

LES CIRCULATIONS TRANSSAHARIENNES : ENJEUX ET PERSPECTIVES

Laurent Gagnol, Docteur en géographie de l'université de Grenoble (France), Chercheur associé à l'UMR CNRS PACTE 5194
gagnollaurent@yahoo.fr

Résumé

Les régions désertiques des espaces saharo-sahéliens ont toujours vécu grâce aux circulations transsahariennes qui les ont très tôt intégrées aux premières formes de mondialisation. Les échanges régionaux et internationaux sont au fondement des économies locales sahariennes, en valorisant les contrastes de différentes natures entre les deux rives du Sahara. Le Sahara est un espace de transition, de jonction et d'échange entre le monde méditerranéen et l'Afrique sahélienne.

Les réseaux commerciaux transsahariens sont évidemment très anciens et se sont développés sur les grands axes de cette circulation méridienne. À l'origine du développement économique et de l'émergence des villes, les échanges transsahariens ont aussi contribué à la migration des peuples et à la diffusion des idées et de la religion musulmane. Les réseaux commerciaux se sont développés sur des bases de solidarité lignagère et/ou des formes d'associations ou d'alliances intertribales qui, dans une certaine mesure, perdurent aujourd'hui.

Ces amples courants d'échanges ont tari rapidement suite à la mainmise coloniale qui a d'une part détournée les échanges commerciaux par la voie maritime et qui a d'autre part contribué à une relative fermeture de ce vaste espace désertique. Malgré la mise sur pied d'un service de transport transsaharien, les mobilités sahariennes ont fortement périçlité, avant de connaître un nouvel essor récemment. Initié avec la vente de bétail du Sahel et le commerce des denrées alimentaires subventionnées du Maghreb, le renouveau des trafics commerciaux transsahariens repose aujourd'hui sur le transport de marchandises illicites, comme celui des cigarettes, des armes et des voitures de contrebande et, plus récemment, de la drogue, sans parler de la question des migrations.

Aujourd'hui, paradoxalement, l'Afrique maghrébine et l'Afrique sahélienne sont encore assez peu connectées et les échanges économiques officiels restent relativement faibles. La circulation transsaharienne s'est développée essentiellement dans la clandestinité, l'illicite du point de vue des États, mais non des communautés humaines qui en vivent. Le Sahara est ainsi envisagé surtout du point de vue de la sécurité et du contrôle territorial des États, de la richesse à exploiter de son sous-sol, et non pas de la mise en valeur des réseaux d'échanges fondés sur la mobilité et des opportunités économiques qui en découlent pour les États des deux rives. En l'absence de vision transfrontalière et renforcées par les politiques anti-migratoires européennes, les politiques nationales d'aménagement ont fait des régions sahariennes des culs-de-sac à contrôler, alors qu'ils sont des espaces de jonctions, qui reposent sur la mobilité et la fluidité de ses populations.

Toutes les dynamiques en cours dans l'espace saharo-sahélien – et notamment les plus conflictuelles – montrent les enjeux de cette prise en compte du rôle d'interconnexion qu'il joue. Sur la base de cette réalité géographique, sociale et économique des échanges transsahariens, une coopération renforcée de part et d'autre des frontières semble aujourd'hui d'autant plus nécessaire qu'elle permettrait de sortir d'une représentation négative du Sahara, comme zone grise de la mondialisation marquée par des trafics de populations rebelles.

Introduction

Les espaces saharo-sahéliens

Les espaces désertiques saharo-sahéliens ont toujours vécu grâce aux circulations transsahariennes qui les ont très tôt intégrées aux premières formes de mondialisation. Les échanges régionaux et internationaux sont au fondement des économies locales sahariennes qui comptent sur leurs ressources naturelles propres comme moyens d'échange (bétail principalement, mais aussi sel, dattes, produits maraichers, ressources minières, etc.) et surtout sur les compétences en matière de mobilité et de transport de leurs populations, en valorisant les contrastes géographiques et économiques entre les deux rives du Sahara. Les espaces désertiques saharo-sahéliens sont fondamentalement un milieu marqué par la mobilité et l'échange, un espace de jonction entre le monde méditerranéen et l'Afrique sahélienne.

