

# Un territoire parcouru : le désert du Ténéré (Niger)

EMMANUEL GRÉGOIRE

CONTRAIREMENT AUX IDÉES REÇUES, le désert du Ténéré, au Niger, ne constitue pas un espace vierge de toute présence humaine. Bien au contraire, il est emprunté par les caravanes de sel et de natron des chameliers touareg qui relient les oasis de Fachi et de Bilma à Kano (Nigeria). Les progrès en matière de transport aidant, il est également traversé par une multitude de véhicules : tout-terrain de touristes en quête de découverte d'un espace mythique, voitures de course des concurrents du rallye Paris-Dakar qui y disputent presque chaque année une étape, véhicules spéciaux des prospecteurs de pétrole d'une société américaine et camions transportant des migrants ouest africains qui partent ou rentrent de Libye. En outre, les Toyota *pick up* de bandes armées touareg ou toubou, qui poursuivent leurs *rezzous* et leur guérilla contre l'État nigérien en dépit d'accords de paix signés à Ouagadougou en avril 1995, y harcèlent les engins des militaires nigériens qui tentent de neutraliser ces groupes rebelles ou qui assurent la protection des convois de camions des commerçants arabes faisant le va-et-vient entre Agadès et la Libye.

Le Ténéré demeure un espace parcouru comme il le fut à l'époque précoloniale à travers le commerce transsaharien dont un des axes

principaux reliait les rives de la Méditerranée (Tripoli et Benghazi) à l'Afrique noire (Katsina et Kano) en passant par Ghât, Ghadamès, Agadès et Zinder. Des hommes n'hésitent pas à s'y aventurer malgré un environnement hostile qui induit de réels dangers : par exemple, les mémoires gardent à l'esprit le souvenir de cet inspecteur de l'enseignement primaire qui a péri dans une tempête de sable, de la femme d'un des préfets d'Agadès dont le véhicule s'est égaré sur la piste de Bilma et plus récemment (avril 1997) d'un convoi de deux camions libyens successivement tombés en panne près de la falaise d'Achegour et dont les soixante passagers qui étaient partis chercher du secours périrent de soif.

Le désert du Ténéré est donc animé par des mouvements de populations et de marchandises qui sont surprenants par leur diversité et leur ampleur. Chaque groupe a sa propre perception et pratique de ce vaste territoire (400 000 km<sup>2</sup>) dont la traversée s'effectue selon des parcours adaptés au voyage de chacun.

## Des touristes et des guides

Le Ténéré, qui s'étend du massif de l'Air au plateau du Djado, est un des plus beaux déserts

du monde. Exploré au XIX<sup>e</sup> siècle par quelques Européens dont les plus illustres furent Hugh Clapperton et Heinrich Barth, la France en prit possession au début de ce siècle. Cette vaste étendue de sable fut alors sillonnée par les militaires français et leurs goumiers qui y avaient installé des points d'appui, et parfois aussi par des voyageurs fortunés qui se rendaient au Soudan, depuis Alger, pour y chasser le fauve.

Le tourisme saharien, au Niger, possède de sérieux atouts : le massif de l'Air présente un paysage contrasté de montagnes volcaniques traversées par des cours d'eaux temporaires (les koris) qui donnent naissance à des oasis verdoyantes et le désert du Ténéré, souvent appelé « le désert des déserts », offre un spectacle inoubliable de mer de dunes de sables qui viennent buter sur la frange orientale de l'Air où montagnes et dunes s'enchevêtrent. Ce tourisme ne prit véritablement son essor que tardivement, dans les années quatre-vingt, sans doute parce qu'il nécessite des moyens appropriés (véhicules performants, organisation matérielle particulière). En 1991, deux mille cinq cents à trois mille personnes effectuèrent, selon l'Office du tourisme d'Agadès, des méharées ou des circuits en véhicules tout terrain dans cette région, certains étant sensibilisés par la promotion faite par le rallye Paris-Dakar dont l'étape à travers les dunes du Ténéré a forgé la légende.

