

Monde arabe et Afrique noire : permanences et nouveaux liens

Emmanuel Grégoire *, Jean Schmitz **

Ce numéro d'*Autrepart* entend donner une vision large et diversifiée des relations entre l'Afrique blanche et noire en associant des recherches effectuées tant au nord qu'au sud du tropique du Cancer. Toutefois, nous avons jugé opportun de ne pas nous limiter au seul Maghreb et d'inclure dans le champ d'analyse l'ensemble du monde arabe, notamment les pays du golfe Persique (Arabie saoudite, Koweït, Abou-Dhabi, Émirats arabes unis, etc.). Ces derniers entretiennent en effet des liens de plus en plus étroits avec l'Afrique de l'Ouest, comme le soulignent les articles de Karine Bennafla et d'Emmanuel Grégoire. Ce n'est pas le cas des pays de la Corne de l'Afrique qui, comme la Somalie, ont depuis déjà longtemps tissé de multiples liens (notamment commerciaux) avec les pays de la mer Rouge, comme le montre le texte de Marc-Antoine Pérouse de Montclos.

L'objectif ambitieux de notre appel à contributions était d'amener, d'une part, les spécialistes du monde arabe et les orientalistes et, d'autre part, les africanistes à apporter leurs éclairages respectifs avec le souci de faire appel aux différentes disciplines des sciences sociales (anthropologie, histoire, économie, géographie, linguistique, etc.). Les réponses que nous avons reçues confirment que le sujet est d'actualité mais reste encore largement inexploré par la recherche. Plusieurs raisons peuvent être avancées :

– Géographiques tout d'abord, dans la mesure où une thématique concernant ces espaces étendus nécessite des déplacements longs dans un contexte environnemental hostile. Les investigations demandent donc un dispositif approprié et coûteux.

– Politiques ensuite, car il est désormais difficile voire impossible de travailler dans certains pays en raison de l'insécurité qui y règne : l'Algérie est touchée par les actions du FIS et du GIA, le Nord du Mali et du Niger est encore peu sûr en dépit de la fin des rebellions touarègues, le septentrion tchadien demeure parcouru par des bandes touboues incontrôlées, la Libye et la péninsule Arabique restent fermées à la recherche, notamment en sciences sociales.

* Directeur de recherche IRD, laboratoire « Sociétés du Sud et développement ».

** Chargé de recherche IRD, Centre d'études africaines.

– Enfin, une tradition universitaire persistante continue de séparer les rives septentrionales des rives méridionales du Sahara : il est révélateur qu’aucun grand programme, mis à part quelques initiatives individuelles, n’ait été lancé au cours de ces dernières années sur une problématique englobant l’ensemble de ces régions.

Si la recherche éprouve de réelles difficultés à les appréhender dans leur globalité, ni le sable ni les frontières n’arrêtent les grands flux marchands qui relient actuellement le Sahel au Sud maghrébin, voire le golfe de Guinée à la mer Méditerranée, perpétuant ainsi les mouvements d’échanges transsahariens précoloniaux : des hommes n’hésitent pas à affronter la rigueur d’un climat rude et d’un milieu physique inhospitalier comme le font les commerçants maures, arabes et touabous ainsi que les caravaniers touaregs qui parcourent à longueur d’année le désert au volant de leurs camions ou juchés sur leurs chameaux. De même, des jeunes originaires d’Afrique de l’Ouest et centrale ne craignent pas de traverser le Sahara pour se rendre dans les villes du Maghreb (Tamanrasset, Sabha, Benghazi, Tripoli, etc.) chercher le travail qui fait tant défaut chez eux. Comme par le passé, la culture et la langue arabe trouvent aussi différents vecteurs pour se diffuser au Sud du Sahara : les langues africaines comptent ainsi de nombreux emprunts à l’arabe. Enfin, l’islam et ses courants de pensée se propagent depuis le Maghreb vers l’Afrique noire – comme le décrit Jean Schmitz – au point que certains groupes islamistes algériens comme le GIA (Groupe d’intervention armée) possèdent des ramifications au Niger où ils disposent de camps d’entraînement dans l’Azawak ou le Ténéré.

Pour dresser la toile de fond de notre étude, nous rappellerons tout d’abord quelques aspects relatifs à l’histoire des liens entre le monde arabe et l’Afrique noire, puis nous soulignerons la diversité de leurs liens actuels en nous appuyant sur les différents textes ici rassemblés.

Des temps anciens au temps présent

Le passé atteste que le Sahara a toujours joué un rôle intermédiaire entre l’Afrique du Nord et l’Afrique noire : avant même l’époque romaine, des routes de chars le traversaient, comme en témoignent différents sites archéologiques. Un de ces axes partait du golfe de Syrte (Libye) et conduisait dans la région de Gao sur le Niger en passant par le Fezzan, le Tassili des Ajjers, le Hoggar et l’Adrâr des Iforas. L’autre partait du Sud marocain, traversait l’Adrâr mauritanien pour aboutir également sur les rives du Niger (environs de Goundam). Si ces routes transsahariennes étaient sans doute à l’origine militaires, on peut raisonnablement supposer qu’elles étaient aussi l’objet d’un trafic caravanier, certes vraisemblablement très réduit [Lhote, 1984].