Les circulations transsahariennes dans la longue durée

Les réseaux commerciaux transsahariens sont évidemment très anciens (Devisse, 1990). Les oasis sahariennes et les grandes villes historiques du rivage sahélien (Abéché, Kano, Zinder, Agadez, Katsina, Gao, Tombouctou, Djenné, Oualata, Tichitt, Chinguetti, Ouadane, etc.) sont nées et se sont développées sur les grands axes de cette circulation méridienne à travers le Sahara. Ces flux se sont d'ailleurs déplacés au gré des circonstances historiques, ce qui a provoqué le déclin voire la disparition de nombreuses villes, dont on retrouve aujourd'hui les ruines (Ouara, Kouka, Assodé, Takedda, Tadmekkat, Koumbi Saleh, Tegdaoust, etc.). À l'origine du développement économique et de l'émergence des villes, les échanges transsahariens ont aussi contribué à la migration et au brassage des peuples, à la diffusion des idées et de la religion musulmane. Les réseaux commerciaux se sont développés selon des axes structurés par les centres urbains et les points de passage stratégique dans le désert (puits, salines, palmeraies, « passes ») mais aussi sur des bases de solidarité lignagère et/ou des formes d'associations ou d'alliances intertribales qui, dans une certaine mesure, perdurent aujourd'hui. Le « fuseau » transsaharien occidental, qui mettait en relation les régions du bassin du Sénégal et du haut-Niger jusqu'à Tombouctou (les empires du Ghana, du Mali, du Macina, etc.) aux cités commerçantes de l'actuel Maroc, était animé essentiellement par les tribus maures. Le fuseau central, activé et contrôlé dans une certaine mesure par les Touaregs, reliait quand à lui les ports et oasis des actuels Algérie et Libye aux Empires de la boucle du Niger, aux cités-États haoussas ou aux Empires du Kanem-Bornou aux abords du lac Tchad. Le dernier axe, plus oriental et qui est devenu prépondérant à la fin du XIXe siècle, traversait le pays Toubou, en mettant en relation les royaumes du Darfour et du Ouaddaï à l'actuel Libye. Ces circulations transsahariennes précoloniales reposaient sur des alliances politiques et économiques complexes, souples et fluctuantes. Il n'y a pas lieu d'opposer (comme l'a beaucoup fait l'historiographie coloniale) les chefferies nomades segmentaires aux empires sédentaires, puisque les deux organisations socio-politiques vivaient de cette circulation méridienne. Les villes sahariennes et sahéliennes sont ainsi nées de cette rencontre.

Aux pierres précieuses, à la main-d'œuvre servile, aux étoffes, aux peaux, aux plumes d'autruche et aux produits alimentaires de luxe (thé, sucre, etc.) d'autrefois, qui ont été convoyés à travers le Sahara à l'époque précoloniale, a succédé une relative fermeture des espaces et un tarissement des échanges commerciaux. Malgré l'unification des espaces saharo-sahéliens sous la domination coloniale française et la mise sur pied d'un service de transport transsaharien, les mobilités et les échanges ont périclité. Avec la concurrence maritime, ils ont diminué en volume et se sont réduits jusqu'à la fin du XXe siècle. La vocation circulatoire et commerciale a été entravée par la colonisation. Ainsi, la mise en place des frontières séparant latitudinalement le Sahara en deux a conduit à transformer les espaces sahariens en zones de confins. Les régions septentrionales de l'A.O.F. sont devenues des culs-de-sac. Avant la découverte du pétrole et des richesses minières aujourd'hui convoitées, le Sahara n'a été considéré que du point de vue sécuritaire, afin de « pacifier » et d'« apprivoiser » les tribus nomades. Ces dernières, constatant avec résignation le déclin de leur activité principale de convoyeurs de marchandises, se sont repliées sur les activités d'élevage, tout en initiant parfois de nouvelles stratégies en développant de nouveaux moyens d'existence complémentaires (jardinage irrigué,

activité touristique, par exemple). La décolonisation et surtout la répétition de sécheresses (ainsi que l'aide au développement consécutive à celles-ci) n'ont fait que renforcer ces dynamiques de cloisonnement territorial et de diversification des activités économiques.

