

Les migrants, bâtisseurs ou perturbateurs des villes sahariennes ?*

Olivier Pliez

CNRS LISST
Maison de la recherche – bureau B425
Université Toulouse-Le Mirail
5, allées Antonio-Machado
31058 Toulouse cedex
France
<olivier.pliez@univ-tlse2.fr>

Résumé

Du Maroc à l'Égypte, le Sahara est urbain. Ses villes, qu'elles soient petites (5 à 15 000 habitants) ou grandes (50 à 100 000 habitants), récentes ou anciennes, sont désormais confrontées à la question de leur durabilité. Le Sahara urbanisé est aussi un espace vers lequel convergent des flux migratoires intra- et transsahariens. Or, ces migrations doivent être considérées comme un élément devenu, paradoxalement, indispensable à la durabilité de la ville saharienne. Afin de discuter cette proposition, l'article part d'un moment particulier, le début des années 2000, où l'on a pu observer un double mouvement : d'une part, le désengagement des États, qui étaient jusque-là les acteurs quasi exclusifs de l'aménagement saharien et, d'autre part, la renaissance des liens transsahariens, marchands et migratoires. Trois pistes de réflexion sont proposées, afin de comprendre comment s'est redéfini, en une décennie, le rapport ville-migration-environnement au Sahara central. Il s'agit d'abord d'analyser le lien entre les crises du pastoralisme et l'urbanisation, puis de montrer comment les villes changent sous l'effet des flux migratoires, et enfin de souligner que les campagnes oasiennes se transforment aussi, parce qu'elles sont désenclavées et en mutation sous l'effet des changements urbains.

Mots clés : environnement, migration, Sahara, ville, ville durable.

Abstract

Migrants, constructive or disruptive factors for Saharan towns?

From Morocco to Egypt, the Sahara is urban. Its cities, whether they are small (5 to 15,000 inhabitants) or large (50 to 100,000 inhabitants), new or old, are now confronted with the question of their sustainability. The urban Sahara is also an area to which converge intra- and trans-Saharan migrations. But these migration flows must be considered as an element that has paradoxically become essential to the sustainability of the urban Sahara. To discuss this proposal, the paper starts from a critical moment, in the early 2000s when a two-fold movement was apparent: on the one hand, the withdrawal of States which were previously the almost exclusive actors of the development of the Sahara and, on the other, the revival of trans-Saharan migration and trade links. Three avenues for reflection are proposed to understand how the relationship between cities, migration and the environment has been redefined over a decade in the central Sahara. We first discuss the relationship between crises of pastoralism and urbanization, then we show how cities are changing as a result of migration, and finally we outline how the countryside oases are also changing as they are being opened up and transformed under the impact of urban change.

Key words: environment, migration, Sahara, sustainable town, town.

* Cet article reprend, dans une perspective différente, certains éléments d'un ouvrage antérieur (Pliez, 2011).

Pour citer cet article : Pliez O, 2013. Les migrants, bâtisseurs ou perturbateurs des villes sahariennes ? *Sécheresse* 24 : 164-70. doi : 10.1684/sec.2013.0379

Tirés à part : O. Pliez

Le Sahara connaît des mutations considérables depuis plusieurs décennies. Longtemps considéré comme périphérique car peu peuplé, marginalisé après le déclin du commerce transsaharien dans la seconde moitié du XIX^e siècle, et situé à l'écart des grandes dynamiques qui ont traversé la région depuis les indépendances, le désert n'en demeure pas moins un espace clé pour les États nord-africains grâce à sa vastitude, à ses enjeux géopolitiques et à la richesse de son sous-sol en minerais, hydrocarbures et eaux profondes, souvent non renouvelables. Mais l'une des mutations les plus surprenantes, mise en lumière depuis une décennie, tient au fait que le Sahara est urbain car la très large majorité des populations sahariennes, au moins du Maroc à l'Égypte, vit aujourd'hui dans des agglomérations. C'est la conséquence d'un processus d'urbanisation inédit par son ampleur, depuis quatre décennies. Au milieu des années 1990, on comptait ainsi 53 villes dans le Sahara maghrébin. Au Maroc, en Algérie et en Libye, plusieurs agglomérations dépassent désormais les 100 000 habitants (Fontaine, 1996) et les taux d'urbanisation y sont partout supérieurs aux moyennes nationales : 70 % dans le Sahara algérien, 80 % en Libye, 92 % dans le Sahara occidental (Côte, 2012).