L’introduction du chameau, qui remonte peu avant l’ère chrétienne, facilita le développement des échanges transsahariens, cet animal bien adapté au contexte climatique et géographique étant utilisé tant pour le déplacement des personnes que des marchandises mais aussi à des fins guerrières. Au fil des siècles se succédèrent, au Sahel, une série d’empires (Ghâna, empires du Mali puis de Gao) qui devaient leur puissance au commerce transsaharien et plus particulièrement à l’or rapporté au Maghreb par des commerçants nord-africains. Des villes très anciennes

comme Tombouctou et Djenné bénéficièrent de l'essor de ces échanges et devinrent de véritables ports des caravanes sahariennes. Jean Schmitz rappelle qu'aux XVIII^e et XIX^e siècles, est apparue toute une série d'États musulmans plus territorialisés à l'extrémité des couloirs méridiens du commerce transsaharien [Monod, 1968]. Plus à l'est, des cités comme Agadès, Zinder, Katsina et Kano se développèrent en devenant des étapes ou les points de convergence des réseaux marchands et des flux qui reliaient le pays hausa à la Tripolitaine et à la Cyrénaïque. Enfin, l'empire du Bornou tissa des liens avec ces deux provinces libyennes à travers le Fezzan : Karine Bennafla mentionne des migrations arabes venues de l'est dès le XIV^e siècle et évoque la route du pèlerinage à La Mecque qui est encore empruntée de nos jours et qui traverse l'Afrique de l'Ouest des rives de l'Atlantique à la mer Rouge.

Loin de constituer une mer de sable infranchissable, le Sahara était donc parcouru par une multitude de caravanes qui se livraient à des négoce variés. Les commerçants apportaient, en provenance du Nord, des objets manufacturés (tissus, soieries, bimbeloterie, sucre, armes, tabac du Touât, parfums, etc.), tandis qu'ils y ramenaient des plumes et des dépouilles d'autruches, des peaux tannées, de la poudre d'or, de l'ivoire, des couvertures en coton, des médicaments relevant de la pharmacopée africaine et des esclaves. Les estimations de la traite esclavagiste chiffrent à 65 000 le nombre de ressortissants d'Afrique noire dirigés vers l'Algérie entre 1700 et 1880 contre 400 000 en Libye (la Grande-Bretagne abolit l'esclavage en 1833, la France en 1848 [Austen, 1979]).

Le XIX^e siècle fut aussi marqué par les premières expéditions européennes à l'intérieur du continent africain : Clapperton, parti de Tripoli, atteignit le Tchad en 1823 puis le Niger en 1825-1827. Trois ans plus tard, René Caillé rallia, à pied, Dakar à Tanger en passant par Tombouctou, cité religieuse d'où aucun Européen n'avait pu repartir jusqu'alors vivant ¹. Quelque temps plus tard, l'Allemand Heinrich Barth parcourut, durant cinq ans, le Soudan où il accumula de précieuses informations qui seront utilisées par les missions militaires qui précéderent la conquête coloniale [Barth, 1965].

La pénétration française ne se fit pas sans difficulté, notamment en pays touareg, où le massacre de la mission du colonel Flatters par des Touaregs Kel Ahaggar (1881) la retarda d'une vingtaine d'années, comme le fait observer André Bourgeot, cette opération étant réalisée à l'instigation des négociants tripolitains et ghadamésiens qui craignaient que leur hégémonie sur le commerce transsaharien central ne soit menacée. Ce furent ensuite la révolte de Firhun, *amenokal* des Oulliminden Kel Ataram, allié aux tribus du Gourma et de Dori (1916), puis, la même année, l'assassinat du révérend père Charles de Foucauld à Tamanrasset par des groupes Kel Ahaggar. Enfin, ce fut la guerre menée par le chef Kaocen aidé de troupes senoussistes qui reprirent l'Air et firent le siège de la garnison française d'Agadès avec l'appui du sultan Tegama (cet encerclement ne fut levé qu'au bout de trois mois grâce au renfort de colonnes venues de Menaka, de Zinder et du Sahara algérien). Ces mouvements de dissidence, qui ne furent définitivement jugulés qu'au

1 L'Anglais Laing l'avait précédé mais y avait été assassiné.

début des années trente, entendaient s'opposer à la domination française qui aliénait à la fois l'indépendance et la liberté de mouvement des Touaregs, leur ôtait une grande partie de leurs moyens d'existence (cessation des rezzous) et risquait aussi d'affecter le commerce transsaharien dont ils étaient les guides et les caravaniers, les négociants arabes étant leurs commanditaires.

Cette dernière crainte était fondée car les grands courants d'échanges à travers le Sahara périclitèrent avec son morcellement politique et administratif : alors que l'Italie s'emparait de la Libye en chassant l'occupant turc, la France procédait à l'éclatement de ce vaste territoire en le scindant en trois grands ensembles : l'Algérie, l'Afrique occidentale française (AOF) et l'Afrique équatoriale française (AEF). Le commerce transsaharien souffrit de la création de ces nouvelles entités politiques délimitées par des frontières arbitrairement tracées. Il fut, plus encore, affaibli par les mesures économiques prises par la France et la Grande-Bretagne qui entendaient privilégier les échanges depuis le golfe de Guinée en ouvrant de nouvelles voies de communication : la Grande-Bretagne organisa ainsi, en 1905, un service de transport gratuit par mer reliant Tripoli à Lagos d'où les marchandises regagnaient Kano par chemin de fer [Bourgeot, 1989]. Dans ce contexte défavorable au transport saharien qui était, de plus, fortement imposé à son arrivée au Sahel, seules subsistèrent les caravanes de sel conduites par les Touaregs maliens (*azalay*) et nigériens (*taghlamt*). Ces caravanes approvisionnaient, pour la première, l'oasis de Taoudeni et, pour la seconde, ceux de Bilma et de Fachi en mil, peaux et tissus. Elles rapportaient dans le Sud du sel et des dattes. La colonisation entraîna donc le déclin des liens entre Afrique noire et monde arabe de manière durable mais non leur disparition, comme le fait remarquer Karine Bennafla.