La réactivation actuelle des circulations méridiennes

Mais cette période coloniale et post-coloniale de moins d'un siècle peut être aujourd'hui considérée comme une parenthèse dans la géohistoire des espaces saharo-sahéliens. À la lumière du redéploiement des circulations et de l'intensification des échanges d'aujourd'hui, le Sahara a retrouvé sa vocation d'espace de jonction. Mais, initiés avec la vente de bétail du Sahel et le commerce des denrées alimentaires subventionnées du Maghreb, le renouveau des trafics commerciaux transsahariens repose aujourd'hui sur le transport de marchandises illicites, comme celui des cigarettes, des armes et des voitures de contrebande et, plus récemment, de la drogue (Grégoire et Bourgeot, 2012; Casajus, 2011), sans parler de la question des migrations internationales devenues clandestines très récemment (Bredeloup et Pliez, 1995). La rapidité des véhicules tout terrain a remplacé le pas lent des caravanes de dromadaires. Même si les imbrications sont nombreuses, les acteurs de ces trafics ne sont pas toujours les mêmes. Les populations locales mais aussi et surtout certains grands commerçants citadins et haut-placés dans les rouages des États profitent directement ou indirectement de la réactivation des échanges transsahariens (Mokheifi et Antil, 2102).

Aujourd'hui, paradoxalement, l'Afrique maghrébine et l'Afrique sahélienne restent encore assez peu connectées et les échanges économiques officiels sont relativement faibles (Grégoire E. et Schmitz, 2000). En outre, les infrastructures de transport sont fort peu développées. La situation est évidemment hétérogène selon les axes transsahariens : le plus occidental, l'axe Mauritanie-Maroc, étant plus avancé que les autres. La seule voie bitumée transsaharienne est ainsi celle qui longe le littoral atlantique depuis le Maroc jusqu'au Sénégal en passant par la Mauritanie. Si les activités commerciales s'y sont nettement développées, elles restent d'une échelle limitée, puisque cette route est concurrencée par le transport maritime. De plus, alors que les projets routiers de Kadhafi sont aujourd'hui une chimère, l'Algérie ne semble pas intéressé à financer le tronçon de l'axe transsaharien central entre In Guezzam et Arlit. De plus, cette partie nigérienne de l'axe, dite « route de l'uranium », car construite au début des années 70 pour exporter les conteneurs de « yellow cake » jusqu'au port de Cotonou, est en piteux état aujourd'hui. Ainsi, bien que l'exploitation des ressources naturelles stratégiques (uranium, pétrole, fer, etc.) a bien été à l'origine de la création d'infrastructures de transport et a conduit à un développement urbain au Sahara, elle n'a pas stimulé jusqu'à présent le rapprochement économique des États des deux rives.

Les grandes villes sahariennes connaissent néanmoins un développement sans précédent (Bisson, 2003). Elles ont profité d'une politique volontariste des États de la rive nord du Sahara, notamment de l'Algérie et de la Lybie. Villes militaires, villes qui assurent la présence de l'État et l'encadrement territorial de ces régions périphériques, leur croissance est par ailleurs stimulée par le renouveau de leur vocation commerciale et alimentée par les migrations subsahariennes. Cette dynamique urbaine au Sahara est moins soutenue en rive sud : les villes se sont développées en grande partie en dehors de l'action de l'État, grâce notamment au rôle des projets de développement et du tourisme international, et surtout en étant les relais des trafics illicites mentionnés (Marfaing et Wippel, 2004). Le fait majeur et moins visible est surtout la création sans précédent de villages là où l'on ne trouvait que des puits et des lieux de résidence saisonnière de campements nomades ou semi-nomades. Ce processus est loin de se réduire à une simple sédentarisation puisque même si l'habitat est fixe et que l'on trouve parfois des jardins irrigués, les hommes et les bêtes restent toujours aussi mobiles (Charbonneau et Gagnol, 2012).

