

Le Sahara, désert habité et terre de passage

Bruno Lecoquierre (Université du Havre)

(Diapo 1)

Conférence présentée au festival international de géographie de Saint-Dié des Vosges (9 octobre 2011)

Diapo 2

Pendant longtemps, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, le Sahara a fait figure de barrière naturelle pour les Européens. C'était une *Terra incognita* dont on ne connaissait pas la réalité géographique et qui se prêtait à tous les mythes (le mythe du cours supérieur du Nil courant d'ouest en est à travers le Sahara, inventé par Hérodote, était encore d'actualité lorsque Ibn Battûta a visité l'Empire du Mali au XIVe siècle, entre 1352 et 1354).

« Ibn Battûta est chargé par le sultan du Maroc Abou Inan d'une mission auprès de l'empereur du Mali qu'il va effectuer entre février 1352 et janvier 1354. Traversant le Sahara par les salines de Teghazza, il atteint Oualata, dans le sud-est de la Mauritanie actuelle, décrit le fleuve Niger qu'il nomme « Nil », passe à Tombouctou puis visite l'empire du Mali et revient au Maroc en traversant le Hoggar, totalement inconnu jusqu'alors » (Lecoquierre, 2008).

Diapo 3

Cette perception européenne a duré jusqu'aux expéditions de Mungo Park à la toute fin du XVIIIe siècle et à la conquête de Tombouctou par Laing et Caillié.

« L'Écossais Mungo Park, soutenu par l'African Association, atteint pour la première fois le fleuve Niger en 1796 et les Anglais Clapperton, Denham et Oudney les rives du lac Tchad en 1823. Puis la compétition se noue avec les deux tentatives successives de Laing et de Caillié pour atteindre Tombouctou. Alexander Laing, en mission officielle, quitte Tripoli le 16 juillet 1825 et atteint le premier la cité mythique le 13 août 1826, après avoir été attaqué et laissé pour mort dans le Tanezrouft ; il quitte la ville le 22 septembre et est assassiné deux jours plus tard à Seheb. René Caillié, quant à lui, part du Sierra Leone le 19 avril 1827. Voyageant seul et sans aucun soutien, il traverse l'Afrique de l'ouest dans des conditions extrêmement difficiles et atteint Tombouctou le 20 avril 1828. Il y demeure jusqu'au 4 mai, et réussit, après une terrible traversée du Sahara, à rejoindre Tanger au Maroc, le 27 septembre, où il est recueilli par le consul de France » (Lecoquierre, 2008).

Diapo 4

Ce n'est pas parce que les Européens considéraient le Sahara comme une barrière infranchissable que c'en était une dans les faits. En effet, le Sahara n'a jamais été vide de population depuis qu'il a acquis son caractère aride actuel, il y a environ 2000 ans. Certaines populations dont l'existence est attestée par les peintures pariétales, au Tassili et ailleurs, se sont réfugiées sur les marges (les Peuls par exemple) et d'autres se sont peu à peu adaptées aux nouvelles conditions, en s'installant dans les régions montagneuses.

Diapo 5

Deux conditions ont permis à ces populations de s'adapter et de rester au Sahara :

- l'existence de très vastes nappes d'eau souterraines fossiles qui ont permis le creusement de puits et la constitution des oasis ;
- l'introduction du dromadaire, à partir du Proche-Orient, dont la présence au Sahara date d'environ 2000 ans.

Diapo 6

Les populations résidentes ont adopté par nécessité un mode de vie nomade, car seul adapté au milieu naturel aride. Cela ne signifie pas pour autant des déplacements perpétuels : les nomades articulent la mobilité contrainte à un certain enracinement (campements, oasis) et, dans le système traditionnel, seuls les hommes se déplaçaient, à certaines périodes de l'année, pour le commerce ou la guerre. On peut donc affirmer que le Sahara, en tant que désert, a toujours été habité et étant habité, qu'il a toujours été parcouru par ses habitants.

Diapo 7

Les nomades, berbères pour la plupart d'entre eux, ont organisé depuis 2000 ans les relations entre les deux rives du désert, méditerranéenne au nord et sahélienne au sud (Sahel = rivage en arabe).