Pendant une longue partie de la période coloniale, ces zones sahariennes furent économiquement et politiquement marginales : la France s'intéressait plus au Nord de l'Algérie et aux régions sahéliennes où elle mettait en place une économie de traite qui reposait sur l'exportation des productions agricoles africaines (arachide et coton) et l'importation de biens manufacturés européens (tissus principalement). Toutefois, les campagnes de prospection minière qui se multipliaient dans le Sahara sous l'impulsion d'hommes comme Conrad Killian² lui firent entrevoir les profits qu'elle pouvait tirer de la mise en valeur d'un sous-sol saharien riche en pétrole, gaz naturel et en minerais (uranium, fer, etc.). Germa alors l'idée de regrouper les territoires sahariens au sein d'une même entité : l'Organisation commune des régions sahariennes (OCRS) dont la création rappela que le Sahara est un espace charnière pourvu d'un rôle géostratégique indéniable.

L'OCRS, comme le décrit de manière extrêmement précise l'article d'André Bourgeot qui porte sur l'œuvre politique méconnue du révérend père Charles de Foucauld, devait permettre à la France de s'approvisionner en énergie et en matières premières dans de bonnes conditions mais aussi, objectif moins avoué, de conserver la mainmise sur des zones d'expérimentation nucléaire³. L'OCRS apparut très vite comme un État dans l'État car il empiétait sur l'autorité des

2 E. Boissonnade, *Conrad Killian, explorateur souverain*, Paris, France-Empire, 1982.

3 Anonyme, *Connaissance du Sahara*, document Sebom, Paris, 1958.

représentants de la France tant en Algérie qu'en Afrique noire⁴. Cette organisation ne survécut pas à l'indépendance algérienne, le FLN (Front de libération nationale) dénonçant la partition de l'Algérie en rejetant le projet de détachement des zones sahariennes : la France ne s'étendrait donc jamais de Dunkerque à Tamanrasset, comme l'avait affirmé le général de Gaulle dans un discours resté célèbre.

L'accession à l'indépendance de l'Algérie et des pays d'Afrique noire (Mauritanie, Mali, Niger et Tchad) entérina définitivement la partition du Sahara⁵. Si la première intensifia l'exploitation des gisements de pétrole de la région de Hassi-Messaoud pour assurer son développement⁶, les nouveaux États d'Afrique noire ne mirent que progressivement en valeur leurs richesses minières : la Mauritanie procéda à de gros investissements pour exploiter ses gisements de fer de Zouérate et acheminer le minerai par chemin de fer jusqu'au port de Nouâdhibou. Le Niger, de son côté, installa, au début des années soixante-dix, une industrie d'extraction de l'uranium découvert en bordure occidentale de l'Aïr. Pour cela, il mit en place tout un réseau de routes goudronnées pour approvisionner le site en matières premières débarquées au port de Cotonou et y évacuer la production (l'uranium faisait alors l'objet d'une demande soutenue des pays occidentaux qui mettaient l'accent sur l'énergie nucléaire après le spectaculaire renchérissement du prix du pétrole). Enfin, plus récemment, le Tchad met en exploitation des gisements de pétrole (région de Doba) qui se prolongent dans le bassin du lac Tchad où des sociétés multinationales ont déjà effectué des campagnes de prospection : des forages ont été aussi entrepris dans le plateau du Djado par la firme américaine Hunt Oil qui entend se ménager de futures zones d'exploitation qui pourront, le moment venu, prendre le relais du Moyen-Orient.

Si les États créèrent des activités économiques modernes, celles-ci apparurent très vite en décalage avec l'économie réelle des populations sahariennes qui restait essentiellement pastorale, caravanière et dans une moindre mesure marchande. Nous verrons que les circuits marchands internationaux sont en train de renaître⁷ dans le cadre d'économies le plus souvent parallèles. Ils reposent sur les différences de production et de politiques économiques suivies par les États et leur appartenance à des zones monétaires distinctes⁸. Cette reprise des relations commerciales Nord-Sud est cependant entravée par des contraintes politiques et militaires comme la guerre qui toucha le Tchad pendant près de vingt ans, les relations diplomatiques difficiles entre le Niger et la Libye dirigée depuis 1969 par l'imprévisible colonel Kadhafi, le conflit du Polisario, les rébellions touarègues et les événements politiques intérieurs algériens. Ces événements ont enfin sévèrement touché un secteur touristique pourtant prometteur. L'Algérie et, dans une moindre

4 P. Boilley, « L'OCRS, une tentative avortée », in *Nomades et Commandants, administration et sociétés nomades dans l'ancienne AOF*, Paris, Karthala, 1993 : 215-239.

5 Th. Monod, « Les bases d'une division géographique du domaine saharien », *Bulletin de l'IFAN*, XXX, B (1), 1968 : 269-288.

6 L. Blin, *L'Algérie du Sahara au Sahel*, Paris, L'Harmattan, coll. « Histoire et perspectives méditerranéennes », 1990.

7 M. Gast, « Échanges transsahariens et survie des populations locales », *Écol. hum.*, 2, 1989 : 3-23.

8 E. Grégoire, « Sahara nigérien : terre d'échanges », *Autrepart*, 6, 1998 : 91-104.

mesure, le Niger et la Mauritanie s'efforcèrent, au cours des années soixante-dix et quatre-vingt, de mettre en valeur leur patrimoine national : le désert, notamment le Ténéré, et les massifs du Hoggar et de l'Air sont des destinations convoitées par les agences de voyages européennes.

