples, l'un à propos de l'absence de quantification précise, l'autre à propos de la traduction spatiale de flux de circulations migratoires et marchandes importantes.

Les Soudanais sont depuis longtemps nombreux en Libye, au point que l'on y plaisante parfois, en disant que « sous chaque pierre que l'on soulève se trouve un Soudanais ». Diverses déclarations par voie de presse permettent d'estimer qu'ils seraient moins nombreux que les Egyptiens mais plus que les Tchadiens, soit entre 500 000 et 800 000 ressortissants. Leur statut est cependant ambigu. Classés par la statistique nationale libyenne dans le groupe des « Arabes », ils n'en sont pas moins souvent considérés par l'opinion publique comme des « Noirs » et dans ce cas, ils relèvent d'une catégorie fréquemment assimilée aux Subsahariens et, par conséquent, souvent pris pour cible des expulsions et des tensions.

La plupart des Soudanais qui résident en Libye sont immigrés, certains négociants ou réfugiés (sans que le statut leur soit reconnu) y demeurent depuis plusieurs années, quelques-uns encore transitent via la Libye avec le projet d'atteindre l'Europe. La circulation migratoire est donc en grande partie la conséquence de la présence numérique forte des Soudanais sur le territoire libyen, selon des logiques

migratoires qui sont bien connues (Simon, 2006 ; De Tapia, 2006). C'est là un critère essentiel de distinction entre les populations subsahariennes qui conduit à réfuter la construction d'une figure migrante unique, le migrant subsaharien en transit, qui lorsqu'il se rapproche des rivages de l'Europe devient clandestin. La labilité des statuts et la construction des figures de migrant requiert de nombreuses précautions de définition (Bredeloup, Pliez, 2005 ; Bredeloup, 2007) : l'aventurier n'est pas l'immigré mais la même personne peut-être l'un ou l'autre dans sa vie. On mesure la nécessaire vigilance à laquelle est confronté le chercheur face à la pénurie de chiffres.

Figure 5 : Koufra rayé de la pancarte



Sur la pancarte de cette agence de voyage de Dongola (Soudan), la ligne du bas indique à droite Dongola et au bout de la flèche à gauche, on peut deviner que le mot rayé est celui de Koufra. Photo : O. Pliez, 2004.

À défaut de pouvoir quantifier avec précision les flux migratoires, la mesure de leur traduction spatiale peut fournir des indicateurs détournés mais néanmoins utiles. Une présence d'une telle ampleur devrait en effet se traduire par des marqueurs spatiaux. C'est partiellement le cas en Libye, grâce à la présence de toponymes urbains (le *souk soudani* de Koufra par exemple) mais beaucoup moins au Soudan pour plusieurs raisons. La taille du lieu de départ ou de regroupement des immigrés demeure un facteur déterminant. À Khartoum, par exemple, agglomération d'environ 5 millions d'habitants, au centre de déplacements massifs de population depuis l'ensemble du territoire national, les flux à destination de la Libye sont résiduels. En outre, ils sont devenus d'autant moins visibles au début des années 2000 qu'en réaction à la fréquence des morts dans le désert et à une volonté –au moins officielle- de lutter contre les migrations

clandestines, rendent les investigations particulièrement difficiles à mener dans la capitale soudanaise. Cela peut d'ailleurs aussi être le cas dans les bourgades sahariennes spécialisées dans le transit, comme lorsque la consigne est donnée en 2003 à Dongola de supprimer le nom des destinations des agences de voyages (Koufra, Tripoli, Benghazi) pour faire disparaître jusqu'à la moindre trace de l'intensité du trafic transfrontalier.

L'organisation du système de transport ajoute à la difficulté du repérage. D'Omdourman (Khartoum Ouest), on passe par El Fasher au Darfour ou Dongola en Nubie et de là en Libye en empruntant les lignes de transport collectif du réseau national. Seuls les itinéraires transfrontaliers sont aux mains de passeurs dans l'espace migratoire de proximité. Dans le cas du Soudan, la route Khartoum-Tripoli est donc fermée par l'association de multiples segments de routes qui lient des villes saharo-sahéliennes aux capitales des États. L'archéologie des réseaux commence par ce travail de désassemblage (Brachet, 2007 ; Lombard, 2004).

Quelques pistes pour un chantier en cours

La trajectoire des réseaux commerçants et migratoires transsahariens doit être regardé selon une double perspective. Les flux transfrontaliers avec la Libye débouchent aujourd'hui sur la construction de réseaux commerciaux et migratoires de plus grande ampleur. Cet espace migratoire reste celui des Sahéliens venant travailler en Libye plus qu'à celui des migrants venant d'autres parties du continent africain dont le poids numérique par rapport à l'ensemble des flux de circulation demeure très probablement modeste (Bredeloup, Pliez, 2005). C'est en se greffant sur cet espace migratoire qui s'étend progressivement du Sahara au Sahel et à tout le continent africain que les migrants subsahariens contemporains rencontrent des migrants sahéliens dont la maîtrise de la circulation transfrontalière est plus ancienne.

La migration transsaharienne s'inscrit donc dans la continuité des flux migratoires saharo-sahéliens mais, en densifiant les flux, elle a contribué à consolider le réseau et son armature spatiale et ses acteurs à diversifier les premiers ancrages. C'est ainsi que l'aire de chalandise et d'approvisionnement du *souk libya* de Khartoum s'étend du Golfe arabo-persique à l'Afrique centrale (Chevrillon-Guibert, 2007) tout en se dégageant des deux sources qui ont été à l'origine de sa mise en place : l'étroite association entre les flux migratoires et marchands d'une part, l'attache exclusive à la Libye de l'autre.

Cette renaissance de la piste saharienne doit aussi être pondérée au regard des obstacles qui se multiplient. Les migrations transsahariennes sont réversibles et l'arrêt de la circulation peut

rapidement entraîner le déclin des fonctions liées au transit. Les plus petites agglomérations, dont l'économie locale dépend très étroitement de cette nouvelle manne, sont particulièrement sensibles à de tels aléas. À Dongola, dernière ville soudanaise avant la piste pour la Libye, la fermeture de la frontière a entraîné le déclin du marché d'où partaient les camions puisqu'en un an, 80% des commerces avaient fermé (Drozdz, Pliez, 2005). Le Sahara compte des dizaines de Dongola, mis en place dans un contexte géopolitique favorable, c'est-à-dire, lorsque les flux migratoires et marchands transsahariens ont connu leur plus forte intensité, probablement dans la seconde moitié des années 1990. Quelque dix années plus tard, le contrôle imposé par les pays nord-africains sur la circulation des migrants s'est déployé avec une telle efficacité (Bigo, 2007) qu'il a, par répercussion, entraîné le déclin de nombreuses bourgades mono-spécialisées dans le transit. La frontière entre le Soudan et la Libye a ainsi été fermée en 2003 à la suite de l'aggravation du conflit du Darfour ; entre le Niger et le Tchad d'une part et la Libye de l'autre, seuls les nationaux sont autorisés à passer. L'Algérie pratique des contrôles de plus en plus durs (Spiga, 2005) et Nouadhibou devient un cul-de-sac (Ba, Choplin, 2005 ; Choplin, Lombard, 2007). Sur ces routes, plusieurs dizaines de petites oasis pâtissent de l'arrêt de la circulation. Les politiques de contrôle des flux dans le bassin méditerranéen touchent donc aussi ceux qui migrent à courte distance, entre Sahara et Sahel, c'est-à-dire la majorité des migrants subsahariens.

L'idée qui voudrait que les pistes sahariennes, « endormies » depuis la période coloniale, n'ont connu un regain d'activité sous l'effet de la migration internationale à l'échelle du continent africain que durant les années 1990 est par conséquent erronée. Il convient plutôt de comprendre comment les populations situées de part et d'autres des frontières entre États sahariens ont tissé dans le temps long des réseaux commerciaux et migratoires pouvant s'étendre lorsque les conditions favorables à leur extension sont réunies. Dans ce cadre, un territoire en réseau se construit, fait de marchés comme le *souk libya*, de relais, de bourgades spécialisées dans le transit comme Dongola ou Mellit. Ce territoire est très visible dans les limites du Sahara où il s'inscrit à la charnière entre le Sahara des États -avec ses frontières et ses centres administratifs-, et celui des nomades. Il est construit, signifié et approprié par ceux qui s'inscrivent dans l'histoire de la région, y compris dans les villes de création récente où se refondent les territorialités nomades contemporaines (Choplin, 2003 ; Pliez, 2006 ; Retailé, 2008). Les lieux qui composent ce territoire se pérennisent si la fonction marchande prime sur la fonction de transit des migrants. En somme, les réseaux changent mais les ancrages spatiaux perdurent, attestant d'une évidente durabilité des activités marchandes dans les nouveaux espaces urbains des marges saharo-sahéliennes.

Les certitudes spatiales se dissipent face à l'écheveau dense des liens tissés entre ces lieux. La géographie du Sahara doit être refondue à des échelles et selon des ancrages qui restent à définir. Les incertitudes n'en deviennent que plus stimulantes : les logiques de l'État face à celles des réseaux ; les espaces discontinus qui perturbent les continuités territoriales ; des migrants et des commerçants qui, à la fois, perturbent et confortent les citadinités émergentes des villes du désert ; des villes du désert qui sont connectées au monde. Les pièces du puzzle deviennent identifiables, mal taillées, difficiles à assembler. Le chantier est ouvert !

Le Sahara des migrations, entre troisième frontière et médiatisation

Afin de traiter de la question des migrations internationales entre les deux rives du Sahara, il faut tenir compte des deux entrées possibles sur le sujet. Pour être plus explicite, et surtout pour avoir l'honnêteté de ne pas me retrancher derrière une position strictement académique, je pense qu'il s'est aussi agi de se positionner en tenant compte de deux points de vue².

Le premier consiste à aller un peu au-delà de « l'événement migratoire » que constituent ces flux migratoires, qui sont somme toute récents -depuis le début des années 1990- et déjà en train d'être remis en cause par la collaboration qui se met en place entre pays riverains du nord et du sud de la Méditerranée. En rappelant par exemple que ces flux s'inscrivent dans la continuité des mouvements migratoires Sahel-Libye et battent ainsi en brèche toute impression de nouveauté ou de « renaissance » d'un Sahara marqué par la mobilité de ses populations. La genèse de l'espace migratoire et commerçant transsaharien est en effet étroitement liée à l'histoire récente de la région, des indépendances (années 1950 et 1960), aux cycles de sécheresse du Sahel puis aux guerres qui ont secoué la zone (années 1970-1980) et enfin aux différentiels de développement entre les versants nord-africain et sahélien du Sahara.

Pour autant, cet espace a atteint dans les années 1990 une extension géographique sans précédent qui a affaibli la portée de cette première entrée. La migration « entre les deux rives du Sahara » est devenue « migration transsaharienne à destination de l'Europe ». Ce second point de vue s'inscrit dans une relecture géopolitique du monde marquée, depuis le début des années 2000, par la recatégorisation des espaces au prisme des considérations sécuritaires. Il contribue à ce

² Le « je » est ici formule de style car le cheminement de pensée et les prises de position exposés dans les lignes qui suivent doivent beaucoup aux multiples échanges et débats dans le cadre des programmes de recherche sur cette question auxquels j'ai pu participer.

qu'un discours gagne aujourd'hui en ampleur car il a été inscrit dans l'agenda de la plupart des rencontres bilatérales ou multilatérales euro-méditerranéennes puis euro-africaines. La conséquence du primat de ce point de vue européen et sécuritaire se traduit aujourd'hui par l'idée que l'externalisation du contrôle des migrants aux frontières de l'Europe constitue la solution au problème de l'arrivée des migrants africains au coeur de la « forteresse Europe » et, de ce fait, que les espaces traversés, des villes à l'ensemble du Sahara, sont labellisés de transit.

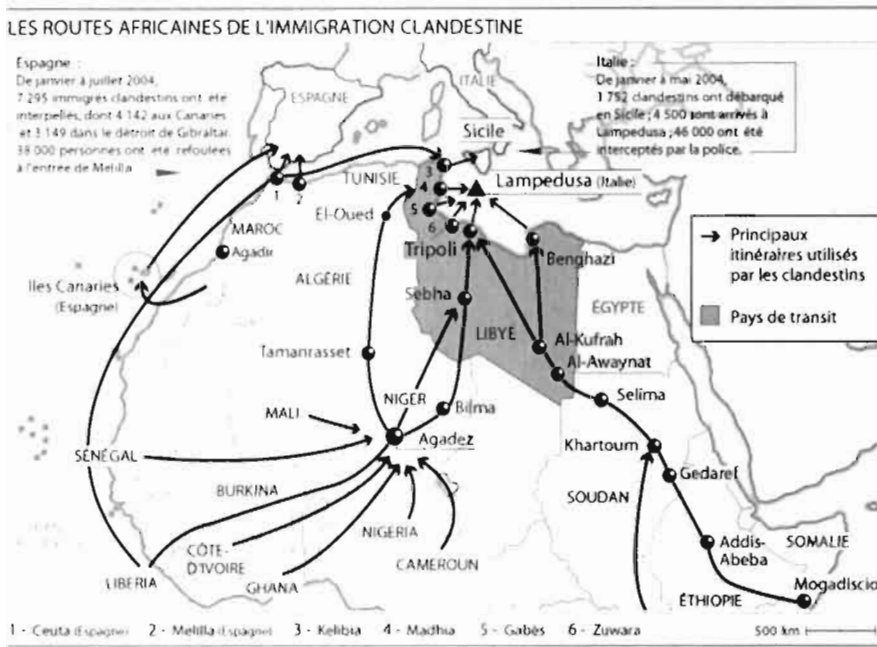
Déterritorialisation et projet sécuritaire

Les surenchères verbales ont souvent accompagné les tensions le long des routes migratoires transsahariennes (Pliez, 2004) et la stigmatisation de ceux qui les empruntent (Bredeloup, 2007). Il est pourtant tentant d'essayer de reconstituer le cheminement qui mène de l'idée d'une « *déterritorialisation...* sur les pourtours du désert du Sahara... » avancée par Achille Mbembe (1999, 2000) à celle du Sahara « passoire à migrants », qui émaille un nombre croissant de propos journalistiques. Il y a évidemment loin des réflexions engagées par Achille Mbembe, l'un des tenants de la pensée post-coloniale (2000, *De la postcolonie*, Paris, Karthala) aux arguments souvent non vérifiés des seconds. Cependant, lorsqu'il parle d'un Sahara « parcouru par des acteurs tant étatiques que non étatiques, par des nomades, des commerçants et des aventuriers (où) la forme de territorialité dominante est itinérante et nomadique », il croise incidemment tout un outillage de la pensée coloniale sur l'image d'un Sahara mystérieux, incontrôlé et dangereux avec la « pensée nomadologique » de Deleuze et Guattari (1980). Or, cette représentation est plus proche qu'il n'y paraît dans les intentions de leurs auteurs de celle que brandissent aujourd'hui les stratèges de la géopolitique régionale afin de dessiner une « géographie globale des risques et des menaces » (B. M. Kraxberger, 2005). Le risque demeure constant que la proximité entraîne l'amalgame. Un point qui doit, sans cesse, nous rappeler que les lectures métaphoriques peuvent aussi déboucher sur des représentations schématiques et critiquables dès lors que, circonstanciellement, leurs auteurs privilégient le verbe aux faits.

De telles représentations émaillent les propos des dirigeants européens et nord-africains dans le traitement de la question migratoire transsaharienne. Lorsque, par exemple, après les émeutes antiafricaines de 2000 en Libye, un responsable de Lagos réalisait « que la majorité d'entre eux (sous-entendu les ressortissants nigériens) considéraient la Libye comme une étape vers l'Europe » (*Vanguard Daily*, 6-10-2000) et un dirigeant libyen d'avancer que « l'étendue des frontières en Libye facilite l'entrée illégale de

nombreux africains » (*Weekly Trust*, 5-11-2000). De là, il n'y a qu'un pas qui mène à la conclusion que la Libye est une « antichambre » pour les migrants en direction de l'Europe (*Al-Ahram Weekly*, 3-9-08-2000, n° 493).

Figure 6 : Une lecture conjoncturelle et eurocentrée de l'immigration transsaharienne



Source : « Les routes africaines de l'immigration clandestine », *Le Monde interactif*, www.lemonde.fr/web/vi/0,47-0@2-3210,54-628348@51-697828,0.html, accédé le 9-12-2008.

Il est d'ailleurs intéressant de voir à quel point les cartes diffusées dans la presse ou les rapports d'expertise sur la question donnent à voir, entérinent et valident la construction du Sahara comme espace de transit migratoire. Elles laissent cependant en suspens de nombreuses questions afin de proposer une lecture cartographique et une interprétation de ces flux : visualisation, hiérarchisation, variabilité, saisonnalité...

Prenons pour exemple (et s'en en accabler ses auteurs !) le dossier « les routes de l'immigration clandestine » sur le site internet du quotidien *Le Monde* (figure 6). Les longs traits qui figurent la migration africaine vers l'Europe restituent l'image un peu inquiétante d'invasion de l'Europe par les migrants, passant par des itinéraires (Ceuta,

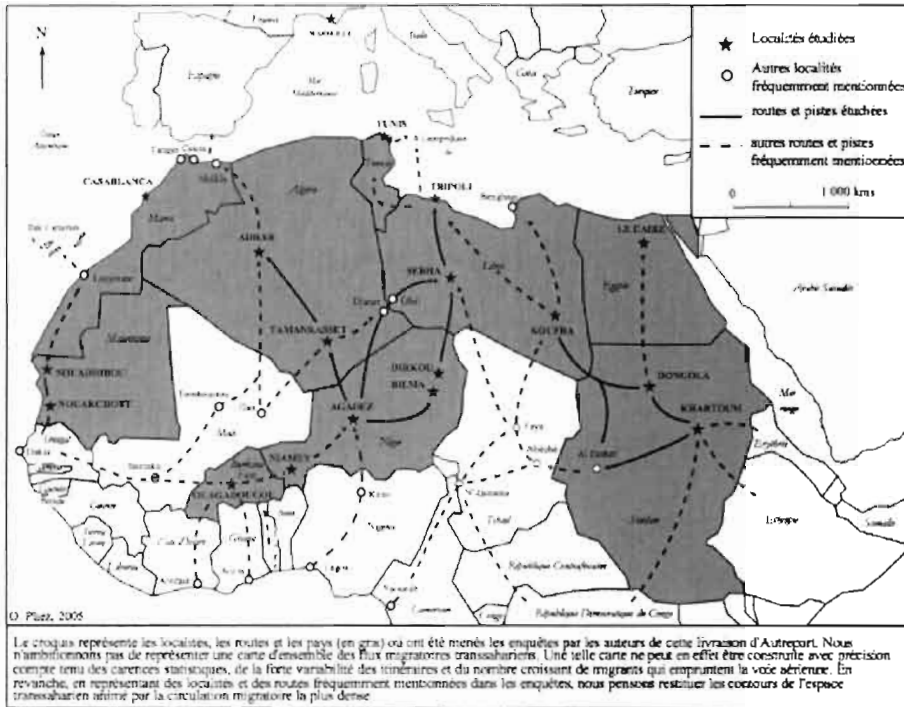
Mellila, la Libye...) qui sont pourtant rarement empruntés simultanément par des milliers de migrants. De telles cartes conduisent à oublier que ces flux sont marginaux au regard des migrations africaines et même des migrations transsahariennes. Elles amènent aussi à confondre d'une part des itinéraires (ou des routes) et d'autre part des flux. Les centaines de milliers de Soudanais, Éthiopiens qui se rendent en Égypte n'y sont pas représentés, ni même les Tchadiens et Soudanais en Libye, Nigériens et Maliens en Algérie...

Même si l'on ne s'en tient qu'à ceux qui tentent de passer en Europe, la réversibilité des flux est une constante. Nous pensons que les arrivées de migrants aux Îles Canaries depuis 2005-2006 font écho aux refoulements du Maroc à l'hiver 2005 plutôt qu'à l'ouverture d'un nouveau front migratoire où le Sud - l'Afrique de l'Ouest - fait face à un confetti du Nord - les îles Canaries - (Choplin, Lombard, 2007). En outre, beaucoup de ceux qui partent aujourd'hui de Libye n'ont pas pu rentrer chez eux (ou se sont cachés !) faute de moyens financiers.

Tous ces exemples nous conduisent surtout à souligner le fait que de simples flèches peuvent occulter la multiplicité des stratégies, lesquelles demeurent difficiles à cerner par défaut de corpus statistiques fiables concernant l'espace géographique concerné en général et ce type de flux humains en particulier. Pour cette raison, nous avons opté, dans le cadre d'un travail collectif sur le sujet (Bredeloup, Pliez, 2005), pour le principe d'une non-hiérarchisation des routes migratoires et la volonté de restituer la forte réticularité de cet espace où des segments de routes mènent à plusieurs localités (figure 7).

Les fatalités de la géographie saharienne viennent alors à la rescousse pour expliquer de telles situations. Ainsi, le rapport de la mission technique en Libye sur l'immigration illégale (4-04-2005) effectuée à la demande du Conseil de l'Union européenne considère que « le contrôle des frontières (de la Libye) est significativement affecté par leur longueur (4 400 kilomètres de frontières perméables avec six pays, et une ligne de côte de 1 770 kilomètres) ». C'est indéniable mais de là vient sans doute aussi le choix de la représentation cartographique d'un espace migratoire « lisse », c'est-à-dire où le trait de dessin continu de quelques routes migratoires occulte toutes les « aspérités » - spatiales, politiques, temporelles, pécuniaires... - qui jalonnent les itinéraires empruntés par les migrants.

Figure 7 : Les routes migratoires transsahariennes vers 2005



Source : Bredeloup S., Pliez P. (2005), Enquêtes menées dans 9 États entre 2003 et 2005.

Ce constat, qui risque de faire baisser les bras à plus d'un « contrôleur de frontières », est pourtant contredit par les faits puisque, pour s'en tenir au cas du Soudan, la fermeture de la frontière entre les deux pays a entraîné un arrêt quasi-complet des échanges terrestres en quelques mois (Drozd, Pliez, 2005). Contrairement à nombre d'idées reçues, le contrôle des frontières sahariennes est une réalité, à la fois celui des pistes, que les migrants et les transporteurs sont bien forcés de suivre, mais aussi celui des contraintes physiques (dunes, montagnes, passes..) qui dictent les voies de passage. La déterritorialisation du Sahara relève en conséquence plus du mythe tenace des grands espaces et de leur « lissitude » supposée qu'à la réalité vécue par ceux qui y circulent.

