

# Infrastructures et migrations au Sahara algérien

Jacques FONTAINE\*

avec la collaboration de Yaël KOUZMINE\*\*

L'immensité est une donnée essentielle du Sahara. Avec plus de 2 000 000 km<sup>2</sup> et moins de 3 000 000 d'habitants, le Sahara algérien est un espace particulier où la présence de l'homme, attestée depuis des millénaires, est toujours en situation fragile et où ses déplacements ont longtemps été risqués, et ils le sont parfois encore. Les caravanes ont relié pendant des centaines d'années les oasis entre elles, et avec les zones de pâturages, ainsi qu'avec les espaces extérieurs (Maghreb au nord, Sahel au sud). Concomitamment, les *razzias* d'esclaves noirs constituaient le principal mouvement migratoire et permettaient d'alimenter en main d'œuvre servile les oasis et les marchés septentrionaux, contribuant ainsi à métisser des populations qui n'ont jamais été homogènes.

Aujourd'hui, les infrastructures de communication ont été largement améliorées - encore qu'aucune route ne traverse entièrement le Sahara du nord au sud - et les migrations n'ont jamais été aussi importantes, qu'elles soient nationales ou internationales.

## I. Des infrastructures récentes

L'entrée au Sahara se fait essentiellement par trois « portes » situées dans l'Atlas saharien ou sur sa bordure méridionale et qui se prolongent par trois axes essentiels en direction du centre du désert, en fonction du milieu naturel et de la présence de relais, les oasis :

- Aïn-Sefra, au cœur des Monts des Ksour, est la première oasis quand on vient d'Oran ou de Tlemcen ; elle s'ouvre via Béchar, vers la vieille piste qui reliait dès l'époque médiévale, le Maghreb et le Sahel via la vallée de la Saoura et le Touat avec leurs chapelets d'oasis avant de traverser l'inhospitalier Tanezrouft (le pays du vide en *tamacheq*) pour atteindre Gao et Tombouctou.

- Laghouat, au pied des Ouled Naïl est sur le même méridien qu'Alger ; elle permet de rejoindre la pentapole mozabite (Ghardaïa),

---

\* Enseignant-chercheur, Université Franche Comté, Besançon.

\*\* Géographe, Université Franche Comté, Besançon.

puis El-Menia, In Salah et le Tidikelt, le Hoggar (Tamanrasset) et enfin Agadez et l'Air, puis Zinder au cœur du Bilad as-Sudan.

- Biskra, au pied des Aurès, est la porte orientale du Sahara algérien ; ce troisième axe n'avait autrefois pas l'importance des deux premiers, mais il dessert les principales régions oasiennes : le Souf (El-Oued), l'Oued-Righ (Touggourt), Ouargla, ainsi que les régions pétrolières ; au-delà, il peut soit rejoindre El-Menia, soit s'enfoncer vers le sud-est à travers un couloir interdunaire du Grand Erg oriental (le Gassi Touil) en direction du Tassili n'Ajjer et de Djanet et, de là, rejoindre à travers le Ténéré, soit l'Air, soit le Kawar et les pays du Tchad.

### **A. L'intérêt colonial pour la voie ferrée**

Pendant la plus grande partie de la période coloniale, la France, qui s'intéressait peu au Sahara (cf. Bisson J., 1996), n'a pas cherché à le désenclaver. Elle pensa d'abord à installer des voies ferrées (à écartement métrique) de Aïn-Sefra à Béchar, de Biskra à Touggourt et El-Oued et jusqu'à Laghouat (ce dernier projet ne fut pas réalisé) ; puis entre les deux guerres fut lancé, à partir du Maroc et via Béchar, le fameux projet « Méditerranée-Niger » qui devait permettre de relier l'Afrique occidentale française à l'Afrique du Nord et, au-delà, à la France afin, croyaient ses promoteurs, d'amener en métropole les richesses de l'Afrique et surtout, d'y déverser les produits de l'industrie française. Las, victime de la crise des années 30, puis de la Seconde guerre mondiale et enfin de la concurrence de l'automobile, du camion et de l'avion, la voie ferrée ne dépassa Béchar que de quelques dizaines de km !

Aujourd'hui le réseau ferré saharien est des plus squelettiques : seule la voie Biskra -Touggourt, modernisée et mise à l'écartement normal à la fin des années 50 (pour les besoins du gisement pétrolier d'Hassi-Messaoud) a encore un faible trafic voyageurs et marchandises ; la voie vers El-Oued a été déposée de même que les quelques dizaines de kilomètres au-delà de Béchar ; quant à la voie de Béchar, elle est maintenant inutilisée depuis plusieurs années. Cependant, il semble que les autorités algériennes s'intéressent à nouveau à la voie ferrée : le prolongement de la voie de Touggourt vers Hassi-Messaoud et Ouargla est de nouveau évoqué, ainsi qu'une éventuelle poursuite vers Ghardaïa et Laghouat, puis Djelfa afin de rejoindre une voie existante ; plus concrètement, un appel d'offre vient d'être lancé (été 2003) pour la modernisation et la mise à l'écartement normal de la voie de Béchar.

## ***B. La mise en place d'un réseau routier dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle***

C'est seulement après la Seconde guerre mondiale qu'un effort a été fait pour créer des routes modernes qui ont permis, très progressivement, un désenclavement au moins partiel des immensités sahariennes.

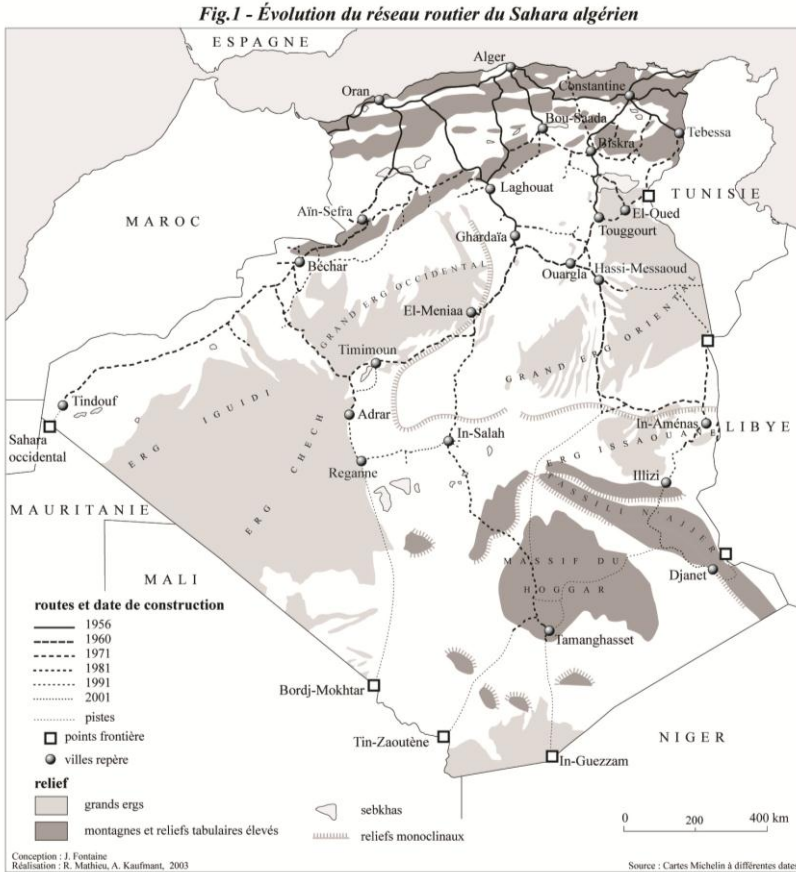
Si des travaux d'entretien des pistes étaient faits dès la première moitié du XX<sup>e</sup> s., la création de routes a commencé seulement après 1945 et, en 1956, seuls deux tronçons représentant à peine plus de 400 km étaient goudronnés : Biskra Touggourt et Laghouat - Ghardaïa. En 1960, Béchar était desservie depuis Aïn-Sefra, El-Meniaa depuis Ghardaïa ainsi qu'El-Oued, à partir de la route de Touggourt ; mais le plus important était la double liaison vers Ouargla à partir de Ghardaïa à l'ouest et de Touggourt au nord, prolongée sur Hassi-Messaoud et au-delà jusqu'à Fort-Flatters (aujourd'hui Hassi-bel-Guebbour), en direction d'Edjeleh : en quatre ans plus de 1 100 km de routes bitumées avaient été réalisées. Les découvertes de pétrole à Edjeleh et Hassi-Messaoud n'y étaient pas pour rien. (Cf. fig. 1)

