

ÉTAPES DE LA STRUCTURATION D'UN DÉSERT : L'ESPACE SAHARIEN ALGÉRIEN ENTRE CONVOITISES ÉCONOMIQUES, PROJETS POLITIQUES ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Yaël Kouzmine *et al.*

Armand Colin | *Annales de géographie*

2009/6 - n° 670
pages 659 à 685

ISSN 0003-4010

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-6-page-659.htm>

Pour citer cet article :

Kouzmine Yaël *et al.*, « Étapes de la structuration d'un désert : l'espace saharien algérien entre convoitises économiques, projets politiques et aménagement du territoire » ,
Annales de géographie, 2009/6 n° 670, p. 659-685. DOI : 10.3917/ag.670.0659

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Étapes de la structuration d'un désert : l'espace saharien algérien entre convoitises économiques, projets politiques et aménagement du territoire

Stages in the structuring of a desert : the Algerian Sahara between economic covetousness, political projects and land planning

Yaël Kouzmine

Docteur en géographie, Laboratoire ThéMA, UMR 6049 CNRS-Université de Franche-Comté, Membre du Réseau de Recherches Sahariennes (RRESA, <http://www.rresa.org>)

Jacques Fontaine

Maître de conférences en géographie, Laboratoire ThéMA UMR 6049 CNRS-Université de Franche-Comté

Badr-Eddine Yousfi

Doctorant en géographie, Chargé de cours, Laboratoire EGEAT, Université d'Oran, Chercheur associé au CRASC d'Oran, Membre du Réseau de Recherches Sahariennes (RRESA, <http://www.rresa.org>)

Tayeb Otmane

Doctorant en géographie, Chargé de cours, Laboratoire EGEAT, Université d'Oran, Chercheur associé au CRASC d'Oran, Membre du Réseau de Recherches Sahariennes (RRESA, <http://www.rresa.org>)

Résumé

Le Sahara algérien aujourd'hui urbanisé, très largement désenclavé et intégré économiquement, représente le centre de gravité économique du pays, du fait de ses vastes réserves en hydrocarbures. Sa configuration spatiale et son fonctionnement actuels résultent de l'évolution sur le temps long des relations complexes entretenues avec les différents pouvoirs s'étant succédé au Maghreb central. Depuis le Moyen Âge, les structures politiques du Nord maghrébin développèrent des interactions particulières avec l'espace saharien, sous-tendues par des considérations avant tout économiques puis par des projets fondamentalement politiques. Appréhender la structuration progressive d'un espace désertique comme le Sahara algérien, invite à mesurer le poids des héritages et les dynamiques de changement que portèrent intrinsèquement les forces politiques en présence dans le Nord du Maghreb.

Abstract

The Algerian Sahara is now urbanized, spatially and economically integrated in the national territory, and its enormous hydrocarbons stocks represent the fundamental base of the Algerian economy. Its present spatial organization is due to the historical evolution of the relationships with the succession of political powers at work in the central Maghreb. Since the Middle Ages, those powers have developed their own specific interactions with the Saharan spaces, based above all on economic reasons and then on essentially political projects. In order to understand the progressive construction of a desert region like the Algerian

Sahara, we need to measure the influence of the historical heritages and the spatial mutations brought about by the projects of the political powers in the Northern Maghreb.

Mots-clés Sahara algérien, construction étatique, intégration territoriale, aménagement du territoire, gestion du territoire.

Key words *Algerian Sahara, State construction, spatial integration, land planning.*

Introduction

Aujourd'hui espace d'enjeux géostratégiques, le Sahara représente pour les différents États du Maghreb, comme du Sahel, un hinterland porteur et vecteur de développement économique. Champs pétroliers, ressources en minerais, aquifères souterrains sont autant d'éléments s'étant combiné avec des considérations géopolitiques nationales et internationales, pour légitimer une intégration des vastes espaces sahariens aux territoires nationaux en construction à l'heure de l'indépendance. Si, historiquement, le commerce transsaharien constitua un des socles de la prospérité des différents pouvoirs politiques implantés dans le nord du Maghreb central (Côte, 2005), son déclin, ainsi que les mises sous tutelles coloniales des territoires maghrébins, ont considérablement transformé le regard et les intentions politiques portés sur ces territoires. Au lendemain des indépendances nationales au Maghreb, l'appropriation et l'intégration de ces espaces sahariens constituèrent des enjeux capitaux pour les nouveaux États-nations, qui devaient s'appuyer tout d'abord sur un territoire unifié et maîtrisé (Bisson, 2003 ; Troin *et alii*, 2006).

La succession des structures politiques au Maghreb central s'est traduite temporellement par une appropriation accrue et progressivement plus complète des territoires sahariens. De la logique commerciale transsaharienne du Moyen Âge aux réseaux aériens de l'Algérie indépendante, d'un espace d'interface à l'espace moteur du développement économique, le Sahara algérien a cristallisé, en partie, le processus de construction étatique et constitue un exemple intéressant de l'action d'aménagement étatique en milieu désertique.

Une lecture historique des relations complexes entre les puissances politiques du Maghreb central et l'espace saharien, dans une dialectique continuité-ruptures, permet de remettre en perspective les jeux de pouvoir, les échelles d'influence pour apporter des éléments de compréhension de sa configuration et de son fonctionnement actuels.

1 Les royaumes du Moyen Âge en Afrique du Nord

Les royaumes nord maghrébins du Moyen Âge, rostémide (VIII^e-XIX^e siècles), ziride (X^e siècle), hammadite (XI^e-XII^e siècles) et abdelwadide (XIII^e-XIV^e siècles)

étaient spatialement des États de l'intérieur, centrés davantage sur les Hautes Plaines et le Tell que sur l'espace littoral méditerranéen, comme en témoigne la localisation de leurs capitales politiques respectives : Tahert (environs de l'actuelle Tiaret), Achir, la Qalaa (puis Béjaïa) et enfin Tlemcen.

La localisation intérieure des capitales de ces structures politiques s'explique selon M. Côte (1988) par deux facteurs primordiaux. Tout d'abord les vastes étendues des Hautes Plaines permettaient une mise en valeur agricole plus aisée, notamment des piémonts, que dans les espaces montagneux et cloisonnés du Tell, mais autorisaient également des déplacements plus souples d'une extrémité à l'autre du Maghreb central. Le second élément tient à l'avantage en termes de relations économiques que confère une telle localisation, à l'interface entre le Tell et les espaces steppiques et à moyenne distance du Sahara. Ce second élément est fondamental car « l'histoire de ces royaumes est inséparable de l'histoire du grand commerce transsaharien » (Côte, 1988), qui émergea réellement à partir du VIII^e siècle (fig. 1). À partir de cette période, s'organisèrent des caravanes commerciales régulières entre espaces sahéliens (Empire Songhaï, Boucle du Niger, Pays Haoussa, Waddaï) et agglomérations du Nord maghrébin, qui permirent, en partie, la construction et le maintien de ces royaumes médiévaux. Des agglomérations telles que Sedrata, Ghadamès, Ouargla, Sijilmassa contrôlées par des communautés ibadites (Bisson, 2003), ou des régions comme le Touat, constituèrent des lieux centraux de ce commerce continental (Oliel, 1994).

La réorientation des itinéraires commerciaux transsahariens, liée en partie au développement de la navigation européenne, portugaise et espagnole, ainsi qu'au déplacement de la route de l'or vers la vallée du Nil à l'est, et donc l'affaiblissement du rôle du Sahara central constituent les éléments principaux pouvant expliquer le déclin des royaumes berbères médiévaux. Cependant, les conditions sécuritaires très précaires et la très forte instabilité politique du Maghreb central sur cette période furent à la fois cause et conséquence de ce phénomène de déclin (Lacoste, 1998).

Du fait de la fluctuation et de la succession de ces royaumes, le Maghreb central au Moyen Âge fut caractérisé par un morcellement politique et spatial. Si au nord l'assiette territoriale de ces différentes constructions politiques atteignait généralement le littoral, globalement au sud, leurs sphères d'influence se confondirent, de manière approximative, avec le sud de l'Atlas saharien, le long d'une ligne Chott Melrhir — sud de l'actuelle Laghouat — piémont des Monts des Ksour.

Les rapports entre royaumes du Nord du Maghreb et régions sahariennes étaient distendus et particularisés localement, mais fondés avant tout sur les richesses tirées du commerce transsaharien. Deux exemples permettent d'entrevoir les jeux d'influence et les rivalités territoriales existantes au Moyen Âge.

Les régions du Touat et du Gourara occupaient une position stratégique dans le développement des grandes routes méridiennes entre l'Afrique sahélienne (Tombouctou, Gao) et les pôles commerciaux du Nord du Maghreb (Sijilmassa, Fès et Tlemcen). Le commerce transsaharien y était en grande partie structuré par

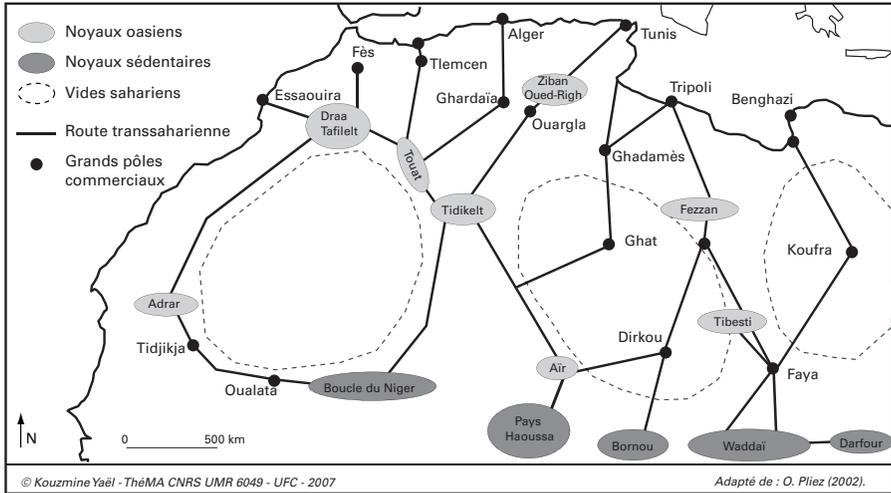


Fig. 1 Les routes commerciales transsahariennes à l'époque médiévale.
Trans-Saharan commercial roads in the Middle age.

les populations juives de la région — dont la capitale fut Tamentit — jusqu'en 1492, articulées en réseaux commerciaux avec le M'Zab, le Tafilalet et les agglomérations du Nord et du Nord-Ouest. La logistique était assurée par les populations arabo-musulmanes. Ces régions furent placées sous l'influence et la protection des royaumes de Sijilmassa, de Fès et de Tlemcen jusqu'au XIV^e siècle, qui s'assuraient ainsi de la pérennité de la rente issue du commerce (Oliel, 1994).