L'indépendance de l'Algérie et des anciens pays autrefois regroupés au sein de l'AOF et de l'AEF se traduisit par un transfert des rôles du pouvoir remis aux mains des nouvelles « élites » nationales. En Algérie, celles-ci étaient presque uniquement originaires du Nord tandis qu'en Afrique noire, elles venaient principalement des régions sahéliennes et non sahariennes, à l'exception de la Mauritanie. À titre d'exemple, au Niger, les populations djermas et hausa se substituèrent aux Français, la communauté touarègue se retrouvant sous-représentée dans la mesure où elle comptait dans ses rangs un faible nombre de cadres capables d'occuper des postes de responsabilités élevés, cette société ayant longtemps refusé la scolarisation de ses enfants. Cette exclusion politique – malgré le souci constant des plus hauts responsables d'effectuer un subtil dosage ethnique dans la composition des gouvernements – fut doublée, au Niger comme au Mali, d'un sentiment de mise à l'écart de l'économie moderne, ces populations n'ayant pas su s'insérer dans les nouveaux circuits économiques qui se mettaient en place. Aussi, les régions septentrionales de ces deux pays ont été, à partir des années quatre-vingt-dix, le berceau de rébellions armées animées par des groupes minoritaires arabes et touaregs pour ce qui concerne le Mali et exclusivement touaregs au Niger. Ces mouvements se traduisirent par toute une série d'opérations militaires effectuées sous forme de commandos extrêmement mobiles qui s'appuyaient sur leur connaissance fine du terrain et leur résistance physique. Ils s'en prenaient à des postes de gendarmerie, de police, voire aux forces armées nationales plus lourdement équipées et moins à l'aise dans l'environnement désertique. Le pacte national signé le 11 avril 1992 au Mali et la signature de l'accord de paix définitive au Niger (24 avril 1995) mirent officiellement fin à ces mouvements de rébellion mais le fond du « problème touareg » n'apparaît pas résolu pour autant tant cette communauté, fortement touchée dans ses moyens de subsistance même par des sécheresses répétées (perte de son cheptel⁹), ne voit pas d'issue véritable à sa situation de sous-développement¹⁰.

Outre les rébellions touarègues, ce « Sahara mouvant », espace de turbulences politiques pour reprendre une expression d'André Bourgeot, fut touché par toute une série de conflits avivés par des rivalités géopolitiques et révélateurs de la faiblesse des contrôles étatiques sur ces zones désertiques. Dans ces guerres des sables, les nomades renouent avec les rezzous du passé comme les Goranes tchadiens qui parvinrent à chasser l'armée libyenne du Tibesti et de la bande d'Aozou et les Regueybat du Polisario qui s'opposent, depuis vingt-cinq ans, à la puissante armée marocaine pour obtenir l'indépendance de leur territoire abandonné en 1976 par les Espagnols : la consultation électorale prévue en juillet 2000 est repor-

9 A. Bourgeot, *Les Sociétés touarègues, nomadisme, identité, résistances*, Paris, Karthala, 1995.

10 A. Bourgeot, « Les rébellions touarègues : une cause perdue ? », *Afrique contemporaine*, 180, Paris, 1996 : 481-499.

tée car le Maroc et les Sahraouis du front Polisario ne parviennent pas à s'entendre sur les tribus qui doivent participer à ce scrutin capital (il risque d'être repoussé à 2002 voire au-delà, de l'aveu même de l'ONU, s'il a lieu un jour). Dans ces espaces désertiques, les véhicules tout-terrain ont désormais remplacé les dromadaires. Ils permettent d'effectuer des raids audacieux et lointains, comme l'illustraient les actions menées contre les concurrents du rallye Paris-Dakar. Ils constituent désormais le principal moyen de transport saharien : des camions relient régulièrement l'Afrique noire au Maghreb, facilitant ainsi la circulation des hommes et des marchandises.

L'histoire met donc en évidence toute une série de continuités entre le monde arabe et l'Afrique noire. Avant de les examiner plus en détail pour ce qui concerne la période contemporaine, il convient de donner un aperçu des liens qu'elle a récemment tissés avec la péninsule Arabique. Comme nous le mentionnions précédemment, nous n'entendons pas limiter le champ de l'analyse au seul Maghreb mais prendre aussi en compte les relations entre les pays du golfe Persique et l'Afrique noire. Celles-ci ont pu s'intensifier grâce aux formidables progrès réalisés en matière de transport aérien mais aussi de communications, la télévision par satellites facilitant la diffusion des courants de pensée et de la langue arabe.

Leurs relations se sont limitées jusqu'à une période récente au seul pèlerinage à La Mecque : des ressortissants d'Afrique de l'Ouest, pour les plus aventureux d'entre eux, se rendaient à pied jusqu'aux lieux saints. Ils traversaient alors le continent africain d'ouest en est, le voyage s'espaçant sur de longs mois, voire plusieurs années. L'utilisation de l'avion permit, dès les années cinquante, d'organiser des pèlerinages notamment à l'occasion du *Hadj* ou de l'*Oumra*. C'est à cette période que les relations entre ces deux régions pourtant fort éloignées et sans contacts étroits auparavant commencèrent à se tisser. Elles s'intensifièrent après l'accession à l'indépendance des États d'Afrique noire et au fur et à mesure que les pays du golfe Persique engrangeaient d'importantes ressources tirées de l'exportation de leur pétrole. Les chocs pétroliers des années soixante-dix les accrurent très sensiblement si bien que des pays comme l'Arabie saoudite finirent pas s'intéresser à l'Afrique noire et y ouvrirent des représentations diplomatiques. L'objectif principal visait à accroître l'influence de l'islam, notamment le courant de pensée wahhabite dont l'Arabie saoudite est le berceau, mais aussi à y répandre la culture et la langue arabes. Simultanément, le royaume saoudien créa un fonds d'aide destiné aux pays africains. Par ce biais, il entreprit quelques opérations de développement ou effectua des dons en nature (médicaments, vivres, etc.), voire procéda à des aides budgétaires directes. Le Koweït, fort également de ses revenus pétroliers, adopta une attitude analogue, si bien qu'en signe de reconnaissance, un État aussi démuné que le Niger envoya un bataillon de cinq cents hommes combattre l'envahisseur irakien aux côtés des Occidentaux durant la guerre du Golfe. Enfin, Abou Dhabi dispose du fonds Abou Dhabi pour le développement (ADDF), et des pays comme le Qatar et l'Iran ont créé des commissions mixtes bilatérales avec le Tchad, comme le décrit Karine Bennafla. Les ONG constituent enfin, pour des pays comme l'Iran, un moyen privilégié pour assurer une présence en matière sociale : ce pays finance ainsi des structures de soins efficaces et à prix abordables au Niger.