Trois frontières qui n'en font qu'une

Le consensus qui se dégage autour du problème dit de la migration de transit clandestine en Méditerranée est lourd de malentendus et de méconnaissance de la question. Il suppose en effet que les migrants maghrébins, subsahariens et parfois asiatiques qui se trouvent en Afrique du Nord, y viennent tous avec l'intention de traverser les

détroits maritimes afin de se rendre en Europe. Il entraîne par association d'idées un consensus européen sur le fait que tous ces migrants sont potentiellement des clandestins et un consensus nord-africain sur le fait que leur transit est porteur de nombreux maux, notamment la déstructuration du tissu économique (la pression sur des marchés de l'emploi déjà fragiles), la diffusion de maladies contagieuses ou d'épidémies telles que le SIDA ou l'introduction de trafics de stupéfiants et d'être humains.

Un tel diagnostic est pourtant bien éloigné de la situation qui s'est dessinée depuis le milieu des années 1990, lorsque le Sahara a commencé à être parcouru par un nombre croissant de migrants qui, depuis l'Afrique subsaharienne et vers le Maroc, la Tunisie, la Libye ou l'Égypte ont emprunté de nouveaux itinéraires, encore peu connus, via le Sahel, du Soudan au Mali, puis les Suds libyen et algérien. Quelques écrits ont pu esquisser une image d'ensemble du système migratoire qui se dessine entre le Maghreb et l'Afrique subsaharienne, en présentant les itinéraires, les lieux et les profils des migrants qui les empruntent.

Les interrogations demeurent cependant encore nombreuses à propos du fonctionnement précis de ce système migratoire, tant sur les conditions et la rapidité de sa mise en place qu'à propos du contexte dans lequel il se déploie et enfin sur ses conséquences aux plans spatial et sociétal sur les espaces sahariens. C'est en effet en tentant de répondre à ces questions que l'on peut tenter de se libérer d'une lecture trop événementielle et de remettre en cause les lieux communs migratoires qui ont désormais cours de part et d'autre des rives de la Méditerranée.

Les décisions prises par les autorités européennes ont des conséquences qui dépassent de beaucoup les seules frontières de l'Europe. On ne dit pas encore suffisamment que les migrations africaines des années 1990 n'ont fait que densifier et mis en lumière un espace migratoire et marchand qui anime de vastes régions et fait vivre des dizaines de milliers de personnes dont la préoccupation quotidienne n'est pas de traverser la Libye pour se rendre en Europe. En niant ou en méconnaissant ces réalités, les décisions européennes, que la Libye en quête d'une nouvelle reconnaissance sur la scène internationale, applique avec zèle et souvent sans discernement, aboutissent à déstructurer ce qui fonctionnait, simplement car le discours sur la fermeture des frontières s'accorde mal avec la reconnaissance des retombées positives des mouvements humains.

Si la première frontière, celle de l'espace Schengen, est bien fermée ; si la seconde frontière, celle des camps de transit et de filtrage des migrants et des réfugiés, se dessine sur la rive sud de la Méditerranée (Clochard, Rekeawicz, 2006 ; MIGREUROPE, 2009) ; une troisième

frontière se met en place par répercussion à des milliers de kilomètres au sud (Brachet, 2007 ; Drozd, Pliez, 2005). Cette frontière n'est pas une ligne mais un vaste espace qui court du Sud de la Libye au nord du Sahel, contrôlé souvent arbitrairement, par interdiction pure et simple de la circulation.

Contrairement à un mythe tenace, le contrôle des frontières sahariennes est une réalité, à la fois celle des pistes que les migrants et les transporteurs sont bien forcés de suivre, et celle des contraintes physiques (dunes, montagnes, passes..) qui dictent les voies de passage. Il n'y a pas, comme on le lit souvent, 5 000 kilomètres de frontières terrestres à contrôler autour de la Libye car, pour s'en tenir à l'exemple du Soudan, comment expliquer alors que l'interdiction de circuler entre les deux pays ait entraîné un arrêt quasi-complet des échanges terrestres ? Il n'y a pas non plus de fatalité des conditions géographiques d'un pays, condamné à devenir une « passoire migratoire ». Au contraire, les volontés politiques, loin d'être impuissantes, ont des effets immédiats. Ces derniers, parce qu'ils sont diffus et souvent temporaires, demeurent difficiles à appréhender.

L'Afrique du nord est sans doute une région de transit des migrants vers l'Europe comme l'Europe de l'est ou bien comme le Mexique vers l'Amérique du nord (Faret, 2003) mais contrairement à une idée répandue elle est surtout une région d'immigration. Rappelons qu'en 2004 si environ 20 000 étrangers par an passaient par la Tunisie et la Libye pour se rendre en Italie, on dénombrait encore 650 000 Subsahariens résidant en Libye la même année. Il n'y a pas qu'un profil de migrant. Ils peuvent être saisonniers, diplômés, à la recherche d'un emploi leur permettant de mettre en place leurs propres projets. Certains migrants sont prêts à partir jusqu'en Europe ce n'est pas le cas pour tous. Le point de vue européen sur la question ne peut d'évidence pas être exclusif.

Redessiner les limites du Sahara via les migrations transsahariennes

En observant la question migratoire aux frontières de l'Europe, nous ne parlons généralement que des 10 à 20% des migrants qui, depuis l'Afrique de l'Ouest et centrale, transitent par le Sahel et le Sahara plutôt qu'ils ne s'y arrêtent. Et encore, la situation a évolué avec rapidité, au fur et à mesure de ce que les États concernés par le transit signaient des accords de contrôle avec leurs homologues européens. Les appareils statistiques existants ne permettent en effet pas de mesurer les flux migratoires dans cette région ni de distinguer ceux qui migrent de ceux qui transitent. A défaut, une démarche diachronique permet de distinguer les différents types de flux migratoires, par exemple, que Sénégalais, Maliens, Gambiens ou Guinéens en

Mauritanie, Maliens et Nigériens en Algérie, Soudanais et Tchadiens en Libye, Soudanais, Éthiopiens, Érythréens et Somaliens en Égypte s'inscrivent pour l'essentiel dans les mouvements migratoires anciens, de proximité géographique³ généralement sous-tendus par des accords bi ou multilatéraux.

Ces immigrés sont assez précisément recensés en Libye où selon le dernier recensement de la population (1995), près de 90% des résidents d'Afrique subsaharienne sont originaires de trois États seulement : le Soudan, le Tchad et le Niger. En Mauritanie, la situation diffère selon le lieu d'observation puisque si, à l'échelle du pays, le nombre d'étrangers est modeste – 100 000 personnes recensées –, 85% d'entre eux sont de nationalité sénégalaise, malienne ou guinéenne et pour 70% installés à Nouakchott. Or ce n'est qu'à Nouadhibou, au nord du pays, que plus de deux migrants sur trois considèrent la Mauritanie comme une étape de leurs parcours migratoires alors que la ville devient de plus en plus clairement une impasse (Ba, Choplin, 2005 ; Choplin, Lombard, 2007).

Toujours en Libye, le rapport de la mission technique sur l'immigration illégale, mandatée par la Commission Européenne durant l'hiver 2004 fait état (même si les rapporteurs précisent qu'ils n'ont obtenu aucune information sur les modalités de la collecte de ces données) de la présence d'environ 4 777 Soudanais, 763 Égyptiens et 4 191 Tchadiens en situation irrégulière sur le sol libyen. La précision de ces nombres est en complet décalage avec les déclarations collectées dans la presse ces dernières années : entre 750 000 à 1,5 million d'Égyptiens (*The Economist*, 12-10-2000 ; *PANA*, 8-03-2001) et au moins 500 000 ressortissants soudanais (*Reuters*, 21-10-2000) et tchadiens (*PANA*, 8-03-2001). Comment, dans ces conditions, dire qui est ou pas en situation illégale surtout lorsqu'il s'agit de trois pays frontaliers de la Libye dont les ressortissants pouvaient jusqu'à une date récente (2003) s'y rendre librement ?

Enfin, le nombre de migrants africains qui accostent en Europe demeure infime en dépit d'une forte médiatisation des naufrages et des arrestations au cours des dernières années. Au regard des estimations récoltées, l'île de Lampedusa a vu passer 20 500 clandestins entre 2002 et 2004. À ce rythme-là, il faudra plus de deux siècles pour que 2 millions de clandestins traversent à cet endroit la Méditerranée⁴. Il est donc nécessaire de dissocier les migrations de « proximité » des

³ Proximité toute relative dans le cas de l'Égypte au vu des exemples donnés mais qui s'explique par une tradition ancienne d'accueil des réfugiés d'Afrique orientale (Zohry, 2003).

⁴ Ce chiffre de 2 millions avait été brandi par M. Pisanu, ministre italien de l'Intérieur en 2006.

migrations de transit à plus longue distance afin de pondérer toute impression d'arrivée massive et récente des migrants subsahariens aux portes de l'Europe. Par-delà cet exercice, c'est toute une réflexion sur les contours et les échelles du Sahara qui est donc posée.

Sebha, ville d'État ou carrefour migratoire ?

Dieu a fait le monde et l'a laissée⁵

Comment les espaces de transit marchands et/ou migratoires se fondent dans les villes d'États sahariennes ? La trajectoire de l'agglomération de Sebha, pur produit de la ville créée ex-nihilo par l'État libyen est devenue en quelques années l'un des principaux carrefours migratoires transsahariens. Elle constitue ainsi un cas d'école permettant de démêler localement les temps et les échelles des logiques spatiales du transit des migrants dans une ville des confins sahariens. Qu'est-ce qui émane ici de la force publique, du local mais surtout et avant tout ce qui lie ce lieu à d'autres lieux ?

Les intrications entre la ville et le réseau renvoient à deux échelles et nécessitent de porter une attention particulière à leurs temporalités. L'échelle macro, d'une part, c'est-à-dire celle de la portion d'espace saharien construite par ces réseaux tissés dans la durée. Pour en cerner les contours, il est nécessaire de croiser des lectures de travaux concernant Sebha effectués à différentes périodes et des entretiens orientés sur la recherche des types de liens et des lieux les plus fréquemment évoqués dans des portions de la villes récentes et souvent stigmatisées, l'observation des pratiques urbaines, croisée avec des entretiens et des relevés de terrain (rues ou places marchandes essentiellement) apporte des résultats stimulants. L'échelle intra-urbaine, d'autre part, et plus précisément les quartiers où la dualité entre la ville des « autochtones » et celle des « migrants et commerçants transsahariens » n'est pas un élément figé de l'organisation urbaine mais l'un des moteurs de son évolution et des conditions de son ancrage aux réseaux d'échange.

Sebha est une ville saharienne qui compte plus de 150 000 habitants aujourd'hui, pur produit d'un urbanisme d'État, pensée afin de répondre aux fonctions de pôle administratif du Sahara libyen et de réceptacle de la sédentarisation et de l'exode rural depuis les oasis environnantes (Pliez, 2003). Sebha bénéficie de la prise du pouvoir par Mouammar Kadhafi en 1969. Le Guide libyen a, en effet, passé une partie de son enfance dans cette ville qui fait partie intégrante de l'aire

⁵ Boutade libyenne à propos de la ville de Sebha, tellement éloignée de Tripoli à la fois selon sa distance linéaire (700 kilomètres environ) qu'imaginaire. Sebha signifie littéralement en dialectal libyen « l'a laissée ».

de nomadisation de sa tribu, les Kadhadhfa. Elle connaît une expansion qui se poursuit jusqu'à nos jours bien que cette croissance urbaine s'effectue de manière paradoxale.

Sebha, ville voulue et créée par les pouvoirs publics, est une ville habitée et appropriée par les oasiens et les nomades devenus citoyens. Par conséquent, cette ville est marquée, depuis sa création, par cette tension entre sa fonction de « maillon » du territoire d'État et l'ancrage de ses populations dans des espaces nomades transfrontaliers. Dès les années 1980, Sebha devient en effet le réceptacle de flux migratoires qui dépassent les frontières de la Libye ; son rayonnement s'étend rapidement sur une vaste zone qui court du nord du Niger au nord du Tchad et dont les effets sur la structure interne de la ville sont déterminants. Le carrefour s'inscrit progressivement dans la ville d'État, produisant ainsi la ville saharienne.

Les pouvoirs publics créent un centre administratif entre les principaux villages oasiens (Al Jedid, Zukra, Al Minshia, Al Mahdia, Al Karda) disséminés dans l'ensemble oasien de Sebha (figure 8).

Les réseaux transsahariens précèdent la ville

Deux mouvements de population sont à l'origine de l'ancrage de communautés transfrontalières entre le Sahara libyen et le Sahel. Le premier, peu connu, date des années 1930, lorsque les tribus opposées à la colonisation italienne avaient quitté la Libye au fur et à mesure de l'avancée des troupes italiennes vers le Sud. Leurs membres s'installent dans les États voisins, notamment au Tchad. C'est dès l'indépendance de la Libye, en 1951, que commencent à se tisser les réseaux sahariens dans lesquels Sebha est insérée aujourd'hui, lorsque le grand mouvement de retour des combattants face à l'occupant italien (1911-1943) s'enclenche. Jusqu'aux années 1960, les deux capitales, Tripoli et Benghazi, sont les destinations privilégiées de ces rapatriés. Dès les années 1970, alors que Sebha s'affirme comme un pôle administratif de premier plan en Libye grâce à une vigoureuse politique de décentralisation, un recentrage des flux de rapatriés s'opère vers les régions sahariennes et orientales, foyer historique de l'opposition à la colonisation. Sebha tient une place à part au sein de ces mouvements, captant près de 3 500 arrivées de rapatriés durant la période intercensitaire 1973 et 1984 puis plus de 4 000 entre 1984 et 1995, soit les deux tiers des mouvements internes de Libyens en direction de Sebha sur la période.

Figure 8 : Sebha (1), oasis aménagée (1965)



Source : Ergenzinger P. (1969), « Die Siedlungen des mittleren Fezzan (Libyen) », *Berliner Geogr. Abh.*, 8, p. 59-82.

Ces milliers de « Libyens d'Afrique » qui rentrent en Libye sont pour l'essentiel des Ouled Sliman, puissante tribu qui dominait la région du Fezzan, où se trouve Sebha. Ils avaient été le fer de lance de l'opposition à la colonisation italienne au nom de la confrérie de la Senoussiya⁶. Au fil des décennies, ce sont de moins en moins ceux qui ont quitté le Fezzan durant les années 1930 qui y rentrent mais leurs enfants voire leurs petits-enfants. Ces derniers retournent en Libye riches des relations commerciales tissées en Afrique centrale depuis une à deux générations. Bien que ces flux deviennent mineurs au plan numérique – ils n'excèdent pas quelques centaines de personnes par an – leurs conséquences n'en sont pas moins déterminantes au plan de la relance de liens commerciaux et migratoires transsahariens entre le Sud libyen et l'Afrique centrale.

Ainsi, lorsque durant les années 1990, les flux migratoires internationaux depuis l'Afrique subsaharienne, via Agadès mais aussi via l'Algérie et le Tchad transitent par Sebha, la ville est déjà autant ancrée en Libye qu'elle est ouverte vers l'Afrique. Le changement est donc d'importance mais peu visible. En s'en tenant à une stricte comptabilité des résidents étrangers en Libye au recensement de 1995, la ville est dans la moyenne libyenne avec un taux de 12 à 13%. Toutefois, dans la mesure où Sebha devient, comme Koufra dans l'Est de la Libye, une des deux grandes « portes d'entrée » des migrants subsahariens empruntant la voie terrestre, il est certain que durant les années 1990, ce sont plusieurs centaines de milliers de Subsahariens qui transitent par la ville pour entrer ou sortir de Libye. La présence africaine à Sebha relève donc à la fois de réseaux anciens, animés par un nombre important de résidents, descendants de Libyens et de réfugiés tchadiens, et d'une fonction plus récente de circulation migratoire et commerçante qui s'inscrit dans les réseaux précédemment cités.

La ville étatique débordée par celle du réseau

La croissance urbaine de Sebha est évidemment dopée par ces arrivées successives de migrants (figure 9), conduisant même les pouvoirs publics à mettre en place deux plans d'aménagement successifs destinés à la réguler. L'objectif est ambitieux : loger tous les rapatriés, revenus avec la légitimité que leur confère le rôle tenu par leurs aïeux dans la lutte anticoloniale mais aussi les migrants ruraux libyens et les travailleurs originaires d'autres États arabes qui s'installent à Sebha, alors en pleine expansion.

⁶ Pour plus de détails sur le rôle de la confrérie dans la construction des routes sahariennes voir ci-dessous : « Fuseaux, routes et segments de routes du Sahara ».

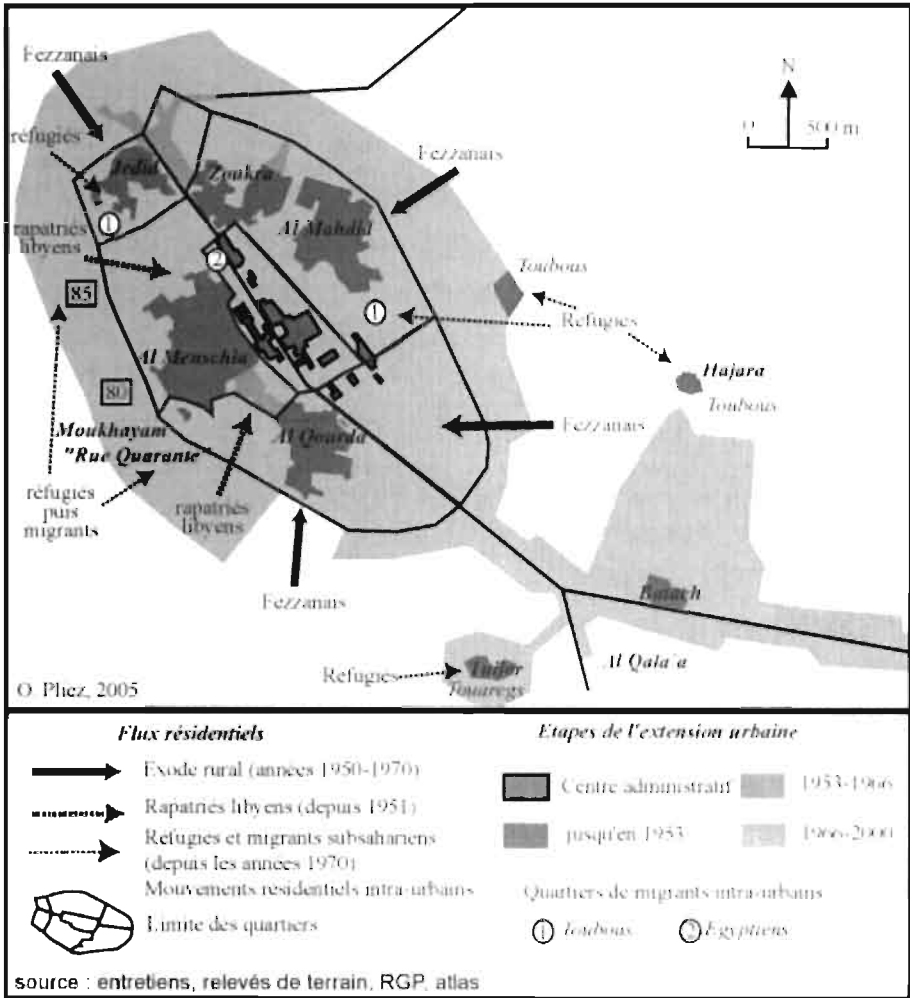
À la fin des années 1990, Sebha compte environ 150 000 habitants. Les villages sont devenus des quartiers d'une ville toujours structurée autour du centre administratif construit le long de la route centrale. Sebha attire des paysans libyens et des réfugiés du Niger et du Tchad jusqu'aux années 1980, des travailleurs du Sahel et d'Égypte depuis lors. L'installation des migrants Subsahariens en transit dans les années 1990 dans le quartier de réfugiés de Moukhayam entraîne le développement des activités de transport, de négoce de bétail et de contrebande de cigarettes le long de la rue Quarante. Une centralité concurrente de celle du centre-ville administratif modifie le rythme et l'organisation de la ville de Sebha.

Les contours de la ville sont par conséquent rapidement redessinés. Les contours internes tout d'abord avec un nouveau découpage en quartiers qui enrichit le découpage précédent (3 à 7 quartiers), certains étant destinés aux migrants internes, nomades et oasiens libyens, et d'autres aux rapatriés libyens pour que des logements collectifs sont construits afin de les loger. Ce faisant, c'est une partition interne qui se dessine dans la ville entre les quartiers à dominante de migrants ruraux et les quartiers à dominante de rapatriés, lesquels ne sont pas construits en nombre suffisant. Surtout, le plan d'aménagement dessine les contours internes de la « ville légitime », celle qui est équipée et dotée de fonctions administratives et universitaires notables et circonscrite par un boulevard interne. Les vagues de réfugiés tchadiens convergent en périphérie de Sebha durant les années 1980, après la débâcle de l'armée libyenne. Le plus vaste des quartiers accueillant ces populations est d'ailleurs appelé *moukhayyam* (le campement), car il offre le paysage de vastes étendues de tentes où s'installent les réfugiés du Tchad.

La combinaison de la nationalité des arrivants et de la période de leur arrivée va rapidement « retravailler » l'organisation interne de la ville. Une périphérie, née de l'arrivée des réfugiés (la municipalité parle d'au moins 30 000 personnes), s'étend rapidement au rythme des migrations consécutives aux sécheresses du Sahel, des insurrections touarègues au Niger et surtout de la guerre du Tchad (1973-1987). C'est sur ce socle que se greffent ensuite les espaces du transit des migrants subsahariens venant de tout le continent durant les années 1990.

Ce serait là un cas presque parfait de séparation entre la ville des « autochtones » et celle des « nomades », la ville planifiée et la ville informelle, qui compartimentent l'espace dévolu aux Arabes et aux Noirs selon la distinction opérée par les habitants eux-mêmes.

Figure 9 : Sebha (2), les migrants dans la ville (années 1950-2000)



Pour autant, les quartiers périphériques de Sebha ne présentent pas d'homogénéité entre les populations africaines qui y résident. Il y a ceux qui vivent là et ceux qui ne font qu'y passer ; il y a surtout des Libyens et des « non-libyens » parmi eux. La distinction est importante car les Libyens de la ville légitime parlent à propos des premiers de *mouwatanin* (citoyens), sans doute pour aider à distinguer entre les « Libyens » d'Afrique et les autres Africains qui vivent dans le même quartier. Les *mouwatanin* sont arrivés au rythme des crises qui ont secoué le Tchad durant les années 1970 et 1980. Ils ont alors pu obtenir la nationalité libyenne soit parce qu'ils résidaient dans les territoires tchadiens annexés par le régime de Tripoli, soit parce qu'ils

sont les descendants des djihadistes (combattants) libyens contre l'occupant italien réfugiés au Tchad depuis les années 1930. Le groupe est cependant raillé en Libye car marqué par ses années d'exil en Afrique et il n'a, par conséquent, pas bénéficié de la légitimité historique de la « branche de Syrte » des Ouled Sliman, du nom du golfe de Syrte, dans le nord du pays, dont les terres appartiennent à la tribu à laquelle appartient Mouammar Kadhafi. Ces derniers, résistants officiellement reconnus par le pouvoir, ont ainsi eu accès aux premiers quartiers de la ville planifiée, que les pouvoirs publics ont fait construire dans les années 1970.