Le cas de l'Oued-Righ fut sensiblement différent. Aux X^e et XI^e siècles, la région subit l'influence de l'ibadisme, consécutive à l'arrivée de populations ibadites et de leurs chefs, refoulés de leur capitale du Nord (Tahert), et venus chercher refuge dans la région de l'oued Mya, avant de la quitter pour le M'Zab. Ensuite, la région fut rattachée à la sphère d'influence des sultans hammadites du Hodna (actuelle région de M'Sila), puis régnèrent des gouverneurs locaux de rite ibadite (Béni Obeidallah). La succession des royaumes au Nord, lui imposa de subir l'influence des Almohades, puis des Hafside dont le pôle politique régional fut Biskra. La région était une étape à double vocation, d'une part, dans les réseaux du commerce transsaharien et, d'autre part, sur la route des caravanes du pèlerinage. C'est par ce biais que fut introduit le malékisme et que parvint dans la région le fondateur du futur sultanat de Touggourt : El Hadj Slimane Elimer, qui créa en 1454 une structure politique qui régna sur Touggourt et sa région durant quatre siècles, jusqu'à la conquête française¹.

¹ *Histoire de Touggourt et de la région de l'Oued-Righ*, document édité par la wilaya de Ouargla, <http://www.wilayadeouargla-dz-gov.com/histoire.htm>, consulté le 15 novembre 2007.

L'espace saharien était fondamentalement marqué par un fonctionnement de type réticulaire, structuré autour des routes de l'échange, ce qui rendait partiellement caduque l'idée même de limites ou de frontières, démarquant implicitement des zones, puisque contrôler l'espace signifiait alors contrôler des axes et des points. Ainsi, aucun royaume maghrébin ne réussit à imposer une marque durable sur l'organisation de l'espace saharien. La structuration des sphères d'influence au Sahara dépendait directement des rivalités commerciales régionales comme des enjeux exogènes tels que l'évolution des pouvoirs politiques en place au Nord et au Sud, et la redéfinition des itinéraires commerciaux.

2 La Régence ottomane, les confins sahariens

L'Algérie dans ses délimitations actuelles constitue une création spatiale récente (Côte, 1988), la Régence ottomane marqua la première étape d'un découpage spatial pérenne qui structura le territoire bien au-delà de la temporalité de cette organisation politique.

Les facteurs explicatifs de l'instauration de la Régence sont à rechercher tout d'abord dans l'absence d'un État unitaire et centralisé au Maghreb central, ainsi que par la menace d'expansion territoriale de la monarchie espagnole qui fit suite à la Reconquista. En effet, les soldats et marins venus de la péninsule ibérique prirent pied sur le littoral maghrébin à partir du ^{xv}^e siècle. Ceuta fut prise par les Portugais en 1415, puis les Espagnols s'emparèrent de Melilla (1497), d'Oran (1509), de Bougie (1510) et de Mers-el-Kebir (1515), implantations qui prirent le nom de *presidios*. L'aristocratie marchande d'Alger fit alors appel, en 1516, « aux frères "Barberousse", corsaires établis à Djilelli depuis 1514 et sujets du khalife de Constantinople », afin d'enrayer cette expansion (Redjimi, 2000). Après avoir repoussé par deux fois (1518 et 1519) les assauts espagnols, Kheiredine Barberousse reconnut l'autorité de l'Empire ottoman, « la Sublime Porte » (*El-Bab el'aali*), en 1518 et obtint « le titre et l'autorité officielle de *pacha* » (Redjimi, 2000).

L'évolution des rivalités de pouvoir au sein de la Régence algéroise, engendra son émancipation progressive de la tutelle de Constantinople. Des conflits ouverts entre la milice des Odjaq et le *pacha* imposé par le sultan émergèrent de nouveaux pouvoirs qui se substituèrent à lui : l'*agha* de la milice en 1659, puis les *deys* à partir de 1671. Le dixième *dey*, Ali Chaouch, refusa en 1711 d'accueillir l'envoyé de « la Sublime Porte » et instaura ainsi un nouveau rapport de force entre la Régence et Constantinople (Julien, 2003).

Malgré des fluctuations politiques internes importantes, la Régence, qui dura un peu plus de trois siècles — ce qui représente l'entité politique ayant connu la plus longue longévité —, fut porteuse de mutations majeures de deux ordres. D'une part, la Régence constitua un état centralisé par un processus d'unification territoriale (Côte, 1988) et, d'autre part, elle instaura un découpage tripartite du territoire basé sur une entité administrative nouvelle : le *beylik*. La Régence

comptait ainsi trois *beyliks*, placés sous l'autorité des *beys*, auxquels s'ajoutait une quatrième entité correspondant à la ville d'Alger et sa région proche, le *Dar es-soltan*, sous l'autorité directe du *dey*. Les sièges des trois *beyliks* étaient alors Constantine dans l'est, Médéa au centre, et l'ouest fut caractérisé par une fluctuation de sa capitale entre Mazouna, Mascara puis enfin Oran sur le littoral.

Si ce découpage fut novateur, en cela qu'il refondait politiquement la structure du territoire, il est possible néanmoins de souligner une certaine continuité avec les périodes précédentes, comme le met en exergue M. Côte (1988). En effet, les oppositions entre une « Algérie occidentale littorale, sèche et ouverte et une Algérie orientale intérieure, humide et massive » représentent une permanence géographique (Côte, 1988). L'intérêt du pouvoir fut donc d'implanter sa structure politique dans un espace médian à l'interface de ces « deux Algéries », s'assurant ainsi un contrôle global sur le Maghreb central. Cette structuration tripartite a fortement marqué l'espace algérien, et connut une pérennité qui dépassa largement le cadre temporel de la Régence d'Alger, pour constituer un des fondements de la structure administrative coloniale, puis fonctionnelle de l'État indépendant.

La Régence fut avant tout une puissance littorale et extravertie, comme le confirme la localisation de sa capitale à Alger, et trouvait sa puissance économique essentiellement dans « la course », qui amenait les équipages de corsaires à piller les côtes méditerranéennes proches comme les embarcations commerciales européennes. Cependant, la Régence accroissait également ses ressources financières en prélevant l'impôt dans l'intérieur des terres sur les tribus *rayas* (soumises) avec la collaboration des tribus *maghzen*, qui faisaient également parfois fonction de force de police au service des *beys* (fig. 2). La progression de la Régence dans l'intérieur des terres maghrébines fut, en outre, favorisée par l'anarchie politique régnante, « la communauté de religion avec les indigènes et probablement l'action des confréries » (Julien, 2003).

Mais l'influence politique de la Régence ne s'étendit que faiblement dans l'intérieur du Maghreb central et ne couvrit à son maximum que le sixième de l'Algérie telle qu'elle était délimitée au début du XX^e siècle selon L. Rinn (1900). Son emprise fut très lâche sur les tribus du Sud telle celle des Ouled-Sidi-Cheikh et quasi nulle sur les « républiques » de Kabylie, les tribus nomades des Hautes Plaines et les principautés guerrières du Sud, Touggourt et Aïn-Mahdi, même si au milieu du XVI^e siècle, les caïds de Touggourt et de Ouargla furent soumis par le *beylerbey* Salah Raïs au paiement de tribut à la Régence.

Néanmoins, les relations entre les populations sahariennes et la Régence d'Alger étaient loin d'être inexistantes. La capitale qui comptait au milieu du XVI^e siècle environ 60 000 habitants, rassemblait de nombreux Mozabites² ayant le monopole de la gestion « des bains publics, des boucheries et des moulins de la ville » en même temps qu'ils étaient les principaux organisateurs du trafic

2 Individus originaires du M'Zab, la région de Ghardaïa.

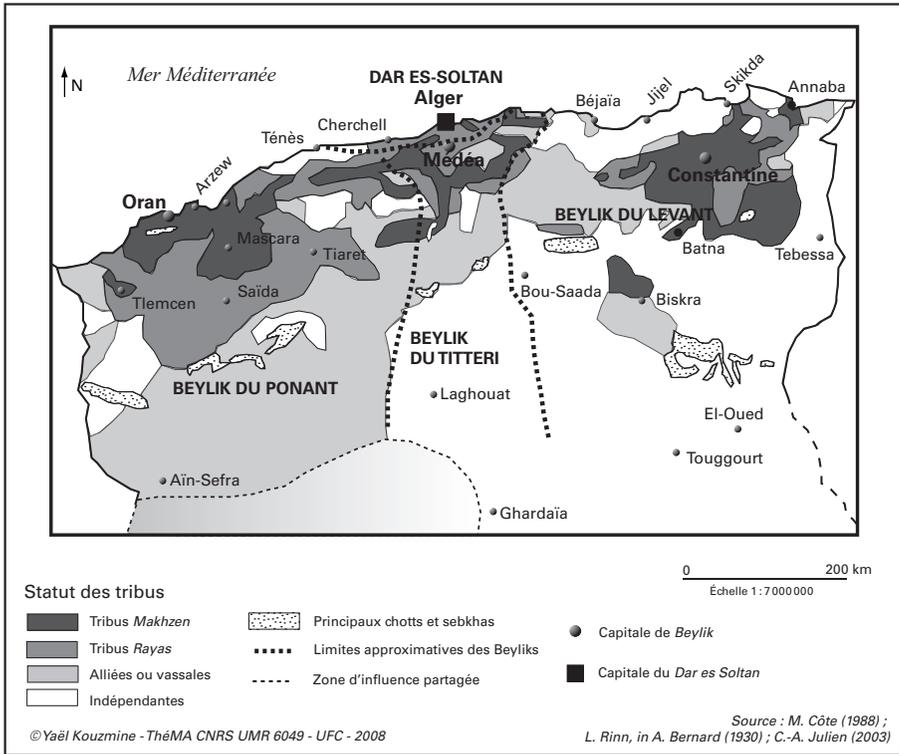


Fig. 2 Le Maghreb central sous tutelle ottomane.
The central Maghreb under Ottoman trusteeship.

caravanier et donc de la vente d'esclaves (Julien, 2003). Des Biskris³ vivaient également dans l'agglomération algéroise, notamment dans les gourbis de Bab-Azzoun au sud-est de la ville, et occupaient des métiers tels que ceux de portefaix, d'agent de police ou de vidangeur (Julien, 2003).

Si la période ottomane permit une délimitation progressive des frontières Est et Ouest du pays, en revanche au Sud, l'extrême faiblesse de son implantation comme de sa capacité de contrôle n'autorisa pas la mise en place de délimitations précises. Le Sud ne représentait alors qu'un enjeu stratégique de faible importance pour les Ottomans, notamment du fait du déclin du commerce transsaharien du Sahara engagé au XIV^e siècle. La notion même de frontière n'ayant pas de sens dans un Sahara précolonial, la délimitation territoriale du Sahara constitua une des œuvres de la colonisation française.