Le déséquilibre économique entre les pays africains et de la péninsule Arabique est cependant flagrant : si les premiers connaissent une situation économique très difficile et doivent faire face à une production qui ne parvient pas à suivre une démographie galopante, les seconds sont peu peuplés et enregistrent des revenus réguliers et élevés. Dans ces conditions, l'échange ne peut être qu'inégal, comme le montre le texte d'Emmanuel Grégoire à propos des chasses africaines du prince Bandar.

La diversité des relations contemporaines entre le monde arabe et l'Afrique noire

Nous nous proposons d'examiner leurs relations contemporaines à partir de trois éléments qui nous paraissent importants et par ailleurs étroitement liés : la diffusion de courants de pensée culturels, religieux et linguistiques, la circulation des hommes et leurs relations marchandes.

Le facteur religieux

L'expansion de l'islam en Afrique au sud du Sahara a été souvent assimilée à la diffusion des confréries soufies (*tariqa*). Néanmoins, une telle observation doit être nuancée selon que l'on se place à l'ouest ou à l'est du continent. En Afrique de l'Est en effet, les confréries sont restées insulaires ou côtières, ne se répandant à l'intérieur qu'au XIX^e siècle. Au Soudan et dans la Corne de l'Afrique, outre une première vague aux XV^e et XVI^e siècles qui apportait la Qadiriyya et la Shadelliya, c'est au XIX^e siècle que sont apparus, outre la Tijaniyya venant de l'Ouest, les mouvements réformistes soufis venant de la péninsule Arabique. L'existence des hauts plateaux de l'Éthiopie chrétienne a fonctionné comme barrage, à l'inverse du Sahara.

En revanche, en Afrique de l'Ouest, la pénétration de l'islam a suivi les axes commerciaux méridiens empruntés par des tribus chamelières en rivalité. Ces axes, qui apparaissent puis disparaissent en se supplantant au cours des siècles, obéissent à un système d'opposition entre ligues duales ou alliances militaires qui sont aussi des réseaux d'échange, comme le montre le texte de Jean Schmitz. Les groupes maraboutiques qu'on rencontre aux deux extrémités de ces axes commerciaux prennent plusieurs formes.

Au nord, à la limite du Maghreb et du Sahara, ces groupes sont organisés en *zawiyya*, « maisons » ou marchés associés à un lieu de pèlerinage confrérique, comme ceux qui sont situés sur les contreforts de l'anti-Atlas marocain et qui contrôlent des points de passages des caravanes, réinvestissant, dans des oasis alentour, les bénéfices du commerce transsaharien.

Dans les oasis ou les ksours (marchés-entrepôts) du Sahara lui-même, apparaissent des tribus maraboutiques dispersées sur de longues distances qui sont protégées par des Bédouins ou des « tribus guerrières », *hassan* maures, *imajeghen* touaregs, arabes du Tchad... Au sein de l'espace saharien, les principales confréries se sont identifiées aux tribus maraboutiques qui contrôlaient tel ou tel axe commercial, comme les Kunta du Sahara central qui ont véhiculé la plus ancienne des confréries, la Qadiriyya, ou les Idawali mauritaniens qui diffusèrent la Tijaniyya

marocaine. À propos de cette dernière, notons l'importance du pèlerinage dans la constitution de la plus africaine des confréries. Jusqu'au XIX^e siècle, la Tijaniyya s'est identifiée aux Idawali installés à Shingitti, dans l'Adrâr mauritanien, ville célèbre dans tout le monde musulman pour être le point de départ d'une caravane annuelle de pèlerins qui se rendaient à La Mecque et ramenaient au retour des livres à dos de chameau. Pierre Bonte analyse la transformation en hommes d'affaires de ces lettrés musulmans¹¹. Plus à l'est, entre la Libye et le Tchad, sur l'axe Kufra-Abéché qui fut, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, la plus importante des voies transsahariennes, les commerçants Majabra vont lier leur sort à celui de la confrérie Sanusiyya [Triaud, 1995] en utilisant les réseaux de leur *zawiyya*.

Enfin, plus au sud, les relations *landlord/broker* entre Sahariens et Négro-Africains ainsi que les alliances entre clans sahélo-soudaniens poursuivirent ces systèmes d'alliances qui, en l'absence de contrôle étatique formel, furent à même d'assurer la sécurité essentielle à ce type de commerce, développant en même temps les affiliations confrériques¹².

Parmi les diverses branches de la Tijaniyya, celle des Niass de Kaolack, au Sénégal, illustre le mieux l'articulation entre les deux axes d'expansion qu'ont suivis les confréries d'Afrique de l'Ouest, celui des méridiens et celui des parallèles, comme le décrit l'article de Jean Schmitz, puisqu'actuellement, ses adeptes se recrutent aussi bien en Mauritanie et au Sénégal qu'au Nigeria. Cette expansion se poursuit au-delà des limites du continent, en direction du Moyen-Orient d'une part, des États-Unis d'autre part.

Autour de la seconde guerre mondiale, les pèlerins qui reviennent du Hijaz, de l'université al-Azhar du Caire et du monde arabo-musulman véhiculent des idées « réformistes » inspirées des mouvements wahhabites au Hijaz ou salafi d'Égypte, prônant un retour aux textes, critiquant les « innovations » des confréries soufies et modernisant l'enseignement de l'islam et de la langue arabe dans le cadre de medersas et d'écoles franco-arabes.