Si des Européens furent les premiers à se lancer dans le tourisme saharien et à le structurer, les Touareg sous la conduite de Mano Dayak créèrent leurs propres agences de voyages à l'orée des années quatre-vingt. À travers l'exercice du tourisme, les guides touareg ont le sentiment de poursuivre une vie nomade en parcourant à longueur d'années, comme leurs ancêtres ou leurs frères caravaniers, les pistes du désert. Cet espace s'inscrit dans la vie de leur communauté au point de constituer un espace social et culturel qu'ils font découvrir à un public conquis d'avance et auprès duquel

ces guides jouissent d'un grand prestige : le mythe de l'homme bleu du désert reste en effet très vivace en Occident où le désert est toujours perçu comme un espace fascinant. « Sa beauté terrifiante n'est guère tangible qu'à l'heure des crépuscules du soir et du matin ou dans des lieux de répit que sont les oasis, les campements nomades, les caravansérails. Le reste du temps, le désert vous aveugle et vous livre à vous-même » (Ch. Graizon et R. Sintzel, 1996). Dans la perception européenne, cet espace désertique est à la fois un lieu d'aventures, d'exploits sportifs et de défis mais aussi d'absolu.

Malgré d'exceptionnelles potentialités, le tourisme ténérien est sous-exploité d'autant plus que la rébellion touarègue l'arrêta brusquement en 1992. Depuis lors, il n'a que très timidement repris en raison de l'insécurité résiduelle persistante dans la zone : rares sont les touristes qui le traversent alors qu'il y a quelques années l'arbre du Ténéré constituait un lieu de rencontre (1). Le décès, en janvier 1998, d'un touriste italien lors d'un barrage effectué par un groupe « incontrôlé » dans l'Air risque de compromettre toute reprise à court terme.

### Des chercheurs de pétrole

Riche par la beauté de ses paysages, la région d'Agadès l'est également par son sous-sol : la cassitérite a été exploitée dès l'époque coloniale alors que la Compagnie générale de géophysique découvrait, dès la fin des années cinquante, la présence de pétrole dans le plateau du Djado, confirmant par là les présomptions du géologue Conrad Killian (E. Boissonnade, 1982). L'uranium de la bordure ouest de l'Air est exploité depuis 1971, les gisements de charbon et la centrale d'Anou

1. Cet arbre (*Acacia radiana*) était le seul à avoir pu pousser dans cette étendue désertique. Il est exposé au musée de Niamey, ayant été déraciné, selon la légende, par un camionneur libyen en état d'ivresse.

Araren fournissant, depuis 1981, de l'électricité aux sites miniers.

Si la production de cassitérite est marginale, l'exploitation des gisements d'uranium a induit la création de véritables villes en plein désert (Arlit et Akokan) et demeure le poumon économique du Niger. La présence de pétrole suscite l'intérêt de sociétés américaine et canadienne qui ont obtenu des permis d'exploration pour une période de dix ans. La compagnie Hunt oil entreprend une campagne de forages afin d'évaluer les potentialités du gisement et la qualité du brut. La prospection dans une zone d'accès très difficile et enclavée vise à identifier des lieux qui pourront, le jour venu, prendre le relais des gisements de pétrole du Moyen-Orient. Toutefois, la société se heurte à des difficultés politiques car la Libye voit d'un mauvais œil une société américaine opérer non loin de sa frontière sud d'autant plus qu'elle pourrait exploiter des gisements qui se prolongent peut-être dans le bassin de Mourzouk. Aussi, il semble que la Libye fournisse des armes, de l'argent et des véhicules à des groupes toubou, les Forces armées révolutionnaires du Sahara (FARS), afin qu'ils entravent la campagne de prospection de Hunt oil en entretenant un climat d'insécurité dans le Kowar (2).

Les enjeux géopolitiques, qui apparaissent clairement ici, demeurent une constante saharienne. Cet espace n'a cessé d'être convoité de par sa position géographique intermédiaire entre le Maghreb et l'Afrique noire et de par les richesses de son sous-sol. Il constitue, encore aujourd'hui, un enjeu pour l'expansionnisme des nations occidentales mais aussi riveraines comme le montre la politique extérieure de la Libye qui tente à présent de mettre en place une organisation économique supra-nationale qui regrouperait les États sahariens.

---

2. L'attitude de la Libye n'arrange-t-elle pas finalement la France dont les groupes pétroliers sont étrangement absents de cette zone ?