3 Individus originaires de Biskra.

3 Le Sahara et la colonisation française

3.1 Vers une délimitation progressive du Sahara

La conquête coloniale française débuta en 1830 par la prise d'Alger. L'emprise coloniale progressa ensuite vers le Sud algérien, malgré de nombreux conflits ouverts menés, dans un premier temps, sous les commandements de l'émir Abd el-Kader à l'ouest et d'Ahmed Bey à l'est, mais également par des confédérations tribales. Le nord de l'Algérie ne fut définitivement soumis qu'après l'écrasement de la révolte de 1871 qui embrasa une grande partie du Centre-Est algérien (Kabyliques et abords).

La conquête saharienne, en dépit de son avancée progressive à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, subit quelques revers dont le plus fameux fut celui de la mission Flatters en 1879-1880 qui marqua un coup d'arrêt dans la progression coloniale vers le sud pour deux décennies (Bisson, 1996). Cette conquête fut caractérisée par une double logique militaire et scientifique à laquelle s'ajoutait une volonté de créer un axe structurant transsaharien par chemin de fer.

La conquête militaire française du Sahara, marquée par l'occupation du Sahara septentrional (Laghouat, Biskra, M'Zab, Ouargla, Oued-Righ) dans les années 1850-1860, puis de celle du Touat, du Tidikelt, du Gourara et du Hoggar dans la première décennie du XX^e siècle, s'acheva par la « pacification » de la région de Tindouf en 1934, bien que la plus grande partie du désert fût sous contrôle à partir des années 1910-1915.

La question de la délimitation précise des frontières releva davantage d'un rapport de force entre troupes « soudanaises » venant de l'Afrique Occidentale Française (AOF) au sud et troupes méharistes arrivant du nord et donc d'arrangements ponctuels, que d'une décision politique globale et cohérente. J. Bisson (1996) a souligné clairement les rivalités existantes entre ces deux corps armés dépendant l'un du ministère de l'Intérieur (pour les méharistes algériens) et l'autre du ministère des Colonies. Néanmoins, en juin 1905, les frontières entre les deux sphères d'influence furent arrêtées et le désert maillé par des frontières rectilignes sur des centaines de kilomètres au sud-ouest et au sud-est, conférant à l'Algérie française un très net ancrage africain.

La délimitation territoriale du Sahara algérien fut entérinée par la convention de Niamey signée le 20 juin 1909, document rédigé et signé par les colonels Laperrine (représentant de l'Algérie) et Venel (représentant le territoire militaire du Niger), qui visait à réglementer les relations réciproques et à fixer les limites entre le territoire algérien et l'AOF. La rectitude des tracés souleva un certain nombre de problèmes, tels que la segmentation des aires de parcours nomades, le fractionnement des aires socio-culturelles... P. Cornet en 1957 relevait déjà ces incohérences en affirmant que « de toute évidence, le découpage du Sahara est absurde (...) comme le découpage politique et administratif de l'Afrique toute entière, résultat des vicissitudes de l'exploration et des partages politiques ».

La prégnance de ces difficultés en fit un problème structurel qui, articulé avec l'extrême porosité des frontières, marque encore aujourd'hui le fonctionnement de ces zones frontalières.

Le réseau de peuplement saharien préexistant constitua un des points d'appui de l'avancée militaire vers le sud. Mais les créations de foyers de peuplement *ex-nihilo* furent néanmoins importantes, invariablement d'origine militaire (*bordjs*, forts) et à vocation défensive et/ou offensive.

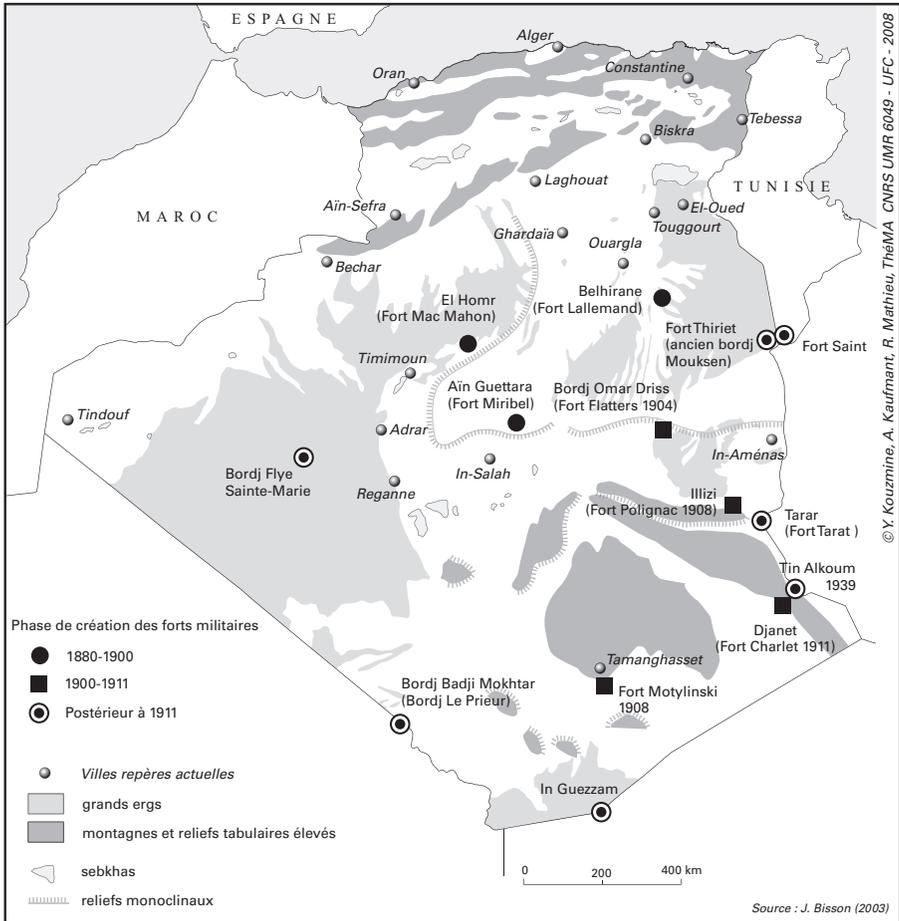


Fig. 3 La maîtrise du territoire par les militaires français.
The control of territories by French armed forces.

Guidées par des principes géostratégiques, ces créations coloniales ont accentué le maillage territorial et renforcé ainsi l’empreinte française dans l’immensité

saharienne. J. Bisson (2003) distingue trois phases dans ce processus de multiplication de ces postes militaires (fig. 3). Une première phase de constructions, était censée former une barrière défensive contre les incursions touarègues, et fut initiée dans les années 1880 avec les forts Lallemand, Miribel et Mac Mahon. Une seconde phase au début du ^{xx}e siècle (1900-1911), correspondit au prolongement vers le sud-est du système défensif (forts Flatters, Polignac, Charlet et Motylinski). Enfin, la dernière phase, plus tardive, vit s'établir des forts sur le tracé des frontières nouvellement dessinées : Fort Thiriet, Fort Saint, Fort Tarat et Bordj Le Prieur.

Certains de ces forts devinrent, par la suite, des petits foyers de peuplement permanents et attractifs du fait de l'implantation de fonctions civiles, permettant un encadrement plus poussé et complet de la « population indigène ». Les autorités françaises par l'implantation de bases de compagnies méharistes, mais également par l'ensemble des fonctions inhérentes à ce type de structures, permirent l'essor de certains pôles de peuplement préexistant à la colonisation comme Adrar, Timimoun, Touggourt, Colomb-Béchar ou encore Ouargla.

3.2 La création des Territoires du Sud

Si les limites sahariennes au Sud étaient définies, il restait à doter ces vastes territoires d'un statut politique. Cette préoccupation se traduisit par la création des Territoires du Sud en 1902, soumis à un régime juridique et politique d'exception, qui perdura jusqu'à la fin des années 1950. Pour la première fois dans l'histoire, le Sahara connut l'emprise d'un état centralisé qui lui imposa un découpage administratif et des modes de gestion spécifiques. Afin de comprendre la structuration administrative progressive et l'exception de traitement dont fut l'objet le Sahara algérien, il apparaît nécessaire de recontextualiser sa place dans les processus plus généraux de construction administrative de l'Algérie coloniale.

Alors que la conquête et la maîtrise du territoire étaient loin d'être assurées, l'ordonnance du 15 avril 1845 scinda le territoire algérien en trois provinces (Alger, Oran et Constantine), chacune d'entre elles étant « subdivisée en territoires civils, mixtes et arabes, selon le degré d'évolution atteint » (Bernard, 1930). Chaque catégorie de territoire était régie par des prescriptions propres, notamment en matière de structuration du pouvoir politique, de rapport à la propriété et à l'usage du sol...

Le second acte marquant de la construction administrative algérienne fut le décret du 4 mars 1848, relatif à la départementalisation, qui stipula que l'Algérie devenait « partie intégrante du territoire français » et le 9 décembre 1848, les trois provinces devinrent, *de facto*, des départements français (Kateb, 2004). La conquête saharienne fut postérieure à ces dispositions législatives et le Sahara ne fut donc pas intégré dans ce processus.

La création d'un régime d'exception pour le Sahara algérien releva dans un premier temps de considérations financières. En effet, l'accroissement des budgets alloués par la colonie aux expéditions sahariennes amena les parlementaires français, à partir de 1901, à demander une réflexion quant à l'organisation de ces territoires

nouvellement occupés. Au-delà, ce projet de scission fut appuyé par les fortes particularités de ces territoires relatives au climat, aux habitudes des tribus en matière de droit et de gestion politique (Souami, 2004). La loi du 24 décembre 1902⁴ marqua l'acte fondateur de la création des Territoires du Sud. Sous autorité militaire, cette entité « dotée de la personnalité civile, pouvant posséder des biens, concéder des chemins de fer, contracter des emprunts, [est] tout à fait distincte de l'Algérie du Nord, à laquelle elle n'est reliée que par une sorte d'union personnelle » (Bernard, 1930). La spécificité des Territoires du Sud était avant tout politique car « dans l'esprit des législateurs de 1902 les Territoires du Sud étaient aussi spéciaux dans l'Algérie que l'Algérie l'est aujourd'hui dans la France de 1957 » (de Lattre, 1957).