Face à un mouvement aussi rapide et généralisé, il faut bien reconnaître que l'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 administratives récentes qui regroupent de 50 à 150 000 habitants et, d'autre part, de nombreuses bourgades de 5 à 15 000 habitants, produites par la sédentarisation ou par le gonflement démographique des vallées oasiennes où elles se situaient. En somme, jusqu'à une date récente, les villes étaient considérées comme autant d'« anomalies » dans les étendues sans fin des déserts. La tension entre la « ville saharienne » et la « ville au Sahara » (Côte, 2002 ; Pliez, 2011) fonde toujours nos prismes de lecture en distinguant entre celles, anciennes, qui s'inscrivent dans l'histoire saharienne et celles, plus récentes, qui sont le produit d'une volonté des pouvoirs publics. On admet volontiers que les premières ont pu « s'adapter » au milieu environnant, alors que les secondes, stigmatisées comme des modèles inadaptés, seraient porteuses des tares inhérentes à une urbanisation imposée

par des acteurs extérieurs aux déserts. La distinction est toutefois de moins en moins opératoire.

Les villes des déserts, au long passé ou de création récente, n'ont pas tardé à être confrontées à des problématiques que l'on retrouve hors des espaces soumis à l'aridité, à savoir la question de leur durabilité. Elles doivent 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 n'ajoute-t-on pas à l'artificialité du fait urbain dans les déserts en plaquant cette notion de durabilité sur des constructions récentes et fragiles ? Les problèmes environnementaux y sont légion : que l'on pense à l'ensablement, aux déficits ou aux excès en eau, à la gestion des déchets... De surcroît, à cette première acception de la durabilité urbaine, il est à notre sens nécessaire d'en ajouter une seconde : les villes du désert sont souvent la frontière visible, par-delà la frontière administrative. La ville durable peut alors s'entendre, d'une part, comme la pérennisation de la présence des pouvoirs publics jusque dans les confins des territoires nationaux (cela afin d'assurer la répartition équitable des services entre les pôles administratifs, la diversité fonctionnelle au-delà des services publics et le désenclavement territorial) et, d'autre part, comme un marqueur fort des limites du territoire national.

À ces multiples acceptions du couple ville-durabilité en milieu aride, il convient encore d'ajouter une troisième dimension, souvent occultée et, de ce fait, difficile à cerner : le Sahara urbanisé est aussi un Sahara vers lequel convergent des flux migratoires intra- ou transsahariens (figure 1) : exode « rural », travailleurs saisonniers sur les grands chantiers (hydrauliques, extraction de matières premières, emplois dans les centres urbains...), migrations de transit des Africains qui traversent le désert à destination du Maghreb, flux de réfugiés de l'environnement ou des conflits... Le discours que l'on sera tenté de qualifier de « compassionnel » avance depuis bien longtemps des arguments connus, pour comprendre les ressorts de nombre de ces flux migratoires : la pauvreté, la recherche d'un bien-être au Nord... Mais la faible portée explicative de ces arguments a maintes fois été soulignée par les spécialistes des migrations internationales. Plus récemment, l'alarmisme écologique est trop souvent devenu un

argument majeur, afin de mobiliser les bailleurs de fonds en croisant 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 : causalités séduisantes, certes, mais de faible portée explicative pour une réalité complexe.

Souvent réduites à des conséquences des perturbations de l'environnement global, de la pauvreté ou des crises politiques régionales, les migrations intra- ou transsahariennes doivent, à notre sens, être considérées comme un élément qui est devenu, paradoxalement, indispensable à la durabilité de la ville saharienne. Afin de discuter cette proposition, nous partirons d'un moment particulier, le début des années 2000 où l'on a pu observer un double mouvement. D'une part, sont devenus visibles les premiers effets spatiaux du désengagement que les États de la région ont opéré à partir de la fin des années 1980. Depuis lors, après s'être souvent voulu démiurge en menant de grandes opérations d'aménagement au Sahara, l'acteur exclusif est devenu un acteur parmi d'autres, qui accompagne désormais les dynamiques plus qu'il ne les impulse. D'autre part, la multiplication et la densification de liens transsahariens, marchands et migratoires, à la fois très contemporains dans leurs formes et très anciens dans leurs modalités, ont conduit à relativiser la lecture d'un Sahara divisé en portions marginales d'États issus des indépendances. En somme, au retour du local dans un cadre national a répondu le retour du réseau inter- ou transnational dans un Sahara morcelé – et la ville est devenue le lieu où ces processus contradictoires se sont matérialisés pour dessiner de nouvelles logiques d'urbanisation et d'urbanité.