### **Des migrants ouest-africains**

Les plus nombreux à traverser le Ténéré sont les jeunes ouest-africains qui partent ou reviennent de migration en Libye. Ces jeunes sont des Maliens, des Nigériens, des Nigérians (Ibos et Yorubas), des Ghanéens, des Béninois, des Camerounais mais aussi des gens venus de beaucoup plus loin comme des Sénégalais, des Gambiens et des Sierra Léonais. Certains vont dans le Sud libyen travailler comme manœuvre agricole ou berger dans les projets étatiques de la vallée de l'Irawan ou dans les jardins arboricoles et maraîchers de commerçants ou de fonctionnaires libyens. D'autres s'installent à Sabha, capitale du Fezzan, et y occupent des emplois de domestiques, de tâcherons, d'artisans, de maçons, de chauffeurs, de gardiens etc. D'autres enfin vont travailler à Tripoli, Syrte et Benghazi, quelques-uns d'entre eux désirant poursuivre leur périple pour se rendre clandestinement en Europe.

Beaucoup de ces jeunes entrent en fraude en Libye car ils n'ont le plus souvent ni visa ni passeport. Plusieurs parcours se présentent à eux : à partir d'Agadès, ils se rendent à Tamanrasset puis à Djanet où ils sont rejoints par d'autres groupes qui, depuis Arlit, ont traversé le Nord du massif de l'Air et l'erg Killian avant d'atteindre cette localité. À Djanet, ils sont pris en charge par un guide touareg qui les conduit, après trois jours de marche à travers le massif de Tadrart, au village libyen frontalier d'Albarkate. De là, le groupe qui peut comprendre plus d'une soixantaine de personnes, regagne Ghât et Sabha en s'efforçant de déjouer les contrôles de police (3). Toujours au départ d'Agadès,

---

3. En cas d'arrestation, ils sont conduits à un camp de transit (Katib Rashia) destiné exclusivement aux Ouest-africains et situé près de Sabha. Les conditions de détention y sont déplorables, tant du point de vue de l'hébergement et de l'alimentation que des conditions d'hygiène et sanitaires. Pour leur sortie, ces jeunes sont à la merci de leurs geôliers qui les rançonnent ou les font travailler quelque temps dans leurs jardins.



l'Afrique noire – et la Libye. Interrompus pendant plusieurs années en raison de la méfiance que le président Seyni Kountché manifestait à l'égard du colonel Kadhafi, ces échanges reprirent peu après la sécheresse de 1984. Ils portèrent sur un gros commerce de chameaux et de moutons qui s'effectuait, pour ces derniers, seulement à l'approche de la fête de l'*Aïd Al Kabir* où chaque musulman doit égorger un mouton en souvenir du sacrifice d'Abraham.

Les camelidés étaient achetés par une société d'État libyenne (Murzuk Trans-Desert) à des exportateurs nigériens, principalement deux grandes familles arabes, qui envoyèrent à elles seules des milliers de chameaux de l'autre côté de la frontière. Il s'agissait d'un négoce qui nécessitait une organisation très sophistiquée car les animaux effectuaient la traversée du Ténéré à pied. Afin d'éviter de perdre des bêtes, le parcours (Agadès-Dirkou-Toummo-Sabha) était choisi en fonction des points d'eau et des (rares) pâturages. Dans les zones les plus désertiques, les chameaux étaient abreuvés par des citernes et alimentés par des camions de fourrage. Ces commerçants arabes connurent un enrichissement rapide car le prix de chaque bête était triplé, voire quadruplé, à l'arrivée en Libye (un chameau valait mille dollars). Ces flux se poursuivent en 1998 avec une amplitude moindre en raison des difficultés financières de la société Murzuk Trans-Desert et de l'insécurité qui règne dans le nord du Niger. Néanmoins, ils représentent, chaque année, près de trois milliards de francs CFA soit plus de dix mille bêtes qui ne partent plus d'Agadès mais des régions d'élevage de Zinder et de Diffa.

Les exportateurs nigériens, également éleveurs de bétail, possèdent une connaissance fine des aptitudes de leurs bêtes. Pour eux, le Ténéré est un long couloir de passage du bétail dont ils suppléent artificiellement les défaillances pastorales. Ils s'efforcent en effet de surmonter les difficultés d'une traversée

audacieuse en dosant habilement l'effort de leurs troupeaux et en s'appuyant sur l'expérience des chameliers touareg qui les aident à convoyer les animaux jusqu'en Libye.