« Un témoignage majeur de la fonction de passage assurée par les grands nomades est dû à René Caillié lors de son retour de Tombouctou, après qu'il eut séjourné, entre le 20 avril et le 4 mai 1828, dans la ville mythique dont il découvrit qu'elle ne correspondait en rien à l'image qu'on s'en faisait en Europe. L'explorateur se joignit à une caravane maure de six cents chameaux « chargés de diverses productions du Soudan comme or, esclaves, ivoire, gomme, plumes d'autruches, étoffes en pièces et en habits confectionnés »¹, pour une traversée en direction du Maroc qui dura plus de soixante-quinze jours dans des conditions terriblement difficiles. A partir de Tombouctou, la piste empruntée joignait les salines de Taoudenni (« Ces mines font la richesse du pays : elles sont exploitées par des esclaves nègres surveillés par des Maures...») puis rejoignait à Tegahza la piste par laquelle Ibn Battûta avait naguère traversé le Sahara vers le sud² » (Lecoquierre, 2010).

Avec ses rives, méditerranéenne au nord et sahélienne au sud, le Sahara a souvent été comparé à l'océan et les métaphores océaniques et maritimes sont nombreuses : le chameau est le « vaisseau du désert » et Théodore Monod, lors de ses grandes expéditions chamelières, a souvent parlé de traversées « hauturières ». Dans cette comparaison, les oasis font figure de ports et les caravanes chamelières ou les convois de 4x4 (car on voyage rarement à un seul véhicule sur les pistes sahariennes) sont comme des navires au milieu de l'océan : une base de vie, au milieu de l'immensité, dont on ne peut s'écarter sous peine de mort. Cela signifie aussi que l'idée de liberté, si

¹ René Caillié, 1830, *Voyage à Tombouctou* (1996).

² Les salines de Taoudenni furent mises en exploitation par les Songhaï en 1585 pour remplacer celles de Tegahza qui étaient revendiquées par le sultan du Maroc (Capot-Rey, 1953). La grande piste transsaharienne qui aboutissait à Oualata fut alors déviée vers Tombouctou.

souvent associée au désert, n'a pas vraiment de réalité au Sahara. Théodore Monod a bien illustré ce point de vue en écrivant : « Au Sahara, on ne décide pas, on obtempère » !

Diapo 8

Les deux rives du Sahara sont des espaces de transition et ne sont pas des ruptures franches :

- au nord, transition des hauts plateaux algériens et plaine côtière libyenne
- au sud, le passage du désert à la steppe puis à la savane n'est pas tranché et le contact entre le Sahara et le Sahel a été marqué par une ligne d'oasis (entre 16 et 18° nord) qui permettaient d'organiser les échanges : Oualata, Tombouctou, Gao, Agades...Le commerce caravanier a duré jusque dans les années 1950 et il n'en subsiste plus aujourd'hui que les caravanes du sel. Les années 1950 ont véritablement marqué la fin d'une période majeure pour le Sahara, avec la conjonction de la mécanisation et de la fin de la période coloniale. Le Sahara, qui était une vaste aire sous autorité essentiellement française, a alors été partagé entre différents Etats souverains et de nouveaux carrefours sont apparus, liés principalement au développement des villes.

Pour Jean Gallais, la bande sahélienne, large de 300 à 400 kilomètres et comprise entre les isohyètes annuels de 100 et de 400 millimètres, « apparaît essentiellement comme une base pastorale dépendant des deux ensembles géographiques qui l'encadrent : pâturage d'entretien pour le cheptel du transport caravanier circulant sur les pistes sahariennes, zone de production d'animaux échangés contre le grain des paysans soudaniens »³ (Lecoquierre, 2010).

Pour Retaillé et Walther (L'Information géographique, 2011), le Sahel est compris entre 100 mm et 700 mm.

Diapo 9

Dans le monde contemporain, il existe une distorsion entre l'image idéalisée des nomades et la réalité de leur existence.