Nous proposerons ici trois pistes de réflexion, afin de comprendre comment s'est redéfini, en une décennie, le rapport ville-migration-environnement au Sahara central, à partir de travaux empiriques portant essentiellement sur la Libye et l'Égypte et d'analyses menées dans d'autres régions du désert sur un mouvement particulier, celui des migrations transsahariennes. Afin de traiter de la question des migrations internationales entre les deux rives du Sahara, il est nécessaire de tenir compte de deux entrées possibles sur le sujet. La première

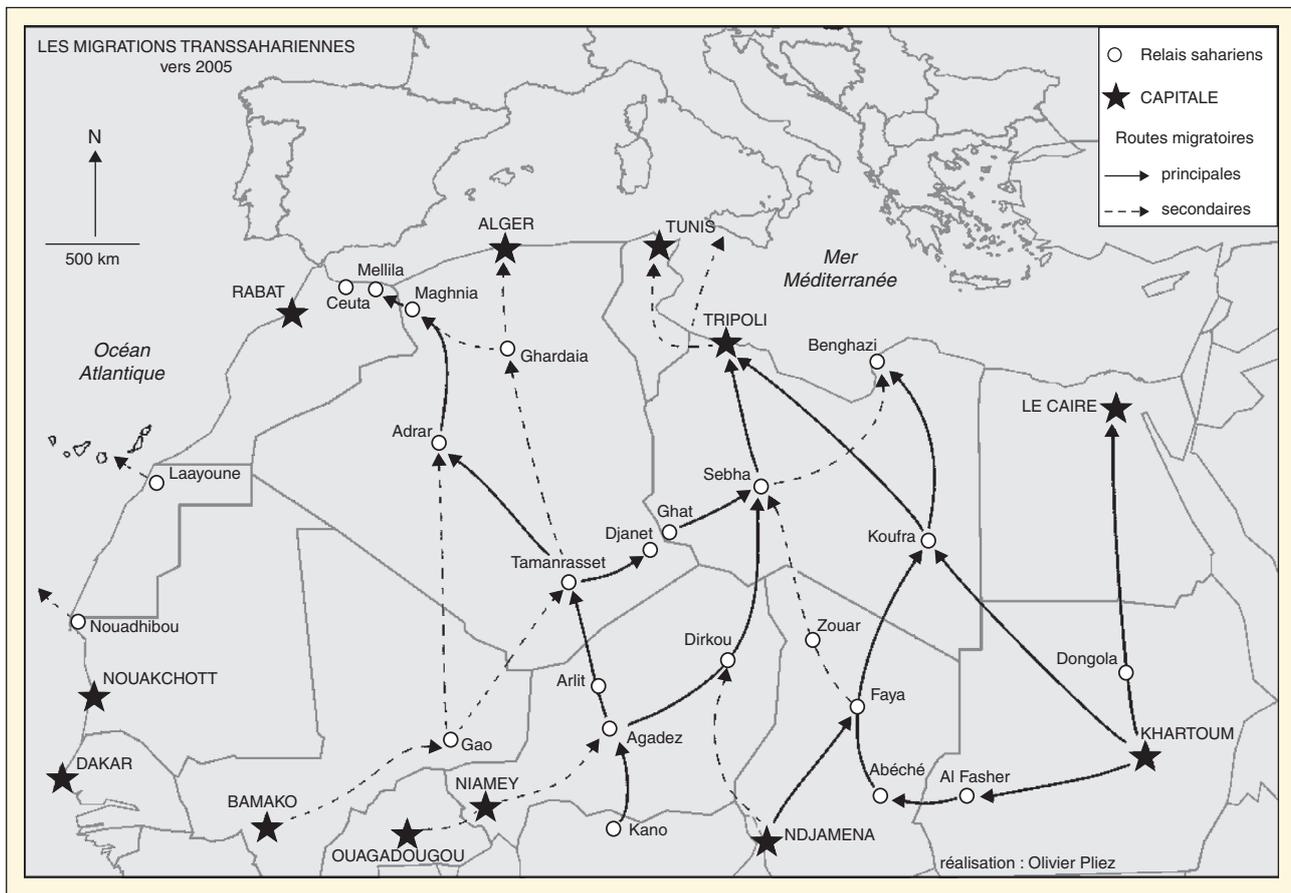


Figure 1. Villes et migrations transsahariennes vers 2005.