La guerre entre la Libye et le Tchad va paradoxalement réactiver des liens qui expliquent que beaucoup rentreront en Libye à cette occasion, surtout parce que leur situation au Tchad devenait difficile après les revers subis par l'armée libyenne. Accueillis par la Libye en quête d'une légitimité sur le nord du Tchad, les *Aïdoun*⁷ (ceux qui sont de retour, les rapatriés), s'installent donc dans des quartiers de Sebha, baptisés de la période d'arrivée : quartier 80 ou quartier 85...

Les quartiers des *Aïdoun* sont là pour rappeler l'africanité de Sebha ; d'abord stigmatisés de l'échec tchadien, ils tendent à devenir le trait d'union, au sein de la ville, entre les deux rives du Sahara. Ces quartiers informels se présentent comme une vaste étendue de tentes et de petits commerces dans des baraques en parpaings dont les rues sont faites de sable durci, le long desquelles des femmes aux vêtements colorés qui rompent avec les couleurs, plus austères, des Libyennes, vendent à même le sol des crèmes, onguents et autres gadgets de bazar. Un immense marché aux chameaux et aux ovins se tient dans des enclos de parpaings et de palmes où l'on dénombre avant les fêtes religieuses jusqu'à 10 000 ovins et 5 000 camelins destinés à être consommés sur place ou bien à être acheminés vers les marchés du nord du pays. Tout en somme renvoie ici à un quartier dont la fonction dominante est celle du transit.

L'intégration des deux Sebha : l'africanité gommée ?

Vingt années plus tard, 85 n'est déjà plus tout à fait le quartier des seuls Libyens du Tchad. Certes, les habitants sont encore pour l'essentiel des Ouled Sliman du Tchad mais aussi des Hassaouna et des Toubous et c'est d'ailleurs toujours ici que les citadins viennent acheter leurs moutons car, dit-on, la réputation d'éleveurs des Tchadiens n'est plus à faire. Mais Sebha s'étend et ses habitants sortent du périmètre de la ville légitime des citadins, à la recherche de terrains à bas prix, les achètent désormais ici pour construire d'immenses villas.

⁷ Le terme de *Aïdoun* est écrit sur la carte d'identité des personnes concernées. Pour plus de précisions voir El-Nasawi (1994).

Historiquement, 80 est donc le premier quartier des *Aïdoun*. Le maire de Sebha y réside, dans une villa massive qui domine le quartier, car il est Ouled Sliman du Tchad. La mobilisation des liens tribaux transcende le clivage entre la branche de Syrte et celle du Tchad. Elle tisse entre les deux « villes » des liens qui valent autant que ceux qui sont fondés sur une identité commune, qu'elle soit nationale, africaine ou arabe. Elle transcende les clivages qui sont inscrits dans l'aménagement urbain. C'est ainsi que la ville arabe, pour dire les choses vite, n'a pas de centre ville animé à sa taille, seulement un centre administratif : c'est dans la périphérie africaine que ce centre-ville s'est formé, à la fois comme lieu de sociabilité mais aussi de négoce, de fréquentation des maisons closes ou de consommation de stupéfiants. Ce centre est d'ailleurs nommé Rue Quarante, du nom d'une des artères de N'djamena... capitale du Tchad.

Mais les *Aïdoun* jouent aussi de leur identité africaine vis-à-vis des migrants africains qui sont arrivés dans les années 1990. C'est dans le quartier 80, et son cœur, la Rue Quarante, que se nouent les rapports mercantiles, et parfois de sociabilité, entre les deux groupes. Les premiers, possesseurs de deux nationalités, pouvant mobiliser les réseaux tribaux à cheval sur la Libye, le Niger et le Tchad, ont souvent servi de chauffeurs et d'hôtes aux seconds ; ils trouvent là le moyen de se reconverter dans une nouvelle forme de nomadisme saharien à bord de camions, transportant des marchandises diverses et de plus en plus de migrants venant de tout le continent africain. C'est donc là que sont arrivés les camions, là aussi qu'a émergé l'économie de transit, qu'ont été construits les premiers foyers qui hébergent les Africains de passage. « C'est ici que se situe le vrai centre ville de Sebha » concède un Ouled Sliman de la branche de Syrte. Il préfère cependant le centre de la ville administrative, ce qui constitue une manière discrète de se distinguer de la branche tchadienne et bédouine des Ouled Sliman, majoritairement installée dans les quartiers de 80 et 85.

Depuis les années 2000, la fin de l'immigration africaine est programmée par le régime libyen car elle n'est plus en accord avec la nouvelle image que Tripoli veut donner du pays sur la scène internationale. Les rafles et les rapatriements qui touchent les migrants subsahariens en transit, sommés de rentrer chez eux au plus vite, se sont même intensifiés depuis 2004. Ils sonnent la fin d'une décennie d'euphorie commerçante, de la piste transsaharienne retrouvée. Ce n'était sans doute pas arrivé avec la même intensité depuis près d'un siècle.

Or le coup d'arrêt donné aux échanges terrestres coïncide à Sebha avec l'intégration, maintes fois programmée et toujours reportée, de 80 et de 85 à la ville légitime telle que les aménageurs l'avaient conçue. Immeubles collectifs, grands axes « à l'américaine ». Une ville sans vie

à laquelle ses habitants, citadins de fraîche date, regroupés par fractions de tribus dans les différents quartiers, devaient donner vie. Une ville « jamahiryenne » (le nom officiel de la Libye est la Jamahiriya arabe libyenne) austère et moderne en somme. Maintenant que les Africains sont sommés de partir, le plan urbain « Sebha 2020 » donne aux autorités municipales les moyens de légaliser les périphéries où vivent depuis deux décennies les rapatriés de nationalité libyenne et de gommer ainsi les traces les plus visibles de son africanité.

Novembre 2007 : survol de la Rue Quarante, sur le site internet *Google earth*. Sebha déborde de sa ceinture, s'organise. La Rue 40 a été rasée.

Dans le cadre du projet d'aménagement urbain Sebha 2020, les camps de réfugiés sont rasés afin d'être rebâti en dur. La ville planifiée s'étend au-delà de la route circulaire.

Le quartier des migrants en transit est rasé, en attendant la seconde phase de construction.

Comprendre pourquoi, comment et où on circule aujourd'hui au Sahara s'accompagne à notre sens de la nécessité de toujours garder à l'esprit le couple dialectique composé d'une facette visible, que l'on peut, par commodité, qualifier d'étatisation du Sahara, et d'une facette peu, voire pas, visible mais pourtant construite en parallèle, émanant d'un espace transfrontalier. Celle-ci est le fait de divers déplacements de population qui sont apparemment très enchevêtrés mais relèvent cependant de ressorts très différents les uns des autres (fixation des nomades, guerres, sècheresses...). Chacun d'eux a cependant, en un siècle, contribué à l'émergence de ceux que l'on pourrait qualifier de « peuples frontières » (Baud, van Schendel, 1997). Penser le cloisonnement spatial du Sahara s'accompagne, en somme, de la nécessité de penser les conditions de son décloisonnement à toutes les échelles, du désert aux quartiers de ses villes, dualité à la fois heuristique et structurante dans la durée. On commence aujourd'hui à en prendre la mesure.

Les villes de transit peuvent-elles être durables ?

La question de la durabilité des villes sahariennes est d'un abord délicat à plus d'un titre. Jusqu'à récemment, les villes étaient considérées comme autant d'anomalies dans les étendues sans fin du désert aux yeux des observateurs d'un processus d'urbanisation multiforme et généralisé ! Un argument pour expliquer cette situation consiste à rappeler que l'urbanisation du Sahara est un phénomène récent et massif et par conséquent peu connu. Dans cette optique, la tension entre la ville saharienne et la ville au Sahara (Côte, 2002) fonde toujours nos prismes de lecture en distinguant entre celles qui

s'inscrivent dans l'histoire saharienne et celles qui sont le produit d'une volonté des pouvoirs publics. On accorde plus souvent aux premières une propension à avoir pu « s'adapter » au milieu les environnant qu'aux secondes, stigmatisées comme des modèles inadaptés et porteurs des tares inhérentes à l'urbanisation imposée par des acteurs extérieurs tels que les commerçants ou les États.

Les villes des déserts, au long passé ou de création récente, sont en outre confrontées à la question de leur durabilité. Elles doivent en conséquence tendre vers un certain nombre d'objectifs économiques, sociaux et écologiques tels que la lutte contre l'étalement urbain ; l'amélioration de la qualité de vie des habitants ; la préservation d'espaces naturels et agricoles ; la lutte contre l'exclusion des plus démunis ; la diversité fonctionnelle et la mixité sociale... Mais, à cette première acception de la durabilité urbaine, il est nécessaire d'en ajouter une seconde, plus spécifique au Sahara divisé entre les États d'Afrique du Nord : la ville durable peut s'entendre comme la pérennisation de la présence des pouvoirs publics jusque dans les confins des territoires nationaux. Ceci se traduit d'une part, en assurant la répartition équitable des services entre les pôles administratifs qui encadrent le territoire et, d'autre part, comme un marqueur fort des limites du territoire national. La frontière visible par-delà la frontière administrative en somme.

Si le couple ville-durabilité en milieu aride peut être assez aisément circonscrit, il convient d'y ajouter une troisième dimension, souvent occultée, et de ce fait difficile à cerner : les circulations migratoires et marchandes qui constituent une facette majeure des mutations socio-spatiales du Sahara contemporain. Parfois réduites à un symptôme d'un mal environnemental global, de la pauvreté ou des crises politiques régionales, elles doivent à notre sens être considérées comme un élément perturbateur qui, paradoxalement, est indispensable à la durabilité de la ville saharienne. Trois entrées nous permettront d'étayer cette idée à partir de l'exemple des mouvements migratoires et commerçants qui lient les deux rives du Sahara depuis les années 1990. Ville, migration et environnement peuvent être liés dans un tout. Ce tout, dans notre perspective, correspond à ce qu'est le Sahara aujourd'hui. Partant de ces idées, je proposerai trois pistes de réflexions afin de comprendre le Sahara tel qu'il est habité, parcouru et représenté : attention aux faux-semblants des rapports migrations-environnement qui se catalysent aujourd'hui autour de la question de la désertification ; les villes changent sous l'effet des flux migratoires et si cette dimension de la fabrique urbaine est, en général, officiellement niée, elle n'en demeure pas moins indispensable à son fonctionnement ; les campagnes oasiennes changent aussi parce qu'elles sont désenclavées et en mutation sous l'effet des changements urbains.

Des liens migration-désertification postulés plus que vérifiés

Le lien entre désertification et migration est établi de longue date mais il doit aujourd'hui être revisité et nuancé au regard de la multiplicité des flux de personnes intra- ou transsahariens : exode « rural » ; travailleurs saisonniers sur les grands chantiers (hydrauliques, extraction de matières premières, emplois dans les centres urbains...) ; flux de transit tels ceux des Africains qui traversent le Sahara à destination du Maghreb ; flux de réfugiés de l'environnement ou des guerres... la corrélation entre migration et environnement doit, de plus, dans tous ces cas être considérée sous l'angle de sa réversibilité. C'est, en effet, à la fois parce que les cycles de sécheresses frappent régulièrement le Sahel que les Hommes quittent les espaces menacés et migrent vers les villes. C'est aussi parce que les Hommes s'en vont que les déprises rurales peuvent s'accroître et que le désert peut continuer à avancer où que, pour les mêmes raisons, les écosystèmes se reconstituent.

Le lien entre désertification et migration est-il établi dans chacun de ces cas ? Et dans ce cas, comment ? Il s'agit là de questions de portée générale et non d'une problématique car de telles corrélations seraient difficiles à prouver ou à généraliser. Il n'empêche que le succès médiatique des débats sur le changement climatique global a non seulement entraîné un intérêt croissant pour la désertification sur les marges du Sahara mais elle a aussi, par association d'idée, entraîné divers acteurs de la société civile, politique et parfois académique à une relecture des mouvements humains au prisme de causalités simples et bien rarement vérifiées.

L'année 2006 a été déclarée « Année internationale des Déserts et de la désertification » par les Nations Unies, entraînant de nombreuses prises de position sur le sujet. Le lien migration-désertification a par exemple été au cœur des débats du Forum International *Désert'if Actions*, en septembre 2006, réunissant des ONG et des chercheurs travaillant sur le sujet.

La presse a relaté l'événement à travers des titres pour le moins évocateurs puisqu'avant la rencontre, le quotidien malien *L'Essor* titrait déjà « désertification et migration : une forte corrélation » (06-09-2006) ; pour *Le Monde*, « La constante avancée du désert est la cause oubliée des migrations africaines » mais le quotidien nuance la portée du lien en précisant que « la migration ne semble viser que marginalement les pays européens : on s'en va d'abord vers les métropoles de son pays ou des pays proches, ou vers d'autres régions ». (26-09-2006) ; le quotidien *Libération* titre sur « La désertification produit des exodes massifs » (25-09-2006) en publiant un entretien avec une responsable d'ONG malienne laquelle avertit que « c'est dans l'intérêt direct des pays riches de nous aider. Car la

désertification produit des phénomènes massifs d'exode. Les populations de ces zones arides vont vers les grandes agglomérations de leur pays, gonflant les bidonvilles. Pour les plus courageux dans ces populations écrasées par la misère, la seule solution reste l'émigration vers les pays riches... ».

Le procédé classique de l'alarmisme écologique devient alors argument majeur afin de mobiliser les bailleurs de fonds sur la question de la désertification. Le discours, que l'on sera tenté de qualifier de « compassionnel » avance depuis bien longtemps déjà des arguments connus : la pauvreté, la recherche d'un bien-être au Nord... dont la faible portée explicative a maintes fois été soulignée par les spécialistes des migrations internationales. Plus récemment, les causes environnementales participent de ce type d'argumentation comme lorsque le climatologue Pierre Ozer estimait dans les pages du quotidien *Le Monde* (24-01-2006) que « selon les Nations unies, ce sont près de 60 millions de personnes qui quitteront les zones arides subsahariennes, sujettes aux processus de désertification pour tenter d'accoster en Europe d'ici à 2020 ». M. Ozer croise alors les registres des urgences environnementales, ici la désertification, et ceux de l'actualité en nous mettant en garde contre le risque de susciter les migrations en négligeant les problèmes auxquels sont confrontés les habitants riverains du Sahara. Cette interprétation conduit à considérer que la désertification, après la pauvreté, serait l'une des causes de la migration transsaharienne à destination de l'Europe.

Une telle lecture des faits connaît actuellement un certain succès médiatique qui semble donc perdre en nuance au fur et à mesure de sa diffusion puisque, comme le souligne Antoine Cornet, de l'IRD « un chiffre... circule depuis plusieurs années : 60 millions de personnes⁸ des zones arides pourraient migrer d'ici à 2020. Cependant, le chercheur prend aussi soin de préciser qu'en fait, « il y a très peu d'études relatives à l'influence de la désertification sur la migration » (*Le Monde*, 26-09-2006). Ne risque-t-on pas alors de voir l'argument de la désertification comme menace migratoire pour l'Europe se retourner contre ceux qui l'avancent au nom d'une cause légitime ? Car en validant le lien entre désertification – et/ou pauvreté – et migration internationale, on valide indirectement le discours de ceux qui brandissent le risque de l'invasion de l'Europe par les « nouveaux barbares » qui prennent aujourd'hui le trait des migrants. Causalités séduisantes mais de faible portée explicative pour une réalité complexe.

Les crises climatiques ont d'évidence cycliquement perturbé les économies sahéniennes durant les années 1970 et 1980, poussant de

⁸ Selon la Banque Mondiale.

nombreuses communautés pastorales du Tchad, du Niger, du Soudan sur les routes migratoires à destination de N'djamena, Niamey ou Khartoum, capitales de ces États. Le phénomène a été pointé sur le moment, mais ses conséquences à long terme demeurent encore peu connues. Pour n'en rester qu'au cas du Soudan, il apparaît pourtant qu'en trente ans, les pasteurs du Darfour ont trouvé dans la migration un moyen d'atténuer les conséquences dramatiques des sécheresses des années 1980. Ils sont plusieurs dizaines de milliers à avoir pris le chemin de la capitale, Khartoum, ou bien des États voisins, répondant à la pénurie chronique de main-d'œuvre des régions et des pays où les grands travaux se multiplient (Sahara algérien et libyen, Golfe arabo-persique...). Des travaux menés à différentes périodes au Tchad et au Soudan auprès de populations frappées par les cycles de désertification (Clanet, 1984 ; Couteaudier, 2005) estiment aujourd'hui qu'un homme sur cinq est en migration et procure des revenus réguliers à sa famille. De plus, au fil des années, nombre de ces éleveurs se sont reconvertis en travailleurs saisonniers, en petits commerçants ou en négociants en bétail animant un vaste espace migratoire et commerçant qui court des rivages de la Méditerranée à ceux de la mer Rouge, remettant en cause toute causalité simple entre désertification et migration. N'est-ce pas là une manière durable de répondre au problème de la sécheresse et des aléas économiques qu'elle induit ?

Ceux-là n'essayaient pas d'atteindre l'Europe. Ils ont, en revanche, cherché à répondre au problème de la variabilité des cycles de sécheresse et des aléas économiques qu'elle induit par un redéploiement des sources de revenus sur un espace plus étendu que tissent migrants, éleveurs et commerçants. Pourtant, lorsque la frontière entre le Soudan et la Libye a été fermée en 2003 à la suite de l'aggravation du conflit du Darfour et de pressions croissantes sur les migrants devenus clandestins (Drozd, Pliez, 2005), les conséquences ne se sont pas fait attendre : impossibilité pour les Darfouriens de Libye de rentrer chez eux par la voie directe, baisse des remises à leur famille, effondrement de l'économie des petites villes qui vivent de la circulation des migrants. Ainsi, à Dongola, dernière ville soudanaise avant la piste pour la Libye, la fermeture de la frontière a entraîné le déclin du marché d'où partaient les camions puisqu'en un an, 80% des commerces avaient disparu. Des dizaines de « Dongola » sont aujourd'hui en crise dans tout le Sahara et les causes en sont politiques et non environnementales.

La multiplicité des flux migratoires participe des réponses locales apportées par les populations des bourgades traversées aux problèmes dont elles pâtissent. L'une d'elles est la migration temporaire ; la seconde consiste à tirer parti du transit des migrants.

Les migrations transsahariennes ont des impacts urbains sélectifs

La circulation des hommes et des marchandises touche en effet toutes les localités qui jalonnent les pistes et les routes qu'ils empruntent. Or ces localités enregistrent des taux de croissance spectaculaires, dopées par une économie du transit en pleine expansion : une typologie est à faire des lieux traversés qui croiserait la taille des agglomérations, les impacts économiques et démographiques de la circulation, les figures anthropologiques de la circulation afin de mettre en lumière la manière dont les mouvements humains tissent entre les pôles de l'urbanisation saharienne des liens durables qui permettent aux personnes de trouver de nouvelles ressources et aux agglomérations de diversifier leur profil souvent caricaturé de « villes d'états monofonctionnelles ».

En un sens, la circulation prend le relais de trois décennies d'intervention étatique comme moteur des mutations sahariennes ; plusieurs traits l'en singularisent cependant. Alors que l'équité territoriale était au cœur des politiques publiques d'aménagement du Sahara maghrébin – mais il faudrait en nuancer les résultats (Bisson, 2003 ; Cote, 2002) – la circulation des hommes et des marchandises a des impacts beaucoup plus sélectifs. Elle ne concerne en effet que les localités qui jalonnent les pistes et les routes empruntées par les migrants et les commerçants.

Dans le Sahara central, la corrélation entre « les crises du pastoralisme » selon l'expression d'André Bourgeot (1995) et l'urbanisation est indéniable. Le fait que ces deux dynamiques soient liées suffit à comprendre les problèmes qui se posent. Il s'agit de la disjonction entre des États nations issus des indépendances et des sociétés nomades qui ne se retrouvent pas dans ce découpage qui entrave leurs mobilités à l'intérieur de leur propre territoire. Ces grandes étapes nous permettent de saisir comment les migrations sous contraintes climatiques et/ou d'insurrections participent de la redistribution des populations nomades dans les villes et les villages de la charnière saharo-sahélienne.

Dès les années 1960-1970, les régions frontalières des Sahara algérien et libyen enregistrent de forts taux de croissance en lien avec cette urbanisation liée à la migration internationale de proximité. Ce n'est cependant que lorsque, durant les années 1980-1990, le Sahel entre en turbulence, que les flux de réfugiés s'intensifient : près de 140 000 Saharouis s'installent à Tindouf, dans l'extrême Sud-Ouest algérien (Bisson, 2003) ; on dénombrait 40 478 réfugiés touaregs en 1986 dans les camps frontaliers de Tin Zaouatene, In Guezzam, Timiaouine et Bordj Badji Mokhtar de la wilaya de Tamanrasset (Blin, 1989). Dans cette dernière ville, par exemple, de nombreux réfugiés

ont afflué, d'abord accueillis et intégrés dans les années 1960-70, puis reconduits depuis les années 1980. À la même période, la Libye est concernée à la fois par ces flux mais aussi par l'arrivée de dizaines de milliers de réfugiés et rapatriés libyens qui s'installent dans toutes les localités du Sahara libyen (Oubari, Ghat, Ghadamès, Sebha) lors de la guerre entre le Tchad et la Libye (1973-1994).

En quelques années, une « diaspora en communautés » (Bourgeot, 1995) se déploie dans les régions frontalières du Sahara central. Les liens tribaux et ethniques se renforcent avec le développement d'échanges commerciaux et de migrations de travail depuis le Mali, le Niger (Grégoire, 1999), le Tchad (Bennafla, 1997) et le Soudan (Drozd, Pliez, 2005) à destination de l'Algérie et de la Libye.