La réalité des conditions de vie de ces nomades (dans le cadre d'un mode de vie effectivement nomade) n'a que très peu de choses à voir avec les images épiques et parfois romantiques qui ont été véhiculées par les écrivains et les voyageurs. Marceau Gast, par exemple, décrit dans son livre *Tikoutatine* (2004) les conditions de vie très difficiles qu'il a rencontrées lorsqu'il était instituteur dans le campement de l'aménokal des Touaregs du Hoggar au début des années 1950, et la véritable misère de certains campements de l'Atakor (partie montagneuse la plus élevée du Hoggar central) à la même époque. Aujourd'hui, il reste peu de campements dans l'Atakor – une trentaine sans doute, installés dans les parties du massif les moins fréquentées par les touristes – et la plupart des Touaregs se sont sédentarisés dans différents villages périphériques, avec l'aide du gouvernement, à la suite de la terrible sécheresse des années 1970. Ces villages sont habités, pour la plupart d'entre eux, par des tribus spécifiques : Adjouh n'Tehele à Taraouhahout et à Tahifet, Dag Rali à Terenhanet, Dag Rali et Issakamaren à Hirhafok, etc.

³ Jean Gallais, « Mais qu'est-ce que le Sahel ? », *Sud Sahara-Nord Sahel, de l'Atlantique à l'Ennedi*, Centre culturel français, Abidjan, 1989.

Au regard de ce qui vient d'être dit, on est en droit de s'interroger sur la signification de « l'authenticité » du mode de vie des Touaregs. Premier point : les Touaregs, du moins pour la plupart de ceux du Hoggar, ne mènent plus aujourd'hui un mode de vie nomade à proprement parler, même si leurs conditions de vie peuvent encore s'y apparenter (vie sous la tente à proximité des villages) et si de nombreux hommes continuent à mener une forme de nomadisme adaptée au tourisme comme guides ou chameliers. D'autres habitent purement et simplement en ville (notamment ceux de la tribu noble des Kel Rela qui vivent à Tamanrasset). Second point : les Touaregs aspirent bien sûr à l'amélioration de leurs conditions de vie et ils sont sensibles au progrès technique (la téléphonie mobile par exemple) tout en restant attachés à leur identité touarègue. Or, la recherche de l'authenticité est souvent perçue comme antinomique avec l'idée de progrès comme si celui-ci pouvait dénaturer une manière de vivre que les occidentaux considèrent implicitement comme souhaitable...pour les autres.

Diapo 10

Les années 50 ont marqué une vraie rupture dans l'histoire récente du Sahara avec la fin des grandes caravanes chamelières, désormais supplantées par l'usage des camions et la fin de la période coloniale. Les années 1950 marquent aussi la fin d'une autre grande pratique de mobilité saharienne : l'exploration européenne.

Cette période, déjà évoqué avec Laing et Caillié, peut être caractérisée par plusieurs points remarquables :

- l'exploration a été le fait de civils, scientifiques ou aventuriers, mais elle a aussi été le fait d'officiers méharistes français qui, outre leur activité purement militaire, ont parfois été de véritables explorateurs (Laperrine, Dinaux, Flye Sainte Marie, Charlet, Cortier, Augiéras...). A partir de la fin du XIXe siècle et jusqu'à la Seconde guerre mondiale, de nombreuses expéditions ont été mixtes, mêlant civils et militaires et les explorateurs comme Henri Lhote (dans le Hoggar, le Tassili n'Ajjer et le Ténéré) ou Théodore Monod (dans tout l'ouest saharien) bénéficiaient du soutien logistique constant de l'armée française.

Diapo 11

- des périodes de forte activité : années 1850-1860 (Barth, Duveyrier, Rohlf, Nachtigal), années 1920-1930 (Kilian, Lhote, Monod, du Puigaudéau), années 1950 (expéditions Monod dans la Majabat al Koubra, expéditions Lhote dans le Tassili n'Ajjer).

Diapo 12

L'époque la plus récente (fin XXe – début XXIe) se caractérise par 5 évolutions majeures qui ont toutes à voir avec le peuplement et la mobilité :

- **croissance urbaine (Nouakchott, Tamanrasset)**
- **développement du tourisme (contraint par les aléas géopolitiques)**
- **implantation de réseaux islamistes**
- **migrations transsahariennes**
- **trafic de drogue**

Diapo 13

Croissance urbaine

La population du Sahara est devenue aujourd'hui majoritairement urbaine, comme partout dans le monde. D'après l'article de Brachet, Choplin, Pliez dans le numéro de la revue d'Hérodote consacré à la géopolitique du Sahara (2011), la population du « Sahara français » (superficie de 4,3 millions de km²) était de 1,7 Millions d'habitants en 1948, 2 millions en 1966 et 10 millions au milieu des années 1990.