consiste à aller un peu au-delà de « l'événement migratoire » que constituent ces flux, qui sont somme toute récents – depuis le début des années 1990 – et remis en cause dès le début des années 2000 par la collaboration établie entre les pays riverains du nord et du sud de la Méditerranée. Il faut pour cela rappeler 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 à 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, depuis le début des années 2000, une « migration transsaharienne à destination de l'Europe ». La conséquence du primat de ce point de vue européen et sécuritaire se traduit, depuis lors, 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 cœur de la « forteresse Europe » et, de ce fait, que les espaces traversés, des villes à l'ensemble du Sahara, sont labellisés « de transit ». Nous limiterons notre propos à la dimension proprement saharienne de cette question, dont relève la grande majorité des flux migratoires transsahariens, afin de mettre en lumière la manière dont cette question saharienne est d'abord une question qui concerne le Sahara urbanisé (Choplin et Pliez, 2011). Il s'agira en premier lieu d'analyser le lien entre les crises du pastoralisme et l'urbanisation, puis de montrer comment les villes changent sous l'effet des flux migratoires (si cette dimension de la

fabrique urbaine est en général officiellement niée, elle n'en demeure pas moins indispensable à son fonctionnement), et enfin de souligner que les campagnes oasiennes changent, elles aussi, parce qu'elles sont désenclavées et en mutation sous l'effet des changements urbains.

Les crises du pastoralisme : un moteur essentiel de l'urbanisation

En quelques années, une « diaspora en communautés » (Bourgeot, 1995) s'est déployée dans les régions frontalières du Sahara central. Les liens tribaux et ethniques se sont maintenus avec le développement d'échanges commerciaux et de migrations de travail depuis le Mali, le Niger, le Tchad et le Soudan à destination de l'Algérie et de la Libye. Des flux de travailleurs se sont enclenchés depuis les marges saharo-sahéliennes vers les chantiers et sites d'exploitation des hydrocarbures algériens et libyens.

Ces flux ont d'abord concerné les régions frontalières, mais ils se sont étendus et amplifiés à partir des années 1970 à 1980, lorsque les cycles de sécheresse ont frappé 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 a crû, au point qu'en 1985 le Niger a décidé 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, se sont orientés vers les opportunités d'emplois bien rémunérés qu'offrait la Libye, mouvement facilité par la présence de communautés touabous dans les oasis du Sud libyen (Clanet, 1981). Le flux d'émigration ainsi enclenché concernait, selon des comptes partiels, la moitié des chefs de famille entre 1972 et 1979.

Dans le Sahara central, la corrélation entre l'urbanisation et « *les crises du pastoralisme* », selon l'expression de Bourgeot (1995), est indéniable. Dès les années 1960 à 1970, de nombreuses régions ont été concernées par cette urbanisation liée aux flux migratoires transfrontaliers. À Tamanrasset, par exemple, de nombreux réfugiés ont afflué, d'abord accueillis et intégrés dans les années 1960 à 1970, puis reconduits depuis les années 1980. Néanmoins, on dénombrait 40 478 réfugiés en 1986 dans les camps frontaliers de Tin Zaouatene, In Guezzam, Timiaouine et Bordj Badji Mokhtar (Blin, 1989). Ils auraient été 60 000 avant le début des reconduites. L'appauvrissement croissant des Touaregs a contraint les plus lésés à se sédentariser dans des conditions dramatiques. Deux principaux cas de figure se sont présentés : leur installation en périphérie des villes, moyennes et grandes, ou leur regroupement dans des camps de réfugiés. Durant les années 1980 à 1990, lorsque les foyers de turbulence et les cycles de sécheresse ont pris de l'ampleur au Sahel, les flux de réfugiés se sont intensifiés : près de 140 000 Saharouis se sont installés à Tindouf, dans l'extrême sud-ouest algérien, plus de 50 000 Touaregs maliens et nigériens se sont fixés entre Adrar et Tamanrasset (Bisson, 2003) et dans des camps frontaliers en Algérie (In Guezzam, Bordj El Mokhtar, Tin Zawaten, Timiawin). La Libye a été concernée par ces flux, mais aussi par l'arrivée de dizaines de milliers de réfugiés et de rapatriés libyens qui se sont installés