Des flux de travailleurs s'enclenchent depuis les marges saharosahéliennes vers les chantiers et sites d'exploitation des hydrocarbures algérien et libyen. Ils émanent d'abord des régions marginales au sein des États sahéliens qui sont souvent plus proches des pôles d'emploi du Sahara maghrébin mais ils s'étendent et s'amplifient à partir des années 1970-1980 lorsque les cycles de sécheresses frappent durement les cheptels des pasteurs sahéliens : avant l'indépendance, de jeunes Touaregs nigériens partaient s'employer dans le Sahara algérien une fois les récoltes achevées. C'est surtout dans les années 1970 que la présence nigérienne croît, au point qu'en 1985 le Niger décide d'ouvrir un consulat à Tamanrasset (Grégoire, 1999) ; au Kanem, au nord du lac Tchad, les flux de travailleurs, jusque-là à destination des chantiers de l'Afrique centrale, s'orientent vers les opportunités d'emploi bien rémunérées qu'offre la Libye, mouvement facilité par la présence de communautés touboues dans les oasis du Sud libyen (Clanet, 1981). Le flux d'émigration qui s'enclenche concerne, selon les comptages partiels, la moitié des chefs de famille entre 1972 et 1979 ; depuis le Darfour, la situation est similaire puisqu'un foyer sur cinq compte un membre en Libye et ceci jusqu'à nos jours (Drozd, Pliez, 2006).

Vers la fin des années 1990, les migrations transsahariennes ne touchent plus seulement le Sahel mais l'ensemble de l'Afrique subsaharienne. Les agglomérations insérées dans les grands flux de circulation relèvent plus clairement de deux types : des carrefours transsahariens, qui comptent plusieurs dizaines de milliers d'habitants et des relais ou centres d'accueil de réfugiés, comptant quelques milliers de résidents. Toutes se caractérisent par des taux de croissance spectaculaires dont attestent de nombreuses études locales : ainsi, Karine Bennafla (2000) constate qu'à Abéché, au Tchad, la population a doublé entre 1993 et 1999, atteignant 130 000 habitants. Certes, le Président Deby est originaire de la ville et elle a en conséquence bénéficié de nouveaux équipements ; surtout la paix a permis à Abéché de renouer avec une tradition de carrefour

d'échanges entre la Libye, le Soudan, et l'Afrique centrale, entraînant l'installation de commerçants libyens et soudanais. À Sebha, « porte d'entrée » principale en Libye depuis le Niger et le Tchad, près de 40% de la surface de la ville correspond à des quartiers habités par des réfugiés ou des migrants (Pliez, 2003). Dans la plupart des localités du Sahara algérien, la présence subsaharienne est estimée à 20% au moins de la population (Spiga, 2005). Les petites agglomérations n'échappent pas à cette croissance, à commencer par tous les postes et villes frontières algériens et libyens où furent installés les réfugiés du Sahara occidental, les Touaregs et les Toubous. Au terme d'une décennie, les années 1990, qui a conféré à la petite oasis de Dirkou (Niger) le rôle de point nodal incontournable entre Agadez et le Sud libyen, le nombre de maisons a doublé et autant étaient en construction (*New York Times*, 4-01-2001). Cinq années plus tard, cet essor ne s'est pas démenti puisque la population, officiellement estimée à 2 000 habitants en 2001, oscillerait entre 7 000 et 10 000 personnes (Brachet, 2005).

Une étude plus systématique menée sur la diffusion des migrants dans le Sahara libyen (Pliez, 2001) permet de pointer d'autres liens entre urbanisation et migration internationale. En 1973, à l'exception des principaux centres urbains, tel Sebha, Koufra et Ghat où les migrants trouvaient aisément à s'employer, le sous-équipement de la plupart des villages et des bourgs explique qu'ils comptent moins de 5% de personnes n'ayant pas la nationalité libyenne. Entre 1973 et 1984, la population résidente n'ayant pas la nationalité libyenne se diffuse dans l'ensemble de la région puisque si dix agglomérations seulement en 1973 comptaient plus de 10% d'immigrés, elles sont trente-cinq dans ce cas en 1984 et dans les plus importantes, le rapport moyen est d'un migrant pour cinq habitants. Cette diffusion spatiale de la main-d'œuvre immigrée s'explique d'abord par une forte progression de leur présence numérique en 10 ans mais en même temps, les ressorts de la présence et de la diffusion des immigrés relève de profils de plus en plus diversifiés : la fixation des nomades venant des États voisins ; la multiplication des comptoirs commerciaux transsahariens ; des opportunités d'emploi liées à une activité précise, essentiellement les sites d'exploitation des hydrocarbures ou les projets agricoles. La diffusion des migrants ne gomme pour autant pas l'importance de la localisation des agglomérations puisque celles qui en comptent le moins se situent à l'écart des principaux axes de circulation.

Mesurer l'impact environnemental précis de la migration dans les villes du Sahara est de l'ordre du chantier et non du bilan bien que l'on puisse suggérer que le rôle des migrants se limite à celui de révélateurs de problèmes préexistants plus qu'à un facteur de risques nouveaux. La présence de migrants participe d'évidence de la fragilisation des

environnements urbains : ils contribuent à l'étalement urbain, généralement dans les sites à risques (inondations, crues) comme à Tamanrasset où l'extraction d'argile et de sable utilisés comme matériaux de construction dans les quartiers informels fragilise les sols ; à Gao (Mali), où les habitants de plusieurs quartiers se sont spécialisés dans l'accueil des migrants en transit, la dégradation du couvert végétal périurbain s'accélère car la demande en combustible et l'élevage croissent rapidement (Spiga, 2005). La circulation a en outre eu pour corollaire la multiplication des espaces de transport et de maintenance des véhicules autour des villes de transit, posant avec acuité la question de l'évacuation des huiles usées et des dépôts sauvages de carrosserie et de pneus. Les migrants s'exposent donc à des dégradations environnementales de divers ordres liées à l'association quasiment systématique de l'habitat et du transport et au sous-équipement des quartiers où l'absence d'évacuation des eaux et de gestion des déchets à des conséquences négatives au plan sanitaire. En revanche, il importe pour bien poser les termes du débat d'évoquer les différentes facettes des interactions entre les migrations, les villes et l'environnement. Les campagnes oasiennes, dont la mutation est une conséquence de l'urbanisation généralisée, constituent de ce fait un observatoire privilégié.

Les migrants indispensables au reverdissement du Sahara libyen ?

Une remarque du géographe Jean Despois (1946), qui affirmait que « ce ne sont pas tant les points d'eau, rares à l'état naturel, qui ont attiré les établissements humains. Il est beaucoup plus vrai de dire que puits et sources, comme les cultures qui en dépendent, ont été créés à proximité des villages ». Rester à l'échelle locale conduit donc à conforter une opinion erronée, celle qui tend à enfermer les villages dans une fonction uniquement productive. À plus petite échelle, la présence des oasis s'explique en effet par leur rôle de relais sur un axe de circulation. Jean Despois (1946) avait là aussi relevé la nécessité de changer d'échelle puisque lorsqu'il étudie le Fezzan après la Seconde Guerre mondiale, il rappelle que « c'est un carrefour de voies commerciales... ».

L'oasis est donc à la fois un espace rural mais aussi un point nodal dont la localisation et l'organisation nous renseignent sur l'espace de circulation dont elle fait partie. Ces interrelations entre agriculture et commerce transsaharien précolonial ont été largement démontrées comme le rappelle Daniel Dubost (1989) qui note que « les villes fonctionnaient alors comme des accumulateurs des surplus du négoce transsaharien... (et qu'ainsi), même modestes, (elles) étaient les créatrices des palmeraies actuelles ». Nous évoquons là un Sahara qui

n'existe plus, celui d'avant la colonisation et les frontières. Ce jeu d'échelles invite cependant à souligner un point fondamental : on a longtemps vanté l'intensivité du système agricole oasien, ces îlots d'abondance entourés de vastes étendues vides. On a, ce faisant, oublié sa fonction essentielle, celle d'accueillir et de nourrir ceux qui passent.

Quoique ancienne, l'activité agricole du Sahara libyen connaît depuis une vingtaine d'années des mutations importantes en lien avec un faisceau de conditions favorables. La privatisation de l'agriculture « bureaucratique » mise en place dans les années 1970 a incité les familles à investir dans l'agriculture qui offre des compléments de revenus non négligeables. L'urbanisation et la tertiarisation de la société ont notamment contribué à un essor rapide de la demande en fruits, légumes et viandes à la fois en quantité et en qualité. La possibilité de produire à contre-saison constitue par conséquent la principale raison du succès de l'agriculture saharienne maghrébine. Les pouvoirs publics ont soutenu cette orientation, directement ou non, grâce à la qualité des routes, aux politiques incitatives (forages de puits, aides à la mise en valeur, création de périmètres agricoles *ex-nihilo*, etc.), le faible prix de l'essence et enfin l'importance de la main-d'œuvre qualifiée (égyptienne) et déqualifiée (subsahariens). Cependant, lorsque le grand désert est aujourd'hui apparemment clos dans les frontières des États et que les ponctions et les transferts d'eaux destinées aux grands projets agricoles hydrauliques se multiplient, il apparaît souvent que cette abondance inédite contraste avec une pénurie chronique de la main-d'œuvre. Ainsi, faire reverdir le Sahara s'accompagne souvent de la nécessité d'inciter à faire venir et à fixer des agriculteurs afin de valoriser les parcelles agricoles mais aussi à stabiliser le peuplement et à créer les conditions d'activités socio-économiques plus durables.

On assiste en conséquence partout à un profond remodelage des paysages et à la juxtaposition de périmètres étatiques et de parcelles privées plantées en vergers, fourrages, oignons, lesquels sont écoulés sur le marché national voire à l'exportation. Jean Despois (1946) estime les superficies irriguées dans le Fezzan à moins de 1 000 ha en 1945 ; elles sont d'environ 60 000 ha dans les années 1990. À partir des travaux de Jean Lethellieux (1948), on peut estimer la superficie moyenne des jardins à 1,15 ha ; aujourd'hui l'exploitation privée compte de 5 à 40 ha en irrigué. C'est considérable, même si la totalité de la Surface Agricole Utile n'est pas totalement cultivée intensivement.

C'est autour des grandes villes que les changements sont les plus spectaculaires, notamment à Sebha, marché de consommation de plus de 130 000 à 150 000 habitants dont la couronne périurbaine fait l'objet de très vifs mouvements de spéculation dans le foncier agricole. Les nouvelles exploitations se situent généralement le long des axes

routiers. Les propriétaires privilégient donc l'accessibilité, choix logique pour des cultures orientées non seulement vers la demande locale mais aussi vers celle des foyers de peuplement littoraux. Le décalage entre la surface occupée par les palmeraies et celle des nouveaux jardins est spectaculaire, à la hauteur du vaste marché de consommation urbain que constitue la ville. Ce sont des dizaines d'exploitations agricoles de mise en valeur individuelle, productrices de fruits et de légumes pour l'ensemble de la Libye, qui fonctionnent grâce à la présence des migrants, en transit ou saisonniers : Subsahariens, Égyptiens ou Asiatiques, participent pleinement de la « renaissance rurale » du Sahara (Côte, 2004). Là où leur présence est à la fois la plus importante et la plus diffuse, beaucoup ont en effet trouvé à s'employer comme cultivateurs dans les oasis et à se loger dans l'habitat en terre, déqualifié par les « autochtones » citadinisés. La participation des migrants à la préservation du patrimoine oasien est donc bien réelle, ils investissent et rénovent des villages (*ksour*) et fournissent une main-d'œuvre bon marché indispensable à l'entretien des jardins et des systèmes d'irrigation séculaires.

Afin de rendre les exploitations plus productives, les pouvoirs publics privilégient parfois les acteurs les plus dynamiques de l'agriculture, en l'occurrence les Égyptiens. Près d'Oubari, les autorités locales leur louent directement des terres sur le nouveau périmètre agricole. Elles fournissent les intrants, ensuite le produit de la récolte est racheté à la moitié de sa valeur estimée, ou le locataire verse une contrepartie financière équivalente à ce montant. Cette solution donne aux Égyptiens, très bien implantés dans le système agricole libyen, la possibilité d'écouler eux-mêmes leur production, celle des cultures à forte valeur ajoutée (melons d'eau, agrumes, raisin) au détriment de celles qui sont plus répandues et donc exposées à des chutes de prix durant les périodes de surproduction. Ils s'adressent à leurs compatriotes qui ont mis en place des filières de vente orientées vers les marchés de gros de Sebha ou de Tripoli. C'est là une véritable nouveauté dans un système social qui a jusqu'à présent privilégié les nationaux.

À Sebha, la ceinture agricole se double de plusieurs marchés et de nombreux enclos à bétail, ovins et dromadaires, aux portes de la ville. De même, des citoyens possèdent des moutons et des chèvres qu'ils font garder en périphérie de la ville par des nomades sahéliens fixés aux alentours. Surtout, Sebha est un marché à l'échelle du Sahara où sont acheminés des troupeaux élevés au Niger et au Tchad à destination des marchés urbains du Sud libyen mais aussi de l'ensemble de la Libye. À Koufra, ce négoce a pris une telle ampleur que le périmètre agricole de la ville, longtemps demeuré le plus vaste de Libye, ne suffisait plus au tournant des années 2000 à nourrir le bétail en transit ; en conséquence de quoi, les transporteurs chargés de convoier ovins et

camelins vers le nord du pays effectuaient la descente vers le Sud avec du trèfle produits dans les exploitations littorales. De l'Algérie à l'Égypte, les marchés se multiplient aujourd'hui où les éleveurs spécialisés dans l'exportation de bétail viennent vendre leurs troupeaux depuis le Niger (Grégoire, 1998), le Tchad (Bennafra, 2000 ; Clanet, 2004) ou le Soudan.

Les exemples de liens entre migration et agriculture pourraient être multipliés à foison, y compris dans la manière dont les dirigeants politiques de la région se sont saisis de la question. Rappelons par exemple qu'après avoir rompu les relations diplomatiques avec l'Égypte en 1977, M. Kadhafi relance le dialogue en 1989 en proposant au président égyptien H. Moubarak, que les agriculteurs égyptiens viennent travailler dans les nouvelles parcelles agricoles mises en valeur le long du tracé de la Grande Rivière Artificielle. À partir de 1992, des conventions bilatérales sont signées pour formaliser leur accueil ; en 1998, le guide libyen à la recherche d'alliés dans ses initiatives diplomatiques pour la levée de l'embargo onusien qui pèse sur le pays déclare que la Libye a besoin « d'un million de paysans égyptiens » afin de mettre en valeur la terre. La géopolitique prend alors le dessus, parfois pour ouvrir les frontières aux migrants des États alliés comme lorsqu'en 2002, Kadhafi déclare que la Libye a d'énormes projets qui nécessitent la venue d'une importante main-d'œuvre africaine, notamment dans l'agriculture (AFP, 5.02.2002). Plus récemment, le rapprochement en direction de l'Europe a entraîné des effets contraires comme lorsqu'en 2003-2004, des milliers d'Égyptiens sont expulsés.

Penser les urbanisations réticulaires

Les villes sahariennes d'hier, animées par les circulations commerçantes, créaient leurs campagnes afin d'alimenter ceux qui vivaient ou passaient à chacune de ces étapes. Les villes sahariennes contemporaines et les campagnes qui les environnent, mieux ancrées aux territoires nationaux, sont inscrites dans des marchés de production agricole spéculatifs. Ainsi, villes et campagnes du Sahara sont une résultante des circulations humaines et marchandes et dépendent encore aujourd'hui des migrants et des commerçants qui y transitent et y négocient. Cette facette occultée des relations urbanisation-environnement-migration ne peut que nous amener à être méfiants vis-à-vis des causalités trop simples. Elle nous rappelle que la gestion de la distance par la mobilité ne peut être réduite à un symptôme conjoncturel de la désertification ; elle est parfois aussi la réponse trouvée par les populations aux problèmes environnementaux auxquels elles sont confrontées.

Pour sortir du cadre strict de notre propos -les liens migratoires transsahariens-, le récent rapport des Nations Unies sur l'état des lieux des déserts et de la désertification dans le monde (UNEP, 2006) consacre quelques passages aux migrations vers les déserts, aux corridors trans-désertiques et à l'urbanisation. Les migrations dont ce rapport parle, sont autant celles des travailleurs qui s'installent pour des durées variables (saisons, quelques années, parfois une vie) dans les zones désertiques que celles des touristes en quête de chaleur pendant les périodes hivernales des hémisphères tempérés. Les corridors de circulation tracés par les caravanes sur les pistes d'hier le sont par des camions sur les routes asphaltées aujourd'hui. Ces thèmes sont traités séparément, mais leur association nous permet de pointer l'actualité des formes spatiales réticulaires au Sahara en particulier et dans les déserts en général.

En apparence, rien de nouveau à cela, plutôt une continuité. Mais l'accélération, la diversification et parfois aussi la massification de ces mouvements pose des questions nouvelles. Un encart du rapport des Nations Unies (2006) consacré au thème des villes et des déserts conclut sur les impacts environnementaux de l'urbanisation des zones arides en soulignant que le développement urbain est compact et économe en termes d'étalement spatial, laissant ainsi plus d'espace aux activités compatibles avec l'environnement, comme le tourisme et les loisirs. Les auteurs de cet encart B. Portnov et U. Safriel (2004) avaient, au préalable, développé leur réflexion dans un article consacré au Néguev israélien, en pointant le paradoxe de l'opposition entre les deux tiers les plus arides du territoire, peuplés par seulement 9% de la population et la densification urbaine croissante des régions les plus fertiles du pays. Ne pouvant que difficilement juguler les mutations du nord du pays, les acteurs publics et privés de l'aménagement traitent le Néguev comme une vaste réserve foncière pour le développement de projets agricoles et le déplacement des industries les plus polluantes. Les deux auteurs prônent, au contraire, l'accélération de l'urbanisation des déserts selon l'argument fort que les concentrations urbaines seront moins onéreuses à développer que l'agriculture fondée sur une technicité coûteuse. 90% des habitants du Néguev se concentrent en effet sur 0,6% de sa superficie.

Un tel renversement de perspective paraît encore bien utopique même dans un État dont les moyens financiers, les faibles distances et la maîtrise technique des mises en valeur urbaine et rurale des zones arides sont aussi avancées. Il pointe néanmoins le fait que l'urbanisation des déserts peut à terme de devenir une solution et plus seulement un mal nécessaire, voire un problème.

Fuseaux, routes et segments de routes du Sahara

Chercher dans l'histoire contemporaine des régions saharo-sahéliennes les racines de l'espace migratoire qui, depuis les années 1990, lie les deux rives du Sahara ne suffit pas à donner une idée précise de la production d'un savoir et d'un savoir-faire de la circulation. Le travail méticuleux opéré par les historiens soucieux de combler les « trous de mémoire » de l'histoire saharienne, selon la formule de Jean-Louis Triaud (1996), nous incite à nous attarder sur la manière dont les acteurs dominants du Sahara central construisent la plus longue, la plus rentable et la plus durable des routes transsahariennes entre la Libye et le Tchad contemporains lorsque s'amorce la conquête coloniale. Par-delà cet exemple, c'est une réflexion sur la pérennisation des espaces de circulation entre les deux rives du Sahara dans la durée qui est posée. Nous partirons du général, le Sahara, avant un retour diachronique sur le particulier, la genèse des routes entre la Libye et le Lac Tchad à l'époque de la conquête coloniale.

Fuseaux, pleins et vides d'un Sahara vu à petite échelle

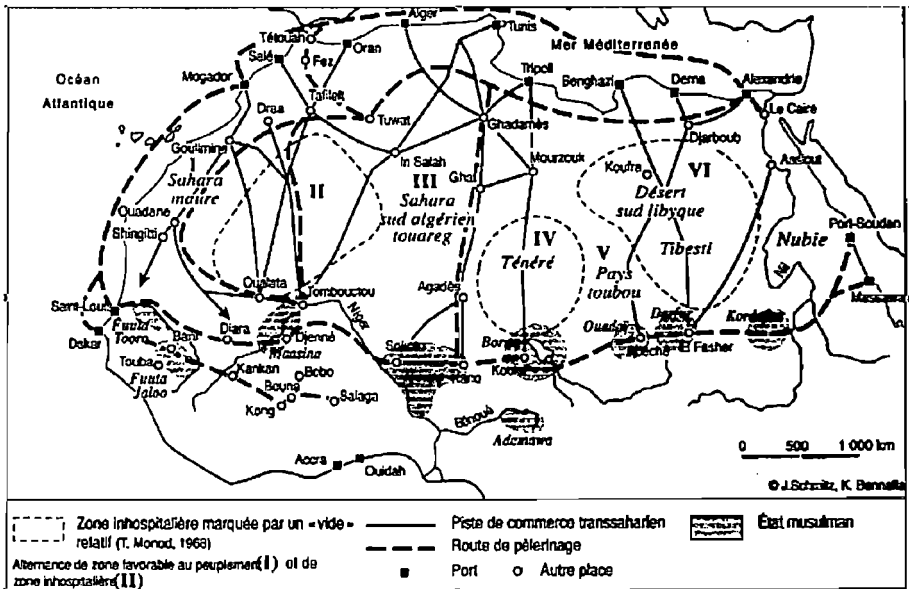
On distingue par commodité à petite échelle (c'est-à-dire celle du Sahara tout entier) des « pleins » et des « vides » humains (figure 10). La répartition des uns et des autres ne s'explique que partiellement par les conditions climatiques : l'inégale aridité induit des gradients latitudinaux où les foyers de peuplement et les espaces vides de présence humaine sont inégalement répartis. En revanche, les modalités du contrôle territorial et de la circulation ont contribué beaucoup plus fortement à fixer de manière durable la répartition des pleins et des vides puisque leurs effets s'en ressentent encore aujourd'hui.

Analysant à petite échelle, la structuration de l'espace désertique, Denis Retaillé (1998) part d'un constat que donne à voir des cartes figurant la répartition de la population : seules les marges du Sahara sont peuplées en continu. Dans ces régions, les gradients de précipitations peuvent être retenus comme facteur favorisant le peuplement. Dans le centre du Sahara, en revanche, on constate une organisation en noyaux de peuplement où vivent les sédentaires et les nomades qui ne se déplacent qu'à un faible rayon de distance. Ces noyaux sont reliés par des axes de circulation nord-sud, lesquels sont « ethniquement spécifiés » (Retaillé, 1998) avec, de l'ouest vers l'est, les Maures, les Touaregs et les Toubous.

Transport, villes et organisation spatiale à petite échelle sont évidemment très étroitement liés. Globalement, le dromadaire a

dominé jusqu'aux années 1950. Ce « vaisseau du désert » a même suffisamment longtemps arpenté les pistes sahariennes pour que ses usages puissent servir de base de division régionale. Théodore Monod (1968) distingue, en effet, quatre axes, ou fuseaux, comme base de « division géographique du monde saharien » selon le type de harnachement des dromadaires : le fuseau occidental, maure, du Maroc au Sénégal ; le fuseau central, touareg, du Sahara algérien à la boucle du fleuve Niger ; le fuseau oriental, toubou, de la Libye méditerranéenne au Lac Tchad et au Waddaï dans le Tchad actuel. La vallée du Nil est le plus évident en même temps que le plus problématique des fuseaux car la continuité du peuplement le distingue des précédents. On l'exclut donc du modèle « intrasaharien ».