Les villes de Nouakchott (Mauritanie) et de Tamanrasset (Algérie) sont deux très bons exemples d'expansion urbaine.

Nouakchott n'était peuplée que d'environ 1500 personnes lorsqu'elle a été choisie comme capitale de la Mauritanie indépendante. C'est aujourd'hui une ville de plus d'un million d'habitants.

« Nouakchott n'avait de capitale que le nom. C'était plutôt un immense entrepôt de parpaings au milieu du désert...L'absence de monument, d'histoire, l'empreinte désordonnée des nomades qui se sont rassemblés dans cette coquille vide donnent au lieu un charme postmoderne » (Jean-Christophe Rufin, Katiba, 2010).

Diapos 14, 15 et 16

Tamanrasset est passée de 40 000 habitants en 1990 à 120 000 en 2010, en raison notamment du fort afflux de population d'Algériens du nord venus se mettre à l'abri des violences et des attentats pendant la « décennie noire », c'est-à-dire les années 1990. Cette ville a la particularité d'être localisée dans un lieu où il n'y a pas de nappe phréatique. Il n'y a donc pas d'oasis et pas d'agriculture (pas plus, d'ailleurs que d'activités de production). L'eau vient de la région d'In Amguel, au nord de Tamanrasset, mais la nappe étant en train de s'épuiser, un aqueduc est en cours de construction (par les Chinois) pour aller chercher de l'eau à In Salah, à 650 km au nord de Tamanrasset (la photo a été prise en décembre 2009).

Diapo 17

Développement du tourisme

Le tourisme, sous forme de randonnées chamelières ou de circuits en 4x4, s'est d'abord développé en Algérie jusqu'au début de la guerre civile en 1992-1993.

Dans le Hoggar, l'Assekrem (ancien ermitage de Charles de Foucauld) est le lieu touristique le plus fréquenté du Sahara et constitue un point de passage quasiment obligé pour tous les voyageurs qui viennent dans le Hoggar. Dans les années 1980 et 1990, avant la crise algérienne de 1993-94, il semble qu'on pouvait y compter jusqu'à 35 000 visiteurs par an. Le tourisme a repris en 2000 et, d'après l'un des religieux vivant à l'ermitage de l'Assekrem, on y comptait pendant les hivers 2009 et 2010 entre 12 000 et 15 000 visiteurs par an (dont 50% d'Algériens). En raison de l'arrivée des avions

reliant Paris à Tamanrasset (samedi et dimanche), les groupes de touristes se concentrent à l'Assekrem principalement le mercredi et le jeudi ; on a pu recenser jusqu'à onze caravanes présentes au pied de la montagne dans la même journée (2003) et seize nationalités différentes peuvent y être décomptées un même jour (février 2010).

Diapo 18

Les moteurs et les valeurs du tourisme saharien :

Recherche des grands espaces	Admiration pour les nomades	Revendication de l'esprit d'aventure
Beauté Silence Pureté	Adaptation au milieu Authenticité Liberté	Vie dans la nature Lenteur Frugalité

A partir de 1996, le fondateur de la coopérative Point Afrique (Maurice Freund), a développé dans le massif de l'Adrar de Mauritanie, en partenariat avec les autorités mauritaniennes, une activité de tourisme qui était inexistante auparavant. C'est l'ouverture de vols charters hebdomadaires sur les lignes Paris-Atar et Marseille-Atar qui a permis le développement de cette nouvelle activité touristique. Celle-ci s'est fortement développée jusqu'au début des années 2000 (9000 personnes transportées par Point Afrique sur les lignes Paris-Atar en Marseille-Atar pendant la saison 2002-2003).

Diapo 19

Le tourisme peut prendre aussi d'autres formes que celle de la randonnée, comme par exemple un convoi composé d'un ancien camion du Paris-Dakar (le dernier rallye à être passé en Mauritanie est celui de 2007 ; celui de janvier 2008 a été annulé, en raison de l'assassinat de 4 voyageurs français, près d'Aleg, en décembre 2007), accompagné d'un groupe de quads, croisé en novembre 2009 dans le Parc national du Banc d'Arguin en Mauritanie (activité normalement totalement interdite dans le périmètre du parc national !).