Outre le bétail, d'autres produits traversent le Ténéré : la Libye exporte parfois illégalement vers le Niger une multitude de marchandises diverses transportées par des convois de camions qui partent de Sebha pour se rendre à Dirkou. De là, ils traversent le désert du Ténéré pour terminer leur périple à Agadès. Très attendus, ces convois de camions à six roues motrices apportent des denrées alimentaires peu coûteuses car subventionnées en Libye qui en interdit pourtant l'exportation. Ainsi, un témoin se souvient de l'arrivée à Agadès, au début des années quatre-vingt-dix, d'un convoi d'une centaine de camions transportant des pâtes alimentaires (*macas*)<sup>(4)</sup> mais aussi de la semoule, du riz, de la farine de blé, de l'huile de soja, des boîtes de concentré de tomates d'origine italienne, des tissus noirs pour les chèvres touareg, de l'électroménager monté en Libye (réfrigérateurs, téléviseurs, vidéo etc.), des pièces détachées d'automobiles (pneus, moteurs etc.), des couvertures en laine et des tapis. Ces camions retournent en Libye avec du henné, des arachides décortiquées, des épices, du mil, du natron, des pagnes nigériens et des ovins. Ces négoce sont moins importants qu'il y a quatre à cinq ans en raison de l'insécurité créée par la rébellion touarègue qui les a attaqués à plusieurs reprises. Tous sont aux mains de commerçants arabes implantés de part et d'autre des frontières.

Ces commerçants arabes ont littéralement quadrillé au plan économique l'espace saharien : il y a eu, dès l'époque du commerce transsaharien, une stratégie délibérée de quelques grandes familles arabes de Tripoli, de Benghazi, de Ghadamès et de Ghât de tisser des réseaux

---

4. L'exportation de produits vivriers est interdite en Libye car ils y sont subventionnés.

commerciaux selon un axe nord-sud. Elles étaient ainsi représentées, à travers des frères et des fils, jusqu'à Agadès, Zinder et Kano. Elles reproduisent encore ce modèle de nos jours puisque plusieurs d'entre elles, originaires du Fezzan, ont des parents installés au Niger, voire même au Nigeria auxquels elles envoient des marchandises et dont elles réceptionnent les leurs. Ces familles arabes se sont bien adaptées à la loi et à l'évolution du marché, contrairement à la communauté touarègue qui n'a pas su ou pu s'insérer dans les grands circuits marchands transsahariens et dont l'outil de travail, le chameau, est devenu obsolète (E. Grégoire, 1997).

### **De mystérieux trafiquants**

Outre ces échanges marchands, le Sahara nigérien est parcouru par des flux qui demeurent assez mystérieux et d'autant moins contrôlables que le nord-est du Niger reste un espace où les autorités ont peu de prises, notamment dans la région accidentée du plateau du Djado. Aussi, un grand commerce de transit de cigarettes américaines (Marlboro) s'est-il développé, à la fin des années quatre-vingt, aux frontières septentrionales du Niger comme cela s'effectue depuis 1967 à la frontière du Nigeria. Ce négoce, qui a un caractère légal au Niger, ne l'est pas en Libye où l'entrée de cigarettes étrangères est très contrôlée et taxée. Il prit de l'ampleur avec l'embargo aérien décrété contre ce pays en avril 1992 par le Conseil de sécurité de l'ONU, les États-Unis interdisant de leur côté à leurs sociétés de commercer avec la Libye, ce qui renforça d'autant les circuits de fraude.

La Sobimex, société de droit nigérien à capitaux libanais, contrôla cette activité car la maison Marlboro lui accorda un monopole de distribution dans toute la sous-région. Depuis Cotonou, où les containers étaient déchargés, jusqu'à la frontière libyenne, la société s'appuyait sur toute une série de localités et d'in-

termédiaires. Dans ce dispositif, Agadès constituait une plaque tournante. En effet, les containers y étaient déchargés dans les entrepôts de la Sobimex et les cartons de cigarettes ventilés principalement vers Sebha mais aussi, en plus faible quantité, vers Tamanrasset. Les cartons destinés à la Libye étaient chargés sur des camions et traversaient, sous la protection de l'armée nigérienne, le désert du Ténéré (700 kilomètres) pour se rendre à Dirkou et à Bilma, dernier point de rupture de charge. De là, seuls les camions libyens assuraient la fin du voyage en pénétrant en fraude en Libye car les importations de cigarettes y sont prohibées. Après avoir contourné les postes de contrôle de l'oasis de Toummo et de Gatron, les camions parvenaient dans les entrepôts des riches commerçants de Sebha. Les cartons de cigarettes étaient alors distribués à l'intérieur de la Libye : partis du golfe de Guinée, certains d'entre eux terminaient leur périple au bord de la Méditerranée (Tripoli, Benghazi) après avoir parcouru près de 4 000 kilomètres depuis leur débarquement à Cotonou tandis que d'autres poursuivaient leur route vers l'Europe où ils étaient introduits en contrebande.