La délimitation entre Algérie du Nord et Territoires du Sud (fig. 4) fut basée sur le principe que ces derniers devaient intégrer des « zones désertiques, mais également des régions relativement riches et peuplées, déterminant ainsi un groupement capable de vivre, d'assurer ses dépenses civiles et même d'entreprendre de grands travaux » (Souami, 2004). Cette délimitation dépassait donc la stricte limite des zones désertiques, pour englober un certain nombre de régions de la steppe occidentale et centrale.

Ces territoires furent placés sous l'autorité directe du Gouverneur Général de l'Algérie et d'une direction spéciale « confiée à un fonctionnaire désigné par décret, chargée de tout ce qui concerne l'administration et le contrôle de ces territoires » (Bernard, 1930). L'organisation de ces Territoires du Sud reposait sur une dualité organisationnelle administrative et militaire. Chacun des quatre territoires (Aïn-Sefra, Ghardaïa, Touggourt et Oasis), se composait de communes mixtes ou indigènes, et « à cette division d'ordre administratif, se superposait étroitement (...) le découpage militaire [pyramidal] des quatre territoires en cercles, annexes et postes » (Souami, 2004). La structuration de ces deux découpages imbriqués varia dans le temps. Ces évolutions mettaient en relation deux considérations d'une part, l'intérêt stratégique des territoires pour les autorités militaires et, d'autre part, le développement des pôles de peuplement européen, étroitement lié aux potentialités territoriales agricoles et en matière de ressources du sous-sol. Concernant la répartition des deux statuts communaux, il faut souligner la localisation privilégiée des communes mixtes au Sahara septentrional (Colomb-Béchar, Laghouat, Touggourt) et à la limite du désert (Géryville, Djelfa, Aïn-Sefra), et qu'à l'inverse, les communes indigènes se localisaient dans le Grand Sud (Hoggar, Tassili N'Ajjer), et dans le Sud-Ouest (Tidikelt, Saoura, Touat, Gourara). Cette répartition correspondait directement à l'implantation de populations « européenne » ou juive naturalisée qui assistaient en services et commerces le pouvoir militaire. Les communes mixtes étaient celles où la population européenne était la plus importante et où les processus de mise en valeur par la colonisation furent les plus intenses.

4 Le décret du 30 décembre 1903 en détermina les conditions de fonctionnement comme le budget.

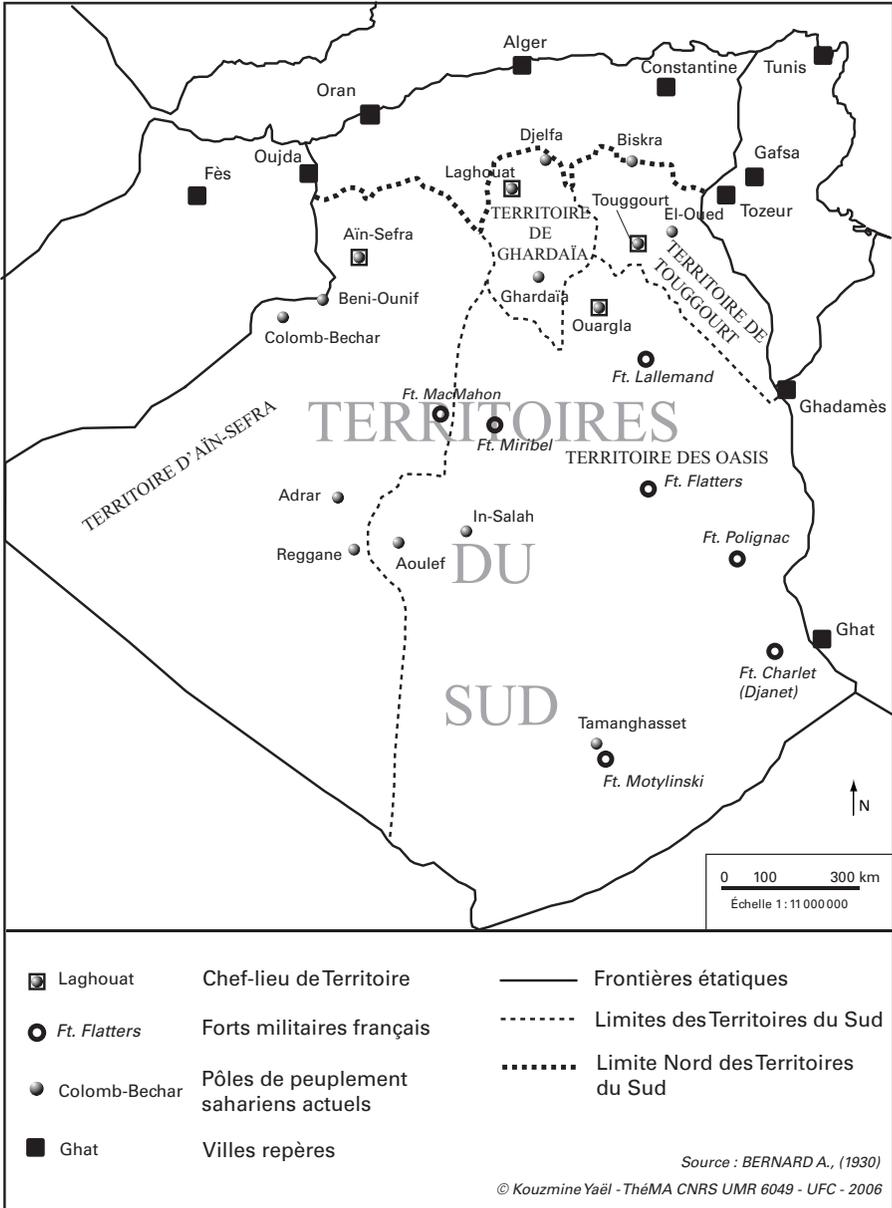


Fig. 4 Les Territoires du Sud en 1930.
The Southern Territories in 1930.

3.3 L'OCRS, une tentative de pérennisation des acquis français au Sahara

Les années 1950 marquèrent un tournant dans le regard porté par la Métropole comme par les autorités coloniales algériennes sur le Sahara, en raison de ce que L. Blin (1990) nomma « la pétrolisation du Sahara ». Cependant, les fondements de cette nouvelle perception qui prennent racine bien en amont dans le temps, se traduiront par la création d'une entité politique nouvelle que nous pourrions qualifier anachroniquement de « transnationale » ou « transcoloniale ».

En effet, le Sahara algérien depuis le XIX^e siècle faisait l'objet de grands mythes en matière de développement économique, non tant pour ses potentialités intrinsèques dans un premier temps, que par sa localisation à l'interface entre Afrique du Nord et AOF, et donc par sa capacité à devenir un espace de connexion et de transit. Cette vision largement partagée par les milieux politiques métropolitains fit émerger, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'idée d'un axe transsaharien basé sur le chemin de fer — idée qui survécut à la colonisation au travers du projet de la Transsaharienne ou « route de l'Unité Africaine ». Sans rentrer dans le détail des différents projets conçus, l'idée centrale résidait dans la possibilité, d'une part, d'importer directement les matières premières produites en AOF et, d'autre part, de ne pas « négliger le précieux appoint que les troupes soudanaises pourraient encore une fois apporter à la défense du sol métropolitain » en cas de nouveau(x) conflit(s) (Colonel Dhe, Denizet, 1930).

Parallèlement à ces perspectives continentales et stratégiques, le Sahara commença à livrer un certain nombre de ses potentialités propres en matière de ressources du sous-sol, qui constituaient ce que Y. du Jonchay (1957) nommera plus tard « la trilogie saharienne » fondée sur le pétrole, le gaz naturel et le minerai de fer.

En effet, au début du XX^e siècle, des géologues découvrirent le gisement houiller de Colomb-Béchar (1907) qui fut mis en exploitation en 1917 ainsi que d'autres veines affleurantes dans le sud-ouest saharien (Kenadsa, Abadla) et plus tardivement du minerai de fer dans la région de Gara Djebilet, au sud-est de Tindouf. D'autres ressources furent mises au jour, du fait de l'exploration continue et systématique du Sahara, notamment du fer et du manganèse. Mais c'est essentiellement la découverte de gisements d'hydrocarbures qui fut le point de départ d'une nouvelle dynamique politique et stratégique au Sahara. L'exploration pétrolière au Sahara algérien débuta en 1947, initiée par le Bureau de recherche du pétrole (BRP), créé en 1945, la Société nationale de recherches du pétrole algérien (1946) et le Bureau de recherche minières (1948). Les premiers forages furent percés entre 1952 et 1955, date à laquelle « près de cinquante kilomètres de forages avaient été exécutés, par l'ensemble des sociétés », qui embauchaient 2 000 personnes (Blin, 1990). En 1956, le pétrole jaillit pour la première fois à Edjeleh à proximité de la frontière libyenne et le plus grand gisement fut découvert la même année à Hassi-Messaoud au sud-est de Ouargla.

L'idée d'ériger le Sahara en Territoire d'Outremer avait émergé et fait débat dans les milieux parlementaires français dès le début des années 1950. Deux options politiques s'offraient dès lors : « l'Afrique saharienne française » et celle

du « Territoire national du Sahara » (Bisson, 1996). Ces réflexions s'ancraient dans le contexte des prémices de la guerre d'indépendance et de l'émergence d'une opposition politique armée à la colonisation. Cependant, un autre élément majeur résidait dans la nécessité d'assurer à la métropole un approvisionnement énergétique fiable et pérenne. La volonté de soustraire l'espace saharien au territoire algérien s'enracinait clairement dans une optique d'appropriation des ressources d'hydrocarbures au profit de la métropole, sous couvert d'une intention pseudo-généreuse de développement⁵. Le contexte géopolitique mondial joua certainement en faveur de cette aspiration politique. En effet, la nationalisation du Canal de Suez opérée par Gamal Abdel Nasser en 1956, et l'échec de l'initiative militaire menée conjointement par la France⁶, Israël et le Royaume-Uni, souleva le délicat problème de l'approvisionnement métropolitain en pétrole du Golfe. Et le Sahara semblait alors offrir une solution de secours pertinente, afin d'assurer « l'indépendance énergétique (...) et [le rééquilibrage de] la balance des comptes du pays » (de Lattre, 1957), dans le cadre d'une réflexion globalisante à l'échelle des territoires français d'Afrique septentrionale et occidentale.

Le processus qui aboutit à la création de l'OCRS, fut jalonné d'étapes préalables qui se traduisirent par la mise en place de nombreux organismes à sphère d'influence saharienne ou plus largement africaine, tels le Comité des zones d'organisation industrielle d'Afrique (1950), le Bureau d'organisation des ensembles Industriels Africains (1952), l'Association Eurafricaine minière et industrielle (1953) ou encore le Consortium européen pour le développement des ressources naturelles de l'Afrique (Consafric) fondé en 1956.