Figure 10 : L'Islam et le Sahara : couloirs méridiens et routes de pèlerinage



Source : E. Grégoire, J. Schmitz (2000).

Ces fuseaux présentent deux caractéristiques importantes : d'une part, ils s'étirent selon des axes nord-sud, donc longitudinaux, qui rompent avec les conditions climatiques latitudinales. D'autre part, ils sont séparés par des vides (ou fuseaux négatifs) qui correspondent aux zones les plus ingrates (grands ergs du Tanezrouft, du Ténéré et du désert libyque). C'est déjà dire à quel point le mode de transport marque l'espace saharien et en reflète les clivages.

Le Sahara modernisé et désenclavé durant les décennies de domination coloniale, marqué par l'arrivée du camion et le déclin de

l'usage du chameau⁹, est alors plus nettement encore façonné selon les logiques d'organisation spatiale mises en lumière par T. Monod. La motorisation a bouleversé les métriques sahariennes et, par conséquent, les hiérarchies urbaines. Les pistes sahariennes, mieux balisées, mieux entretenues, parfois asphaltées, sont empruntées par un nombre croissant de camions qui transportent non seulement des marchandises mais aussi des personnes. Dès les années 1960, lorsque l'exploitation des premiers gisements d'hydrocarbures en Libye est lancée, des camions font la navette depuis le nord du Tchad pour acheminer des Toubous qui viennent travailler en Libye (Capot-Rey, 1961). Un espace migratoire se construit ainsi entre le Sahel et les chantiers du Sahara algérien et libyen des années 1940 et aux années 1960. Il s'étend aux régions méridionales du Niger, du Tchad et du Soudan lors des cycles de sécheresse des années 1970-1980. Un nombre croissant de camions acheminent des pasteurs de la bande sahéenne, dont les troupeaux ont été décimés et qui viennent gagner de quoi le reconstituer ou se reconvertir dans le Sahara maghrébin.

On peut relever au moins trois conséquences importantes de cette réactivation des pistes transsahariennes : l'amorce d'une modification des hiérarchies urbaines puisque de simples garnisons coloniales récentes (Tamanrasset, Sebha, Koufra...) voient leur rôle se renforcer de fonctions administratives, mais aussi de contrôle des frontières et des circulations ; les flux commerciaux sont doublés de flux migratoires ; enfin, la traversée par camion constitue un changement quantitatif car en transportant plus, plus vite, plus loin, les caravanes de camions désenclavent des régions et contribuent à structurer durablement certains axes tout en permettant de les connecter à des réseaux de circulation nord-africains et subsahariens.

Au sein des fuseaux « positifs », pour reprendre la terminologie, sans doute désuète aujourd'hui, de Théodore Monod (1968) les noyaux de peuplement oasiens ou urbains que nous identifions aujourd'hui, ne se caractérisent pas systématiquement par leur permanence en termes d'importance ou de localisation. Nombreuses sont en effet les recherches archéologiques ou les témoignages sur les périodes antiques, médiévales et parfois même modernes qui attestent de la présence de régions d'oasis ou de villes dont il ne reste aujourd'hui plus que des vestiges. Elles ont toutefois en commun d'avoir été, pour des périodes de durée variable, des lieux de vie et de passage entre les deux rives du Sahara.

⁹ Pas totalement d'ailleurs puisqu'il demeure encore aujourd'hui moins onéreux d'acheminer les dromadaires élevés au Tchad vers les marchés libyens à pied qu'en camion (Clanet, 2004).

En donnant du contenu plus proprement disciplinaire à la division « géographique » du Sahara de Monod, Edmond Bernus (1991) analyse l'importance des montagnes sahariennes au sein des fuseaux. Il illustre sa démonstration à partir de la place des Touaregs au sein d'un des fuseaux. Les massifs de l'Ahaggar, de l'Aïr, de l'Adrar des Ifoghas, habitat et refuge des grands nomades du Sahara central, forment, en effet, la véritable armature du fuseau touareg. Or celui-ci constitue non seulement un trait d'union séculaire entre les civilisations arabo-berbères et négro-africaine vivant de part et d'autre du désert mais aussi un des principaux axes d'échange entre le Maghreb et l'Afrique subsaharienne grâce aux routes goudronnées, construites par les États après les indépendances jusqu'à Tamanrasset côté algérien et jusqu'à Arlit côté nigérien. Les similarités avec les nomades Toubous du Tibesti, un peu plus à l'est sont indéniables.

La dialectique des pleins et des vides facilite donc une double lecture du Sahara. Une lecture statique qui donne de l'épaisseur historique aux discontinuités du peuplement d'une part. Le fait que ces discontinuités prennent sens dans une lecture dynamique fondée sur la compréhension de la pérennité des conditions propres à lier pleins et vides entre eux par des mouvements humains entre les deux rives du Sahara d'autre part. La longue durée des fuseaux a en effet comme corrélat la variabilité des lieux habités et des routes qu'ils englobent. Cette idée conduit en outre à reformuler les catégories un peu trop rigides de nomades et de sédentaires. La structuration de l'espace peut être qualifiée de nomade si elle se fonde sur des lieux de vie dont les sédentaires font partie intégrante et des nomades dont la fonction est de maintenir le lien entre des lieux distants selon divers calendriers variables (saisonnier, annuel, ...).

Construire des segments de routes au Sahara

Dennis D. Cordell (1977, 1985) qualifie les relations entre les communautés pastorales, oasiennes et commerçantes sur les routes sahariennes, durant le XIX^e siècle, de fluides. Ce qualificatif ne signifie pas que les relations sont pacifiées – ce serait totalement erroné – mais qu'en l'absence d'une autorité unique, seule la volonté des acteurs en présence permet de maintenir des liens commerciaux à longue distance, de créer, en somme, les conditions qui permettent à la route de fonctionner. Ce n'est cependant pas sur des distances-temps qui se mesurent en mois que la fluidité prend sens mais à l'échelle de segments de routes construits, dominés et maintenus selon des rapports de force changeants.

L'absence d'une autorité politique et militaire assez puissante pour fédérer l'ensemble saharo-sahélien, à l'exception notable de la confrérie de la Senoussiya à la fin du siècle, s'explique par le fait que

les foyers de pouvoirs se sont surtout structurés sur les rivages du désert, autour des ports méditerranéens et des capitales commerçantes du Sahel. Les tenants du pouvoir militaire et marchand traitent avec les acteurs locaux et régionaux des hinterlands de leurs arrières-pays respectifs que constitue l'ensemble du Sahara. En retour, l'une des clés d'explication du maintien de liens entre les différentes communautés sahariennes impliquées dans ce négoce se fonde, selon Cordell, sur le *soff*. Il s'agit d'une construction segmentaire dont les membres se revendiquent d'un ancêtre commun, trouvant là la possibilité d'établir des alliances entre des tribus dont les intérêts économiques et stratégiques convergent à un moment donné.

La pérennisation des échanges à longue distance constitue, en effet, la source essentielle des revenus des groupes commerçants saharo-sahéliens. S'appuyant sur l'exemple de Koufra (sud-est de la Libye), John Davis (1983) démontre que cette oasis déroge sur bien des points à l'image que l'on se fait généralement des sociétés agraires en situation quasi-insulaire et des îlots de verdure situés dans le désert qu'ils habitent. La maîtrise de l'eau constitue généralement l'un des fondements de la stratification sociale des communautés oasiennes. Or Koufra ne répond que partiellement à ce critère car, sise au fond d'une cuvette, elle est suffisamment dotée en ressources hydriques aisément accessibles pour que l'accès à cette ressource présumée essentielle ne constitue pas un déterminant majeur de la stratification sociale. De plus, si le jardinage des sédentaires et le pastoralisme des nomades fait partie des figures incontournables des « genres de vie » du Sahara, il apparaît ici que les jardins furent peu mis en valeur et que le pastoralisme fut, pour ainsi dire, réduit à néant... faute de pâturages. Koufra se situe, en effet, dans le désert Libyque, hyperaride, avec des précipitations inférieures à 50 mm par an, éloigné de plusieurs centaines de kilomètres du lieu de vie le plus proche.

S'il est, en revanche, un point sur lequel Koufra a valeur d'archétype, c'est celui du transit ; la troisième caractéristique d'une oasis est donc sa fonction d'étape ou de destination sur des routes d'échange à longue distance. Cette fonction contribue à ce que la fiscalité ne se fonde pas sur la création locale de richesse mais sur la taxation des activités de transit. Elle participe même d'une répartition des rôles à l'échelle de tout le Sahara, lorsque, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, l'étai colonial se resserre autour du fuseau Libye-Lac Tchad. « Le pacha ottoman, les négociants tripolitains, la Sanusiya » deviennent des alliés de circonstance pour contrôler le trafic caravanier (Martel, 1983).

L'histoire de la tribu des Awlad Sliman illustre ce type de stratégie au moment charnière où la concurrence s'exacerbe entre les Ottomans et les Européens pour le contrôle des hinterlands sahariens et des

routes commerciales qui les traversent (figures 4 et 10). Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les Awlad Sliman se situent dans le Fezzan, grand carrefour commerçant entre la Tripolitaine et la région du lac Tchad. La tribu tire ses revenus des échanges qui jouent sur les complémentarités entre les dattes produites dans les oasis fezzanaises d'une part, les céréales et les ovins de la Syrte de l'autre. Une première route du négoce est ouverte grâce à un *soff* (forme d'alliance) établi avec les Magarba et les Urfilla-Guedadfa (tribu de Mouammar Kadhafi) de la région intérieure du golfe de Syrte. Les Awlad Sliman, grâce à des alliances passées avec les Berbères de l'arrière-pays tripolitein, contrôlent aussi une route en direction de Tripoli qui correspond à un second axe de complémentarité des produits échangés, similaire à celui qui court jusqu'à la Syrte mais constitue aussi un segment des routes très lucratives du commerce transsaharien.

Dans les années 1830, et malgré des relations houleuses, les Awlad Sliman, leur *soff* et leurs alliés contrôlent un vaste hinterland autour de la Tripolitaine puisqu'il s'étend au Fezzan, à Syrte et jusqu'à Benghazi. Ils s'appuient sur un réseau très étendu d'alliances avec les notables des régions méridionales du Fezzan et de correspondants dans les principaux ports méditerranéens. Leur contrôle sur les sources d'approvisionnement devient progressivement une menace pour les Ottomans, qui reprennent en main la Tripolitaine à partir de 1835. Ils défont les Awlad Sliman en 1842. Cette lourde défaite pousse ces derniers à l'exil afin de protéger leurs biens et leurs familles et par conséquent à conserver la mainmise sur le segment de route dont ils tirent leurs revenus.

Leur fuite vers le sud, que Dennis D. Cordell (1985) qualifie de « recherche de la continuité », apparaît alors comme une volonté de reproduire les éléments qui ont fait le succès commercial de la tribu en Libye. Ils suivent en effet l'axe commerçant dont ils dominaient depuis des décennies le segment nord et s'arrêtent dans la région du Kanem-Borkou au nord du lac Tchad, c'est-à-dire au cœur du triangle entre Tibesti, Waddaï et Borno. Ils jugent cette place stratégique afin d'user au mieux de leur savoir-faire dans le contrôle des routes commerciales, de leur prépondérance militaire sur les pouvoirs locaux et de leur pratique des alliances dans les lieux d'approvisionnement et de vente. Ils trouvent ensuite une niche commerciale en connectant les segments sud et nord des échanges à destination du Kanem et s'imposent en une décennie comme le maillon du commerce des complémentarités agricoles entre le Borkou (dattes) et le Lac Tchad (millet) et imposent leur contrôle sur la route Tripoli-Kano via Ghat et le Kanem en procédant à de nouvelles alliances locales (figure 10).

Les Awlad Sliman retrouvent un rôle prépondérant dans la maîtrise des grands axes en passant des accords avec les puissances régionales du Bornou au sud, des Touaregs à l'ouest et du Waddaï à l'est. Ils consolident leur position jusqu'aux années 1870 grâce à leur maîtrise du corridor d'approvisionnement Borno-Kanem et détiennent une place centrale durant encore un quart de siècle entre les routes touareg Fezzan-Borno et Waddaï-Benghazi. Ce succès, auquel les Awlad Sliman n'auraient pu prétendre entre le Fezzan et la Tripolitaine, où la proximité du pouvoir ottoman limitait leur expansion, encourage les membres de leur *soff* à réactiver des liens et même à immigrer au Kanem. La conséquence est double car, d'une part, ils maintiennent durant quelques décennies leur poids démographique régional et, d'autre part, ils étendent et renforcent leur aire d'influence¹⁰.

La fin du XIX^e siècle marque le déclin de la puissance des Awlad Sliman au Tchad, concurrencés à la fois par la puissance du Waddaï voisin et par la menace française qui prend de l'ampleur. Cette période consacre ainsi le pouvoir fédérateur de la confrérie de la Senoussiya, une exception et non une règle au Sahara. Ces dirigeants ont pu, en quelques décennies, dessiner des réseaux transsahariens dont les logiques perdurent jusqu'à nos jours. Marquée par l'aura religieuse et mystique de son fondateur, Mohamed Ali es-Senoussi, la confrérie construit un espace commerçant d'une grande ampleur, une sorte de « multinationale » selon le mot de Jean-Louis Triaud (2004), dans le contexte de la fin du XIX^e siècle marqué par la pression italienne au nord, française à l'ouest et au sud et aux turbulences d'un Soudan secoué par la révolte mahdiste contre l'occupation britannique. Or, selon un paradoxe qui n'est qu'apparent, c'est à cette époque-là que la route qui court de Benghazi à Abéché connaît une activité économique sans précédent. Elle bénéficie en effet du déclin des autres axes régionaux dans un corridor qui demeure encore relativement protégé, jusqu'au début du XX^e siècle, de la pression coloniale.

Sous la houlette de la confrérie, les segments de routes d'échanges vont peu à peu être fédérés, transcendant les clivages ethniques ou tribaux qui constituaient à la fois la force et la faiblesse de la fluidité des échanges. Elle contrôle mais aussi facilite la circulation, imposant son autorité, gérant les conflits et accumulant l'information sur les lieux du négoce. La progression vers le sud de l'influence de la Senoussiya se matérialise en effet par des choix stratégiques d'implantation de zawiyas, généralement fondées à la croisée des pistes (Waw el kebir, Nimro, Jaghboub, Koufra, Gouro...). Ces zawiyas regroupaient localement les trois fonctions essentielles de la confrérie :

¹⁰ Ces Libyens du Tchad forment une communauté clé des échanges marchands transsahariens (voir ci-dessus le chapitre consacré à Sebha).

la résidence du cheikh, à la fois autorité spirituelle, politique et juridique qui garantissait la sécurité du lieu ; l'école et la mosquée, cœurs du projet spirituel et éducatif de la confrérie ; l'accueil des voyageurs et des caravanes dont la confrérie tirait ses revenus grâce aux taxes collectées. La zawiya ainsi définie constitue aussi le cœur de la fonction d'oasis-relais et remet en cause toute idée de déterminisme de localisation de l'oasis. Celle-ci est créée là où passe la route, soit dans une oasis existante soit en creusant un puits. Son importance croît si elle se situe à l'intersection de plusieurs routes.

La trajectoire de la confrérie autorise à mettre en lumière le fait que les routes commerciales sont une construction à l'initiative d'un groupe, dans un contexte favorable, dont la pérennité se fonde sur sa propension à maintenir des alliances. L'impression qui s'en dégage, celle d'échanges transsahariens structurés autour de routes étendues et fédératrices entre les deux rives du Sahara, cache en fait, une association de segments de routes dont la création et le contrôle relèvent de groupes localisés plus que d'un pouvoir dominant et lointain. Ce dernier conserve néanmoins un rôle essentiel qui consiste à investir ou à capter des capitaux, à rassembler ou à contraindre pour « fluidifier » la circulation.

Les travaux de Dennis D. Cordell (1985) sur le groupe arabe des Awlad Sliman, véritable trait d'union durant les XIX^e et XX^e siècles entre la Libye et le Tchad permettent de rappeler que l'histoire des deux belligérants des années 1980 se fonde sur de nombreux échanges bien éloignés de la vision dichotomique alors brandie par les acteurs en présence. Par-delà les instrumentalisation de circonstance des poncifs sahariens (désert-barrière, opposition chrétiens-musulmans, ...), les populations du vaste espace qui s'étend du sud de la Libye au nord du Tchad expérimentent la continuité et la proximité depuis des siècles, selon un mouvement qui –paradoxe apparent- est allé se densifiant et se diversifiant au fil du XX^e siècle. De la sorte, si la rupture relève de conjonctures troublées (guerres, insurrections ou plus récemment contrôle migratoire), la continuité des liens est d'évidence plus structurante qu'il n'y paraît. Dans les faits, cet espace est construit par le bas et est animé de flux de diverses natures depuis le Niger (Grégoire, 1999), le Tchad (Bennafla, 2000 ; Clanet, 2004) et le Soudan (Drozdz, Pliez, 2005).

Le projet colonial d'un Sahara unifié prend réellement sens, paradoxalement, après les décolonisations. Les segments de routes deviennent des axes ou des pistes pérennes, souvent asphaltées, unifiés dans un territoire national mais dont la fluidité des mouvements est tributaire, dans ces régions frontalières, des relations géopolitiques de voisinage. La variabilité des segments de routes commerciales, dépendantes d'alliances d'inégales durées et héritées des décennies

précédant la colonisation laisse place aux logiques plus durables que dessinent les aménageurs. Les armatures de circulation et les villes nouvellement créées deviennent les pivots de nouvelles circulations transsahariennes.

Hierarchies réticulaires

Entre chacun de ces segments de route, en effet, les villes et régions font preuve d'une plus grande longévité puisque selon Robert Capot-Rey (1953) « pour une ville du désert, il n'y a pas de mort violente, rien qu'une agonie prolongée ». C'est dire que les activités de négoce constituent le cœur de l'activité économique des villes et des relais du commerce caravanier de l'époque médiévale au XIX^e siècle. C'est d'ailleurs de ce point de vue qu'Adu Boahen (1962) les définit selon une typologie parlante : le « terminal nord » qui correspond aux ports où aboutissent les pistes transsahariennes et d'où sont importés et exportés les esclaves et les marchandises avec les ports du bassin méditerranéen ; le « rendez-vous », en position intérieure par rapport au port, est le lieu où se préparait les caravanes, où l'on constituait les provisions et où s'effectuaient les négociations avec les grands commerçants qui affrétaient les caravanes ; de nombreuses oasis, les « centres de rafraîchissement », ponctuent les pistes transsahariennes où les caravaniers peuvent échanger leurs chameaux et s'approvisionner en fruits et légumes ; enfin, le « terminal sud », villes-marchés sahéliens à l'intersection de l'Afrique subsaharienne et des routes transsahariennes (figures 2, 4 et 10).

La construction des réseaux routiers nationaux dans le Sahara maghrébin, liant les localités les plus périphériques, facilite et accélère en effet la circulation sur les axes goudronnés. En quelques décennies, aux anciennes régions d'oasis, relais transsahariens incontournables, se sont substituées les villes comme pivots des circulations contemporaines, notamment celles se situant à la croisée des principaux axes. Ainsi, les moyens de transport contemporains ont conduit à la disparition des « portes du désert », ces villes au rôle essentiel dans le commerce traditionnel, placées en périphérie des principaux axes routiers, telles que Ghardaïa ou Ghadamès. Un glissement s'est opéré vers le centre du Sahara où le processus de territorialisation mené par les États fut le plus tardif. C'est là que l'on trouve aujourd'hui, à la charnière entre les routes goudronnées venant du Nord et des pistes venant du Sahel, les villes les plus durablement ancrées aux réseaux de circulation transsahariens, telles que Tamanrasset, Sebha et Koufra. Les initiatives récentes prises par les États de la région visant à poursuivre vers le Sud les axes routiers (Maroc-Mauritanie ; Égypte-Soudan) auront des effets déterminants sur l'accroissement de la circulation par la voie terrestre car elles

impulsent un mouvement de gommage des « glacis » que constituaient les zones frontalières (Antil, Choplin, 2004).

La construction d'un réseau urbain saharien à l'initiative des États riverains forme l'armature du Sahara contemporain. Il faut un ou deux jours aujourd'hui pour atteindre le Sahara central depuis les rivages de la Méditerranée. Il en fallait au moins quinze voici moins d'un siècle. Le bouleversement des métriques sahariennes qui l'accompagne contribue en parallèle à la suppression de nombreux points d'arrêts qui punctuaient ces routes. L'espace de circulation transsaharien s'est donc apparemment rétracté dans les limites du Sahara central. La construction des routes entre des localités qui jusque-là n'étaient pas reliées entre elles, et par conséquent bien souvent enclavées à défaut d'un tissu économique local, leur permet de tirer parti de l'économie de transit. Ces espaces interstitiels sahariens, à la marge des logiques de l'État maghrébin ou sahélien, comme le nord du Niger (Brachet, 2007) connaissent sans doute aujourd'hui les formes les plus abouties de l'urbanisation en lien avec le transit.

La typologie scalaire de Boahen reste donc en partie valable pour expliquer les dispositifs contemporains des routes marchandes. À condition toutefois de considérer que les négociants et les entrepreneurs du transport n'opèrent plus seulement à partir des ports et des points de « rendez-vous ». L'autonomisation des acteurs situés aux « points de relais » et autres « centres de rafraîchissement » a en effet accompagné les mutations socio-spatiales du Sahara central. Nous avons vu que les grandes voies de passage des migrants subsahariens sont, à l'origine, des routes d'émigration des communautés pastorales du Sahara et de leurs marges : Zaghawa du Darfour soudanais et Toubous du Tchad vers la Libye (Drozd, Pliez, 2006) ; Réguibi, Kounta ou Beraber du Mali et Touaregs du Niger vers l'Algérie (Spiga, 2006)...

Dans ce contexte, c'est de ville à ville que les nomades d'hier sont devenus les acteurs des mobilités d'aujourd'hui, à la fois parce qu'ils vivent dispersés entre plusieurs États et que le Sahara central enregistre un processus d'urbanisation sans précédent. Ils convoient aujourd'hui tant les hommes que les marchandises et font transiter les candidats à la migration à bord de camions bâchés ou de pick-up, contribuant à l'essor des villes de transit comme Agadez au Niger et Dongola au Soudan. Une fois mobilisé, le cadre tribal s'est redéployé dans un espace transfrontalier pour devenir en quelques années le nœud d'un espace transnational à cheval entre l'Afrique du nord et l'Afrique subsaharienne.