La première décennie de l'indépendance est marquée par la poursuite de l'équipement des zones pétrolières, surtout dans le secteur d'In-Aménas, le désenclavement des oasis de l'Ouest (Saoura, Touat, Gourara), par la création de la route méridienne Béchar - Adrar et de la transversale El-Meniaa - Timimoun - Adrar ; c'est aussi l'époque de l'amélioration de la desserte du Bas-Sahara par la mise en service de la route Tebessa - El-Oued - Touggourt et de plusieurs petites antennes dans les régions de Biskra, Ghardaïa, Laghouat... Enfin, au lendemain de la « guerre des sables » (1963) qui a vu une attaque marocaine pour « récupérer la portion du Sahara qui lui revenait », et son échec, l'Algérie a entrepris la création de la route stratégique vers Tindouf (700 km au-delà d'Abadla). Ainsi, en 1971, l'essentiel du Sahara utile (zones pétrolières, grandes régions d'oasis) est désenclavé. Seuls le Tidikelt et le Grand Sud (Tamanrasset, Djanet) restent à l'écart du bitume.

Le grand œuvre des années 70 est la réalisation de la transsaharienne, ou route de l'Unité africaine, qui devait joindre la Méditerranée à l'Afrique noire, réactivant ainsi un vieil axe méridien qui avait fortement décliné pendant la colonisation (cf. L. Blin, 1990). Ce projet, considérable, relia dans un premier temps El-Meniaa à In Salah (400 km) puis ultérieurement Tamanrasset (650 km). Ce second tronçon, inauguré en 1978 connu des difficultés de réalisation à cause de l'hostilité du milieu, de la rareté des points d'eau et de l'absence d'oasis entre In Salah

et la capitale du Hoggar. Ces difficultés entraînèrent le report des deux branches méridionales de la transsaharienne,

- vers Gao (Mali) via Tin-Zaoutène et Kidal
- vers Agadès (Niger) via In-Guezzam et Arlit



Seuls quelques dizaines de kilomètres, permettant de désenclaver quelques villages *Touareg* furent réalisés dans les années 80 autour de Tamanrasset.

Les années 80 n'ont pas vu d'opération aussi spectaculaires :

- ouverture d'une route El-Abiod Sidi-Cheikh - Taghit - Iglil parallèle à la nationale 6, Aïn-Sefra - Béchar - Saoura, qui a l'inconvénient de passer à quelques kilomètres de la frontière marocaine ; on peut donc supposer que la préoccupation stratégique n'est pas inexistante.

- désenclavement du sud du Touat (Reggane) et de l'ouest du Tidikelt (Aoulef) ainsi que de Illizi, seul chef-lieu de wilaya non encore raccordé au réseau routier national.

- création d'une route dans le Grand Erg oriental afin de desservir le petit gisement pétrolier frontalier d'El-Borma et de raccourcir la route vers Ghadamès (Libye). Mais construire une route en plein erg est un travail sans espoir, équivalent au mythe de Sisyphe, et quelques années après, la route était retournée à l'état de piste.

- en outre, comme dans la période précédente, quelques antennes ou quelques liaisons entre oasis (telle El-Alia Guerrara) ont été réalisées.

La dernière période n'a vu qu'une réalisation importante, la liaison Illizi - Djanet à travers le Tassili n'Ajjer ; mais on peut noter aussi la construction d'une seconde liaison Timimoun - Adrar desservant les oasis de l'Aougrou et la mise en service complète de la route Aoulef - In-Salah à travers le Tidikelt, qui joint (par un second itinéraire, l'axe occidental (Saoura - Touat - Tanezrouft) à l'axe central (Mzab - Hoggar).

Ainsi, alors qu'au lendemain de la Seconde guerre mondiale, il n'y avait que des pistes, aujourd'hui le Sahara algérien est parcouru par plus de 8 000 km de routes revêtues dont plus de 6 500 ont été construits après l'indépendance. Désormais toutes les oasis importantes (Djanet fut la dernière en 2001) sont reliées au réseau routier, ainsi que la plus grande partie des chefs-lieux de communes sahariennes ; on note cependant quelques exceptions : les chefs-lieux des deux communes montagneuses du Hoggar, ainsi que les chefs-lieux des quatre communes les plus méridionales du pays aux frontières du Niger et du Mali. De plus, de nombreux petits villages, en particulier dans le Hoggar et le Tassili (Amguid, Tamadjert, Afara) restent très éloignés du réseau routier. En revanche, si des routes permettent de se rendre dans le Sahara tunisien et libyen, les connexions sont toujours impossibles avec le Maroc (pour des raisons politiques) et elles ne se font que par la piste avec les pays du Sahel. Néanmoins, cette situation devrait changer prochainement, le plan de relance économique de 2001 prévoit des crédits importants pour les infrastructures routières sahariennes ; trois axes seraient concernés :

- Reggane - Bordj - Mokhtar frontière malienne
- Tamanghasset - In-Guezzam - frontière nigérienne
- Djanet - Tin-Alkoum - frontière libyenne

Ainsi, plus de trente ans après son lancement, la transsaharienne serait enfin réalisée.

### ***C. Le développement du rôle de l'aérien***

Si quelques avions se sont posés au Sahara avant la Seconde guerre mondiale, ils ont été fort peu nombreux et ce n'est qu'après que furent installées les premières pistes d'atterrissage : Biskra en 1946 et Béchar en

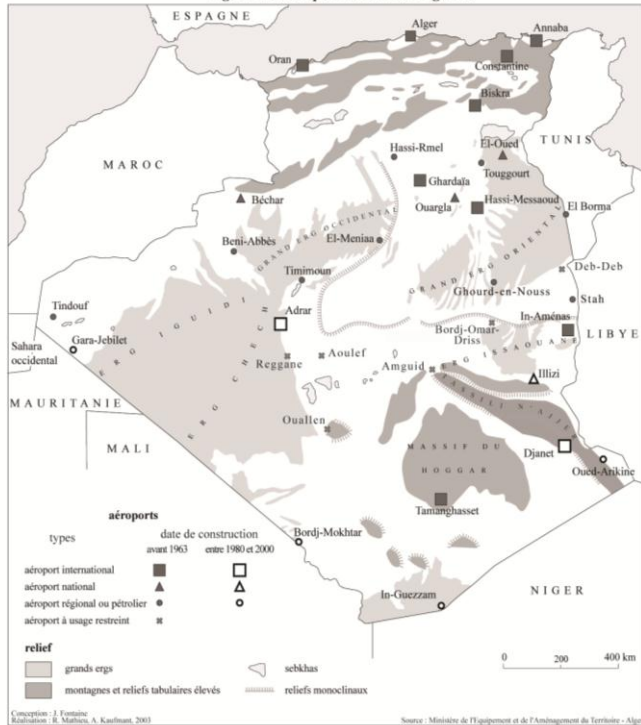
1950 (Cf. fig. 2). Un gros effort est fait par la puissance coloniale dans les années cinquante où la découverte du pétrole accélère la construction de pistes, sommairement équipées dans un premier temps, pour les besoins des pétroliers, puis, ultérieurement, de véritables aéroports seront créés : Hassi-Messaoud et In-Amémas notamment. De nombreuses oasis sont également désenclavées par la réalisation d'une piste d'atterrissage, (Tindouf, Timimoun, El-Meniaa, Touggourt...) sans compter les besoins propres à l'armée française, que ce soit pour la lutte contre les combattants de l'Armée de libération nationale (ALN) ou pour d'autres besoins (expérimentaux en particulier : Tamanrasset, Reggane, Beni-Abbès). De ce fait, au lendemain de l'indépendance, le Sahara algérien dispose de plus d'une quinzaine d'aéroports et d'une demi-douzaine de pistes « à usage restreint », parfois perdues dans un environnement presque exclusivement minéral (Amguid, Ouallen...). Les autorités algériennes ne vont donc pas créer de nouveaux aéroports (à l'exception d'In-Salah, 1967) et utiliser, généralement modestement, les infrastructures existantes, au moins jusque vers 1975 (sauf dans les zones pétrolières). Au-delà de cette date, un effort important est fait, aussi bien pour la création d'aéroports remplaçant des infrastructures inadaptées (Djanet, Adrar) ou désenclavant des régions isolées (Illizi, In-Guezzam, Bordj-Mokhtar) que pour le développement du réseau : renforcement des liaisons avec Alger (et secondairement avec Oran, Constantine et Annaba) et surtout développement des relations intra sahariennes autour de Ghardaïa qui est une véritable plaque tournante mais, aussi autour de Béchar, Ouargla, Adrar et même Tamanrasset.