Dans la continuité, la loi du 10 janvier 1957 créa l'Organisation commune des régions sahariennes (OCRS), instrument politique et administratif directement dépendant de la métropole. Spatialement, l'Organisation devait recouvrir les Territoires du Sud algérien, la zone nord/nord-est du Soudan français (Mali), ainsi que le nord du Niger et du Tchad actuels, le cœur géographique de cet ensemble « ethnico-géographique » étant donc centré sur l'espace *tonareg* (fig. 5). Les objectifs principaux de l'OCRS étaient alors « d'unir les territoires sahariens par un statut économique spécifique sans les détacher administrativement de leurs bases constitutionnelles », tout en « stimulant la mise en valeur, l'expansion économique et la promotion sociale des zones sahariennes de l'Algérie, de Mauritanie⁷, du Soudan, du Niger et du Tchad » (de Lattre, 1957).

Le même auteur révélait, par ailleurs, un des objectifs sous-jacents de l'OCRS qui devait devenir à terme une « véritable démocratie économique franco-africaine [et qui en tant] qu'acte économique [était] aussi un acte d'émancipation sociale

5 Guy Mollet exprimait clairement cette réalité dans son discours prononcé le 9 février 1956 à Alger, dans lequel il réaffirmait « la volonté de la France de réaliser le miracle saharien au bénéfice de la métropole et de l'Algérie » (de Lattre, 1957).

6 L'opération militaire menée par la France lors de la crise de Suez, trouvait également une de ses justifications dans le fait que le siège du FLN se localisait alors au Caire et que l'Égypte soutenait logistiquement la lutte armée (El-Mechat, 2004).

7 La Mauritanie refusa d'intégrer l'OCRS, tout en y envoyant cependant des représentants.

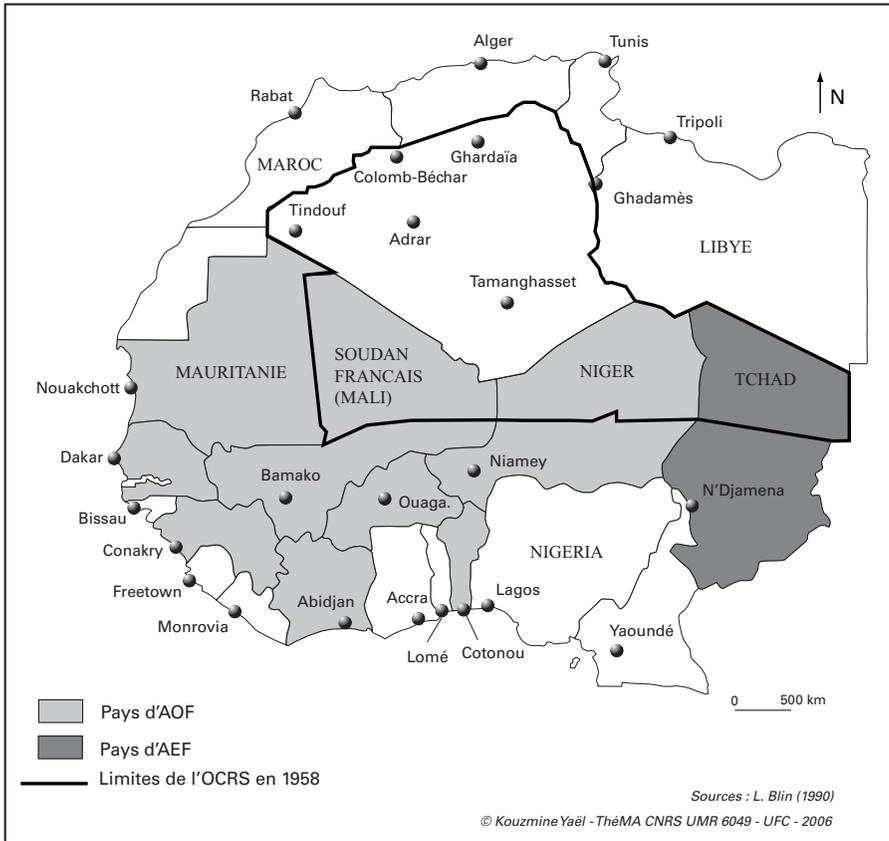


Fig. 5 Limites spatiale de l'OCRS.
Limits Common Organization of Saharan regions (OCRS).

et de paix [pouvant] renouveler le sens de l'action civilisatrice de la France en Afrique ».

Dans la continuité de ces réflexions, en juin 1957 fut instauré un Ministère du Sahara, dépendant du gouvernement français. Par la suite, en 1960, « Sahara et DOM-TOM [furent regroupés] au sein d'un même ministère d'État » (Blin, 1990). Le ministère du Sahara avait pour fonction de « décider et gérer l'ensemble des affaires intéressant les régions sahariennes » par ses attributions liées à « l'organisation, à l'administration et à la mise en valeur de ces régions » et donc de faire appliquer la loi portant création de l'OCRS (Souami, 2004).

L'OCRS fut décriée par des intellectuels africains, tels les Sénégalais Léopold Sedar-Senghor et Mamadou Dia qui voyaient dans ce projet une velléité d'instauration d'un ordre néo-colonial par la France et fut prise en tenaille entre la tourmente du conflit pour l'indépendance algérienne, et les processus d'accession

à l'indépendance des pays d'AOF et d'AEF à partir de 1958⁸. « Ainsi donc, l'espoir très gaullien de constituer un bloc Europe de l'Ouest-Afrique — en somme une troisième force solidement étayée par ses richesses minières et pétrolières, donc indépendante sur le plan énergétique et libre de ses choix entre les deux grands blocs antagonistes — devait sombrer avec les accords d'Évian du 18 mars 1962 » (Blin, 1996). *In fine*, l'OCRS qui devait « substituer les harmonies de l'interdépendance économique aux mirages du nationalisme politique » afin de constituer pour les « peuples associés franco-africains l'anneau magique de la fraternité » (de Lattre, 1957), ne connut qu'une brève existence et très peu de réalisations concrètes.

3.4 Des Territoires du Sud aux départements sahariens

Parallèlement à la création de l'OCRS, le Sahara algérien connut une refonte de son découpage administratif liée au processus de départementalisation.

Le découpage administratif algérien, ne connut pas d'évolutions sensibles jusqu'en 1955. Mais, entre 1956 et 1958, le remodelage administratif⁹ fut global et aboutit à la création de douze départements nés de la division des trois départements du Nord : Alger, Oran et Constantine. Les décrets du 7 août 1957 et 17 mars 1958 créèrent cinq nouveaux départements et, ainsi, en 1958, l'Algérie était divisée en dix-sept départements. Les deux départements sahariens nouvellement créés (départements des Oasis et de la Saoura) scindaient le Sahara algérien en deux et la continuité spatiale avec les Territoires du Sud était plus qu'évidente (fig. 6). Cette évolution marqua une rupture majeure avec la période précédente (1902-1957). Depuis plus de cinquante ans, les Territoires du Sud étaient caractérisés par une gestion militaire, qui relevait de l'exception statutaire dans le cadre algérien et, au-delà, français. La départementalisation du Sahara mit fin à cette logique, malgré la pérennité de certaines spécificités, au regard du statut des autres départements français.

Le département de la Saoura, avec Colomb-Béchar pour centre politique, recouvrait approximativement l'ancien Territoire d'Aïn-Sefra, cependant, la limite Nord du département se confondit avec les monts des Ksour à l'ouest, puis vers l'est avec le djebel Amour.

Le département des Oasis engloba la partie restante du Sahara algérien, les territoires des Oasis, de Touggourt et de Ghardaïa, et son chef-lieu fut implanté à Laghouat, puis plus tardivement à Ouargla. La délimitation au nord subit quelques modifications territoriales. Biskra fut intégrée au département de Batna et Djelfa fut rattachée au département de Médéa au nord.

Dans la continuité du processus d'homogénéisation de la structure administrative algérienne, en 1958 les communes sahariennes se virent appliquée la loi du 5 avril 1884 qui affirmait « le principe de l'élection des maires par le

8 Date de création de la Communauté Française qui se substitua à l'Union Française créée en 1946. Cf. Constitution française de 1958, Titre XIII, articles 77 à 87.

9 Décret du 20 mai 1957.

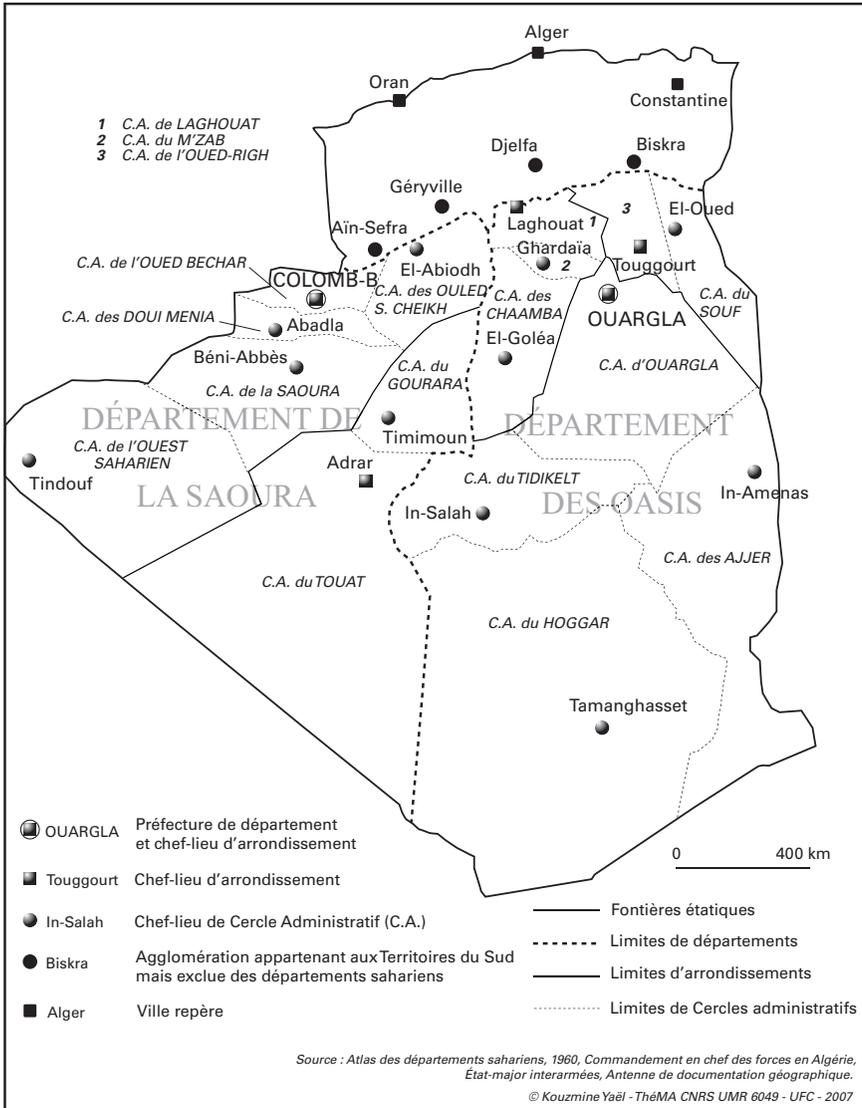


Fig. 6 Les départements sahariens en 1960.
The Saharan departments in 1960.

conseil municipal » et qui reconnaissait ainsi « l'autonomie communale ». Cette loi marqua la transition des communes et des départements sahariens au statut de collectivité territoriale à part entière. Cependant, cette homogénéisation tardive de la structure administrative au plan national ne perdura que peu du fait de l'accroissement de l'intensité du conflit pour l'indépendance.