dans toutes les localités du Sahara libyen (Oubari, Ghat, Ghadamès, Sebha) lors de la guerre entre le Tchad et la Libye (1973 à 1994). Les crises climatiques ont donc, à l'évidence, perturbé cycliquement les économies sahéliennes durant les années 1970 et 1980, poussant de nombreuses communautés pastorales du Tchad, du Niger et du Soudan sur les routes migratoires à destination de N'Djamena, Niamey ou Khartoum, capitales de ces États. Le phénomène a été analysé sur le moment, mais ses conséquences à long terme demeurent encore insuffisamment fouillées. Pour en rester au cas du Soudan, il apparaît qu'en 30 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 multipliaient (Sahara algérien et libyen, Golfe arabo-persique...). Des recherches menées à différentes périodes au Tchad et au Soudan, auprès de populations frappées par les cycles de désertification (Clanet, 1981 ; Hamid *et al.*, 2005), estiment qu'un homme sur cinq est aujourd'hui 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. N'est-ce pas là une manière durable de répondre au problème de la sécheresse et des aléas économiques qu'elle induit, ce qui remet en question toute causalité simple entre désertification et migration ? Ces populations pastorales ont cherché à répondre au problème de la sécheresse, et des aléas économiques qui en résultent, 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, 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 puisque, en un an, 80 % des commerces ont 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 impacts urbains sélectifs de la migration transsaharienne

La circulation des hommes et des marchandises tisse 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'État monofonctionnelles* ». Ces localités enregistrent en effet des taux de croissance spectaculaires, dopés par une économie du transit en pleine expansion.

En un sens, la circulation a pris le relais de trois décennies d'intervention étatique comme moteur des mutations sahariennes. Cependant, alors que le traitement égalitaire territorial était au cœur des politiques publiques d'aménagement du Sahara maghrébin – bien qu'il faille en nuancer les résultats (Côte, 2002) – la circulation des hommes et des marchandises a des impacts beaucoup plus sélectifs, car elle ne concerne que les localités qui jalonnent les pistes et les routes empruntées par les migrants et les commerçants.

On peut en effet repérer l'émergence, vers le milieu des années 1990, de villes de transit au croisement des principales routes vers lesquelles convergeaient les grands flux de circulation transsahariens (Bredeloup et Pliez, 2005). Ces flux se sont densifiés, puisque les migrants d'Afrique occidentale et centrale empruntaient les mêmes modes de transport que les migrants sahéliens précédemment cités. Ces villes-carrefours comptent aujourd'hui plusieurs dizaines de milliers d'habitants, car elles enregistrent depuis plusieurs décennies des taux de croissance spectaculaires, accueillant tour à tour des

paysans qui ont quitté les oasis, des nomades, des réfugiés et des migrants. Elles sont en conséquence à la fois des pôles administratifs régionaux et des haltes sur les routes migratoires. C'est le cas de Sebha (figure 2), principale « porte d'entrée » en Libye depuis le Niger et le Tchad, où près de 40 % de la surface de la ville correspondent à des quartiers habités par des réfugiés ou des migrants ; Tamanrasset en Algérie, Koufra en Libye (figure 3) et Assouan en Egypte présentent des profils similaires sur les routes nigérienne et soudanaise. 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, comme Dirkou (Niger), Dongola (Soudan), Faya (Tchad). Le phénomène se calque sur les trames urbaines. Dans la plupart des localités du Sahara algérien, par exemple, la présence subsaharienne est estimée à 20 % au moins de la population (Spiga, 2005a). En Libye, en 1973, à l'exception des principaux centres urbains, tels que Sebha, Koufra et Ghat où les migrants trouvaient aisément à s'employer, la plupart des villages et des bourgs comptaient moins de 5 % de personnes n'ayant pas la nationalité libyenne, selon le recensement général de la population. Entre 1973 et 1984, les résidents n'ayant pas la nationalité libyenne se sont diffusés dans l'ensemble de la région puisque, si 10 agglomérations seulement en 1973 comptaient plus de 10 % d'immigrés, elles étaient déjà 35 dans ce cas en 1984 ; dans les plus importantes, le rapport moyen était d'un migrant pour cinq habitants. 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 révélateur de problèmes préexistants, plus qu'à un nouveau facteur de risques. La présence de migrants participe d'évidence à la fragilisation des environnements urbains : ils contribuent à l'étalement des villes, 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, 2005b).