Que dire alors de l'espace des migrations transsahariennes contemporaines ? Il a pu prendre en peu de temps –une dizaine d'années– une telle ampleur car il « s'accroche » à des espaces commerçants, nomades, religieux... peu connus, peu visibles et

pourtant efficacement structurés dans la logique du réseau. En somme, comprendre les migrations transsahariennes conduit à mettre en lumière d'authentiques territoires en réseaux dont nous ignorons bien souvent les contours et le fonctionnement.

La lecture proposée par Denis Retaillé (1986) selon laquelle les territoires sahariens sont des projections d'un système spatial de petite échelle et extérieur au désert est aujourd'hui remise en cause par la réduction des métriques et la multiplication des « terminaux » portuaires et de leurs relais. Repartons des deux échelles de la migration transsaharienne : le Sahara contemporain n'est pas habité par des nomades et des sédentaires devenus néo-citadins qui voient passer des migrants. Ces derniers ont, au contraire, emprunté les routes commerçantes et migratoires construites par les populations saharo-sahéliennes depuis un demi-siècle. La construction de l'espace migratoire saharo-sahélien ne peut donc pas s'expliquer par la seule filiation avec les routes séculaires du commerce précolonial transsaharien (Pliez, 2006). L'apparent enchevêtrement de ces flux forme en fait un tout, qui caractérise la redéfinition des territoires sahariens dans un cadre pleinement post-colonial, c'est-à-dire non seulement émancipé de la tutelle coloniale mais surtout où la territorialisation à l'initiative des États est relativisée, contournée et parfois contestée par de nombreux acteurs aux logiques territoriales parfois complémentaires mais aussi concurrentes voire contradictoires.

En dissociant cette émigration sahélienne, à destination des chantiers du Sahara maghrébin, de la circulation migratoire depuis le reste du continent, il devient plus aisé de répondre à des questions apparemment élémentaires : comment, par exemple, ces migrations ont-elles pu se déployer aussi rapidement et surtout de manière aussi efficace ? Les routes migratoires s'étirent sur des milliers de kilomètres de pistes et de routes. Elles traversent plusieurs États et relient des capitales sahéliennes et nord-africaines mais aussi des petites villes sahariennes au sein d'un réseau urbain qui, de transsaharien, tend à devenir transnational.

Comment, par ailleurs, les migrants gèrent-ils l'altérité et la distance le long de parcours migratoires aussi hétéroclites ? La question des ressources morales et pécuniaires, des conditions de l'hospitalité qui se construisent au sein des espaces de transit est alors posée. La croissance des circulations transfrontalières ou transnationales s'accompagne d'une mise en réseau durable des villes ou des « morceaux » de villes (marchés, gares, espaces du religieux...) traversés.

Ces villes et ces morceaux de villes sont connectés à des segments de routes selon des conditions variables : celle qui est imposée et relève de la géopolitique régionale (ex. : la fermeture de la route entre la Libye et

le Soudan) ; celle qui est choisie par les acteurs qui l'animent et qui consiste à opérer des connections avec les terminaux les plus à mêmes de garantir une circulation fluide et des bas prix. Cette variabilité atteste du fait que les processus de territorialisation ne sont pas le seul apanage des États dans le cadre clos des frontières nationales ni des migrants qui tentent de se rendre en Europe. Ainsi, le Sahara n'est plus tout à fait une marge mais un espace connecté aux routes du commerce transnational.

C'est à notre sens l'un des chantiers actuels des recherches sur le Sahara que d'en décrypter les rouages. Mais pour mieux comprendre le Sahara, ne faut-il pas désormais le quitter afin d'emprunter quelques chemins de traverse ?

Villes, routes, Sahara ... Penser la Saharatown

Villes, routes, réseaux, Sahara, désert... Comprendre le Sahara tel qu'il se donne à voir ; en situer les mutations dans la longue durée ; penser les liens du Sahara avec le reste du monde... Bref, commencer à assembler les pièces d'un puzzle dont le modèle est encore flou.

Autant donc les observer l'une après l'autre : les villes du Sahara nous donnent à penser le Sahara humanisé dans son ensemble. Nous avons relativisé le poids des États, mis en lumière des réseaux anciens, d'autres récents et les jeux d'échelles spatiales et temporelles qui en découlent. Le constat débouche sur une nécessaire mise à plat des lectures du Sahara dans le monde actuel.

Il s'agit d'une manière volontairement décalée de comprendre ce qui se joue dans un Sahara plus seulement vu au prisme de son ancrage dans différents États mais aussi dans ce qui en fait l'unité. Il s'agit aussi de penser les continuités là où l'on voit les ruptures.

À priori, le cadre est donc clairement posé mais par conséquent le constat selon lequel le Sahara est urbain demeure incomplet dès lors que l'on prend aussi en compte le fait que des migrants circulent, transitent ou s'installent au Sahara. Certes, ce processus est récent puisque l'urbanisation est le moteur principal des changements socio-spatiaux au Sahara mais il reste encore méconnu dans le détail. On tente encore depuis de dissocier les flux migratoires des flux marchands, dont les ressorts et les acteurs diffèrent souvent et plus encore de les mesurer (Lessault, Beauchemin, 2009). Les deux dynamiques peuvent donc être étudiées séparément mais la coïncidence spatiale de la ville et des flux rend cette dissociation artificielle et, à bien des égards, factuelle. Certes, la montée en puissance de l'intervention publique est un moteur inédit dans l'histoire des mutations socio-spatiales du Sahara ; certes, les migrations subsahariennes des années 1990 mettent en lumière un Sahara ouvert, un Sahara charnière entre les deux Afrique et même l'Europe. Cependant, au-delà des faits, que nous disent ces deux mutations sur le Sahara et la manière de l'aborder ?

Partir de la multiplication des espaces de transit¹

Les recompositions migratoires africaines sont aujourd'hui marquées par la multiplication des tensions, des contrôles et la diversification des itinéraires. Si dans une première acception, transit rime avec éphémère, ou passage, l'une des conséquences, encore peu étudiée, de ces contrôles est l'allongement de la durée du séjour des migrants dans les lieux traversés, bourgades des pistes transsahariennes ou capitales nord-africaines. Elle se traduit par la pérennisation des espaces de transit. Transit rime alors avec ressource car lorsque l'on reste plus longtemps qu'on ne l'a prévu initialement, il faut bien rechercher de nouvelles ressources, financières, spirituelles, de solidarité... La circulation des hommes et des marchandises touche en effet toutes les localités qui jalonnent les pistes et les routes qu'ils empruntent. À une échelle fine, ces espaces de transit sont des villes ou des « morceaux » de villes (marchés, gares, espaces du religieux...) identifiables et donc identifiés avant même le départ ou durant le trajet. La BAD (Banque Africaine du Développement) constitue un point de repère pour la communauté africaine de Tunis (Boubakri, Mazzela, 2005) Les réfugiés soudanais qui débarquent au terminal des Ferry d'Assouan, en Égypte, montent dans des taxis qui les hèlent au nom de Sakakini et pas à celui du Caire. Tous se dirigent vers la capitale égyptienne, mais ils savent trouver des ressources, spirituelles, pécuniaires, éducatives, juridiques dans ce quartier où se concentrent l'aide organisée par l'évêché et des membres de la communauté en exil (Bava, Pliez, 2009).

Comprendre les lieux traversés nécessite de croiser des informations et des paramètres aussi hétéroclites que la taille des agglomérations, les impacts économiques, démographiques et spatiaux de la circulation, les figures sociales et spatiales qui s'y fabriquent... Il s'agit, en somme de mettre en lumière la manière dont les mouvements humains tissent entre les pôles de l'urbanisation saharienne des liens qui peuvent être durables.

Vers le milieu des années 1990, on peut repérer l'émergence de villes de transit au croisement des principales routes vers lesquelles convergent les grands flux de circulation transsahariens. Ces flux se densifient puisque les migrants d'Afrique occidentale et centrale empruntent les mêmes modes de transport que les migrants sahéliens quelques décennies plus tôt. Ces villes-carrefours comptent plusieurs dizaines de milliers d'habitants car elles enregistrent des taux de croissance spectaculaires depuis plusieurs décennies, accueillant tour à tour les paysans qui ont quitté les oasis, les nomades, les réfugiés et les

¹ Ce passage reprend des réflexions exposées avec S. Bredeloup in Bredeloup S., Pliez O. (2005).

migrants. Elles sont en conséquence à la fois des pôles administratifs régionaux mais aussi des carrefours cosmopolites : en 1985, le Niger décide d'ouvrir un consulat à Tamanrasset (Grégoire, 1999) ; à Sebha, « porte d'entrée » principale en Libye depuis le Niger et le Tchad, près de 40% de la surface de la ville correspond à des quartiers habités par des réfugiés ou des migrants (Pliez, 2003) et la ville héberge un consulat du Niger et un du Tchad ; Koufra (Libye) et Assouan (Égypte) présentent des profils similaires sur les routes soudanaises.

Les bourgades relais de quelques milliers d'habitants se sont multipliées aux croisements secondaires de routes ou aux points de rupture entre les routes asphaltées et les pistes. Dans la plupart des localités du Sahara algérien, par exemple, la présence subsaharienne est estimée à 20% au moins de la population (Spiga, 2005). Les petites agglomérations n'échappent pas à cette croissance, à commencer par tous les postes et villes frontières algériens et libyens où furent installés les réfugiés du Sahara occidental, les Touaregs et les Toubous. Au terme d'une décennie, les années 1990, qui a conféré à la petite oasis de Dirkou (Niger) le rôle de point nodal incontournable entre Agadez et le Sud libyen, le nombre de maisons a doublé et autant étaient en construction (*New York Times*, 4-01-2001). Cinq années plus tard, cet essor s'est poursuivi puisque la population, officiellement estimée à 2 000 habitants en 2001, oscille trois ans plus tard entre 7 000 et 10 000 personnes (Brachet, 2005).

Dans les capitales des États riverains du Sahara, des marchés nés du commerce qui s'est développé dans le sillage des flux migratoires des années 1970 et 1980 constituent aujourd'hui des lieux incontournables de la migration transsaharienne. À Khartoum, *le souk libya* créé par les pasteurs du Darfour qui travaillent en Libye est aujourd'hui l'une des principales places commerçantes d'Afrique de l'Est. Des portions de la médina de Tripoli, à proximité du port, se sont transformées durant les années 1980 et 1990 en marché où se nouent les transactions entre commerçants arabes et africains maghrébins et importateurs et semi-grossistes libyens connectés aux places commerçantes asiatiques. Ces chaînes commerciales entraînent la multiplication des intermédiaires du passage des frontières et de la revente des produits. Au bout de cette chaîne, les migrants subsahariens et maghrébins mais aussi moyen-orientaux que la Libye a accueillis durant les années 1990 trouvent de multiples opportunités d'emploi dans les activités de négoce (Pliez, 2007).

La Saharatown en cinq propositions

Les marges correspondent à une catégorie de la géographie coloniale du Sahara clairement identifiée et bannie : celle des confins. Un terme que l'on n'oserait plus utiliser aujourd'hui si ce n'est pour

rappeler le romantisme de ces zones floues, blancs sur les cartes, que les équipées scientifiques et/ou militaires coloniales tentaient de combler un à un. L'une des spécificités des « confins sahariens » de la science coloniale, aux yeux de nos références sédentaires est que la ville créée par l'État, censée matérialiser la frontière du territoire d'État, est finalement vite devenue l'un des pivots des mobilités de la charnière Sahara-Sahel. Dévoiement du contenu urbain d'initiative étatique ? Pas vraiment car en se contentant de fixer un cadre spatial, l'État a laissé aux populations qui vivaient là et à celles qui y passent, le soin de redéfinir au gré des mouvements migratoires, le contenu, l'agencement et les normes sociales de la ville saharienne. Elles sont, en conséquence, d'abord caractérisées par des divisions ethniques et/ou tribales. Mais elles sont aussi, et les migrations subsahariennes sont de ce point de vue un vrai révélateur, cosmopolites. Derrière le qualificatif confortable et un tantinet désuet de « confins sahariens », des villes comme Tamanrasset (Spiga, 2005), Agadès (Brachet, 2009), Sebha ou Koufra (Pliez, 2003, 2006) sont intégrées à des couloirs territoriaux transnationaux tout en étant encore des zones d'accueil et des lieux d'intense négoce de territoires circulatoires qui sont, pour leur part, étroitement circonscrits aux limites du Sahara et de ses marges.

Ces enchevêtrements rendent peu lisibles les différents types de flux à destination ou via ces petites villes tant la mobilité est justement au cœur de leur genèse. Cette perspective est de nature à « sortir » d'une approche trop centrée sur la circulation mais qui néglige les interactions socio-spatiales dans les espaces traversés. Les migrations transsahariennes ne sont pas « spatialement neutres », elles ont des incidences, que l'on peut mesurer mais qu'il est évidemment plus difficile à appréhender au plan social sans étude fine. Les recherches sur les migrations transsahariennes sont d'évidence un puissant accélérateur permettant de redéfinir les objets de recherche. Les différentes dynamiques qui transforment les sociétés et espaces sahariens forment en fait un tout qui se catalyse autour d'une figure spatiale héritière de la cité saharienne d'antan, la ville des États et de la renaissance des échanges transsahariens. Nous l'appelons Saharatown, sur le registre de la Chinatown.

Ce tout, toujours difficile à formaliser, il est possible de l'aborder à partir de tensions qui, dans le temps long, paraissent constituer autant de moteurs des mutations sahariennes. Nous retiendrons quatre couples dialectiques apparemment antinomiques : Sahara des États versus Sahara des réseaux ; Sahara des citadins versus Sahara des migrants ; Sahara des villes récentes versus Sahara des villes anciennes ; Sahara des migrants du proche versus Sahara des migrants du lointain. Ces tensions ne sont évidemment pas propres à l'espace saharien mais comment s'y traduisent-elles, notamment dans ses

villes ? Essayons une définition en extension qui combine ces couples dialectiques à travers une série de cinq propositions :

1 - Ville saharienne ou ville au Sahara ? On peut partir de la distinction entre la ville saharienne, produit d'une histoire séculaire et la ville au Sahara, pur produit des politiques d'aménagement étatiques des années 1960-1980 ;

2 - Les villes du Sahara sont d'abord des villes d'État : ces deux modèles de ville, bien que très prégnants, ont été redessinés et resignifiés par le processus d'urbanisation qui, dans un mouvement rapide et généralisé, a transformé le Sahara des nomades et celui des oasiens en Sahara des villes ;

3 - Des réseaux migratoires et marchands façonnent les villes d'État : ces villes ne sont pas pour autant exclusivement des villes d'État même si les pouvoirs publics en sont généralement l'acteur principal car elles sont travaillées en permanence par des réseaux qui les animent dans la durée et les transforment partiellement ou totalement ;

4 - Distinguer le Sahara des migrants du proche et des migrants du lointain : ces villes sont traversées et fréquentées par des migrants du proche et du lointain. Dit ainsi, l'annonce est banale. Elle conduit cependant à souligner deux points importants et en discussion. Parler de Sahara des migrants, c'est un premier point, nécessite de répondre à un préalable encore bien flou : quels types de flux et éventuellement quels rapports synchroniques et diachroniques entre eux ? On a distingué, a minima, un espace de proximité migratoire et marchand construit dans la durée qui -à mon sens- concerne 8 à 9 migrants sur 10. Cet espace est structuré par des acteurs sis dans les villes du Sahara et de ses rives. Il lie des villes des marges du désert à celles du désert mais les modalités de sa construction durant ces quarante dernières années nous sont encore peu connues. Or c'est là un chantier fondamental pour qui veut comprendre les modalités du fonctionnement de la charnière saharo-sahélienne. Un autre espace nous est plus connu, celui des migrations dites clandestines entre l'Afrique noire et le Monde arabe. Cet espace discontinu, aux contours mouvants, nous est plus familier parce que les médias, les politiques et les ONG s'en sont saisis. Il nous paraît plus important car il englobe le précédent mais nous ne pouvons en estimer ni le poids numérique, ni la pérennité, ni les conséquences en terme de production d'espace.

5 - Les réseaux marchands sont plus structurants dans la durée que les réseaux migratoires : une seconde distinction doit donc être opérée, entre les réseaux migratoires et marchands. En effet, si on cantonne l'observation aux seuls flux migratoires, on risque de négliger l'essentiel, à savoir que les réseaux marchands sont plus

structurants dans la durée que les réseaux migratoires. Les négociants, transporteurs, passeurs, logeurs, mécaniciens, etc. qui animent les chaînes commerciales d'entreposage, de transport et de distribution des marchandises contribuent activement à la pérennisation des routes et des modalités de leurs usages. Ils ont construit en quelques décennies l'indispensable support matériel des réseaux commerciaux transsahariens : des enclos à bétail, des rues marchandes, des gares, des entrepôts. Ils participent de ce fait à la fabrique urbaine de bourgades ou de quartiers dans l'accueil ou le transit des migrants. Les flux marchands précèdent les flux de personnes. Plus rarement, les réseaux migratoires impulsent les réseaux marchands. Ils débouchent sur la construction de marchés aux destins divers. En somme, du souk naît le carrefour migratoire et non l'inverse.

Les cinq propositions énumérées permettent d'enrichir le questionnement entre la géographie du Sahara urbanisé et la géographie des migrations.

Qu'est-ce que l'étude du transit apporte à la lecture du Sahara ? La conjoncture joue à plein lorsqu'il s'agit de labelliser (exercice médiatique et politique plus que scientifique, ne l'oublions pas) tel ou tel État comme étant de transit ». La variabilité des flux migratoires transsahariens est un point essentiel. Il nécessite que le chercheur se place selon un triple point de vue méthodologique : observer une localité repérée en se disant qu'il se passe quelque chose d'équivalent dans une autre localité saharienne traversée par une autre route transsaharienne ; observer la localité lorsqu'elle est de « transit » ; l'observer, enfin, en ayant à l'esprit que ce transit n'aura probablement qu'un temps. Ces trois points amènent aussi à rappeler la nécessaire modestie du chercheur face à un objet spatial aussi labile que peut l'être l'espace de transit et à ne pas prendre le risque de labelliser trop vite carrefour ou haut lieu de passage ce qui peut se défaire en quelques mois.

La ville créée par l'État au Sahara, souvent caricaturée comme « monofonctionnelle » et censée matérialiser la frontière du territoire national, est finalement vite devenue l'un des pivots des mobilités de la charnière Sahara-Sahel. Dévoisement du contenu urbain d'initiative étatique ? Pas vraiment mais il est nécessaire pour cela de décortiquer en contexte le rôle de chacun des trois types d'acteurs qui participent à la fabrique de la Saharatown.

L'Etat s'est contenté, en apparence, de fixer un cadre spatial, laissant aux populations qui vivaient là et à celles qui y passent, le soin de redéfinir le contenu, l'agencement et les normes sociales de la Saharatown.

L'histoire des commerçants, des réfugiés ou des immigrés sahéliens devenus citoyens du Sahara depuis que ces villes ont pris corps, soit

depuis une génération ou deux, s'inscrit souvent dans des réseaux transsahariens plus que dans une attache exclusive à la localité où ils résident. Ce sont eux qui animent les réseaux marchands et organisent le transport des migrants.

Les migrants de passage (même si la durée de ce passage peut être longue) sont paradoxalement ceux dont on parle le plus et qui jouent pourtant le rôle le plus modeste. C'est dans les interstices spatiaux et selon des contraintes multiples (accès au foncier urbain, ordre public...) que les migrants subsahariens fabriquent, fréquentent ou gèrent des lieux d'hospitalité.

Cela pourrait apparaître comme une couche cosmétique. Elle est paradoxalement celle qui nous autorise à parler de carrefours migratoires cosmopolites et à repérer leur rôle, souvent déterminant, dans les rythmes et les ambiances urbaines. Ils sont des acteurs des urbanités plus que des urbanisations sahariennes dans les villes d'Etat et de réseaux marchands.

Les interrogations continuent à s'entremêler ; elles rendent difficile la formulation d'une définition claire. Nous percevons cependant quelques fils à tirer qui nous permettent d'espérer démêler l'écheveau.

Le brouillage des échelles sahariennes

Les mutations spatiales demeurent le grand oublié des régions sahariennes investies d'abord par les anthropologues longtemps marqués, constate et déplore l'un d'entre eux, Donald P. Cole (2004), par la « quête » du lignage dans les espaces peu altérés par la modernité. Les géographes ont, eux aussi, mis du temps à se défaire de cette vision. Ils tentent parfois d'identifier des groupes à des espaces, allant parfois même les cartographier avec le risque, malgré la finesse et la précision de ces travaux (J. Bisson, 1986 ; V. Bisson 2005), de figer ce qui est processus, de mettre en avant ce qui est apparence, de survaloriser une échelle plutôt que d'observer les stratégies multiscalaires : la localisation géographique dans la ville peut n'être qu'un moment, le lignage est un mode de relation à l'autre qui peut s'atténuer ou être mobilisé dans la distance (Baroin, 1986 ; Missaoui, 2007) plutôt que dans la proximité.

Les Bédouins égyptiens ou saoudiens sur lesquels portaient les enquêtes de Cole, comme les agriculteurs oasiens ou les nomades ailleurs, vivent aujourd'hui dans des villages, petites villes et centres urbains disséminés dans les steppes et déserts d'Afrique du nord. Ces espaces, encore perçus comme des périphéries des États contemporains et marqués au sceau de la marginalité, sont le théâtre des mutations que les populations bédouines vivent depuis plusieurs décennies mais qui demeurent en conséquence mal connues dans leur fonctionnement actuel. Genres de vie, intégrations territoriales et

marges des États ont constitué, après les indépendances, trois horizons afin de penser, analyser et comparer les processus de mutations socio-spatiales. Ils nous ont dit beaucoup sur le Sahara contemporain mais ils nous ont surtout dit beaucoup dans le rapport des populations à l'État, à ses marqueurs spatiaux et réciproquement.

Du national au local, les échelles construites afin de comprendre le Sahara se brouillent. Il faut désormais nuancer mais aussi enrichir ces emboîtements et être attentif à ce déplacement du regard. Le décentrage vis-à-vis de la logique étatique est particulièrement perceptible dans ce processus de construction de réseaux sociaux frontaliers, ceux des grands nomades sahariens ou des Bédouins des steppes (Pliez, 2006 ; 2009). Partons d'une distinction du processus selon trois modalités qui, parfois, peuvent aussi être des étapes chronologiques et aux continuités spatiales qui les soudent et les transcendent.