Entre 1991 et 1995, la Sobimex dont le chiffre d'affaires approcha, selon certaines sources, les cinquante milliards de francs CFA en 1995, gagna des sommes considérables. En 1996, elle a cessé son activité en raison des pratiques frauduleuses qui lui ont été reprochées par la Police économique nigérienne. Aussi, la filière est actuellement en pleine réorganisation, ce qui se traduit par une baisse des flux. Cette diminution des exportations de cigarettes vers la Libye affecte sensiblement les recettes douanières du Niger.

Ce grand négoce reste assez mystérieux car des hommes politiques haut placés dans l'appareil d'État libyen en tirent profit. Les bénéfices qu'il génère ont attisé la convoitise des différents régimes politiques (civil et militaire) nigériens qui se sont succédé depuis 1990 et

de leurs proches. Il semble également que certains cartons ne contenaient pas seulement des cigarettes mais aussi de la drogue destinée au marché européen en provenance du Nigeria ou transitant par ce pays depuis l'Asie. Enfin, la région du plateau du Djado et du Kowar, qui demeure une zone où l'État nigérien n'a guère de prises, constitue une plaque tournante d'un commerce d'armes venues du Tchad, voire d'ailleurs, à destination du nord de l'Algérie où elles sont réceptionnées par le Front islamique du Salut (FIS).

Ces mystérieux trafiquants ont leur propre conception de l'espace qui s'appuie sur son aspect incontrôlable. Le désert du Ténéré prend la forme d'un espace occulte où les marchandises empruntent toute une série de pistes de contrebande qui leurs permettent de se jouer des frontières étatiques et d'opérer dans la plus grande discrétion.

Même si la mobilité des hommes ne peut être conçue comme un simple déplacement mais plutôt comme un défi permanent à un environnement hostile, la vivacité de ces flux témoigne que le Ténéré ne constitue pas un obstacle à la circulation des biens et des hommes. Celle-ci souffre davantage de l'insécurité créée par des bandes armées que d'une géographie défavorable.

Ce désert apparaît comme un espace multidimensionnel où chaque population a sa propre perception qui renvoie à sa culture et aux objets de son voyage : espace social et culturel pour les Touareg, espace magique pour les touristes, espace géopolitique pour les nations, espace ouvert et dangereux pour les migrants

ouest-africains, espace hostile pour les militaires nigériens et complice pour leurs adversaires, espace pastoral pour les exportateurs arabes de bétail, espace économique pour les commerçants et espace secret pour les trafiquants en tous genres.

Le Ténéré, lieu de mobilité accrue, invite donc à ce que Joël Bonnemaison (1997) a appelé une « *anthropologie de l'espace* » tant il n'est pas, malgré ses apparences physiques, un territoire inanimé. Chaque groupe qui le parcourt, que ce soit à pied, à dos de chameaux, en tout terrain ou en camion, a tissé son réseau de routes qui en font un espace réticulaire qui participe activement aux grands flux transsahariens contemporains tout en demeurant un espace politiquement convoité.

#### BIBLIOGRAPHIE

- Boissonnade (E.), 1982. *Conrad Killian explorateur souverain*. Éditions France-Empire, Paris.
- Bonnemaison (J), 1997. « Les lieux de l'identité : vision du passé et identité culturelle dans les îles du Sud et du Centre de Vanuatu (Mélanésie) ». *Autrepart*, n° 4, « Empreintes du passé » : 11-41.
- Baduel (P.R.), 1981. *Enjeux sahariens*. Collection « Recherches sur les sociétés méditerranéennes », Centre de recherches et d'études sur les sociétés méditerranéennes, CNRS, Paris.
- Graizon (Ch.), Sintzel (R.), 1996. *Majestueux Sahara*. Collection Club Méditerranée, Éditions Atlas, Paris.
- Grégoire (E.), 1997. « Accumulation et marginalisation en pays touareg, Histoire économique récente des communautés marchandes d'Agadès ». *Le Républicain* n° 300, 301 et 302, Niamey.