3.5 Quand les réseaux structurèrent l'espace

Au-delà de considérations liées au découpage administratif, l'action de la colonisation française au Sahara, sous-tendue par des volontés fortes de contrôle stratégique, s'est incarnée dans la structuration de réseaux de communication traduisant concrètement la prégnance de l'organisation politique sur l'espace.

En 1955, sept ans avant l'indépendance algérienne, le Sahara ne comptait pratiquement pas de route construite — à l'exception de deux tronçons, Biskra-Touggourt et Laghouat-Ghardaïa — mais 20 000 km de pistes pouvant être « utilisés pour un trafic restreint (quelques milliers de tonnes) », étaient déjà entretenus depuis le début du XX^e siècle (Blin, 1990).

La volonté de diffuser massivement le réseau routier fut intimement liée aux découvertes d'hydrocarbures. Cette nécessité d'accroître les capacités de transit était liée aux besoins des chantiers d'hydrocarbures en matériel d'exploitation¹⁰, comme au transport des productions extraites du sous-sol saharien. Les premiers travaux d'envergure furent financés par l'OCRS et les compagnies pétrolières, à partir de 1956, qui « investirent 346,47 millions de nouveaux francs dans la construction de 2 000 km de routes et 7 000 km de pistes jusqu'à la fin de l'année 1961 ». Investissements qui furent rentabilisés dès 1958 (Blin, 1990).

La réalisation concrète du réseau routier débuta par la construction de l'axe Ghardaïa-In-Salah, qui ne dépassa pas El-Goléa. La découverte des gisements de l'Est saharien (Hassi-Messaoud, In-Amenas) engendra une réorientation des constructions dans le Nord-Est saharien et favorisa sa connexion au Nord algérien. Pour la partie Ouest saharienne, seul le tronçon Béchar-Beni-Abbès fut réalisé avant l'indépendance. L'absence de ressources d'hydrocarbures directement valorisables dans cette région et le désintérêt des compagnies pétrolières, expliquent la lenteur du processus de désenclavement. Entre 1961 et 1965, l'Organisme saharien, qui inscrivit son action dans le prolongement de celle de l'OCRS, construisit 1 000 km supplémentaires de routes, notamment sur les segments suivants : Béni-Abbès-Adrar, Touggourt-El-Oued, In-Amenas-El-Adeb Larache.

L'autre levier d'action en matière de désenclavement et de maîtrise du territoire résida dans la création d'un réseau d'infrastructures aéroportuaires. La construction de pistes aériennes débuta, au Sahara, à partir des années 1930. Dans l'évolution des logiques d'implantation, il est possible de distinguer deux phases principales¹¹. La première correspondit aux années 1930-1955, durant laquelle les créations de pistes répondaient à une logique géostratégique militaire comme en témoignent la création des pistes de Fort-Flatters (1930), de Tindouf (1942), de Biskra (1946) ou encore de Béchar en 1950 à la frontière algéro-marocaine. La seconde étape de réalisation du réseau d'infrastructures aériennes correspondit au contexte de la découverte des potentialités en hydrocarbures. Dès

10 « Un forage nécessitait en moyenne 5 200 tonnes de matériel en 1958 » (Blin, 1990).

11 Ministère des infrastructures, 1995 : *Infrastructures aéroportuaires en Algérie*, situation au 31/12/1995.

lors, la plupart des régions à fort potentiel se virent dotées de pistes d'envol : Hassi-Messaoud (1957), Ouargla (1960), In-Amenas (1962) et Hassi-R'Mel (peu avant 1962). Cette période fut également celle du désenclavement d'un certain nombre d'oasis d'importance, telles Timimoun, Béni-Abbès, Tamanghasset, Ghardaïa, Touggourt, ou des lieux plus stratégiques comme El-Borma à la frontière algéro-tunisienne et Deb-Deb face à la libyenne Ghadamès.

L'effort français en matière de développement d'infrastructures de transport fut réel avant l'indépendance, mais davantage guidé par des préoccupations géopolitiques et économiques que développementalistes.

4 Le Sahara dans le processus d'intégration nationale

4.1 L'heure de l'indépendance...

Durant la guerre d'indépendance, le Front de Libération National (FLN) procéda à un découpage du territoire national en six *wilayas*, qui s'inscrivit en parallèle du découpage créé par l'administration coloniale et lié à la gestion du conflit. Le découpage du FLN reposait sur une organisation spatiale pyramidale, les six *wilayas* étant fractionnées en plusieurs zones (*mintaka*), elles-mêmes divisées en régions (*nahia*), scindées en secteurs (*kasma*), puis en *douar*. Le Sahara, la sixième *wilaya*¹², et notamment la région frontalière du Sud-Ouest constitua une zone de soutien et de refuge pour les combattants de la guerre de libération. Et une volonté politique émergea au sein du FLN dans le but d'extirper le Sahara algérien des projets métropolitains en cours « d'Afrique saharienne française » ou de « territoire national du Sahara ». La volonté d'intégrer le Sahara à l'ensemble national en construction, constituait un objectif majeur dans la réalisation d'une « intégrité territoriale et [une] unité nationale »¹³.

Cependant, malgré les politiques menées à l'heure de l'indépendance, et en vertu des accords d'Évian de mars 1962, la France pérennisa certains de ses acquis, notamment au Sahara, jusqu'à la fin des années 1960. Sur la question des ressources du sous-sol, la France conserva des privilèges importants en matière d'hydrocarbures, tout du moins jusqu'à la nationalisation du secteur en 1971, puisque le code pétrolier saharien restait en vigueur et, au plan minier, la France négocia « la préférence à égalité d'offre dans l'octroi de nouveaux permis miniers »¹⁴. Au plan militaire, la France put continuer à utiliser ses structures militaires, implantées notamment à Béchar, Reggane et In-Ekker, ainsi que les centres de recherche en armement, qui permirent de réaliser des essais nucléaires aériens puis souterrains jusqu'en 1966¹⁵.

12 Les autres *wilayas* étaient numérotées ainsi : Aurès (I), Constantine (II), Kabylie (III), Alger (IV) et Oran (V).

13 Constitution de l'État algérien, 1963, art. 10.

14 Accords d'Évian, 18 mars 1962, Déclaration générale des deux Délégations.

15 *Dossier de présentation des essais nucléaires et de leur suivi au Sahara*, Délégation à l'information et à la communication de la Défense, <http://www.ambafrance-dz.org>, consulté le 10 octobre 2006.

4.2 Les réformes de la structure administrative

Après l'indépendance, le nouvel État initia une politique volontariste en matière de développement économique et d'aménagement du territoire afin de réduire les disparités interrégionales exacerbées issues de la période coloniale.

La première action concrète consista en une réforme du maillage administratif visant à équiper les territoires en structures étatiques et politiques. Trois découpages se succédèrent après 1962, en 1963, 1974 et 1984 (fig. 7). Et l'appellation de *wilaya*, créée durant la guerre d'indépendance, se pérennisa au-delà du conflit. La *wilaya* constituait, et constitue toujours, l'équivalent du département français, « collectivité publique dotée d'une personnalité morale, d'une autonomie financière, [faisant] office de circonscription administrative de l'État » (Brûlé, Fontaine, 1988).

En 1963, les 15 nouvelles *wilayas* s'établirent sur la base des quinze départements précédemment créés par l'administration coloniale. Les *dairas* se substituèrent aux arrondissements avec des limites calquées sur le découpage colonial. Deux *wilayas* étaient alors sahariennes, la *wilaya* des Oasis et la *wilaya* de la Saoura qui, spatialement, correspondaient exactement aux départements français antérieurs.

Le découpage de 1974 établit une nouvelle division du territoire national en 31 *wilayas*. L'espace de la *wilaya* des Oasis fut subdivisé en cinq *wilayas* dont trois strictement sahariennes (Tamanghasset, Ouargla, Biskra) et deux partiellement sahariennes au Nord (Laghouat et Djelfa). La *wilaya* de la Saoura fut divisée en deux entités : Adrar au sud-est et Béchar au nord-ouest. Ce découpage s'inscrit « dans une logique égalitaire, centralisatrice, intégratrice, à tradition très jacobine » (Bendjelid, Brûlé, Fontaine, 2004) en totale opposition au précédent découpage qui, globalement, campait sur des positions établies, héritées de la période coloniale.

Enfin, le dernier découpage de 1985 développa le nombre de *wilayas* de 31 à 48, dont quatre créations au Sahara : El-Oued, Ghardaïa, Illizi et Tindouf. Ce dernier découpage à maillage dense permit d'affiner les mailles territoriales en réduisant la superficie des espaces gérés par l'augmentation du nombre de *wilayas* et de communes. De plus, il réaffirmait l'importance économique, et politique, de centres sahariens historiques (Ghardaïa et El-Oued) comme la nécessité de mailler des zones géostratégiques (Tindouf) et de développer l'encadrement administratif aux confins sahariens (Illizi).

Depuis 1985, neuf *wilayas* peuvent être considérées comme strictement sahariennes, une est majoritairement saharienne (Laghouat) et enfin deux possèdent au sud des espaces sahariens minoritaires (Djelfa et El-Bayadh).