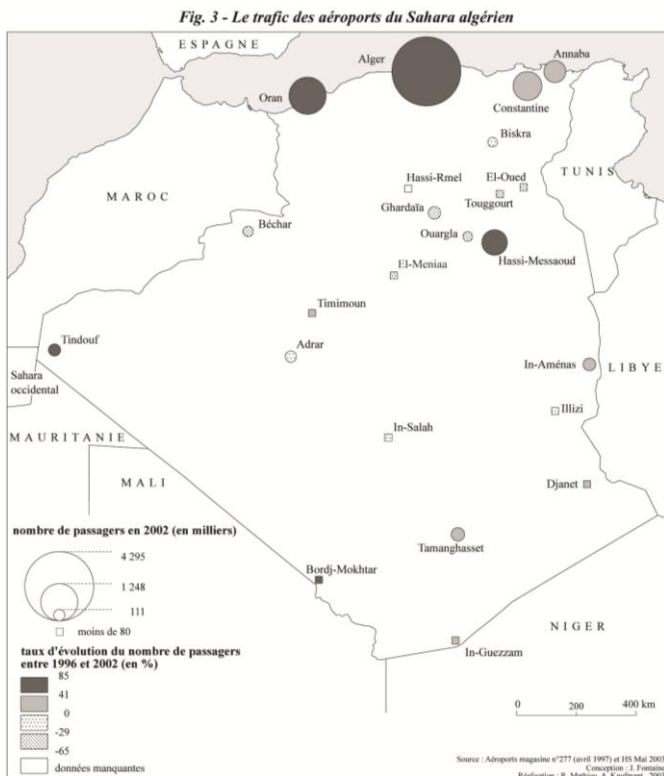
De nombreux aéroports sahariens peuvent aujourd'hui recevoir des vols internationaux (cf. fig. 2). Mais, seules Biskra, Hassi-Messaoud et Tamanrasset sont reliées par des vols réguliers à l'étranger. Les autres villes n'ont que des liaisons à la demande, qui se développent en particulier avec les aéroports du Grand Sud. Cependant, l'essentiel du trafic reste domestique pour tous les aéroports sahariens, les relations avec Alger étant très largement majoritaires. Aujourd'hui, Hassi-Messaoud (cf. fig.3) est la principale plate-forme aéroportuaire du Sahara : avec 590 000 passagers en 2002, la ville pétrolière dispose du 4<sup>ème</sup> aéroport algérien, avant Annaba). La relance du secteur des hydrocarbures a entraîné une forte croissance de son trafic depuis 1996. Les autres aéroports sahariens n'ont pas une importance comparable : aucun n'atteint un trafic annuel de 200 000 personnes et, bien souvent, ce trafic est en régression plus ou moins prononcée depuis quelques années : la crise algérienne des années 90 est aussi passée par là et la relance a touché d'abord le Nord, en particulier le trafic international, et

peu le Sahara, en dehors des zones pétrolières et du Grand Sud où le redémarrage, encore modeste, du tourisme explique le développement du trafic à Tamanrasset et à Djanet.

Le Sahara dispose d'un réseau d'infrastructures notable, en voie d'amélioration permanente (développements du réseau routier, remise en état de la voie ferrée de Béchar programmée, réfection complète de l'aéroport d'Hassi-Messaoud à partir de l'automne 2003...). Ce réseau ne peut que favoriser la mobilité des hommes qui, même à l'époque des pistes et des caravanes, était déjà importante.

Fig. 2 - Les aéroports du Sahara algérien





## II. Une grande mobilité des hommes<sup>1</sup>

Depuis près d'un demi-siècle la population saharienne s'est accrue plus rapidement que la population d'Algérie du Nord, de 0,7 à 1,05 point par an (J. Fontaine, 2004) ; cet accroissement est dû à la fois au solde naturel, toujours plus élevé au Sahara, et au solde migratoire. Mais pendant la dernière période ce solde s'est considérablement réduit malgré la poursuite d'une immigration étrangère venant principalement du Sahel. Par ailleurs, le marché du travail saharien est très ouvert et une main d'œuvre importante provient du Nord du pays.

<sup>1</sup> Pour l'étude des migrations de la mobilité des hommes nous avons repris le découpage par espaces de référence identitaire réalisé par Brûle J.C. qui a l'avantage d'être plus fin et plus pertinent que le découpage par wilaya (19 régions, 10 wilayas cf. fig. ci-dessous). Cependant, des contraintes de présentation des données nous ont obligé parfois à faire référence aux wilayas et non aux espaces de référence identitaire.

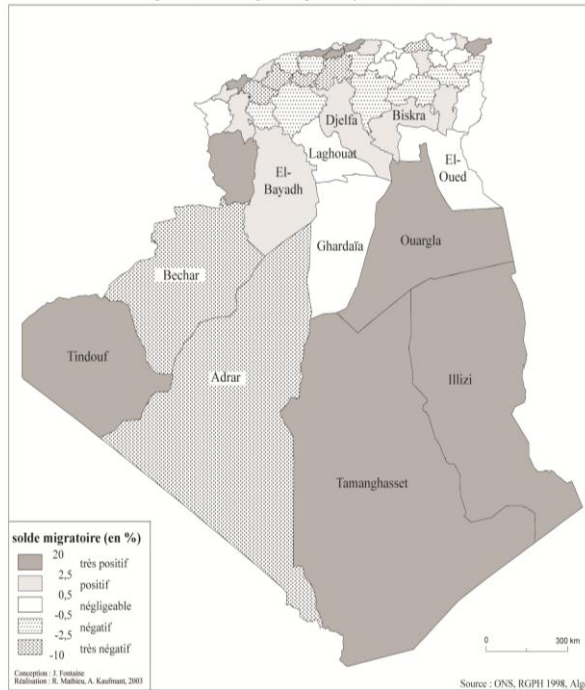


## A. Des migrations internes importantes

### 1. Des relations intenses entre Sahara et Algérie du Nord

Entre 1987 et 1998, si le solde migratoire saharien s'est réduit, il n'en reste pas moins positif avec un excédent de 16 890 personnes (Y. Kouzmine, 2003). Mais, et c'est une nouveauté par rapport à la période précédente, 4 des 10 *wilayas* majoritairement sahariennes ont un solde négatif, et parfois assez nettement (Adrar -20 698, Béchar -4 937) ou plus faiblement (El-Oued -929 et Laghouat -841) ; inversement Ouargla (+ 12 236), Biskra (+ 9 187), Illizi (+ 3 553), Tamanrasset (+ 3 284)... ont un solde largement positif (fig.4).