Diapo 20

Depuis le milieu des années 1990, le tourisme s'est trouvé constamment confronté aux aléas géopolitiques (guerre civile algérienne à partir de 1992, rébellions tourarègues au Mali et au Niger, puis enlèvements de touristes, en 2003 en Algérie, et à partir de 2007 en Mauritanie, au Mali et au Niger) qui ont montré la grande fragilité de cette activité qui est pourtant apparue comme une activité économique de substitution pour les nomades.

Le tableau des vols affrétés (et surtout les interruptions) par la coopérative Point Afrique dans différents pays sahariens montre bien la fragilité de cette activité. Aucun vol n'était plus affrété en 2011. Un projet d'ouverture de ligne existe au Tchad, pays où AQMI n'est actuellement pas présent.

Diapo 21

Implantation de réseaux islamistes

Problème de l'appellation « Sahel ».

L'activité des groupes islamistes d'AQMI est clairement saharienne, et non pas sahéenne comme les médias l'annoncent régulièrement.

Les groupes terroristes liés à «Al-Qaïda au Maghreb islamique» sont issus pour la plupart d'entre eux du « Groupe salafiste pour la prédication et le combat » (GSPC)⁴ qui a été l'auteur de nombreux attentats en Algérie et s'est réfugié au Sahara pour échapper aux poursuites de l'armée algérienne. Ils ont trouvé des implantations particulièrement favorables sur les frontières méridionales de l'Algérie avec le Mali⁵ et le Niger et sur celles qui séparent le Mali et la Mauritanie ainsi que ce dernier pays et le Sahara occidental⁶.

Le premier enlèvement organisé par des islamistes contre des occidentaux a eu lieu en février 2003 (enlèvements successifs de six groupes de touristes avec leurs véhicules, près d'Illizi : trente-deux personnes au total, dont seize Allemands, dix Autrichiens, quatre Suisses, un Néerlandais et un Suédois. Ils vont vivre une odyssée éprouvante – qui coûtera la vie à une femme, victime d'une insolation. Pendant des semaines, les médias, les responsables politiques et les familles des otages spéculent sur l'identité et les revendications des ravisseurs, qui restent inconnues. Après d'obscures tractations dont rien n'a filtré, les touristes enlevés seront libérés en deux groupes successifs, les premiers mi-mai au nord de Tamanrasset, les seconds mi-août au Mali (hypothèse d'une manipulation des services secrets algériens).

Depuis cette date, on comptabilise 15 attaques contre des voyageurs occidentaux et divers accrochages avec des forces armées nationales qui ont eu pour conséquence la mort de 10 touristes et humanitaires occidentaux, 55 militaires et policiers africains, 73 membres des groupes terroristes (d'après D. Retaille et O. Walther, « Guerre au Sahara-Sahel : la reconversion des savoirs nomades », *L'information géographique*, 3-2011).

Diapo 23

Migrations transahariennes

Références aux travaux de Julien Brachet (*Migrations transahariennes*, Terra, 2009)

« La période de sécheresse qui sévit au Sahel entre 1969 et 1973 voit apparaître à Agades des migrants de différentes nationalités ouest-africaines qui se rendent en Afrique du Nord pour travailler

⁴ Le GSPC est lui-même issu du GIA (Groupe islamique armé) dont il s'est séparé en 1998 sous la conduite d'Hassan Hattab. Le mot « salafiste » vient d'un mot arabe signifiant « les pieux ancêtres ».

⁵ Un couple de touristes autrichiens, kidnappés à Matmata (sud de la Tunisie) en février 2008 par Al-Qaïda au Maghreb islamique, avait ainsi été aussitôt transféré dans l'Adrar des Iforas, sur la frontière algéro-malienne.