Plus récemment, un second type de réformisme proche de l'islamisme bénéficia de l'aide directe des pays arabes, issue de la manne pétrolière des années soixante-dix, qui rétablit des liens directs entre le monde arabe – Arabie saoudite, Iran, Libye – et l'Afrique noire, relations que la colonisation s'était efforcée de contenir. L'islamisme prône trois retours à la tradition. Doit être obtenue la purification de l'islam par la référence exclusive au Coran et à la Sunna. De même, au niveau social, sont rejetées toutes les innovations (*bid'a*) opérées par les confréries. Enfin, au niveau de l'État, la Shari'a doit être appliquée, aboutissant à la création d'un État islamique à l'image de celui créé par le Prophète à Médine.

La manne pétrolière a surtout servi à payer des séjours à l'extérieur des arabisants pour acquérir une formation supérieure, que ce soit à al-Azhar au Caire, à Médine ou à Djeddah, avant que ne soient créés, dans les pays mêmes, des centres islamiques au Soudan, au Nigeria, où fleurirent dans les années quatre-vingt les *Departments of Arabic and Islamic Studies*, dans une moindre mesure au Sénégal, au Niger...

11 Voir, pour la période précédente, P. Bonte [1998].

12 Pour le XIX^e siècle, voir J. Schmitz [2000].

Outre les instituts islamiques et les lieux de conférences, les financements, en particulier d'Arabie saoudite et du Koweït, ont aidé à la construction des mosquées. En léger décalage avec le Moyen-Orient ou le Maghreb, on assiste au sud du Sahara à une explosion de construction de mosquées avec tout le personnel qui leur est lié, mosquées financées non seulement par la manne pétrolière mais également par l'argent de la migration internationale, du Soudan au Mali ou à la vallée du Sénégal. L'apparition de ces lieux de paroles s'accompagne de celle des prêcheurs utilisant la langue nationale et les médias modernes. À l'inverse de la personnalisation des rapports maîtres-disciples « traditionnels », on assiste à une matérialisation des moyens de transmission de l'islam, que ce soit sous forme d'un enseignement du coran qui intègre, dans un cadre moderne, celui de la langue arabe, de l'anglais, des sciences..., ou sous forme de cassettes audio des prédicateurs qui s'expriment dans les langues nationales (hausa, swahili, hassaniyya...). Ainsi le mouvement de *darwa* – d'appel pour un retour à l'islam – en Côte-d'Ivoire vise, non plus seulement à moderniser l'islam à la manière des réformistes, mais à islamiser la modernité, pour employer les termes de l'article de Marie Miran, en étant actif sur le terrain de l'action sociale et en empruntant les méthodes de prosélytisme des évangélistes – conférences, cassettes audio, usage du français comme *lingua franca*.

Les migrations humaines

Le monde arabe et l'Afrique noire ne sont pas uniquement reliés par des facteurs religieux, culturels ou linguistiques. Des populations se sont toujours déplacées de l'un à l'autre, comme l'illustrent les anciens mouvements caravaniers ou la traite des esclaves qui se traduit par l'acheminement au Maghreb de très nombreux Africains attesté par la présence d'une importante population noire dans ces pays [Blin, 1988].

Si la traite esclavagiste a disparu, il existe toujours à la fois dans le sud de l'Algérie et de la Libye un réel besoin en main-d'œuvre peu qualifiée qui a donné naissance à des migrations de travail. Fuyant le chômage endémique qui sévit dans leurs pays, de jeunes Africains s'expatrient ainsi pendant plusieurs années au Maghreb pour y amasser le capital indispensable à la réalisation de leurs projets une fois de retour chez eux. Ils y sont employés à des travaux de force (manœuvre agricole, maçon, manutentionnaire, etc.), mal rémunérés et que les nationaux refusent d'accomplir.

Ces migrations de travail, qui demeurent encore largement méconnues, ne constituent pas un phénomène nouveau [Grégoire, 1999]. L'Algérie fut, avant même son indépendance, un pôle d'attraction pour quelques jeunes Nigériens. Des témoignages révèlent qu'ils allèrent travailler, entre deux saisons agricoles, à Tamanrasset ou à In Ecker, petite localité où la France procédait à des essais nucléaires souterrains. Depuis lors, le nombre de ces jeunes migrants augmenta fortement, notamment au cours de ces deux dernières décennies, si bien qu'ils forment en Afrique du Nord de véritables petites communautés. On les retrouve dans des villes comme Tamanrasset, Djanet, Ghât, Sabha, Brak, Misrata, Syrte, Benghazi et même Tripoli, où des familles résident depuis déjà longtemps, constituant ainsi autant de structures d'accueil pour les nouveaux arrivants.

Les Touaregs maliens et nigériens jouèrent un rôle important dans ces migrations. Leurs déplacements s'amorcèrent après la sécheresse de 1974 puis surtout après celle de 1984 qui toucha plus encore leur cheptel. L'espoir de trouver des moyens de survie (des camps de réfugiés touaregs furent installés à Tamanrasset) motiva leur voyage mais aussi celui de trouver l'emploi qui faisait tant défaut dans leur pays. Enfin, les appels du colonel Kadhafi, qui les incitèrent à rejoindre la légion islamique, ne laissèrent pas indifférents certains d'entre eux qui constitueront par la suite l'essentiel des combattants des rébellions touarègues malienne et nigérienne. Ces migrations se diversifièrent au cours des années quatre-vingt : les progrès réalisés en matière de transport permirent à de très nombreux jeunes de se rendre plus aisément sur l'autre rive du Sahara. C'est donc un peu tous les ressortissants d'Afrique de l'Ouest (Nigériens, Ghanéens, Togolais, Béninois, Sénégalais, Sierra-Léonais, etc.) mais aussi d'Afrique centrale (Tchadiens, Camerounais, Centrafricains et Gabonais) qui tentent, chaque année, l'aventure au Maghreb où ils séjournent de très longs mois, voire plusieurs années, étant donné le coût élevé et le caractère périlleux du périple (le trajet entre Djanet et Ghât s'effectue à pied à travers la montagne).