Le découpage en *dairas* (équivalent de l'arrondissement français) a également connu des modifications sensibles, participant des nouvelles relations entre le pouvoir central et le pouvoir local. Au-delà des trois refontes territoriales qui aboutirent à 15 *dairas* en 1963, 23 *dairas* en 1975 et 40 *dairas* en 1985, un autre découpage mis en place en 1990 pour des raisons liées aux échéances électorales, après le passage du pays au multipartisme politique, éleva le nombre

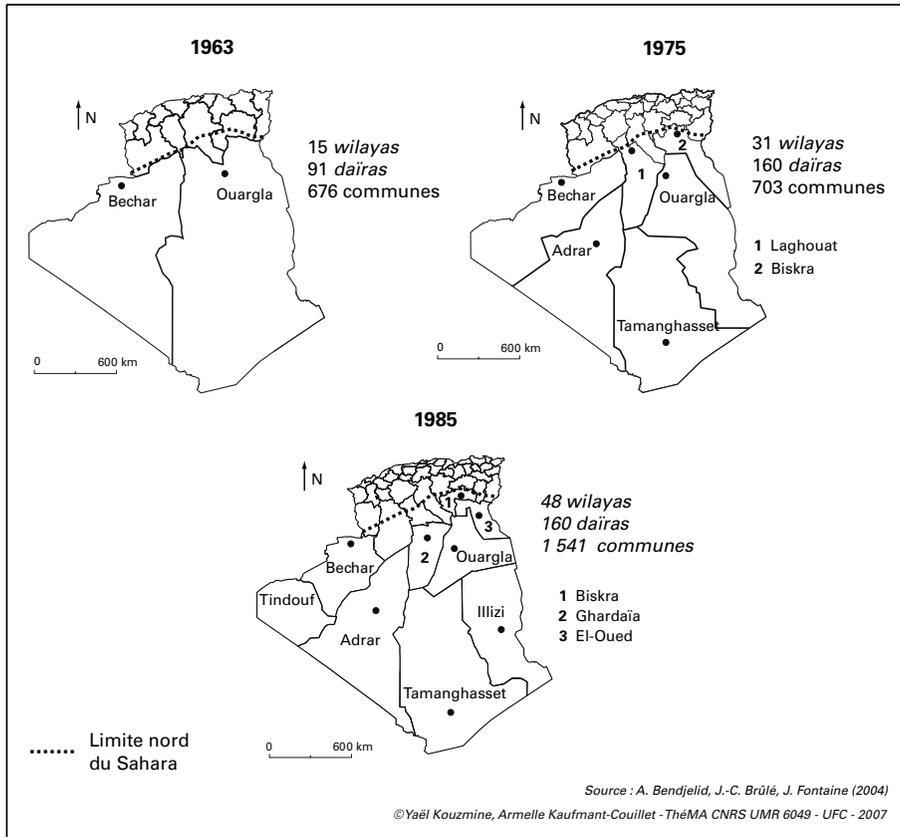


Fig. 7 Évolution du découpage administratif depuis l'indépendance.
Evolution of administrative limits since independence.

de *dairas* sahariennes à 81. Cette augmentation considérable réduisit le nombre de communes par *daira* à deux ou trois et exceptionnellement quatre. L'intérêt de la promotion du chef-lieu de commune en chef-lieu de *daira* résidait en sa dotation en équipements : services publics et subdivisions des directions de *wilaya* et un apport en emplois publics non négligeable. Mais ceci resta en partie théorique dans les années 1990, compte tenu de la réduction des moyens financiers de l'État algérien, due au contre-choc pétrolier de 1986, ainsi qu'à la crise économique qui suivit.

La configuration actuelle des limites communales du découpage administratif de 1985 conduit à établir différents constats. Il existe aujourd'hui des communes de poids démographiques très divers de 500 habitants à Meridja (*wilaya* de Béchar) à 180 000 habitants à Biskra (Recensement général de la population de l'habitat de 1998). Plus du quart des communes ne dépassaient pas le seuil

de 5 000 habitants en 1998. Certaines limites communales ou de *wilaya* furent dessinées au détriment des réalités sociales locales en rattachant un *douar* à deux communes différentes et fractionnant parfois des espaces vécus plus larges (Bendjelid, Brûlé, Fontaine, 2004). Ainsi, en 1975, le Tidikelt fut scindé entre la *wilaya* d'Adrar (partie occidentale) et celle de Tamanghasset (partie orientale). Le rattachement de la commune de Aoulef à la *wilaya* d'Adrar alla à l'encontre des liens traditionnels que l'agglomération avait développé avec l'espace *touareg* plus au sud¹⁶, comme des fonctionnements plus actuels qui se manifestent par la migration de travailleurs de l'ensemble du Tidikelt vers les régions pétrolières de In-Amenas et Edjeleh (Bisson, 2003).

Par ailleurs, le tracé de ces limites s'opéra parfois en fonction de données du milieu. C'est notamment le cas dans la *wilaya* d'Adrar où une grande partie des communes du centre de la *wilaya* furent pourvues de limites orientées est-ouest suivant la configuration spatiale des parcours de *foggaras*¹⁷ et disposèrent dès lors de vastes espaces humainement vides à l'ouest (*erg* Chech). De nombreux chefs-lieux de communes sont, certes, excentrés par rapport à l'ensemble de leurs espaces théoriques de gestion, mais conservent une position fonctionnelle le long de l'axe de la RN6.

Les limites ont contenu des entités physiques correspondant à des espaces identitaires (Bendjelid, Brûlé, Fontaine, 2004). Nombreuses sont les entités territoriales qui ne correspondent pas à des découpages intégrateurs, mais à la reconnaissance implicite d'espaces de solidarités fonctionnelles sur le long terme. Les objectifs géostratégiques qui sous-tendaient le découpage territorial jouèrent un rôle non négligeable. La création des *wilayas* de Tindouf¹⁸ ou Illizi, peuplées toutes deux de moins de 20 000 habitants en 1998, mais hautement stratégiques aux confins Est et Ouest du Sahara algérien, résulta très clairement de ce type de processus.

Le découpage administratif fut considéré par le pouvoir algérien comme un moyen d'intégration et de développement des territoires par une prise en charge plus efficace et cohérente des besoins des populations en réduisant progressivement la taille des mailles. Le Sahara algérien revêtait un intérêt stratégique sur le plan économique et de lourds investissements y furent consentis pour son intégration socio-spatiale et politique.

16 Résultats d'entretiens réalisés lors d'une enquête de terrain (janvier 2008) menée dans le cadre du Partenariat Hubert Curien Tassili (n°07MDU710).

17 Système traditionnel d'irrigation existant dans le Touat, le Gourara et le Tidikelt algériens, équivalent du *qanat* iranien ou de la *khattara* marocaine.

18 Ne sont pas comptabilisées ici les populations sahraouies des camps de réfugiés implantés dans la *wilaya* de Tindouf (Rabouni, El-Aïoun, Aoussert et Smara) et qui représenteraient environ 100 000 et 200 000 personnes selon les sources. Ne sont pas compris également les importants effectifs de militaires algériens stationnés dans la région.

4.3 Vers l'aboutissement du désenclavement ?

Dans le prolongement des politiques initiées par la France, l'Algérie indépendante accrut de manière significative l'intégration de ses territoires du Sud.

À l'heure de l'indépendance, deux logiques concomitantes amenèrent à une extension ainsi qu'à une densification du réseau routier. La première option politique fut de poursuivre le développement du réseau d'infrastructures des régions à hydrocarbures, devenus ressource stratégique et enjeu géopolitique. La seconde logique s'inscrivait davantage dans une volonté développementaliste (désenclavement des oasis de Timimoun-El-Goléa) et stratégique, avec la réalisation de la route Abadla-Tindouf (730 km) entre 1967 et 1970 (Blin, 1990). Ces différentes connexions structuraient davantage l'espace saharien en lui conférant une cohérence fonctionnelle. Néanmoins, cette cohérence était empreinte d'une volonté intégratrice et centralisatrice, voulant annihiler toute velléité régionaliste intérieure comme alimentée par l'extérieur. En 1971, « l'essentiel du "Sahara utile", zones pétrolières et grandes régions d'oasis, [était] désenclavé, [et] seuls le Tidikelt et le Grand Sud » demeuraient à l'écart du réseau routier (Fontaine, 2005).

La décennie 1980 ne vit que quelques réalisations prendre forme. Dans l'ouest saharien tout d'abord, une route fit la jonction entre El-Abiod-Sidi-Cheikh et Taghit au sud de Béchar dédoublant ainsi la RN 6 ; dans le Touat, Reggane fut désenclavée, ainsi qu'Aoulef, dans l'ouest du Tidikelt. Dans le sud-est saharien ensuite, Illizi, seul chef-lieu de *wilaya* à ne pas être connecté au réseau national, fut enfin désenclavé. Et quelques axes de rayonnement local furent réalisés, tel l'axe El-Alia-Guerrara entre l'Oued-Righ et le M'Zab.

Dans ce processus progressif d'intégration territoriale par la route, la Transsaharienne constitua un enjeu géopolitique fort et symbolique de l'action volontariste de l'Algérie indépendante. Après avoir abandonné définitivement le projet, hérité de la période coloniale, d'édifier un axe transsaharien de chemin de fer, les réflexions s'orientèrent vers la création d'un axe routier. Peu après l'indépendance, s'édifia une coopération internationale autour du projet transsaharien, rassemblant l'Algérie, le Niger, le Mali et la Tunisie, intéressés au premier chef et constitués en comité restreint, dit de « liaison transsaharienne ». La question du tracé de cet axe reposait sur trois propositions, un axe occidental (Oran-Béchar-Gao), un axe central (Alger-Tamanghasset-Gao-Agadès) et enfin un tracé oriental (Annaba-Bordj-Omar-Driss-Tamanghasset-Agadès). Les financements des études devaient être trouvés pour une large part auprès d'institutions internationales, telles le Fonds spécial des Nations Unies¹⁹ ou la Banque africaine de développement. Les études de rentabilité économique, ainsi que les celles relatives au coût de la construction amenèrent progressivement les différents états à « laisser la route au bon-vouloir des organismes internationaux d'aide, auxquels

19 Qui a fusionné en 1965 avec le Programme élargi d'assistance technique (PEAT) pour former l'actuel Programme des Nations-Unies pour le développement (PNUD).

échoient généralement le financement des projets sans rentabilité immédiate dans le Tiers-Monde » (Blin, 1990). Devant l'échec de la collaboration interétatique régionale et confortée financièrement par la récente nationalisation des hydrocarbures en 1971²⁰, l'action volontariste étatique algérienne prit alors le relais. Les travaux de la Transsaharienne²¹ débutèrent en septembre 1971, par l'axe In-Salah–El-Goléa (400 km), inauguré en avril 1973, malgré les quelques trente kilomètres restants à construire. La réalisation du second tronçon d'In-Salah à Tamanghasset démarra en septembre 1973 et l'arrivée à la frontière nigérienne était prévue alors pour le début de la décennie 1980. Tamanghasset fut finalement jointe en 1978, malgré les contraintes majeures rencontrées par le tracé, d'ordre topographiques (gorges d'Arak), ou d'alimentation en eau des chantiers. Enfin, le dernier tronçon devant relier In-Guezzam (410 km) ne fut réalisé que sur une très courte distance, environ 70 km, à partir de Tamanghasset.