⁶ L'attentat perpétré en septembre 2008 contre un détachement de l'armée mauritanienne (12 morts) a eu lieu dans la région de Zouérate, c'est-à-dire à proximité immédiate de la frontière avec le Sahara occidental.

ou, dans une moindre proportion, pour étudier. Bien que leur nombre soit assez restreint jusqu'à la fin des années 1980, leur transport à travers le Sahara est une activité lucrative qui attire déjà les convoitises...En parallèle, les transports motorisés de migrants se développent. Des transporteurs libyens, puis dans un second temps nigériens, commencent à emmener des passagers entre Agades, Bilma et Sebha, en plus de leurs marchandises...

Jusqu'aux années 1990, les mouvements migratoires au Sahara sont restés relativement circonscrits. En revanche, le fait que les migrants reviennent d'Afrique du Nord en possession de gains non négligeables (généralement en nature) a largement contribué à la construction et à la diffusion de l'image d'un eldorado libyen et algérien, bien au-delà des régions directement concernées par ces circulations ».

Après l'embargo (conseil de sécurité de l'ONU, 15 avril 1992) contre la Libye, consécutif aux attentats de Lockerbie (1988) et du Ténéré (1989), Khadafi « se lance dans une politique de rapprochement avec différents Etats africains et se prononce ouvertement en faveur d'une immigration africaine en Libye » (Brachet, 2009).

Dès le début des années 1990, les flux migratoires ont été concentrés sur le Niger.

- Les réseaux migratoires se sont développés en se greffant sur des espaces commerçants et nomades déjà bien établis...
- la mise en œuvre de l'espace Schengen en 1995 élargira ce système migratoire à l'Europe.
- « De migrants dont la régularité de la situation importe peu, les Subsahariens deviennent des migrants irréguliers et dans la plupart clandestins, situation généralement inconnue d'eux jusqu'alors ».
- En raison des flux migratoires, Dirkou a supplanté Bilma en devenant un centre régional de transit.

Diapo 24

Pour Julien Brachet, la proportion des émigrants poursuivant leur route vers l'Europe n'excède pas 20 % (depuis 2000, les expulsions collectives de Libye des étrangers en situation irrégulière se sont intensifiées) et le système migratoire demeure beaucoup plus sahélo-saharien qu'afro-européen.

Enfin, le trafic de la drogue s'est développé au Sahara depuis quelques années. Il concerne particulièrement deux types de stupéfiants (d'après S. Julien, Hérodote n°142, 2011) :

- Le hachisch. La production marocaine compte pour environ 21% de la production mondiale. Un tiers de cette production part vers le sud, par la Mauritanie et le Mali, puis vers l'est, avant d'être acheminé en direction de l'Europe, via la Libye et l'Egypte.
- La cocaïne. Provenant d'Amérique du sud, elle arrive en Afrique notamment par la Guinée et la Mauritanie (voie maritime) ou le Mali (voie aérienne). 15% de la production mondiale (soit environ 100 tonnes par an) transiteraient par l'Afrique. Les circuits se dirigent vers l'Europe, via le Maroc, l'Algérie et la Libye.

Diapo 25

Un évènement majeur est passé relativement inaperçu : celui de la mise en service en 2004 de la première route transsaharienne bitumée de l'histoire avec la mise en service du segment mauritanien entre Nouakchott et Nouadhibou.

Diapo 26

Conclusion : le Sahara est passé en un demi-siècle du commerce caravanier au camion puis à l'avion.

Bibliographie :

- BRACHET J., *Migrations transahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé*, terra, 2009.
- HERODOTE (revue de géographie et de géopolitique), « Géopolitique du Sahara », n° 142, 3^{ème} trimestre 2011.
- LECOQUIERRE B., 2006, « Le Point Afrique, acteur majeur du transport aérien et du développement touristique en Afrique saharo-sahélienne », *Transport et tourisme*, Chambéry: Cahiers de géographie, Edytem, n° 4-2006, p. 77-86.
- LECOQUIERRE B., 2008, *Parcourir la Terre – Le voyage, de l'exploration au tourisme*, L'Harmattan, 273 p.
- LECOQUIERRE B., 2010, *Différencier et échanger : les interfaces dans l'espace géographique*, mémoire d'habilitation à diriger des recherches, université du Havre, volume 2.
- RETAILLE D., WALTHER O., « Guerre au Sahara-Sahel : la reconversion des savoirs nomades », *L'information géographique*, 3-2011.