Les réseaux sociaux transfrontaliers que l'on croyait disparus se reforment dans les villes créées par les États comme Sebha et Koufra, en Libye, Tamanrasset ou El Oued en Algérie. La notion de *borderland* (région frontière) permet d'intégrer dans un tout le paradoxe frontalier suivant : les frontières créent de la différence (politique, économique, culturelle et sociale) mais, en même temps, elles induisent l'existence de réseaux et de systèmes d'interactions qui les transcendent. Cette dialectique sert de fil directeur aux études sur les impacts spatiaux et sociaux des frontières. Il s'agit de la préciser en cherchant à comprendre, d'une part, les tensions et les adaptations que l'imposition de frontières provoque dans le temps long et, d'autre part, comment les dynamiques sociales des régions frontalières affectent la formation et la territorialisation des États. Ces questions sont généralement vues depuis le centre politique là où il est aussi nécessaire de porter attention aux réalités sociales qui se déploient aux périphéries, y compris pour comprendre comment le centre interagit avec ses périphéries, s'y affaiblit ou s'y renforce. Une problématique que suit Karine Bennafla (2002) dans ses travaux sur l'Afrique centrale. Michel Baud (1999) rappelle l'intérêt d'une telle perspective : les frontières sont bien trop souvent réifiées alors que le quotidien de la frontière diffère parfois largement de ce que l'on en dit. Ce quotidien constitue notre principal angle d'entrée pour interroger les terrains investis, qui sont urbains.

Les réseaux hors désert sont d'abord ceux des connections aux marchés nationaux d'approvisionnement dans la logique de désenclavement et de construction des territoires étatiques. Ils nous mènent souvent vers les capitales, au Caire, à Tripoli, à Khartoum. Beaucoup a été dit à propos de l'intégration nationale des espaces périphériques des territoires nationaux en formation aux lendemains

des indépendances. Mais cette période traumatisante a généralement été pensée au moins comme une page qui se tournait, au pire comme la fin d'un monde. Beaucoup serait à dire aujourd'hui sur la « déclinologie » nomade alors que l'on voit bien aujourd'hui que nombre de ces réseaux arrivent à la visibilité spatiale, qu'il était nécessaire d'en penser autrement les lendemains. Il n'est évidemment jamais trop tard pour être attentif à la manière dont divers acteurs redessinent des réseaux étendus, souvent encore peu visibles bien qu'ils travaillent avec force des espaces où l'on a pu un peu trop rapidement conclure à la prégnance de l'État sur les autres acteurs.

Pour cela, deux conditions d'ordre méthodologique doivent, *a minima*, être remplies. La première consiste à rompre avec une vision trop étroitement « sectorielle » de ces acteurs (le nomade-guide touristique, le nomade-transporteur...). La seconde consiste à admettre que les espaces nomades s'inscrivent dans le cadre d'un monde d'États. Cela n'exclut évidemment pas -bien au contraire- que les lieux et les échelles qui les caractérisent soient à la fois en étroite sujétion à ce pouvoir central. Cela permet simultanément de comprendre comment ils s'étendent et se diversifient bien au-delà des déserts où on les cantonne encore bien trop souvent.

Les réseaux transnationaux, qui fonctionnent par association de segments de routes, permettent de donner sens à une mondialisation dont les contours deviennent flous dès lors que l'on observe ce qui se passe aux marges du système. Il est sans doute difficile de s'émanciper du regard du centre sur ses marges. En somme, la lecture des segments de route rend possible la compréhension des liens improbables : les acteurs qui les animent prennent part à l'activité économique le long des segments de routes et dans des morceaux de villes. Ces longues routes font sens à la double condition de se livrer d'une part à un constructivisme assumé - avec cependant l'assurance que, aussitôt décrites, elles se recomposent déjà ailleurs - et d'autre part, de les considérer comme des additions de segments, certains anciens comme les routes transsahariennes, d'autres plus récents, comme les infrastructures créées par les pouvoirs publics. Ces routes sont sans cesse recomposées et liées en un continuum qui répond à des logiques circonstancielles. Il nous est parfois possible de le saisir et ainsi de rappeler, sans cesse, que décidément le Sahara humanisé a bien du mal à se conformer aux images que nous en avons mais les toponymes du transit migratoire et des circulations marchandes nous rappellent sans cesse que les routes transsahariennes sont des segments de routes globales. Qu'en définitive saisir le Sahara urbain par la Saharatown nous conduit à comprendre ce qui se passe au-delà de ses routes.

De nouveaux prismes d'observation s'ouvrent, de nécessaires équilibres entre le fluide et le fixe, l'importance et la portée des processus à l'œuvre, qui travaillent inégalement les lieux. De nouvelles échelles d'observation s'offrent au géographe qui pensait, dans les confins sahariens, échapper au « tourbillon global ». Le Sahara n'est plus ce qu'il était ou, du moins, l'avions-nous peut-être oublié. Bien qu'à relire les pages de Braudel (1990), on se remémore qu'il fait depuis longtemps partie de cette Plus Grande Méditerranée grâce à ses routes continentales.



Salloum, une bourgade bédouine adossée à la frontière libyenne (Égypte)



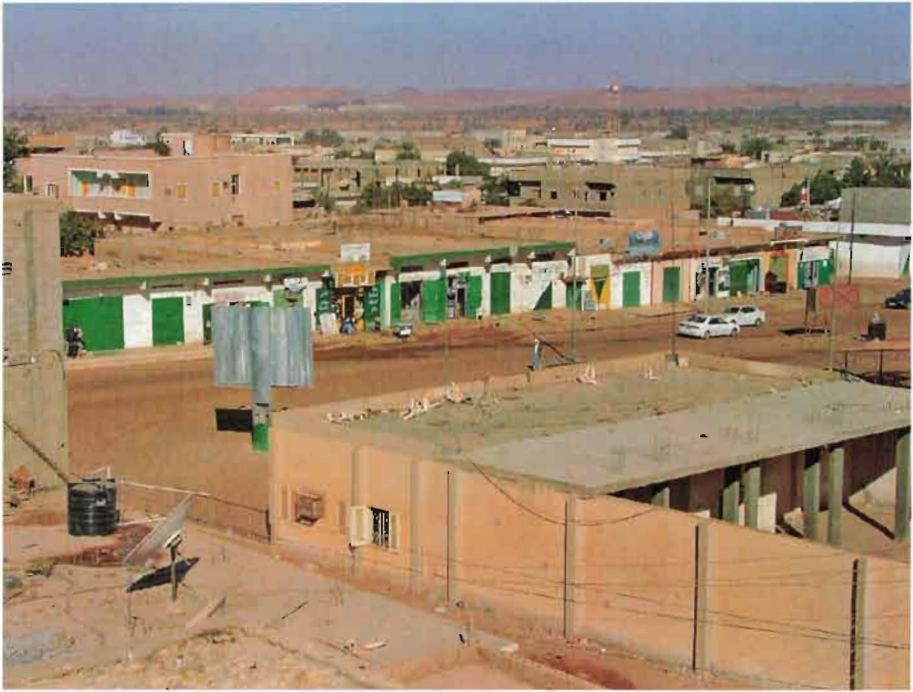
Extension résidentielle récente au pied du plateau de Marmarique (Salloum, Égypte)



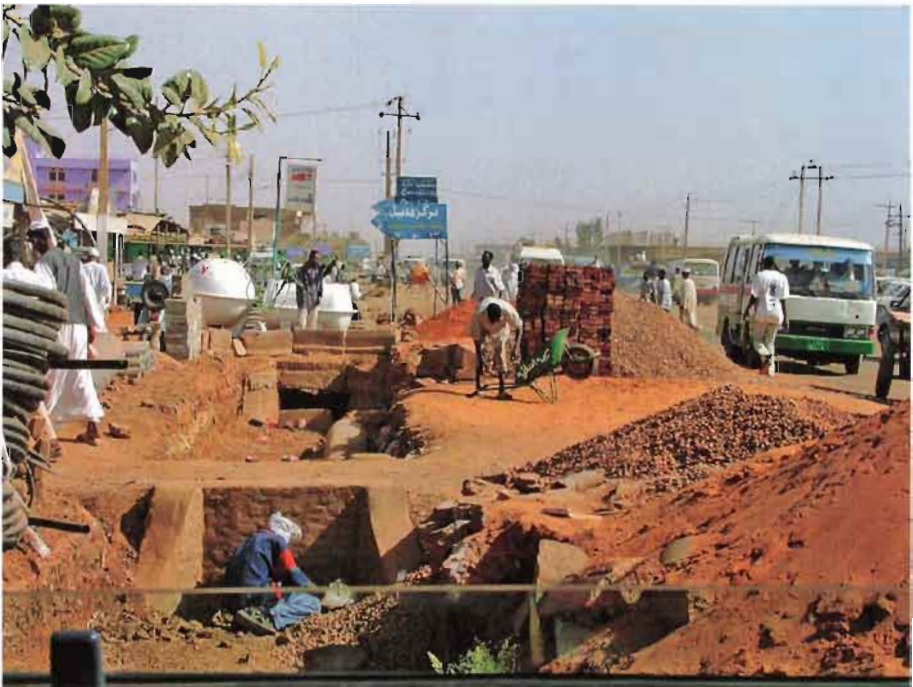
Bus chargé avant le passage du bac sur le Nil (Dongola, Soudan)



Camion à destination du Tchad (Koufra, Libye)



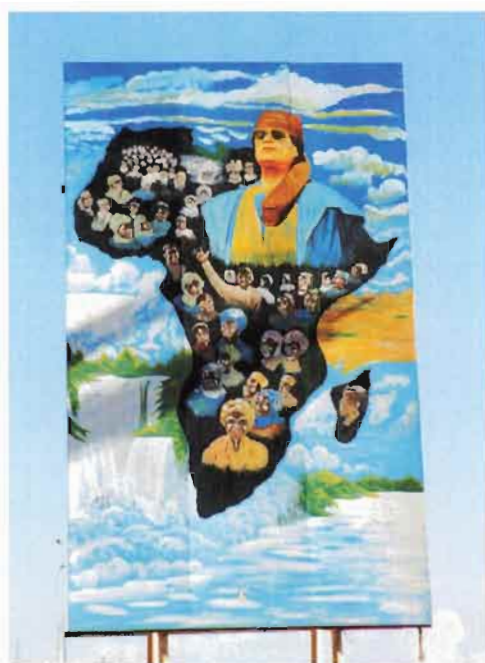
Centre-ville de Koufra (Libye), une oasis du Sahara central



Khartoum, capitale en chantier entre Sahara et Sahel



Le mythe du président démiurge (Tripoli, Libye)
Deux facettes du rapport du pouvoir central au Sahara et aux échanges transsahariens



Kadhafi l'Africain, affiche de propagande (Tripoli, Libye)

Références bibliographiques

- ABABSA S. (1997), *L'oasis, une réalité et un concept pour un développement multidimensionnel durable*, fascicule multigraphié, p. 11-12, 35 p.
- ALBERGONI G. (1990), « Les Bédouins et les échanges : la piste introuvable », *Cahiers des Sciences Humaines*, IRD, 26 (1-2), p. 195-215.
- AL-HASNAWI A.Q. (1994), *La migration des rapatriés vers la ville de Sebha*, Faculté des lettres de Sebha, 232 p. (en arabe).
- AL QADHAFI M. (1996), *The Village, the Village, the Earth, the Earth and the Suicide of the Astronaut*, Ad-Dar Jamahiriya for publication, Sirte, 107 p.
- ANTIL A., CHOPLIN A. (2004), « Le chaînon manquant: la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar », *Afrique contemporaine*, 208, p. 115-126.
- APPADURAI A. (2005), *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris, Payot, 2001, 322 p.
- ARDITI C. (1995), « Le commerce des dattes du Borkou (Tchad) », *Cahiers des Sciences Humaines*, IRD, 31 (4), p. 849-882.
- ATTALI J. (2003), *L'homme nomade*, Fayard, Paris, 482 p.
- AUGÉ M. (1992), *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, coll. « La librairie du XXe siècle ».
- AUGÉ M. (1994), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, éditions Aubier, coll. « Critiques », 197 p.
- BA C.O., CHOPLIN A. (2005), « Tenter l'aventure par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines », *Autrepart*, « Les migrations entre les deux rives du Sahara », Armand Colin - IRD, n° 36, p. 21-42.
- BADUEL P.R. (1983), « Emigration et micro-urbanisation dans le sud-tunisien », in SIMON G. (dir.), *Migrations internationales de travail et urbanisation des pays d'origine*, CIEM, Université de Poitiers, p. 76-93
- BADUEL P.R. (1985), « La production de l'espace national au Maghreb », in BADUEL P.R. *États, territoires et terroirs au Maghreb*, Paris, éditions du CNRS, p. 21-39.
- BAILLY A., SCARIATI R. (1999), *Voyage en géographie*, Paris, Anthropos, 104 p.

- BAROIN C. (1986), « Organisation territoriale, organisation sociale : la logique du système toubou », *Journal des Africanistes*, n° 56.2, p. 7-27.
- BATAILLON C. (dir.) (1963), *Nomades et nomadisme au Sahara*, Paris, UNESCO, 195 p.
- BAUD M., VAN SCHENDEL W. (1997), "Toward a Comparative History of Borderlands", *Journal of World History*, University of Hawai'i Press, vol. 8, n° 2, p. 211-242.
- BAVA S. (2005), « Variations autour de trois sites mourides dans la migration », *Autrepart*, « Les migrations entre les deux rives du Sahara », Armand Colin - IRD, n° 36, p.105-122.
- BAVA S., (avec la collaboration d'O. PLIEZ) (2009), « D 'Al Azhar à l'économie de bazar. Itinéraires socio-économiques des « élites musulmanes » africaines au Caire », *Afrique Contemporaine*, 3 (231), p. 187-207.
- BELGUIDOUM S. (2002), « Urbanisation et urbanité au Sahara », *Méditerranée, revue géographique des pays méditerranéen*, t. 99, 3/4, p. 53-64.
- BELHEDI A. (1992), *L'organisation de l'espace en Tunisie*, Tunis, Publications de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales, 272 p.
- BENNAFLA K. (1997), « Entre Afrique noire et Monde arabe, nouvelles tendances des échanges informels tchadiens », *Revue Tiers Monde*, n° 152, t. 38, p. 879-896
- BENNAFLA K. (2000), « Tchad : l'appel des sirènes arabo-islamiques », in GRÉGOIRE, SCHMITZ (eds.), *Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures*, *Autrepart*, Cahiers des Sciences Humaines, éditions de l'Aube, n° 16, 181 p.
- BENNAFLA K. (2002), *Le commerce frontalier en Afrique contemporaine*, Karthala, coll. « Les Afriques », 366 p.
- BERNUS E. (1991), « Montagnes touarègues : entre Maghreb et Soudan, le "fuseau touareg" », *Revue de géographie alpine*, 1, p. 117-130.
- BERRY-CHIKHAOUI I. (1994), *Quartier et sociétés urbaines : le faubourg Sud de la Médina de Tunis*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Tours.
- BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A. (dir.) (2000), *Les compétences des citoyens dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*, Paris, Karthala, 406 p.
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S. (2004), « Colporteurs africains à Marseille : Un siècle d'aventures », *Autrement*, « Français d'ailleurs, peuple d'ici », Paris, 167 p.
- BIGO D. (dir.) (2007), « Circulation et archipels de l'exception », *Cultures et conflits*, n° 68, p. 7-180.

Références bibliographiques

- BISSON J. (1986), « De la zaouïa à la ville : El Abiodh Sidi Cheikh, ou la naissance d'une ville nomade », *Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe*, Fasc. de Recherches URBAMA, Tours, n°16-17, t.1, p.139-152.
- BISSON J. (coord.) (1989), *Le Nomade, l'Oasis et la Ville*, Fasc. de Recherches URBAMA, Tours, n° 20, 288 p.
- BISSON J. (1993), « L'oasis entre modèles et chorèmes. Variations sur le Gourara (Sahara algérien) », *Les Cahiers d'Urbama*, Tours, n° 8, p.131-140.
- BISSON J. (1993), *Développement et mutations au Sahara maghrébin*, Académie d'Orléans-Tours, CRDP, p. 45.
- BISSON J. [1991-1992], « Le Sahara dans le développement des Etats maghrébins », *Monde Arabe/Maghreb-Machrek*, La Documentation française, n° 134, p. 3-27 et n° 135, p. 79-106.
- BISSON J. (1996), « Paysanneries du Sahara maghrébin », *Les Cahiers d'Urbama*, n° 12, p. 64-80.
- BISSON J. (2003), *Mythes et réalités d'un désert convoité : le Sahara*, Paris, L'Harmattan, 480 p.
- BISSON J., BISSON V. (2002), « Rôle et évolution de capitales de région dans le fonctionnement de l'espace au Sahara », revue *Méditerranée*, 99 (3.4), p. 65-70.
- BISSON V. (2005), *Dynamiques comparées de l'urbanisation en milieu tribal : Tunisie et Mauritanie*, Thèse de doctorat en Géographie, Tours.
[<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00012055/en>]
- BLIN L. (1989), « Économie et mobilité dans la wilaya de Tamanrasset », in BISSON J. (coord.), *Le Nomade, l'Oasis et la Ville, op. cit.*
- BLUNT A. & MCEWAN C. (2002), "Introducing postcolonial geographies", in *Postcolonial Geographies*, Continuum, pp. 1-6.
- BOAHEN A. A. (1962), "The Caravan Trade in the Nineteenth Century", *Journal of African History*, III : 2, p. 349-59.
- BOUBAKRI H., MAZZELLA S. (2005), « La Tunisie entre transit et immigration : politiques migratoires et conditions d'accueil des migrants africains à Tunis », *Autrepart*, « Les migrations entre les deux rives du Sahara », Armand Colin - IRD, n° 36, p. 149-166.
- BOUDIAF M. (1994), « El Oued », in *Habitat, tradition, modernité*, n° 2, p.181-185.
- BOURGEOT A. (1995), *Les sociétés touarègues, nomadisme, identités, résistances*, Paris, Karthala, 544 p.
- BOUVIER N. (2001), *L'usage du monde*, Payot, Paris, 434 p.

- BOYER F. (2005), *Être migrant et Touareg de Bankilaré (Niger) à Abidjan (Côte d'Ivoire): des parcours fixes; une spatialité nomade*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Poitiers.
- BACHET J. (2005), « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontres sur l'axe Agadez- Sebha », *Autrepart*, « Les migrations entre les deux rives du Sahara », Armand Colin - IRD, n° 36, p. 43-62.
- BACHET J. (2007), *Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Paris 1. [<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00339059/fr/>]
- BRAUDEL F. (1990), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, « Le Livre de poche », rééd., (trois tomes).
- BRAZIEL J. E. (2003), « From Port-au-Prince to Montréal to Miami: Trans-American Nomads », *Callaloo*, « Dany Laferrière's Migratory Texts », 26.1, p. 235-251.
- BREDELOUP S. (1994), « L'aventure des diamantaires sénégalais », *Politique africaine*, n° 56, décembre, p. 77-93.
- BREDELOUP S., PLIEZ O. (dir.) (2005), « Migrations entre les deux rives du Sahara », *Autrepart*, Armand Colin - IRD, n° 36, 196 p.
- BREDELOUP S. (2007), *La diams'pora du fleuve Sénégal, sociologie des migrations africaines*, PUM-IRD, Toulouse, Paris, 300 p.
- BRUNHES J. (1925), *La géographie humaine*, Alcan, Paris, 2 tomes, 974 p.
- BRUNEAU M. (2004), *Diasporas et espaces transnationaux*, Paris, Anthropos, coll. « Villes-Géographie », 249 p.
- BRUNET R. (dir.) (avec FERRAS R. et THÉRY H.) (1993), *Les Mots de la géographie, dictionnaire critique*, Reclus-La Documentation française, 3^e éd., 518 p.
- BURAWOY M. (2003), « Revisits: An Outline of a Theory of Reflexive Ethnography », *American Sociological Review*, vol. 68, n° 5, p. 645-679.
- BURGAT F., LARONDE A. (1996), *La Libye*, PUF, Paris, « Que sais-je ? », 128 p.
- CAMACHO-HÜBNER E. (2005), « Une histoire moléculaire pour une géographie molaire ? », *EspacesTemps.net*, [<http://espacestemp.net/document1286.html>].
- CAPOT-REY R. (1953), *Le Sahara Français*, Paris, PUF, 564 p.
- CAPOT-REY R. (1961), *Borkou et Ounianga. Étude de géographie régionale*, Alger. Institut de recherches sahariennes, 182 p.
- CARATINI S. (1984), *Le territoire des Rgaybat (1610-1934), sociologie d'un espace nomade*, Thèse de doctorat, 3 tomes, Paris VII, 1054 p.