Fig. 4 - Le solde migratoire par wilaya (1987 - 1998)



Une autre originalité des migrations sahariennes est leur importance : avec 109 170 entrées dans les dix *wilayas* sahariennes, soit un taux de 5,3%, le Sahara connaît une immigration plus importante que l'Algérie du Nord (4,1%). Si l'on ajoute les migrations intrawilayaes (117 725 personnes) on atteint le chiffre de 226 895 entrées dont 70 976 (soit 31,3%) proviennent de l'Algérie du Nord et 5 157 de l'étranger : l'essentiel de ces migrations est endogène. Ce sont les *wilayas* de l'Atlas saharien qui connaissent le plus de sorties vers le Sahara (Djelfa 45,2 %,

Batna 28,7 %...). Inversement, les *wilayas* telliennes envoient peu de migrants au Sahara... à l'exception d'Alger (9,3 % soit 11 500 migrants) et d'Oran (12% soit 3 500 départs) : de nombreux cadres quittent ces métropoles pour s'installer au Sud... mais parfois, ce sont des retours après formation. Les départs les plus nombreux se font d'Alger vers les *wilayas* d'Adrar (22,2 %) et de Ghardaïa (14,3%).

L'émigration est un peu moins importante, 101 444 sorties de l'ensemble du Sahara, soit un taux de 5,1 %, taux là aussi supérieur à celui de l'Algérie du Nord. Cette émigration saharienne a plusieurs destinations :

- les régions voisines, telles les *wilayas* aurésiennes : Batna (23% des entrées de la *wilaya*), Khenchela (19,5%) ; ce sont essentiellement des migrants proches : Ziban, Oued-Righ, Souf. - Le Tell, Skikda (22,7%), Jijel (20,3%), qui reçoit beaucoup de migrants du Touat, de la Saoura et du Gourara.

- les deux grandes métropoles qui, malgré des taux faibles (4,5% pour Alger et 6,5% pour Oran), sont en fait les premiers réceptacles de l'émigration saharienne (6 684 migrants pour Alger et 4 604 pour Oran) : l'intense activité de ces deux métropoles et l'importance de leurs universités et grandes écoles expliquent leur attirance sur les populations sahariennes. L'aire d'attraction d'Alger couvre tout le Sahara avec en première position le Mzab (16% de l'immigration algéroise) suivi du Gourara (15%). L'immigration oranaise est plus concentrée, provenant principalement des Daïas (34,6%) et de l'ouest du Sahara (Touat 20,2% et Saoura 17%) ; il faut noter une particularité oranaise : elle accueille essentiellement des migrants citadins : plus de 50% des migrants sahariens vers Oran sont originaires des villes de Laghouat, Béchar et Adrar.

Ainsi, les relations entre Sahara et Algérie du Nord restent importantes : de nombreux sahariens s'installent dans le Nord et un nombre, encore plus grand, d'Algériens du Nord s'établissent au Sahara. Deux types principaux de relations existent :

- les relations de proximité, avec comme exemple particulièrement caractéristique, les liens entre les Aurès et les oasis du Ziban, de l'Oued-Righ et du Souf **qui bénéficient d'un réseau routier particulièrement dense desservant aussi bien les montagnes aurésiennes que les palmeraies du Bas-Sahara.**

- les relations à longue distance, notamment avec les deux métropoles que sont Alger et Oran. Ces deux métropoles n'ont cependant pas le même comportement : l'influence de la capitale nationale s'étend à tout

le Sahara, avec des différences cependant, la *wilaya* d'Adrar et le Mzab ayant des relations privilégiées avec Alger ; l'influence oranaise est plus réduite, elle est quasiment nulle sur le Bas-Sahara et se concentre sur les *wilayas* de Laghaouat, Adrar et Béchar.

## 2. Les migrations internes au Sahara : des situations locales très variées

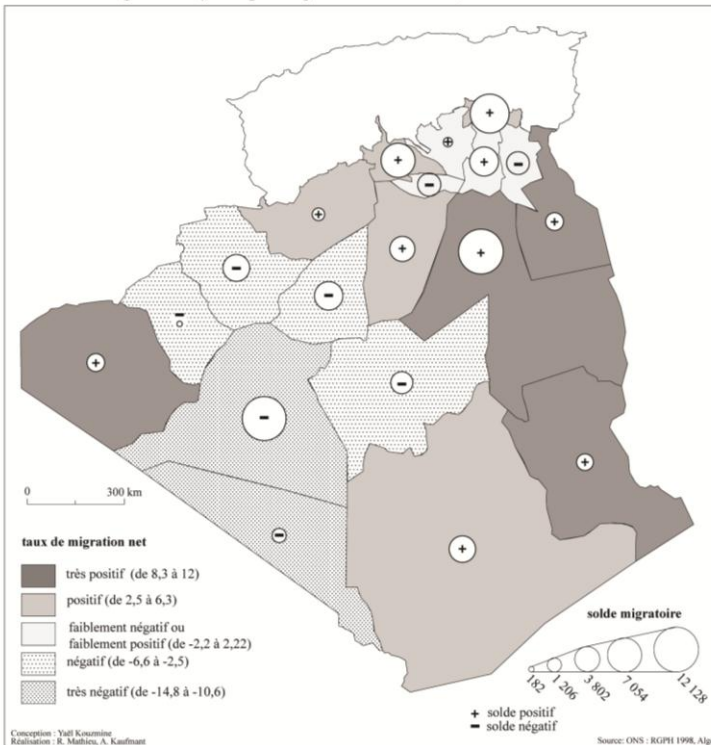
### a. Le solde migratoire varie beaucoup d'une région à l'autre (fig.5)

L'Ouest, à l'exception de Tindouf, connaît un déficit plus ou moins important : il en est de même du Tidikelt, du Mzab et du Souf. C'est le Touat (-11 649 personnes, soit -10,6%) qui connaît le solde migratoire le plus négatif devant le Gourara (-4 894, soit -6,6%) et la Saoura (-4 360 soit -2,5%). Ces régions sont toutes des régions agricoles traditionnelles, où la main d'œuvre est souvent excédentaire, où l'industrialisation est faible et les grands centres de services rares, à l'exception de Bechar.

Inversement, d'autres régions connaissent un solde migratoire positif, voire largement positif.

- les Zibans (+ 9 157, soit +2,5%) à l'agriculture dynamique

Fig. 5 - Les dynamiques migratoires sahariennes, entre 1987 et 1998



région des Daïas (+ 7 054, soit +5,7%) et le Sahara pétrolier (+ 12 128 soit +9,1%) sont deux des régions les plus attractives, grâce à la présence du bassin gazier d'Hassi-Rmel dans les Daïas et des bassins pétroliers d'Hassi-Messaoud et d'In-Aménas.

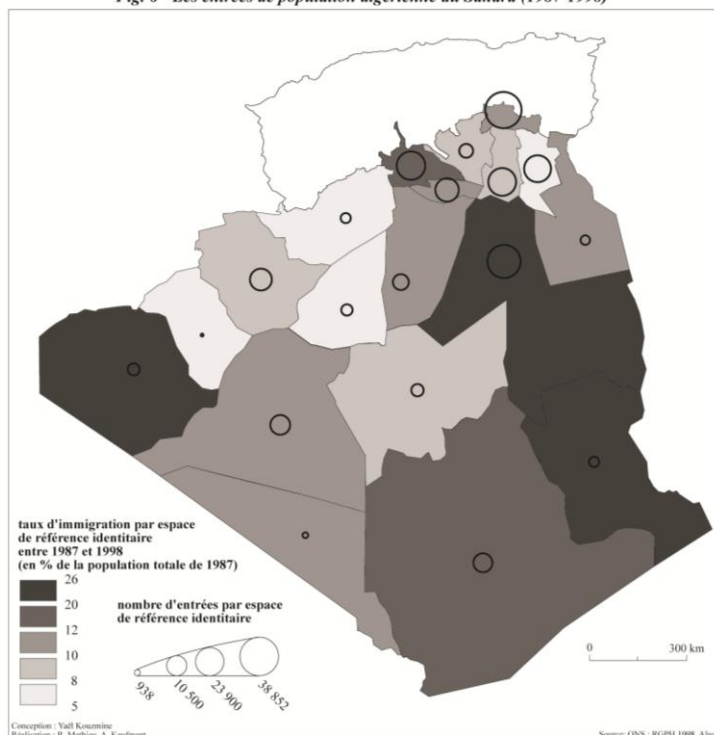
- le Tassili n'Ajjer et le Hoggar où l'arrivée de migrants étrangers, principalement sahéliens, joue un rôle essentiel.