Figure 2. Migrants et réfugiés en périphérie de Sebha, Libye.

En périphérie de la ville de Sebha, capitale administrative du Fezzan qui compte plus de 100 000 habitants, la guerre entre la Libye et le Tchad (1973-1994) et les cycles de sécheresse ont conduit à une extension urbaine informelle, où se sont installés en très grand nombre les réfugiés puis les migrants subsahariens. Elle a été rasée en 2004.

Source : cliché Pliez, 2000 (Pliez, 2003).

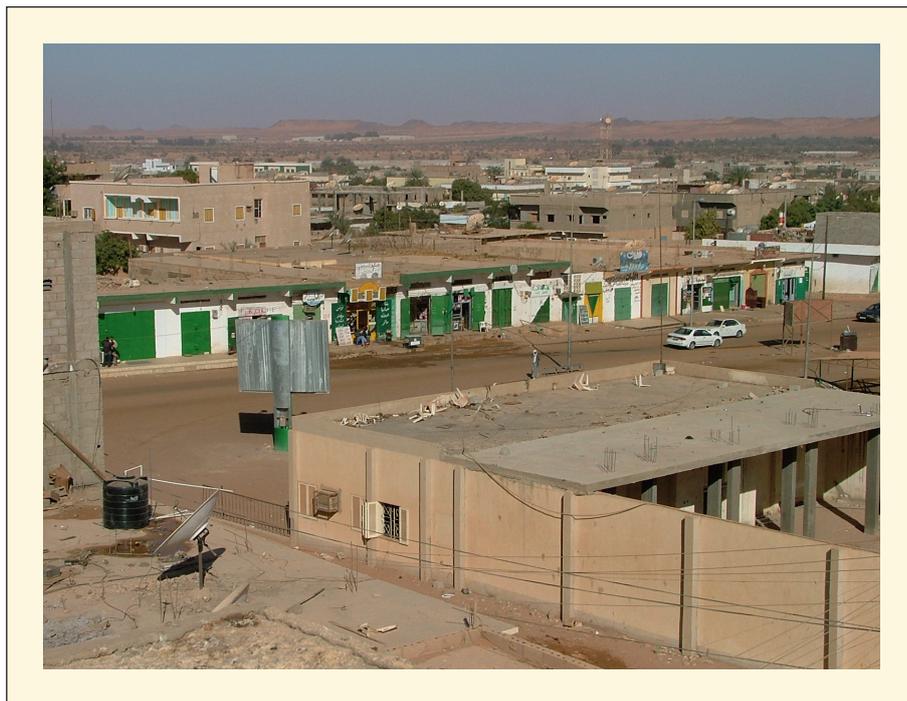


Figure 3. Koufra, comptoir transsaharien et porte d'entrée des migrants depuis le bassin du lac Tchad vers la Libye.

Le long de la rue centrale, au cœur de la ville d'État, des entrepôts servent à stocker des marchandises, acheminées elles aussi entre le Tchad et la Libye, le plus souvent sur les mêmes camions Mercedes qui amènent les migrants.

Source : cliché Pliez, 2005 (Bredeloup et Pliez, 2005).

Le développement des transports transsahariens, induit par ces circulations, a en outre eu pour corollaire la multiplication des espaces de transport et de maintenance des véhicules autour des villes de transit, ce qui pose avec acuité la question de l'évacuation des huiles usées et des dépôts sauvages de carrosserie ou 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 de quartiers où l'absence d'évacuation des eaux et de gestion des déchets a des conséquences négatives au plan sanitaire.

Pour autant, on ne peut réduire les migrations à l'introduction d'un « problème supplémentaire » venant s'ajouter aux difficultés environnementales multiples qui se posent déjà aux villes. 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 ?

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 possibilité de produire à contre-saison constitue la principale raison du succès de l'agriculture saharienne maghrébine. La privatisation de l'agri-