Parallèlement à la structuration progressive du réseau routier, l'État algérien a initié une politique volontariste de développement de l'aérien, sur la base des héritages légués par la colonisation française. Au lendemain de l'indépendance, le Sahara ne comptait qu'une « quinzaine d'aéroports ainsi qu'une demi-douzaine de pistes à usage restreint » (Fontaine, 2005). Les grandes oasis, comme les régions à fort potentiel économique étaient déjà largement désenclavées. Avant les années 1980, l'effort en matière de réalisation fut marginal, seule une piste nouvelle fut créée à In-Salah en 1967. À partir des années 1980, l'effort de désenclavement du Grand Sud devint manifestement une des priorités des politiques d'infrastructures de transport. En effet, sur les onze aérodromes créés après 1980 à l'échelle nationale, seuls trois le furent dans le Nord algérien (Tiaret, Chlef et Batna). La lecture géographique des implantations de pistes, ou de rénovation permet de dégager différentes logiques. En premier lieu, l'État connecta deux chefs-lieux de *wilaya* au réseau aérien national, Adrar (1982) et Illizi (1994), puis des points de contrôle frontaliers isolés et enclavés sur les frontières algéro-malienne (Bordj-Badji–Mokhtar, 1982), algéro-nigérienne (In-Guezzam, 1982) ou à proximité de la frontière algéro-libyenne (Djanet, 1984).

Actuellement, il existe une trentaine d'aéroports sahariens en Algérie²², dont sept internationaux, quatre d'envergure nationale, les autres jouant le rôle de pistes spécifiques à vocation pétrolière ou de desserte régionale.

Hassi-Messaoud est l'aéroport saharien le plus fréquenté en terme de flux — 590 000 passagers en 2002²³ — et le quatrième aéroport algérien devant Annaba (Fontaine, 2005). La dynamique économique engendrée par les hydrocarbures explique aisément les connexions directes existantes à l'international²⁴. Au-delà

20 Bien que celle-ci ait débutée dès 1968, par la nationalisation des entreprises Esso et Mobil.

21 Rebaptisée « route de l'Unité africaine » en 1973.

22 Sur 52 aérodromes au niveau national.

23 L'aéroport accueillait 60 000 passagers en 1959 et 544 896 en 2001.

24 Notamment avec Londres, Madrid et Paris.

de ce cas bien spécifique, aucun autre aéroport saharien n'atteint un trafic de plus de 200 000 passagers par an.

L'équipement des territoires en réseaux, administrations et services publics, impulsé par l'État, a généré une mobilité d'emploi intra et extra saharienne et a induit une intégration croissante des territoires dans le processus économique national. Le réseau d'infrastructure de communication a été densifié de manière considérable et les territoires sahariens sont aujourd'hui très majoritairement désenclavés et intégrés (Fontaine, 2005 ; Troin *et alii*, 2006).

Conclusion

Historiquement, la fonction d'interface, d'espace relationnel (Côte, 2005), constitua le fondement de la structuration spatiale saharienne, vecteur d'échange entre Sahel, Afrique noire et Maghreb. Cette fonction n'impliquait alors aucunement un contrôle politique zonal des vastes étendues sahariennes, mais bien une maîtrise des points et des lignes formant l'espace réticulaire saharien (Kouzmine, 2005, 2007). Les relations complexes des royautes maghrébines du Moyen Âge avec les territoires sahariens se fondaient avant tout sur l'existence de circuits commerciaux Nord-Sud, qui faisaient naviguer du Sud vers le Nord les esclaves, l'or et divers produits et, en sens inverse, des produits manufacturés maghrébins et plus largement méditerranéens.

L'influence de la Régence d'Alger, au Sahara algérien actuel, fut très limitée spatialement, ne dépassant que de peu, et sporadiquement, l'Atlas saharien pour soumettre des confédérations tribales ou des dynasties guerrières au paiement de l'impôt, dans un jeu mouvant d'allégeances et de rivalités. Essentiellement extravertie et méditerranéenne, l'économie de la Régence ne s'appuya que faiblement sur le commerce transsaharien alors en plein déclin.

La colonisation française délimita progressivement les frontières du Sahara de l'Ouest, créant ainsi de manière abstraite et arbitraire les limites des futurs États maghrébins et sahéliens, dont la pérennisation fut approuvée, non sans conflits durables, lors des indépendances. Les efforts en matière de développement économique et d'intégration territoriale, furent initiés sous la tutelle française, dans l'objectif de valoriser des ressources et des matières premières devenues essentielles au fonctionnement économique métropolitain. Dans cette perspective, la colonisation marqua également la première tentative politique d'unification du Sahara français, dès lors délimité et maîtrisé.

La politique volontariste de l'État algérien indépendant (Brûlé, Fontaine, 1988) s'inscrit en partie dans le prolongement des actions engagées par la puissance coloniale. L'intégration territoriale constitua une priorité essentielle que révèlent les politiques menées en matière de structuration administrative comme celles ayant trait au développement des infrastructures de transport. Cependant, ces deux éléments ont répondu, au-delà d'enjeux stratégiques et géopolitiques forts et symboliques, à la nécessité d'instaurer des processus de

gestion territoriale par la déconcentration du pouvoir central, permettant de rendre efficient l'objectif national de réduire les disparités interrégionales. La relation du pouvoir algérien avec « son désert », mêlant impératifs stratégiques d'appropriation et de valorisation des ressources énergétiques et volonté de développement économique et social à l'échelle locale, a fait émerger une forme d'appropriation spatiale particulièrement marquée, reposant essentiellement sur la manne financière issue des hydrocarbures.

Laboratoire ThéMA
 Université de Franche-Comté
 32, rue Mégevand
 25030 Besançon cedex
 yael.kouzmine@univ-fcomte.fr
 jacques.fontaine@univ-fcomte.fr

Laboratoire EGEAT
 Université d'Oran
 B.P. 1524
 31000 Oran
 Algérie
 otmanet1@yahoo.fr
 yousfine@yahoo.fr

Bibliographie

- Bendjelid A., Brûlé J.-C., Fontaine J. (2004), *Aménageurs et aménagés en Algérie*, Paris, L'Harmattan, 419 p.
- Bernard A. (1930), *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde, L'Algérie*, t. 2, Paris, Plon, 547 p.
- Bisson J. (1996), « Le Sahara entre explorations et indépendances », in J. Fontaine (coord.), *Sociétés sahariennes, entre mythes et développement*, Tours/Besançon, Cahiers d'URBAMA/Cahiers de l'Université Ouverte, p. 45-62.
- Bisson J. (2003), *Mythes et réalités d'un désert convoité : Le Sahara*, Paris, L'Harmattan, 479 p.
- Blin L. (1990), *L'Algérie du Sahara au Sahel*, Paris, L'Harmattan, 502 p.
- Brûlé J.-C., Fontaine J. (1988), *L'Algérie, volontarisme étatique et aménagement du territoire*, Alger, OPU, 248 p.
- Capot-Rey R. (1953), *Le Sahara français*, Paris, PUF, 564 p.
- Cornet P. (1957), *Sahara, terre de demain*, Paris, Nouvelles Éditions latines, 286 p.
- Côte M. (1988), *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris, Flammarion, 362 p.
- Côte M. (2005), « Ces itinéraires du Moyen Âge qui font les flux d'aujourd'hui », *Maghreb-Machrek*, n° 185, p. 95-99.
- Colonel Dhe, Denizet J. (1930), *Les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie*, Cahiers du Centenaire de l'Algérie, Livret VIII, 63 p.
- Dedenis J. (2006), « La territorialité de l'espace des camps des réfugiés sahraouis en Algérie », *Bulletin de l'association des géographes français*, 2006-1, p. 22-34.

- El-Mechat S. (2004), « L'improbable "Nation arabe", la Ligue des États arabes et l'indépendance du Maghreb (1945-1956) », *Vingtième siècle*, n° 82, p. 57-68.
- Fontaine J. (2005), « Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien », *Annales de Géographie*, n° 644, p. 437-448.
- Gouvernement Général de l'Algérie, (1957), *Le Sahara, terre stérile, désert entre les déserts*, Service de l'information du Gouvernement général de l'Algérie, 28 p.
- du Jonchay Y. (1957), « L'infrastructure de départ du Sahara et l'Organisation Commune des Régions Sahariennes (OCRS) », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 32, n° 4, p. 277-292.
- Julien C.-A. (2003), *Histoire de l'Afrique du Nord, de la conquête arabe à 1830*, t. 2, rééd., Tunis, Cérès Éditions, 520 p.
- Kateb K. (2003), « Population et organisation de l'espace en Algérie », *L'Espace Géographique*, n° 4, p. 311-331.
- Kateb K. (2004), « La statistique coloniale en Algérie (1830-1962), entre la reproduction du système métropolitain et les impératifs d'adaptation à la réalité algérienne », *Courrier des statistiques*, n° 112, p. 3-17.
- Kouzmine Y. (2005), « Les villes sahariennes algériennes et le développement urbain durable, ville réelle et ville normative », *Bulletin de la Société Neuchâteloise de Géographie*, n° 49, p. 85-103.
- Kouzmine Y. (2007), *Dynamiques et mutations spatiales du Sahara algérien, vers de nouvelles approches fondées sur l'observation*, thèse de doctorat en géographie, Laboratoire ThéMA, Université de Franche-Comté, 423 p.
- de Lattre J.-M. (1957), « Sahara, clé de voûte de l'ensemble eurafricain français », *Politique étrangère*, vol. 22, n° 4, p. 345-389.
- Lacoste Y. (1998), *Ibn Khaldoun, Naissance de l'Histoire, passé du Tiers-Monde*, rééd., Paris, Maspero/La Découverte, 267 p.
- Oliel J. (1994), *Les juifs au Sahara, le Touat au Moyen Âge*, Paris, CNRS Éditions, 188 p.
- Pliez O. (2002), « Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara », *Revue Méditerranée*, t. 99, n° 3.4, p. 31-40.
- Redjimi M. (2000), *De l'empire à l'état démiurge, la recomposition du territoire algérien (1830-1990)*, thèse de doctorat en Géographie, Université de Montpellier, 589 p.
- Rinn L. (1900), *Le Royaume d'Alger sous le dernier Dey*, Alger, Éditions Jourdan.
- Souami T. (2004), *Aménageurs de villes et territoires d'habitants, un siècle dans le sud algérien*, Paris, L'Harmattan, 420 p.
- Troin J.-F. et alii (2006), *Le Grand Maghreb*, Paris, Armand Colin, 381 p.