*b. Une immigration plus importante dans l'est du Sahara*

Le Sahara est globalement attractif, mais avec des différences considérables (cf. fig.6). Le Centre et le Sud-est sont globalement plus attractifs que les autres régions, ainsi que la Hamada de Tindouf.

Le Sahara pétrolier connaît l'un des plus forts taux d'immigration (24,3%) et, avec 32 510 entrées, il est en seconde position, derrière les Zibans. Plus de la moitié des migrants sont d'origine proche : 13 500 (soit 41%) sont originaires de la partie méridionale de l'Oued-Righ (région de Touggourt) et 3 400 (10,5%) de la wilaya d'El-Oued (**ces deux régions étant reliées par une bonne route à Hassi-Messaoud**), les autres ayant des provenances très variées. (Alger 2 535, soit 7,8%, Batna 1 160, soit 3,6%...). Les besoins des chantiers pétroliers et en premier lieu d'Hassi-Messaoud, expliquent ce fort mouvement migratoire.

Fig. 6 - Les entrées de population algérienne au Sahara (1987-1998)



La Hamada de Tindouf (23,1%) et le Tassili n'Ajjer (21,5%) sont également très attractifs. Plus de la moitié des immigrants installés dans la Hamada de Tindouf provient de la wilaya de Béchar, les autres venant principalement du nord-ouest du pays et de la wilaya d'Adrar. Le Tassili n'Ajjer connaît aussi un taux supérieur à 20% ; les origines sont plus variées : nord de la *wilaya* d'Illizi (17%), Ouargla (13%), Tamanrasset (11%)... L'essentiel de ces arrivées se fait dans le chef-lieu de *wilaya*, Illizi, le plus petit de toute l'Algérie qui, comme Tindouf, a reçu dans les années 80 et 90 d'importants crédits pour créer les équipements et services indispensables à tout chef lieu de *wilaya* ; cet effort est la cause essentielle de ces migrations, apparemment importantes (selon les taux), mais, en fait, peu nombreuses (4 246 et 3 015 migrants).

La région des Zibans est celle qui accueille le plus grand nombre de migrants (38 852), mais du fait de sa population importante, son taux d'immigration est seulement de 10,4%. Son grand dynamisme agricole - seconde région maraîchère d'Algérie - en est la cause.

La région des Daïas, grâce aux besoins du gisement de gaz de Hassi-Rmel, et le Hoggar, où l'immigration étrangère joue un rôle important, connaissent aussi des taux d'immigration élevée. Inversement, l'ouest du Sahara ainsi que le Souf, le Grand Erg oriental, le Piémont central attirent peu : une économie faiblement dynamique en est généralement la cause, avec parfois, des phénomènes particuliers : le changement de la période du recensement (juin au lieu de mars) fait que des nomades recensés en 1987 au Sahara étaient déjà remontés dans les Hautes Plaines en juin 1998.

Globalement, et malgré la faible attractivité du Souf et de l'Oued-Righ notamment, le Bas-Sahara reçoit près de 70% des migrants qui s'installent au Sahara, soit une part supérieure à son poids démographique.

*c. Une émigration particulièrement importante dans le Sud-ouest (Fig.7)*

L'émigration saharienne, moins importante que l'immigration, est également une donnée permanente, avec une opposition forte entre l'Ouest saharien, où les taux d'émigration sont assez ou très élevés et le Bas-Sahara où les taux sont faibles (à l'exception de la région des Daïas).

C'est au Tanezrouft que l'émigration est la plus importante : le cinquième de la population de 1987 a quitté la région dans les onze années qui ont suivi, mais cet exemple n'étant pas très significatif (faible population, en grande partie d'origine sahélienne), il n'est pas très intéressant à étudier dans ce cadre.

Avec 19 192 émigrants et un taux de 17,5%, le Touat vient en seconde position. Des deux tiers des départs (65% exactement) se font en direction de l'Algérie du Nord, mais sans direction dominante : aucune *wilaya* ne reçoit plus de 7% des migrants. Skikda (1 251) arrive en tête des destinations devant Chlef (1 139) puis Oran (931), ce qui est moins surprenant. Au Sahara, l'émigration de proximité est dominante : les autres communes de la *wilaya* d'Adrar reçoivent près de 12% des départs du Touat (Gourara : 808 migrants, Tidikelt occidental : 1 182, Tanezrouft : 358) ; les *wilayas* de Tamanrasset et Bechar accueillent respectivement 730 et 368 personnes.

Le Hamada de Tindouf connaît aussi un taux élevé de départs (11,3%), dont les deux tiers s'effectuent vers l'Algérie du Nord et un tiers vers le Sahara, principalement Bechar (ce qui confirme le fort lien migratoire entre ces deux *wilayas*, lien déjà montré ci-dessus).

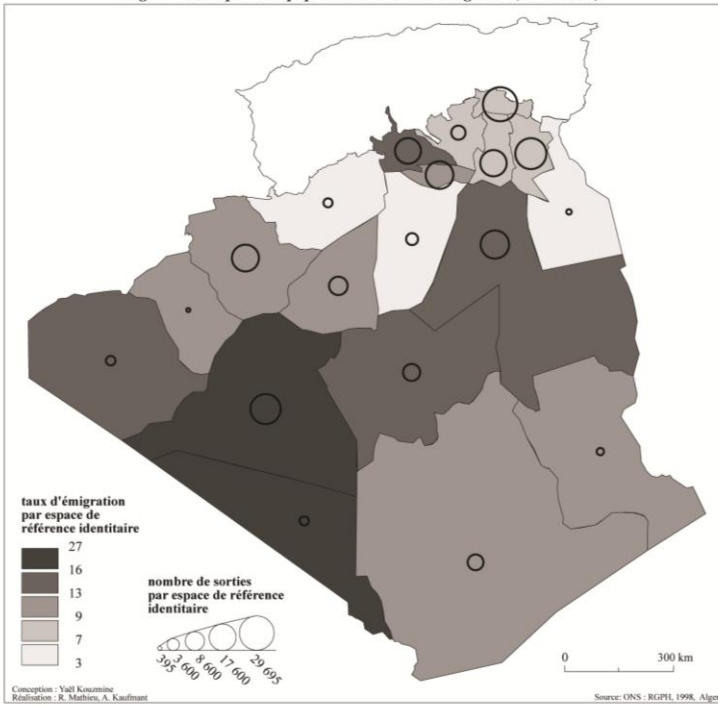
D'autres régions de l'Ouest saharien (Saoura, Gourara, Hamada du Guir) ainsi que le Tidikelt et les Daïas, connaissent également des départs importants, proche de 10%. Inversement, le Bas-Sahara et ses abords ainsi que le Hoggar et le Tassili n'Ajjer retiennent beaucoup mieux leurs habitants.

Ainsi, globalement, l'Ouest saharien combine faible immigration et forte émigration, alors que l'Est associe généralement une émigration faible avec une immigration plus variable, mais souvent assez nettement positive. La différence de dynamisme est patente (cf. fig.7).