culture « bureaucratique » (figure 4), à partir des années 1990, a incité les familles à investir dans ce secteur. Dopée par l'urbanisation et par la tertiarisation des sociétés qui ont contribué à un essor rapide de la demande en fruits, légumes et viandes, à la fois en quantité et en qualité, l'agriculture offre des compléments de revenu non négligeables. Les pouvoirs publics ont, là aussi, joué un rôle déterminant en améliorant la qualité des réseaux routiers, en multipliant les politiques incitatives (forages, aides, etc.) et, parfois, en subventionnant le prix de l'essence. Mais, alors que le Sahara est aujourd'hui apparemment clos dans les frontières des États, et que les ponctions et les transferts d'eaux destinées aux grands projets hydro-agricoles se multiplient, il apparaît souvent que cette abondance inédite contraste avec une pénurie chronique de main-d'œuvre. Ainsi, l'objectif éminemment politique de faire « reverdir » le désert s'accompagne souvent de la nécessité d'attirer de l'étranger des travailleurs agricoles là où, un demi-siècle plus tôt, le foyer d'émigration rurale semblait ne jamais devoir se tarir. On assiste en conséquence, partout, à un profond remodelage des paysages (Côte, 2004 ; Côte, 2012), avec la juxtaposition de périmètres étatiques et de parcelles privées plantées en vergers, fourrages, oignons, lesquels sont écoulés sur le marché national, voire exportés. C'est autour des grandes villes que les changements sont les plus spectaculaires, notamment à Sebha (Libye), marché de consommation de plus de 100 000 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, situation logique pour des cultures orientées vers la demande locale et 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 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 et Asiatiques participent pleinement de la « renaissance rurale » du Sahara. Là où leur présence est à la fois la plus importante et la plus diffuse, beaucoup ont 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.

La ceinture agricole de Sebha se double de plusieurs marchés et de nombreux enclos à bétail, ovins et dromadaires, aux portes mêmes de la ville. De même, des citadins possèdent des moutons et des chèvres, qu'ils font garder en périphérie urbaine 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 de l'ensemble de la Libye. À Koufra, ce négoce a pris une telle ampleur que le périmètre agricole de la ville, le plus vaste du pays, 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 effectuaient la descente vers le sud avec du trèfle produit dans les exploitations littorales. De l'Algérie à l'Égypte, les marchés se multiplient aujourd'hui, les éleveurs spécialisés dans l'exportation de bétail venant vendre leurs troupeaux depuis le Niger, le Tchad ou le Soudan. Les exemples de liens entre migrations 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. La géopolitique prend alors le dessus, parfois pour ouvrir les frontières aux



Figure 4. Le périmètre agricole étatique d'Oubari, Libye.

En périphérie de la ville d'Oubari, dans le Fezzan, le périmètre agricole créé *ex nihilo* se compose de fermes (en bout de parcelles). Celles-ci sont inégalement exploitées. Des réfugiés nomades toubous se sont installés aux marges du périmètre, à proximité de la route qui mène vers Ghat et la frontière algérienne. Ils fabriquent du charbon en taillant les arbres qui servent de brise-vent.

Source : cliché Pliez, 2000 (Pliez, 2003).

migrants des États alliés de la Libye. Rappelons par exemple qu'après avoir rompu les relations diplomatiques avec l'Égypte en 1977, Kadhafi a relancé le dialogue en 1989 en proposant au président égyptien 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 ont été 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 pesait sur le pays, a déclaré que la Libye avait besoin d'un million de paysans égyptiens afin de mettre la terre en valeur. En 2002, Kadhafi a proclamé que la Libye avait d'énormes projets, nécessitant la venue d'une importante main-d'œuvre africaine, notamment dans l'agriculture.¹

Conclusion

Poser la question de l'impact des migrations, en l'occurrence transsahariennes, au sein d'un processus d'urbanisation dont on saisit à peine l'ampleur, et pas davantage la pluralité des manifestations qu'il génère, ne peut être fait dans l'espace d'un article ; surtout lorsque celui-ci s'accompagne d'un regard porté à partir d'une entrée précise sur un thème qui nécessite une large ouverture pluridisciplinaire. On peut néanmoins s'auto-riser à repérer des continuités entre un « avant » et un « après », que l'ampleur de l'urbanisation a introduits dans les mutations du Sahara contemporain.

Les villes sahariennes d'hier, animées par les circulations commerçantes, créaient leurs campagnes afin d'alimenter ceux qui y vivaient ou y passaient à chacune de leurs étapes. Les villes sahariennes contemporaines chapeautent des réseaux urbains ancrés aux territoires nationaux, et les campagnes qui les environnent sont inscrites dans des marchés spéculatifs de production agricole. Ainsi, créées par les mouvements, les villes et les campagnes du Sahara dépendent encore aujourd'hui des migrants et des commerçants qui y

transitent et y négocient. Cette facette occultée des relations urbanisation-environnement-migration nous rappelle que la gestion de la distance par la mobilité ne peut pas être réduite à un symptôme de la désertification. Elle est parfois aussi la réponse trouvée par les populations aux problèmes environnementaux auxquels elles sont confrontées.