Le voyage a pour destination première Tamanrasset ou Djanet. Les francophones tentent, avec l'aide de leurs compatriotes, de s'insérer dans les réseaux de travail locaux. En cas d'insuccès, ils poursuivent leur périple en Libye, comme le font la plupart des anglophones. Les rémunérations y sont plus attractives mais les risques encourus plus grands étant donné la sévérité des contrôles auxquels ne manquent pas de se livrer les policiers et militaires libyens.

Si le régime militaire du colonel Kadhafi sait pertinemment que l'économie de son pays, riche en capitaux et pauvre en hommes, a besoin de cet apport extérieur de main-d'œuvre – surtout après les investissements massifs qu'il opéra dans le secteur primaire grâce à ses revenus pétroliers –, il n'en demeure pas moins qu'il ne manque pas d'organiser régulièrement et sans ménagement des reconduites aux frontières. Tous ces jeunes migrants étant dans une situation administrative irrégulière (défaut de passeport et de visa), leurs employeurs en profitent pour les rendre corvéables à merci. De leur côté, la police et l'armée libyenne exercent sur eux un racket permanent qui peut anéantir le fruit de plusieurs mois d'un dur labeur ou les conduire dans un camp de transit situé à sept kilomètres à l'est de Sabha appelé Katib Rashia (prison n° 10). Ce lieu de transit est réservé aux seuls Africains qui y sont détenus arbitrairement dans des conditions alimentaires, sanitaires et d'hygiène déplorables qui ne sont pas sans rappeler celles des esclaves d'antan...

En choisissant de travailler au Maghreb, ces migrants font preuve d'un esprit d'aventure et d'un dynamisme surprenants : les longs parcours, la traversée des frontières, le désert et les multiples risques d'un tel voyage ne les arrêtent point (certains peuvent faire plus de trois mille kilomètres avant d'arriver en Libye). D'ailleurs, quelques Ghanéens et Nigériens continuent leur chemin, depuis Tamanrasset ou Sabha, vers Alger ou Tripoli, cachés dans des camions pour ne pas être repérés par les autorités. Une fois arrivés dans ces ports, des passeurs les installent dans les cales de bateaux à destination de l'Italie d'où ils tenteront de regagner l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

Un autre flux migratoire, lié au développement du transport aérien, apparaît depuis quelques années et relie l'Afrique noire au golfe Persique : les textes de Karine Bennafla et d'Emmanuel Grégoire évoquent ainsi des migrations, au départ marchandes ou religieuses, qui se sont transformées par la suite en migrations de travail comme cela s'est passé pour le Maghreb. Les pays de la péninsule Arabique, qui ont longtemps privilégié l'importation de main-d'œuvre d'origine asiatique, semblent accueillir de plus en plus d'Africains qui sont affectés à des travaux nécessitant peu ou pas de qualification. Bien qu'aucune étude spécifique n'ait jusqu'à présent porté sur ce mouvement, on peut supposer, d'après les témoignages recueillis en Afrique noire, que ces flux prennent désormais une ampleur non négligeable. Certains sont initialement liés au pèlerinage à La Mecque qui peut se transformer en une installation durable (la législation saoudienne a été récemment assouplie en autorisant les pèlerins à effectuer l'*Oumra* durant neuf mois de l'année et à résider dans le pays un mois au lieu de quinze jours sur trois mois auparavant). Enfin, il convient de souligner, comme pour le Maghreb, que des Africaines, certes peu nombreuses, participent à ces mouvements de population, le plus souvent dans le cadre de réseaux de prostitution. Quelques commerçantes sont aussi installées à Djeddah ou font la navette entre leur pays d'origine et l'Arabie saoudite grâce au vol régulier d'Air Afrique.

Marc-Antoine Pérouse de Montclos décrit des flux migratoires beaucoup plus importants de Somaliens vers les pays du Golfe. Il insiste sur leur importance en termes de flux de personnes mais aussi financiers, ces immigrés envoyant des sommes considérables grâce à des « compagnies à téléfax » dans leur pays qui vit pour une large part grâce à ces mouvements financiers animés par la diaspora installée à l'étranger.

Les relations économiques

Lorsque l'on évoque les relations entre le monde arabe et l'Afrique noire, le commerce transsaharien vient immédiatement à l'esprit tant celui-ci joua un rôle important du point de vue économique : Pierre Bonte évoque la construction, dès le XIII^e siècle, de fortunes sahariennes comme celles des frères Maqqarî, originaires de Tlemcen.

Après de longues décennies d'extinction, le négoce transsaharien tend à renaître sur des bases qui ne sont peut-être pas si éloignées des flux anciens. Certes, les convois de camions ont remplacé les caravanes chamelières mais son organisation et ses acteurs ne paraissent pas être en rupture avec le passé mis à part, aspect capital dans le Sahara central, la mise à l'écart des Touaregs qui ne sont plus les convoyeurs attirés des marchandises.

Plusieurs grands axes transsahariens peuvent être à présent identifiés. L'axe occidental qui part du Sud marocain ou de la localité algérienne de Colomb-Béchar et qui arrive sur les rives du Niger : Pierre Bonte explique que cet axe était contrôlé pour une part majeure par des commerçants d'origine marocaine durant les premières décennies du XX^e siècle, ces derniers étant ensuite supplantés par de nouveaux groupes sociaux issus de la catégorie sociale des *zawāya*. Un deuxième axe, central, emprunte la transsaharienne depuis Alger en traversant Ghardaïa, In

Salah, Tamanrasset puis Agadès. Il se subdivise alors en deux routes, l'une menant à Niamey ou au port de Cotonou, l'autre se dirigeant vers le Nigeria, notamment Kano. Un troisième axe part de Tripoli pour se diriger vers Sabha. Une première ramification regagne Agadès en traversant le désert du Ténéré d'est en ouest, une deuxième regagne le bassin du lac Tchad en empruntant le Tibesti ou la piste qui conduit à N'Guigmi puis à la région de Maïduguri (Nigeria). Enfin, une troisième ramification décrite par Karine Bennafla relie Sabha à Zouar puis Faya-Largeau, Moussoro, pour se terminer à N'Djamena. Un dernier axe part de Benghazi pour atteindre l'oasis de Koufra puis Faya-Largeau ou Abéché.