### ***B. Une immigration étrangère mal connue***

Le Sahara algérien méridional reçoit depuis longtemps des étrangers. Ce mouvement, autrefois faible, s'est accru considérablement avec les difficultés du Sahel : sécheresse des années 80 et guérillas *touarègues* des années 90 au Niger et au Mali. Ces crises sont responsables de la très forte croissance démographique de cette région (J. Fontaine, 2004) et de la création de véritables agglomérations aux postes frontières (Bordj-Mokhtar, Timiaouine, Tin-Zaoutène et In-Guezzam) au début des années 80. Avec la fin des guérillas, de nombreux Touareg maliens et nigériens rentrent au pays vers le milieu des années 90, ce qui explique que certaines agglomérations sont moins peuplées en 1998 qu'en 1987 (In-Guezzam et Tin-Zaoutène). Cette population étrangère n'a jamais été dénombrée, mais il est certain qu'elle se chiffre à plusieurs dizaines de milliers de personnes (en 1998, Bensaad A. - 2002 - évalué à un tiers le nombre de résidents étrangers à Tamanrasset soit 20 000 personnes et

Fig. 7 - Les départs de population du Sahara algérien (1987-1998)



Spi ga S. - 2002 - estime que 2/3 de la population, soit 40 000 h. sont des immigrants). Aujourd'hui, le Sahara algérien constitue une zone de transit, secondaire certes, pour les migrations africaines à destination de la « forteresse-Europe » (O. Pliez - 2002 - et Bensaad A. - 2002). Ce dernier estimait, pour 2001, le nombre de migrants sahéliens pour l'Algérie à au moins 13 000 personnes (contre 42 000 pour la Libye).

Il n'existe aucune statistique sur le nombre d'étrangers en Algérie, ni sur leur origine.

La seule donnée dont nous disposons est le nombre de migrants venus de l'étranger entre 1987 et 1998 : 35 242 sur l'ensemble du territoire algérien, dont 5 157 dans le Sahara. (Les immigrants peuvent tout aussi bien être des étrangers que des nationaux de retour au pays ; dans le cas du Sahara, l'immense majorité semble être des étrangers). C'est bien entendu le Grand Sud algérien qui connaît les taux d'immigrants les plus élevés (fig.8) avec un record à plus de 42% pour In-Guezzam, principal poste frontière algérien vers le Sahel, devant Timiaouine (27%) et Bordj-Mokhtar (22,5%), autres postes frontières. Si les taux sont élevés, le nombre des entrées est réduit (80 à 170) ; ce n'est pas le cas de Tamanrasset où l'on compte 1 717 immigrants étrangers

(20%). Au-delà de cette première couronne qui s'étend de Bordj-Mokhtar à Djanet via Tamanrasset où toutes les communes ont des taux d'immigrants étrangers supérieurs à 10%, on remarque l'importance du Tidikelt, en particulier de ses deux villes, In Salah et Aoulef qui ont toutes deux (ainsi que Akabli) des taux supérieurs à 10%, montrant ainsi le rôle de relais du Tidikelt vers le Tell ; plus au nord d'autres villes (Adrar, El-Oued, Ouled-Djellal et Sidi-Khaled, avec des taux variant entre 3 et 5%), semblent aussi jouer des rôles de relais.

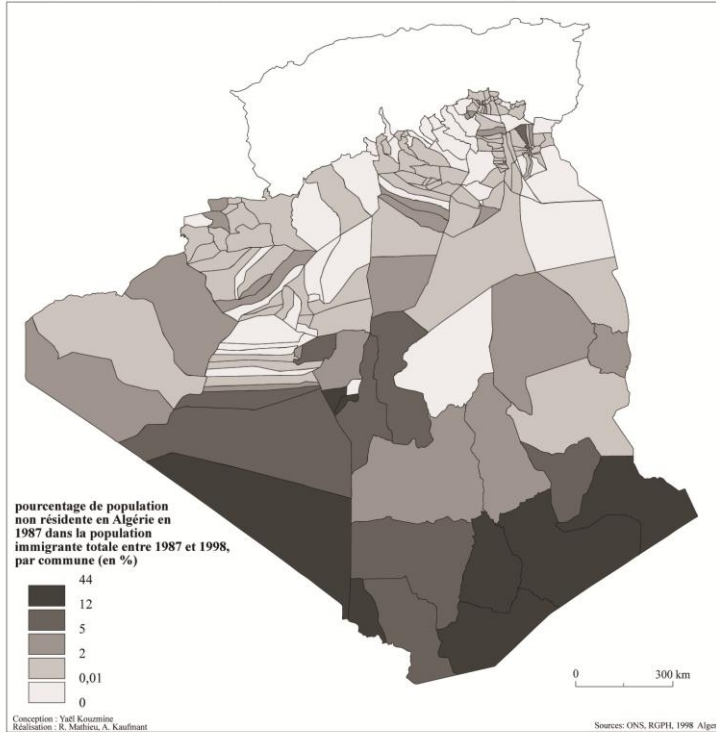
L'étude des départs du Grand Sud algérien confirme les mouvements migratoires nord-sud : c'est un quart de la population du Tanezrouft (en fait les deux communes de Bordj-Mokhtar et Timiaouine) qui l'a quitté entre 1987 et 1998, 52% se sont dirigés vers d'autres régions sahariennes, d'abord la wilaya d'Adrar (26%) puis celles de Tamanrasset (12%) et d'Illizi (7%) montrant ainsi un lien fort avec le reste du monde *targui*, 48% sont allés vers le Nord. Bien entendu, ces données ne prennent pas en compte les migrants qui ont quitté la frontière algérienne pour se rendre dans un autre pays.

### ***C. La mobilité de la population occupée***

Les difficultés du marché du travail algérien entraînent une forte mobilité de la main d'œuvre : plus du tiers de la population algérienne ne travaille pas dans sa commune de résidence (or la commune algérienne est beaucoup plus vaste que la commune française : sa taille est de l'ordre de celle d'un canton, en Algérie du Nord) et 14% effectue un déplacement (quotidien, hebdomadaire ou mensuel -6 mois maximum) en dehors de sa *wilaya* de résidence. Pour le Sahara, cette mobilité extra-*wilayale* est généralement plus faible, à l'exception de Ghardaïa, Adrar et El-Oued, mais il faut tenir compte de l'immensité des territoires (la *wilaya* de Tamanrasset est plus vaste que la France métropolitaine !), les comparaisons sont donc délicates entre Algérie du Nord et Algérie saharienne.



Fig.8 - L'immigration de populations non résidentes au Sahara algérien entre 1987 et 1998

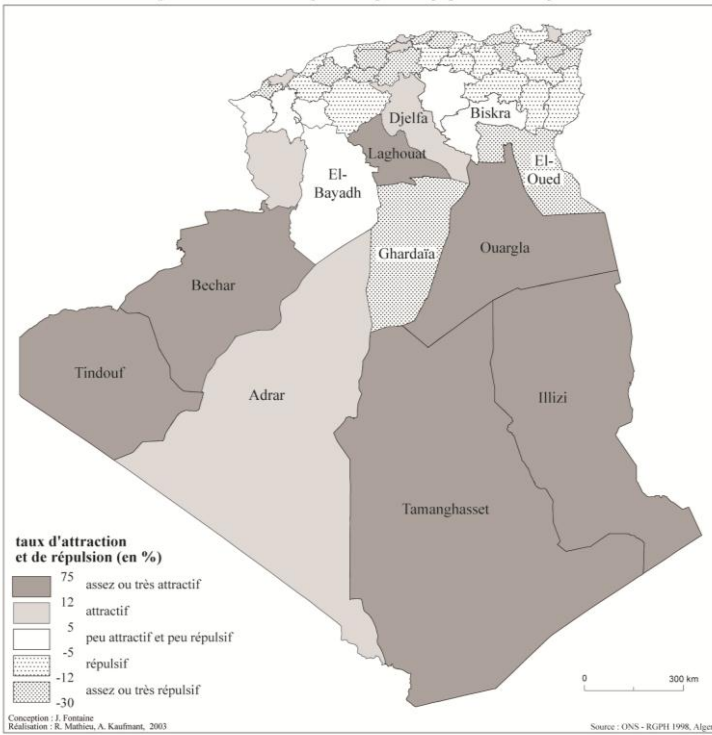


En revanche, les *wilayas* sahariennes reçoivent beaucoup de main d'œuvre venant, soit des autres régions sahariennes, soit du nord du pays : plus du quart de la main d'œuvre occupée de 7 *wilayas* sahariennes provient du reste de l'Algérie avec des taux records de 76 et 61% pour Tindouf et Illizi ; il est vrai qu'il s'agit là de *wilayas* peu peuplées et que le nombre de travailleurs concernés reste réduit ; mais à Ouargla, 45% de la main d'œuvre ne réside pas dans la *wilaya* ; seules Ghardaïa, Biskra et surtout El-Oued ont des taux inférieurs à la moyenne nationale.