En apparence, rien de nouveau à cela, juste une continuité. Pour autant, l'accélération, la diversification et dans certains cas la massification de ces mobilités internationales posent des questions nouvelles, qui font écho à l'actualité des formes spatiales réticulaires en domaine aride. Le récent rapport des Nations unies sur l'état des lieux des déserts et de la désertification dans le monde (UNEP, 2006) consacre un encart au thème des villes et des déserts, en soulignant que le développement urbain est compact et économe en termes d'étalement spatial, laissant ainsi davantage d'espace aux activités compatibles avec l'environnement, comme le tourisme et les loisirs. Mais cela ne vaut pas partout, en tout cas pas dans le Sahara soumis depuis une dizaine d'années à de multiples turbulences. Cela dit, le paradoxe est fréquent qu'au sein des États concernés, les régions les moins arides et les plus fertiles sont généralement aussi les plus densément peuplées. Ne pouvant que difficilement infléchir ce processus, les acteurs publics et privés de l'aménagement traitent les déserts comme de vastes réserves foncières, pour le développement de projets agricoles et pour le déplacement des industries les plus polluantes, là où les concentrations urbaines seraient moins onéreuses à développer que l'agriculture fondée sur une technicité coûteuse.

Un tel renversement de perspective paraît encore bien utopique, mais pointe le fait que l'urbanisation a une forte probabilité de devenir à terme une solution, et plus seulement un mal nécessaire au Sahara – à la condition de considérer l'ensemble des acteurs qui participent à sa pérennisation. ■

Références

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

Blin L, 1989. Économie et mobilité dans la wilaya de Tamanrasset. *Villes du monde arabe* 20 : 91-100.

Bourgeot A, 1995. *Les sociétés touarègues, nomadisme, identité, résistances*. Paris : Karthala.

Bredeloup S, Pliez O, eds., 2005. Migrations entre les deux rives du Sahara. *Autrepart* 36 : 1-196. <http://www.cairn.info/revue-autrepart-2005-4.htm>

Chopin A, Pliez O, 2011. Dossier: Sahara et Sahel, territoires pluriels. *Mappemonde*. (103-104) (non paginé) http://mappemonde.mgm.fr/dos_sahara.html

Clanet JC, 1981. L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye. *Cahiers Géographiques de Rouen* 15 : 17-33.

Côte M, ed., 2002. Le Sahara, cette autre Méditerranée. *Méditerranée* 99 : 1-108. http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/issue/medit_0025-8296_2002_num_99_3

Côte M, 2004. Une agriculture pionnière au Fezzan. In : Pliez O, ed. *La nouvelle Libye, sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*. Paris : Karthala.

Côte M, 2012. *Signatures sahariennes*. Aix-en-Provence : Presses universitaires de Provence.

Fontaine J, 1996. Les populations sahariennes. In : Fontaine J, ed. *Sociétés sahariennes entre mythes et développement*. Tours ; Besançon : URBAMA ; université ouverte de Franche-Comté.

Grégoire E, 1999. *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*. Paris : Khartala.

Hamid AR, Salih AAA, Bradley S, Couteaudier T, El Haj MJ, Hussein MO, et al., 2005. *Markets, livelihoods and food aid in Darfur: a rapid assessment and programming recommendations*. Washington (DC) : EC-FAO-USAID. http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/Pnade802.pdf

Pliez O, 2003. *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*. Paris : CNRS éditions.

Pliez O, 2011. *Les cités du désert. Des villes sahariennes aux saharatowns*. Marseille ; Toulouse : IRD éditions ; Presses Universitaires du Mirail.

Spiga S, 2005a. Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien. In : Bredeloup S, Pliez O, eds. Migrations entre les deux rives du Sahara. *Autrepart* 36 : 81-103. <http://www.documentation.ird.fr/hor/fdi:010035956>

Spiga Y, 2005b. Migration subsaharienne et environnement dans les villes de transit. In : *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique du nord et l'Afrique noire*. Le Caire : CEDEJ.

UNEP, 2006. *Global deserts outlook*. Stevenage : EarthPrint. http://www.unep.org/geo/News_centre/pdfs/GDOoutlook.zip

¹ AFP, 5 février 2002.