L'impasse des circulations transsahariennes en l'absence de vision transfrontalière

Le renouveau de la circulation transsaharienne s'est ainsi essentiellement réalisé dans la clandestinité, l'illicite du point de vue de la gouvernance des États et des institutions internationales, mais non pas des communautés humaines qui en vivent. En raison de l'actualité géopolitique saharienne, ces espaces sont aujourd'hui plus que jamais envisagés surtout du point de vue de la sécurité et du

contrôle territorial des États, de la richesse à exploiter de son sous-sol, et non pas de la mise en valeur des réseaux d'échange fondés sur la mobilité et des opportunités économiques qui en découlent pour les États des deux rives. En l'absence de partenariat fort et de vision transfrontalière (et cela est renforcé par les politiques anti-migratoires européennes), les politiques nationales d'aménagement ont fait des régions sahariennes des périphéries à contrôler, alors qu'ils sont des espaces médians, de jonction, qui reposent sur la mobilité et la fluidité des populations. Toutes les dynamiques en cours dans l'espace saharo-sahélien montrent les enjeux de cette prise en compte du rôle d'interconnexion qu'il joue. Sur la base de cette réalité géographique, sociale et économique des échanges transsahariens, une coopération renforcée de part et d'autre des frontières semble aujourd'hui d'autant plus nécessaire qu'elle permettrait de sortir d'une représentation négative du Sahara, comme zone grise de la mondialisation marquée par des trafics de populations rebelles.

L'élevage pastoral notamment, qui est la principale richesse des espaces saharo-sahéliens, gagnerait grandement à ce rapprochement. Aujourd'hui, les exportations de bétail des pays saharo-sahéliens sont tournées vers le sud : elles concernent en très grande majorité les pays côtiers du golfe de Guinée. Par exemple, le Niger exporte à plus de 90% son bétail vers le Nigeria (surtout bovin). Le commerce de bêtes sur pied est facilité par le balisage de couloirs internationaux de transhumance et l'obtention de certificats internationaux de transhumance. A l'inverse, rien de tel pour le commerce de bétail en direction du nord. Il est vrai que seuls les dromadaires peuvent ne pas faire l'objet d'un transport motorisé (ce que font les pasteurs Toubous et Touaregs). Il existe pourtant de grandes opportunités d'exportation du bétail, notamment ovin et camelin, vers les marchés maghrébins (du Maroc à l'Égypte, voire même vers la péninsule arabe). Mais les autorités et les entrepreneurs privés préfèrent pour l'instant importer de la viande depuis les pays européens ou de l'hémisphère sud, pour différentes raisons et pas seulement économiques.

La déclaration de N'Djamena a mis en avant les services rendus par l'élevage pastoral saharo-sahélien. Le commerce de bétail à l'échelle panafricaine qui est pour l'instant marginal peut être largement valorisé et accroître encore les potentialités que recèle le l'élevage pastoral.

Bibliographie

- Bisson J., 2003, *Mythes et réalités d'un désert convoité: le Sahara*. Paris, L'Harmattan, 479 p.
- Bredeloup S., Pliez O. (dir.), 2005, « Migrations entre les deux rives du Sahara ». *Autrepart*, n° 36, 199 p.
- Casajus D. (dir.), 2011, « Sahara en mouvement », *Année du Maghreb*, n° VII.
- Devisse J., 1990, « Commerce et route du trafic en Afrique occidentale », in *Histoire générale de l'Afrique*, vol. III, pp. 397-463.
- Charbonneau M. et Gagnol L., 2013, « Par-delà le nomadisme et la sédentarisation : analyse comparée des mobilités et des dynamiques résidentielles des espaces pastoraux », in Charlery de la Masselière B., Thibaud B. et Duvat V. (dir.), *Dynamiques rurales dans les pays du sud. L'enjeu territorial*, Presses universitaires du Mirail, pp. 99-120.
- Grégoire E. et Bourgeot A. (dir.), 2011, « Géopolitique du Sahara », *Hérodote*, n° 142, 256 p.
- Grégoire E. et Schmitz J., 2000, « Monde arabe et Afrique noire : permanences et nouveaux liens », *Autrepart*, n° 16, pp. 5-20.
- Marfaing L. et Wippel S. (dir.), 2004, *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Une espace en constante mutation*, Paris, Karthala.
- Mokheifi M. et Antil A., 2012, *Le Maghreb et son sud : vers des liens renouvelés*, CNRS ED., 241 p.