A partir des entrées et sorties de main d'œuvre, il est possible de calculer des taux d'attractivité-répulsivité : c'est ce qu'a fait l'Office national des statistiques (ONS) d'Alger ; la fig. 9 en donne les résultats. Les 6 *wilayas* dont le taux d'attractivité est le plus élevé (supérieur à 20%) sont toutes sahariennes ; inversement, aucune ne figure parmi les plus répulsives ! Seules 2 (Ghardaïa et surtout El-Oued) sont moyennement répulsives, Tindouf, Illizi et Ouargla sont les plus attractives (taux compris entre 41 et 75%). La présence des bassins pétroliers d'Hassi-Messaoud (Ouargla) et d'In-Aménas (Illizi), grands demandeurs de travailleurs, explique cette forte attractivité des 2 *wilayas* du Sahara

oriental ; leur aire de recrutement est très vaste, elle concerne tout le pays, mais 3 régions sont dominantes :

Fig. 9 - Attractivité et répulsivité pour la population occupée



- le Massif kabyle et ses abords (de Tizi-Ouzou à Skikda) avec 10% de la main d'œuvre d'Ouargla et 14% de celle d'Illizi,
- le Bas-Sahara, avec 9,5% et 10% respectivement
- et enfin la région algéroise avec 7 et 10%

Cette migration pendulaire particulière (bien des travailleurs du pétrole suivent le rythme 5/2 : 5 semaines du travail sur les chantiers hydrocarbures, 2 semaines de repos au domicile) a été largement facilitée par la pise en place de véritables navettes d'autocars entre les bassins d'hydrocarbures et Alger, ainsi que par le développement des aéroports d'Hassi-Messaoud et d'In-Aménas fréquemment reliés à la capitale.

Inversement, l'Ouest et l'extrême Est sont très peu représentés. Le cas de Tindouf est assez différent : son aire de recrutement couvre tout le pays, mais elle n'a pas de bassin dominant. Bechar, nettement moins attractive que Tindouf, a un comportement assez proche. Tamarasset a

ses relations privilégiées avec Adrar et secondairement Alger. Laghouat a des liens à la fois avec Alger et Oran.

Seules deux *wilayas* ont un solde des mouvements pendulaires négatifs, avec des situations différentes :

- El-Oued reçoit peu de migrants, mais a des flux émetteurs importants, principalement en direction d'Ouargla (9,3%, soit plus de la moitié des départs à l'extérieur de la *wilaya*), d'Alger (1,2%) et d'Illizi (1%) : la complémentarité entre les fortes populations du Souf et de l'Oued-Righ et les besoins de main d'œuvre des bassins pétroliers, celui d'Hassi-Messaoud principalement, est claire.

- Ghardaïa attire une main d'œuvre non négligeable venant de tout le pays, avec cependant une relation privilégiée avec Adrar qui fournit traditionnellement des travailleurs non qualifiés au Mzab. Mais surtout, Ghardaïa envoie ses hommes principalement à Alger (7%) et à Oran (4,3%), ces deux destinations représentant plus de la moitié des départs ; les destinations suivantes sont Laghouat (en fait le bassin gazier d'Hassi-Rmel : 1,4%) puis Constantine (0,9%). Par ailleurs, plus du tiers des personnes travaillant dans le secteur des services marchands résidant dans la *wilaya* de Ghardaïa exercent leur activité à l'extérieur de leur *wilaya* de résidence (la moyenne nationale est de 8,8%) : on a là affaire à un type de migration pendulaire bien particulière, celle des commerçants mozabites qui contrôlent une part importante du commerce des métropoles algériennes, en particulier Alger et Oran et utilisent, pour leurs activités professionnelles, aussi bien les bonnes routes reliant Ghardaïa à l'Algérie du Nord que l'aéroport de cette ville qui constitue la principale plaque tournante aérienne du Sahara, ainsi que nous l'avons vu ci-dessus.

Ainsi, le Sahara est totalement intégré dans le marché algérien du travail : il a besoin de la main d'œuvre du Nord, en particulier dans les bassins d'hydrocarbures, fort demandeurs de main d'œuvre qualifiée, souvent d'origine algéroise, mais aussi d'agents d'exécution venant surtout des autres *wilayas* sahariennes et des montagnes surpeuplées du Tell.

### D. Au bilan, des régions plus ou moins attractives

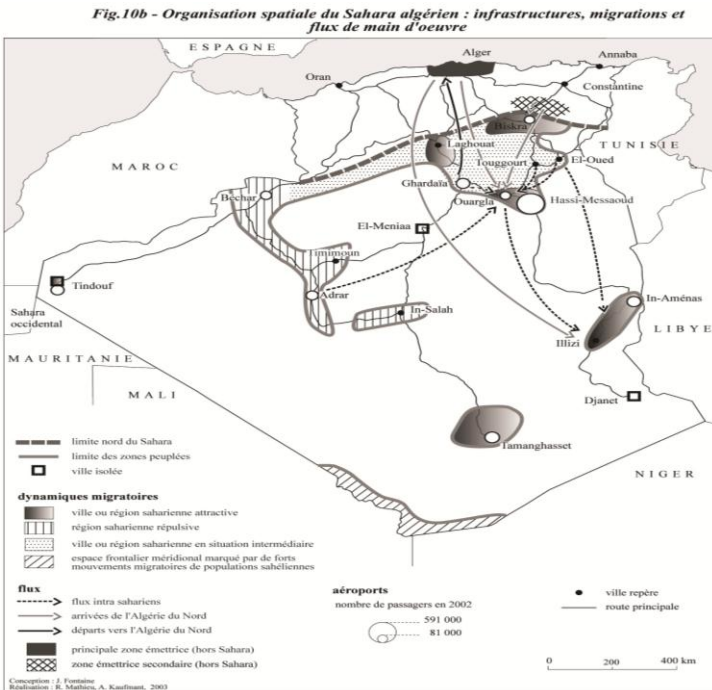
La combinaison des dynamiques migratoires et des flux de main d'œuvre permet de dresser une typologie des régions sahariennes, en relation avec les infrastructures (fig. 10a et b).

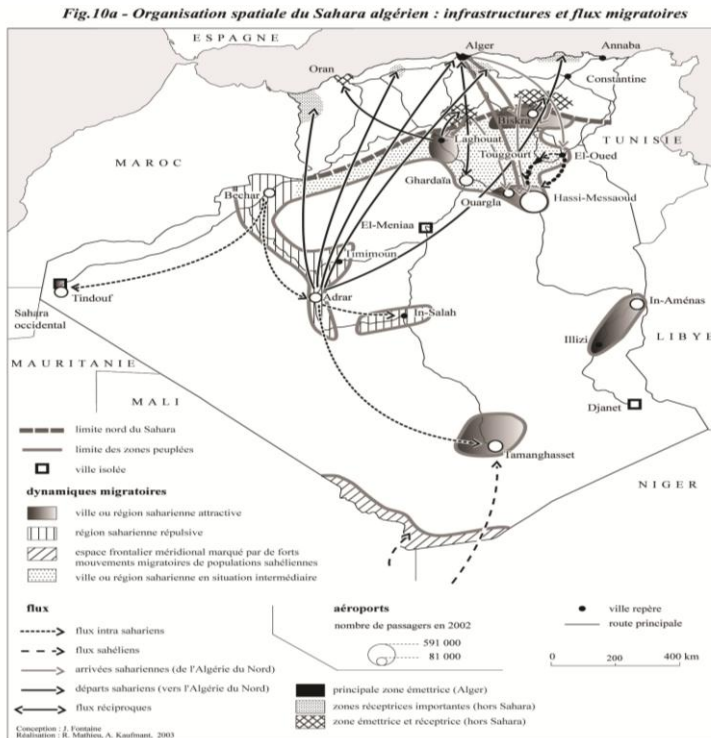
Les régions répulsives de l'Ouest saharien (Touat, Saoura et Gourara principalement) sont à l'origine de deux types de mouvements :

- des départs - généralement définitifs vers le Tell (Skikda - Jijel, Chlef, région algéroise, Tlemcen)
- des migrations - définitives ou de main-d'œuvre - vers diverses zones sahariennes

Mais ce qui est remarquable, c'est, dans les deux cas, l'absence de destination privilégiée.