- CATTEDRA R. (2002), « Urbanités, territorialités et espaces publics au Maroc », *Géocarrefour*, vol. 77, n° 77-3, p. 255-266.
- CHAPELLE J. (1958), *Nomades noirs du Sahara*, Paris, Pion, coll. « Recherches en sciences humaines », n° 10, 450 p.
- CHEVRILLON-GUIBERT R. (2007), « Les réseaux zaghawa du suq Libya », *Outre-Terre*, « Pourquoi on meurt au Darfour ? », n° 20, 3, p. 123-140.
- CHEYLAN J.P. (1990), « Les oasis sahariennes à foggara : mutations sociales sous fortes contraintes écologiques », *Mappemonde*, n° 90-4, p. 44-48.
- CHOAY F. (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in DETHIER J. et GUIHEUX A. (dir.), *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, éditions du Centre Pompidou, Paris, p. 26-35.
- CHOPLIN A. (2009), *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du Monde*, Paris, Karthala-PRODIG, 372 p.
- CHOPLIN A. (2006), *Fabriquer des villes-capitales entre monde arabe et Afrique noire : Nouakchott (Mauritanie) et Khartoum (Soudan), étude comparée*, Thèse de doctorat de géographie, Université Paris 1, UMR PRODIG, 535 p.
- CHOPLIN A. (2003), « Nomad's land ou no man's land ? L'empreinte du nomadisme sur les représentations et les territorialités urbaines à Nouakchott (Mauritanie) », *Géographie et cultures*, n° 39, p. 37-52.
- CHOPLIN A., LOMBARD J. (2007), « Destination Nouadhibou pour les migrants africains », *Mappemonde*, n° 88, 4.
[<http://mappemonde.mgm.fr/num16/lieux/lieux07401.html>]
- CLANET J.C. (1981), « L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye », *Cahiers géographiques de Rouen*, n°15, p.17-33.
- CLANET J.C. (2004), « Caravanes du Sahara », *Outre-Mers*, 92, n°344-345, p. 9-30.
- CLAUDOT-HAWAD H. (1996), « La conquête du « vide » ou la nécessité d'être nomade chez les Touaregs », in J. Fontaine (coord.), *Sociétés sahariennes entre mythes et développement*, Les Cahiers d'URBAMA, Tours – Besançon, n°12, pp. 101-112.
- CLAUDOT-HAWAD H. (dir.) (2002), *Voyager d'un point de vue nomade*, Paris, éd. Paris-Méditerranée, 175 p.
- CLIFFORD J. (1997), *Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 416 p.
- CLOCHARD O., REKACEWIKZ P. (2006), « Des morts par milliers aux portes de l'Europe », *Le Monde Diplomatique*.
[<http://www.monde-diplomatique.fr/cartes/mortsauxfrontieres>]

- CLOUET Y. (1995), « Les oasis », *Mappemonde*, n° 4, p. 44-48.
- COLE DONALD P. (2003), "Where Have the Bedouin Gone?", *Anthropological Quarterly*, vol. 76, n° 2, p. 235-267.
- CONRAD J. (2008), *Du goût des voyages*, suivi de *Carnets du Congo*, Équateurs parallèles, 120 p.
- CORDELL D.D. (1977), « Eastern Libya, Wadai, and the Sanusiya: a Tariqa and a Trade Route », *Journal of African History*, 18-1, p. 21-36.
- CORDELL D.D. (1985), « The Awlad Sulayman of Libya and Chad: Power and Adaptation in the Sahara and Sahel », *Canadian Journal of African Studies*, 19-3, p. 319-43.
- CÔTE M. (1988), *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris, Flammarion, 362 p.
- CÔTE M. (dir) (2002), « Le Sahara, cette autre Méditerranée », *Méditerranée*, Aix, n° 3-4, 108 p.
- CÔTE M. (2004), « Une agriculture pionnière au Fezzan », in *Proche Libye, Sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, p. 211-228.
- CÔTE M. (dir) (2005), *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris-Aix-en-Provence, Karthala - IREMAM, 306 p.
- COUTEAUDIER T. et alii (2005), *Markets, Livelihoods and Food Aid in Darfur: A Rapid Assessment and Programming Recommendations*, EC-FAO-USAID, 70 p.
- DAS V., POOLE D. (2004), *Anthropology in the Margins of the State*, SAR Press, 354 p.
- DAVIS J. (1983), « La structure sociale de Koufra », *Annuaire de l'Afrique du Nord*, n° 22, p. 545-564.
- DAVIS J. (1990), *Le système libyen. Les tribus et la révolution*, Paris, PUF, 293 p.
- DELEUZE G., GUATTARI F. (1980), *Mille Plateaux*, éditions de Minuit, Paris, 648 p.
- DESHAIES L. (2006), « La dialectique du mouvement et des lieux : combiner échelles et récits », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, n° 141, p. 313-318.
- DESPOIS J. (1946), *Géographie humaine, Mission scientifique au Fezzan (1944-1945)*, Alger, Institut de Recherches Sahariennes, 260 p.
- DE TAPIA (1994), « L'émigration turque : circulation migratoire et diasporas », *L'Espace Géographique*, 23-I, p. 19-28.
- DI MÉO G. (1995), « Les nouvelles contradictions du territoire », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 70, n° 2, pp.169-175.

- DI MÉO G. (1999), « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 43, n° 118, p. 75-93.
- DROZDZ M., PLIEZ O. (2005), « Entre Libye et Soudan, la fermeture d'une piste transsaharienne », *Autrepart*, « Les migrations entre les deux rives du Sahara », Armand Colin, n° 36, p. 63-80.
- DUBOST D. (1989), « La ville, les paysans et le développement agricole au Sahara algérien », in *Le Nomade, l'Oasis et la Ville*, Fasc. de Recherches URBAMA, Tours, n° 20, p. 133-150.
- DUVEYRIER H. (1864), *Les Touareg du Nord : exploration du Sahara Challamel aîné*, Paris, 499 p.
[\[http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb303921711\]](http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb303921711)
- ELTAYEB T. (1999), *Villes sans palmiers*, Paris, L'esprit des péninsules, 92 p.
- ESCALLIER R. (1998), « Ville et informalité dans le Monde arabe », *Les Cahiers de la Méditerranée*, n° 56, p. 39-85.
- FANCHETTE S. (1997), *Le delta du Nil densités de populations et urbanisation des campagnes*, Urbama, Fascicule de recherche, n° 32, 389 p.
- FARET L. (2003), *Les territoires de la mobilité : Migration et communautés transnationales entre le Mexique et les États-Unis*, CNRS Éditions, coll. « Espace et Milieux », 351 p.
- FONTAINE J., 1996, « Les populations sahariennes », *Les Cahiers d'URBAMA*, « Sociétés sahariennes entre mythes et développement », Tours-Besançon, n° 12, p. 33-44.
- GAST M., 1965, « Évolution de la vie économique et structures sociales en Ahaggar de 1660 à 1965 », *Travaux de l'IRS*, t. XXIV, p.129-143.
- GAST M., 1979, « Historique de l'implantation des communautés rurales en Ahaggar. De la tente au village, du village à la ville », in *Recherches Sahariennes*, CNRS, Paris, p. 1-100.
- GAZAGNADOU D. (2006), « Gilles Deleuze, les nomades et les monades (Hommage à Gilles Deleuze) », disponible sur [WebDeleuze.com].
- GILLE Z., Ó RIAIN S. (2002), "Global Ethnography", *Annual Review of Sociology*, vol. 28, p. 271-295. (doi: 10.1146/annurev.soc.28.110601.140945)
- GRAINGER J. (2003), "People are living in the park". Linking biodiversity conservation to community development in the Middle East region: a case study from the Saint Katherine Protectorate, Southern Sinai", *Journal of Arid Environments*, n° 54, p.29-38.
- GRATALOUP C., (2006), « Comment, avec Olivier Dollfus, la géographie en vint au Monde », [\[http://www.cafe-geo.net/article.php?id_article=908\]](http://www.cafe-geo.net/article.php?id_article=908)

Les cités du désert. Des villes sahariennes aux Saharatowns

- GRÉGOIRE E. (1998), « Sahara nigérien : terre d'échanges », in *Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne*, Paris, ORSTOM, p. 147-165.
- GRÉGOIRE E. (1999), *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Khartala, 339 p.
- GRÉGOIRE E., SCHMITZ J. (2000), « Monde arabe et Afrique noire : permanences et nouveaux liens », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures », éditions de l'Aube, n° 16, 181 p.
- IBRAHIM F.N. (1998), « The Zaghawa and the Midob of north Darfur - a comparison of migration behaviour », *GeoJournal*, 46-2, p. 135-140.
- IBRAHIM F.N., (1988), "The Migration of the Zaghawa to El Fasher Region -its Causes and Consequences", *Bayreuther Geowissenschaftliche Arbeiten*, 11, p. 37-62.
- JENNAN L. (1991), « La pluriactivité des familles en milieu rural marocain », *BAGF*, Paris, 1991-4, p. 281-287.
- KARAM SKAFF J. (2004), "Survival in the Frontier Zone: Comparative Perspectives on Identity and Political Allegiance in China's Inner Asian Borderlands during the Sui-Tang Dynastic Transition (617-630)," *Journal of World History*, [<http://www.historycooperative.org/journals/jwh/15.2/skaff.html>] (11 janvier 2007).
- KASSAH A. (1993), « Tozeur et son oasis : problèmes d'aménagement d'une ville oasienne », *Les Cahiers d'URBAMA*, Tours, n° 8, p. 51-75.
- KRAXBERGER B. M. (2005), « The United States and Africa: Shifting, Geopolitics in an "Age of Terror" », *Africa Today*, vol. 52, n° 1, p. 47-58.
- 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, Fascicule de recherche (12), p. 675-697.
- LE CLÉZIO J. et J.M.G., 1997, *Gens des nuages*, Paris, Stock, 118 p.
- LE HOUÉROU H.N. (1990), « Définition et limites bioclimatiques du Sahara », *Science et changements planétaires/Sécheresse*, vol. 1, n° 4, p. 246-59.
- LE HOUÉROU F. (2004), *Passagers d'un monde à l'autre, migrants forcés éthiopiens et érythréens*, Paris, L'Harmattan, 201 p.
- LESSAULT D., BEAUCHEMIN C. (2009), « Ni invasion, ni exode », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 25, n° 1, p. 163-194.
- LÉVY J. (1994), *L'espace légitime*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 442 p.

- LEWIS M. W., WIGEN K. E. (1997), *The Myth of Continents. A Critique of Metageography*, University of California Press, 383 p.
- LOMBARD J., MESCLIER É., VELUT S. (dir.) (2006), *La mondialisation côté Sud, Acteurs et territoires*, Paris, IRD Éditions.
- LOMBARD J., STECK B (2004), « Quand le transport est d'abord un lieu ! », *Autrepart*, « Transports aux suds : pouvoirs, lieux et liens », n° 32, p. 3-19.
- LUSSAULT M., SIGNOLES P. (dir.) (1996), *La cidadinité en questions*, Tours, URBAMA, Fascicule de Recherches, n° 29 et MSV, coll. « Sciences de la ville », n° 13, 157 p.
- MANN P. (1996), « The Nine Grounds of Intellectual Warfare », *Postmodern Culture*, vol. 6, n° 2.
- MANOLA A. (2004), *Géophilosophie de Deleuze et Guattari*, Paris, L'Harmattan, 268 p.
- MANSON S. M. (2008), "Does scale exist? An epistemological scale continuum for complex human-environment systems", *Geoforum*, 39 (2), p. 776-788.
- MARCUS G., 1995, "Ethnography In/Of the World System: the Emergence of Multi-Sited Ethnography", *Annual Review of Anthropology*, vol. 24, p. 95-117.
- MARTEL A., 1983, « Un cas de colonisation retardée ? La Libye 1855-1911 », *Revue tunisienne des sciences sociales*, n° 72-75, p.183-200.
- MBEMBE A. (2000), "At the Edge of the World: Boundaries, Territoriality, and Sovereignty in Africa", *Public Culture* 12 (1), p. 259-284. Pour la traduction française « Les frontières mouvantes du continent africain », *Le Monde Diplomatique*, 11-1999.
- MIÈGE J.L. (1975), « La Libye et le commerce transsaharien au XIX^e siècle », *Revue de l'Occident Méditerranéen et de la Méditerranée*, 1^{er} semestre, p.135-168.
- MIGREUROP (2009), *Atlas des migrants en Europe. Géographie critique des politiques migratoires*, Armand Colin, Paris, 144 p.
- MILLER C. L. (1993), "The Postidentitarian Predicament in the Footnotes of A Thousand Plateaus: Nomadology, Anthropology, and Authority", *Diacritics*, vol. 23, n° 3, pp. 6-35.
- MILLER C. L. (2003), « We Shouldn't Judge Deleuze and Guattari : A Response to Eugene Holland », *Research in African Literatures*, vol. 34, n° 3, p. 129-141.
- MILOVANOFF A. (1978), « La seconde peau du nomade », *Les nouvelles littéraires*, n° 2646, 27 juillet 1978.
- MIOSSEC J.M. (1985), « Urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie », *Annales de Géographie*, n° 521, p. 38-62

- MIQUEL A. (1980), *La Géographie Humaine du Monde Musulman jusqu'au Milieu du 11e Siècle—Le milieu naturel*, Mouton, Paris, XX+543 p.
- MISSAOUI H.S. (2007), « L'usage intermittent de l'école : des temporalités scolaires redéfinies par des enfants gitans et maghrébins nouveaux arrivants », *Espace populations sociétés*, n° 2-3, p. 385-396.
- MONOD T. (1968), « Les bases d'une division géographique du monde saharien », *Bulletin de l'IFAN*, XXX, B (1), Dakar, p. 269-288.
- MONOD T. (1992), « Du désert », *Sciences et changements planétaires/Sécheresse*, vol. 3, n° 1, p.7-24.
- MUTIN G., DURAND-DASTÈS F. (dir.) (1995), *Géographie universelle, Afrique du Nord, Moyen-Orient, Monde Indien*, Paris, Belin-Reclus, p. 26.
- NACIRI M. (1986), « Les ksouriens sur la route, Emigration et mutation spatiale de l'habitat dans l'oasis de Tinjdad », *Annuaire de l'Afrique du Nord*, (25), p. 347-364.
- NAVEZ-BOUCHANINE F. (2002), *La fragmentation en question. Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale*, L'Harmattan, coll. « Ville et Entreprise », Paris, 411 p.
- NORDMAN D. (1997), « De quelques catégories de la science géographique. Frontière, région et hinterland en Afrique du Nord (XIX^e et XX^e siècles) », *Annales Histoire, Sciences Sociales*, vol. 52, n° 5, p. 969-986.
- ORSENNA E. (2006), *Voyage aux pays du coton, petit précis de mondialisation*, Fayard, Paris, 291 p.
- PLIEZ O. (2000), « Le Sahara libyen dans les nouvelles configurations migratoires », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, Poitiers, vol. 16, n° 3, p. 165-179 ; [<http://www.persee.fr/>]
- PLIEZ O. (2003), *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Espaces et territoires », 207 p.
- PLIEZ O. (2004), « 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*, Paris, Karthala, p. 139-157.
- PLIEZ O. (2004), « La fin de l'Etat démiurge ? Les nouvelles facettes de l'urbain dans le Sahara libyen », *Autrepart*, n° 31, p. 59-74.
- PLIEZ O., 2006, « Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui, Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara ? », *Annales de Géographie*, n° 652, p. 688-707.
- PLIEZ O., 2007, « Des jeans chinois dans les rues du Caire, ou les espaces discrets de la mondialisation », *Mappemonde*, n° 88. [<http://mappemonde.mgm.fr/num16/articles/res07404.html>]

- PLIEZ O. (2009), « *Salloum* (Egypte), une bourgade bédouine sur les routes de la mondialisation », *L'Espace Géographique*, n° 1, t. 38, p. 31-42.
- POPP H. (1993), « Une modernisation « invisible ». Changements économiques et sociaux à l'oasis de Figuig », *Espace et société dans les oasis marocaines*, Université Moulay Ismaïl, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Meknès, série « Colloques », n° 6, p. 97-103.
- PORTNOV B. A., SAFRIEL U. N. (2004), « Combating desertification in the Negev: dryland agriculture vs. dryland urbanization », *Journal of Arid Environments*, vol. 56, p. 659-680.
- PUIG N. (2003), *Bédouins sédentarisés et société citadine à Tozeur (Sud-Ouest tunisien)*, Paris, Karthala/IRMC, 286 p.
- RAUNIG G. (2002), « Une machine de guerre contre l'Empire. Sur le nomadisme précaire de la VolxTheaterKarawane ». [<http://www.republicart.net>]
- RÉMY J., VOYÉ L. (dir.) (1992), *La Ville. Vers une nouvelle définition*, Paris, L'Harmattan, 174 p.
- RETAILLÉ D. (coord.) (1986), *Études Sahariennes*, Cahiers Géographiques de Rouen, Université de Rouen, n° 26, 82 p.
- RETAILLÉ D. (1989), « La conception nomade de la ville », in *Le nomade, l'oasis et la ville*, Fascicule de recherche, n° 20, Tours, URBAMA, p. 21-35.
- RETAILLÉ D. (1997), *Le monde du géographe*, PFNSP, Paris, 285 p.
- RETAILLÉ D. (1998), « L'espace nomade », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 73 (1), p. 71-81.
- ROZENBLAT C. (2007), « Villes et "réseaux petits-mondes" », in *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Presses Polytechniques et Universitaires romandes, pp. 81-104.
- SAÏD E. W. (2000), *Culture et impérialisme*, Paris, Fayard/Le Monde Diplomatique, 555 p.
- SARDAN J.P.O. (1995), « La politique du terrain. Sur la production des données en anthropologie », *Enquête*, 1, *Les terrains de l'enquête*, p. 71-112.
- SASSO R., VILLANI A. (dir.) (2003), *Le vocabulaire de Gilles Deleuze*, CRHI, Les Cahiers de Noesis, n° 3, 377 p.
- SAUTTER G. (1982), « Réflexions sur les petites villes dans les pays en voie de développement », in *Les problèmes de la croissance urbaine dans le monde tropical*, Talence, CEGET-CNRS, n° 45, p. 393-420.
- SHELLER M., URRY J. (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, 38 (2), p. 207-226.

Les cités du désert. Des villes sahariennes aux Saharatowns

SIERRA A., TADIÉ J. (2008), « La ville face à ses marges », *Autrepart*, n° 45, 228 p.

SIGNOLES P. (dir.) (1986), *Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe*, vol. 2, Tours, URBAMA, Fascicule de recherche, n° 16-17, 838 p.

SIMON (2006), « Migrations, la spatialisation du regard », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 22 - n°2, consulté le 19 mars 2011.

[<http://remi.revues.org/2815>]

SOJA E. (1989), *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Verso, New York, 228 p.

SPIGA S. (2005), « Aménageurs et migrants subsahariens dans les villes du Grand Sud algérien », *Autrepart*, « Les migrations entre les deux rives du Sahara », Armand Colin - IRD, n° 36, p. 81-104.

SPIGA Y. (2005), « Migration subsaharienne et environnement dans les villes de transit », communication au *Colloque Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique du nord et l'Afrique noire*, CEDEJ, Le Caire, 17-18 novembre.

TARRIUS A. (1995), « Naissance d'une colonie : un comptoir commercial à Marseille », *Revue européenne de migrations internationales*, Vol. 11, n°11, pp. 21-52.

TARRIUS A. (2000), *Les nouveaux cosmopolitismes*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 266 p.

TARRIUS A. (2002), *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades des économies souterraines*, Balland, 169 p.

TARRIUS A., 2008, *La remontée des Sud. Afghans et Marocains en Europe méridionale*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 202 p.

TRIAUD J.L. (1995), *La légende noire de la Sanûsiyya. Une confrérie musulmane saharienne sous le regard français (1840-1930)*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 2 t., 1151 p.

TRIAUD J.L. (1996), « Les "trous de mémoire" dans l'histoire africaine. La Sanûsiyya au Tchad : le cas du Ouaddaï », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, vol. 83, n° 311, p. 5-23.

TRIAUD J.L. (2003), « La Méditerranée Saharienne », intervention au *séminaire commun : La Méditerranée, un système relationnel ?*
[http://www.mmsh.univ-aix.fr/SeminaireCommun/2002-2003/mediterranee_saharienne.asp#haut]

TROIN J.F. (1975), *Les souks marocains : marchés ruraux et organisation de l'espace dans la moitié nord du Maroc*, Aix-en-Provence, Edisud, 2 vol., 498 p.

TROIN J. F., 1986, « *Petites villes et villes moyennes au Maroc : hypothèses et réalités.* » Tours, URBAMA, Fascicule de Recherche, n° 16-17, p. 68-80.

UNEP (2006), Global Deserts Outlook, EarthPrint 148 pages.
[http://www.unep.org/geo/News_centre/pdfs/GDOutlook.zip]

WALTHER O., RETAILLE D. (2008), « Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale, *Autrepart*, n° 47, p. 109-124.

ZOHRY (2003), « The place of Egypt in the regional migration system as a receiving country », *Revue Européenne des Migrations Internationales (REMI)*, 19(3), p. 129-149.

Presse

AL-TAHAWI M. (2005), « De Mounif à Al-Kouni ».
[<http://hebdo.ahram.org.eg/arab/ahram/2005/8/17/idees2.htm>]

MELLAH S., RIVOIRE J.-B. (2005), « Enquête sur l'étrange « Ben Laden » du Sahara », *Le Monde Diplomatique*, février, p. 4-5.

OZER P. (2006), « Déserts, poussières et migrations », *Le Monde*, 24-01-2006.

Table des figures

Figure 1 : Deux visions du Sahara, uniformisation urbaine versus diversités biogéographiques	42
Figure 2 : Les organisations spatiales au Sahara	48
Figure 3 : le Fezzan, localisation, peuplement et mise en valeur agricoles.....	61
Figure 4 : Flux migratoires entre le Sahel et la Méditerranée.....	91
Figure 5 : Koufra rayé de la pancarte	94
Figure 6 : Une lecture conjoncturelle et eurocentrée de l'immigration transsaharienne.....	99
Figure 7 : Les routes migratoires transsahariennes vers 2005.....	101
Figure 8 : Sebha (1), oasis aménagée (1965)	107
Figure 9 : Sebha (2), les migrants dans la ville (années 1950-2000)	110
Figure 10 : L'Islam et le Sahara : couloirs méridiens et routes de pèlerinage	127



Achévé d'imprimer en juin 2011
chez Messages SAS
111, rue Nicolas-Vauquelin • 31100 Toulouse
Tél. : 05 61 41 24 14 • Fax : 05 61 19 00 43
imprimerie@messages.fr

Olivier Pliez

Les cités du désert

Des villes sahariennes aux saharatowns

À rebours de tous les clichés, le Sahara est un monde de villes. Cependant, les cités anciennes héritées des échanges transsahariens, carrefours cosmopolites qui ont longtemps fait rêver les Occidentaux, ont dès la période coloniale amorcé une longue agonie. D'autres types de villes ont émergé à la faveur des indépendances, sur fond de volontarisme politique des nouveaux États.

Comme un clin d'œil au mot *chinatown*, cet ouvrage propose de forger le terme de *saharatown* pour qualifier ces villes voulues par les nouveaux pouvoirs publics, purs produits des politiques d'aménagement menées à partir des années 1960, formations urbaines à l'identité citadine encore floue et pivots essentiels des échanges entre les deux rives du désert. Citadins de fraîche date, les jardiniers d'oasis, les nomades, les commerçants, les immigrés, les réfugiés – mais aussi les migrants de passage en route vers l'Europe – contribuent à créer des dynamiques inédites, au gré des flux qui parcourent les réseaux marchands et migratoires transsahariens.

C'est à la rencontre de ces villes nouvelles et de leurs habitants qu'invite ce livre, fruit de la longue expérience de terrain d'un géographe, qui conduira le lecteur à découvrir les espaces et les atmosphères urbaines propres aux *saharatowns* d'aujourd'hui.

Olivier Pliez, agrégé, chargé de recherche au CNRS, est membre du laboratoire LISST (UMR 5193) basé à l'université de Toulouse-Le Mirail. Il mène depuis plus de dix ans des enquêtes dans le Sahara et le monde arabe, notamment en Égypte et en Libye, et son travail a été récompensé en 2007 par la médaille de bronze du CNRS.

Collection Villes et Territoires

dirigée par Régis Guillaume et Christiane Thouzellier



INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DÉVELOPPEMENT

44, boulevard de Dunkerque
13572 Marseille cedex 02

ISBN : 978-2-7099-1710-0



PRESSES UNIVERSITAIRES DU MIRAIL

Université de Toulouse-Le Mirail
5, allées Antonio-Machado - 31058 TOULOUSE CEDEX 9

<http://w3.pum.univ-tlse2.fr>

ISBN : 978-2-8107-0155-1

CODE SODIS F351560

Prix : 18 €



9 782810 701551