Les régions attractives - essentiellement situées dans le Bas-Sahara avec au premier rang la région de Ouargla Hassi-Messaoud - reçoivent des flux très variés, aussi bien en migrations définitives qu'en migrations de main d'œuvre :





- les flux intra sahariens, provenant principalement du Souf et de l'Oued-Righ, sont dominants.

- les flux venant de l'Algérie du Nord ont une importance certaine :

- l'Aurès envoie nombre de ses hommes, soit provisoirement soit définitivement, vers les Zibans et le Sahara pétrolier.
- la région algéroise : bon nombre de cadres formés dans la capitale se sont installés à Ouargla et Hassi-Messaoud, ainsi que des milliers travailleurs venant de l'agglomération algéroise ou de Grande Kabylie, continuant ainsi une tradition migratoire, autrefois tournée au-delà de la Méditerranée, vers les chantiers d'hydrocarbures du Sahara.

Les autres régions attractives reçoivent principalement des flux sahariens internes... ou externes ; c'est le cas de Tamanrasset ainsi que de la zone frontalière méridionale qui sont sur le trajet d'importants flux sahéliens, voire africains.

## Conclusion

Si pendant longtemps le Sahara a pu donner l'image d'un milieu isolé, en marge - encore qu'il a été traversé par les caravanes pendant des centaines d'années - ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui ; par ses activités économiques (principalement pétrolières et gazières mais aussi agricoles), ses infrastructures (notamment routières et aériennes), et les migrations de ses hommes, il est totalement intégré à l'Etat-Nation algérien... si ce n'est plus.

En un demi-siècle, un effort considérable a été fait pour les infrastructures (8 000 km de routes et une trentaine d'aéroports dont une vingtaine sont desservis par des vols réguliers), ce qui a favorisé des migrations devenues de plus en plus intenses, ainsi que l'a montré le dernier recensement (RGPH 1998) : que ce soit pour les migrations définitives ou les flux de main d'œuvre, les Sahariens se déplacent plus que les Algériens du Nord.

L'amélioration des infrastructures a grandement favorisé ces migrations, en particulier de main d'œuvre. Des autocars relient régulièrement les métropoles du Nord (Alger, Oran, Constantine) aux principales villes du Sahara septentrional, le cas le plus spectaculaire étant la liaison Alger - Hassi-Messaoud où une véritable navette permet aux travailleurs du pétrole de rejoindre leur foyer à l'issue de leur période d'activité ; c'est ainsi également que s'explique l'importance de l'aéroport d'Hassi-Messaoud. Mais la création des routes a aussi permis d'améliorer les relations intra sahariennes, aussi bien par autocar que par taxi ou par voiture particulière.

Facilités, les déplacements de personnes se sont multipliés et concernent aussi bien les populations algériennes que celles d'Afrique Noire. Ces dernières arrivent, le plus souvent illégalement, par la frontière méridionale en particulier via Agadès (Niger) qui joue un rôle de plaque tournante de l'émigration africaine retrouvant ainsi une fonction de carrefour qu'elle avait perdu à partir du XVIII<sup>e</sup> s. (Bensaad, 2002).

Ces migrations, qu'elles soient nationales ou internationales, ne sont pas sans influence sur le réseau urbain du Sahara algérien. Certaines villes en tirent plus profit que d'autres ; l'utilisation des modes de transport modernes fait que certaines vieilles oasis étapes (El-Meniaa, Timimoun, Touggourt...) voient leur rôle décliner alors que d'autres ont une importance sans cesse grandissante :

- le binôme Ouargla Hassi-Messaoud est le premier centre récepteur de migrants définitifs et de main d'œuvre, au niveau national.

- d'autres villes combinent fonction nationale et internationale : le cas de Tamanrasset est sans doute le plus caractéristique, la promotion voulue par le pouvoir algérien a été considérablement renforcée par l'arrivée de dizaines de milliers d'immigrants africains pour qui, dans la plupart des cas, la capitale du Hoggar n'est qu'une étape vers le Nord, In Salah, Adrar et Ghardaïa étant généralement les étapes suivantes, avant le passage de la frontière marocaine et l'Europe.

Ainsi sous la triple poussée de la volonté de contrôle et d'organisation du territoire par l'Etat algérien, des mouvements migratoires nationaux et des migrations internationales, le réseau urbain saharien ne cesse d'évoluer, un axe méridien semble aujourd'hui privilégié, c'est celui qui relie Alger à Agadès par Ghardaïa et Tamanrasset.

Plus que jamais, le Sahara algérien est un lieu de circulation, de passage où hommes et marchandises transitent entre Afrique Noire et Maghreb. Les courants d'échange se sont développés en liaison avec les mutations économiques, sociales et politiques. Un nouveau type de relation s'organise entre Maghreb et Afrique Noire par le biais de canaux informels, clandestins, en opposition à la volonté de contrôle de son espace dont l'Algérie a toujours fait preuve. Ainsi se met en place un désenclavement des pays sahéliens, jusqu'alors différenciés, que l'Algérie semble vouloir prendre à son compte, comme en témoigne la relance récente du projet de prolongement de la transsaharienne. Pourra-t-elle par ce biais contrôler les flux de marchandises et d'hommes dont une large majorité relève de l'informel ? Cela est d'autant moins sûr pour les mouvements migratoires qu'ils sont totalement clandestins (l'Algérie n'accepte aucune immigration sur son sol) et qu'une grande partie n'a pas pour but l'Algérie ou le Maghreb, mais l'Europe, montant ainsi l'inscription du Sahara algérien dans un espace migratoire mondialisé.

## **Bibliographie**

Bensaad, A., « La grande migration africaine à travers le Sahara ». *Méditerranée*, n°3.4, 2002, pp.41-52.

Bisson, J., *Le Sahara entre exploration et indépendances - Université de Tours, URBAMA (URA 365), Les cahiers d'URBAMA n°12* et Université de Franche-Comté, *Les Cahiers de l'Université Ouverte*, n°7, 1996, pp. 45-62

Bisson, J., *Mythes et réalités d'un désert convoité : le Sahara*, l'Harmattan, 2003, 480 p.

Blin, L., *L'Algérie du Sahara du Sabel*, Paris, L'Harmattan, 1990, 501 p.

Brûle, J.-C., *Une carte des espaces vécus : vers une cartographie des espaces de référence identitaire*, in Bendjelid, A., Brûle J.-C. et Fontaine J. *Aménageurs et aménagés en Algérie*, L'Harmattan, 2004, 420 p

Fontaine, J. et Flitti M., *L'évolution de la population du Sahara algérien de 1954 à 1998*, PUFC (à paraître), 2004.

Kouzmine, Y., *L'espace saharien algérien, dynamiques démographiques et migratoires* (mémoire de maîtrise), 2003, 243 p.

Pliez, O., « Vieux réseaux et nouvelles circulations entre les deux rives du Sahara », *Méditerranée*, n°3-4, 2002, pp. 31-40.

Spiga, S., « Tamanrasset, capitale du Hoggar : mythes et réalités », *Méditerranée*, n°3-4, 2002, pp. 83-90.