Ces grands axes mettent en relation des villes parfois très éloignées qui sont le siège des réseaux marchands qui animent les circuits d'échanges transsahariens : Tripoli est ainsi en contact avec Agadès, Zinder, Kano, Faya-Largeau et N'Djamena, mais aussi Cotonou comme nous l'avons décrit dans un précédent numéro de cette revue [Grégoire, 1998]. De son côté, Tamanrasset est le siège d'une foire internationale organisée chaque année afin d'encourager les échanges entre les pays de la région. Pendant quelques jours, elle est le point de ralliement de commerçants algériens installés à Alger, Oran, Ghardaïa, Ouargla, In Salah, mais aussi maliens de Gao et de Tombouctou, nigériens d'Agadès, Zinder, Maradi et Niamey, nigériens de Kano et de Sokoto et enfin burkinabés, togolais et béninois. D'anciens maillages urbains transsahariens renaissent à présent : l'Afrique du Nord est progressivement réintégrée dans la stratégie spatiale des réseaux marchands africains contemporains. Les riches commerçants aderaouas des régions de Tahoua et de Niamey ont ainsi des correspondants permanents à la fois au Nigeria, au Burkina Faso, en Côte-d'Ivoire et à Tamanrasset, dans le cadre d'un commerce de matériaux de construction [Grégoire, 1999].

Les marchandises véhiculées sont globalement de deux types : d'une part, des produits issus des productions nationales comme les dattes, qui proviennent d'Afrique du Nord et qui sont échangées contre du bétail (chameaux, moutons et plus rarement bovins), du henné, du sésame et de l'arachide d'Afrique noire. D'autre part, des biens manufacturés nationaux ou importés depuis l'étranger (Europe, Asie) : pendant de longues années, l'Algérie inonda le marché ouest-africain de cartons de lait (*lahda*) et d'autres denrées alimentaires qu'elle subventionnait et qui étaient exportés en fraude avec la complicité des plus hautes sphères de l'État. En contrepartie, elle importait des articles de l'industrie nigériane (tissus, parfums, objets divers). La Libye, quant à elle, écoule en Afrique de l'Ouest des produits alimentaires et quelques biens manufacturés. Elle est actuellement impliquée dans un gros négoce de cigarettes d'origine américaine qui sont débarquées à Cotonou pour être acheminées jusque sur les rives de la Méditerranée : là encore, des proches du colonel Kadhafi garantissent aux animateurs du réseau une totale impunité, comme le montre le texte d'Emmanuel Grégoire.

Ces échanges transsahariens contemporains se font en dehors de tout cadre étatique et organisation supranationale : il est important de noter que les échanges officiels entre les États sahariens sont dérisoires. Ceux-ci se limitent à des déclarations de bonnes intentions pour favoriser leurs relations marchandes et à la mise en place de législations le plus souvent très contraignantes, comme l'illustrent les politiques algérienne et libyenne très protectionnistes. Le facteur monétaire constitue une

contrainte supplémentaire forte: l'ouguiya mauritanien ainsi que les dinars algérien et libyen sont en effet inconvertibles, ce qui oblige les hommes d'affaires originaires de la zone franc à procéder sous forme de troc ou à recourir au marché des changes parallèle comme ils le font pour la partie de leur activité tournée vers le Nigeria. Dans un cadre aussi rigide, il n'est donc pas surprenant que les échanges s'opèrent de manière informelle: tous ces nouveaux flux transsahariens s'effectuent la plupart du temps de manière clandestine afin de contourner les législations étatiques (interdictions d'importation et d'exportation), de ne pas acquitter de droits de douane le plus souvent exorbitants et d'éviter les problèmes de change, comme l'évoque le texte de Pierre Bonte à propos des réseaux de contrebande qui se sont mis en place à travers le Sahara espagnol. Les grands axes officiels précédemment décrits sont donc doublés d'une multitude de pistes de fraude. Elles suivent parfois d'anciens axes caravaniers bien connus des passeurs professionnels qui sont des Touaregs algériens, maliens ou nigériens, bien que les négociants arabes les empruntent de plus en plus fréquemment sans recourir à leurs services.

Ces commerçants arabes, qu'ils soient d'origine algérienne, libyenne, malienne ou nigérienne, contrôlent, comme par le passé, ces grands flux d'échanges. Tout au long de leur parcours, ils ont installé, dans les principales localités, des petites communautés qui appartiennent à un même réseau. Toutes participent à son animation en l'approvisionnant en marchandises ou en écoulant celles qu'il leur fait parvenir. Bien ancrés dans les milieux politiques et administratifs du Sud algérien et libyen, ils parviennent à se jouer facilement des législations nationales grâce à des pratiques corruptrices: les douaniers, les policiers et les militaires de ces pays ne perturbent pas leur activité moyennant l'attribution de commissions occultes. Leur zèle se porte plutôt sur les microéchanges qui relèvent de petits commerçants ouest-africains. Ces derniers ne disposent pas du capital relationnel indispensable dont bénéficient les seuls commerçants arabes. Lorsqu'ils ne parviennent pas à échapper aux contrôles, ils sont donc systématiquement rackettés: leurs marchandises se voient alors confisquées et leurs convoyeurs reconduits à la frontière quand ils ne sont pas emprisonnés.

Si le négoce entre l'Afrique noire et le Maghreb s'effectue presque intégralement par voie terrestre, il n'en est pas de même de celui qui s'opère entre la première et le golfe Persique: la voie terrestre qui relie N'Djamena à Port-Soudan sur la mer Rouge, le bateau mais davantage encore l'avion sont les moyens de transport privilégiés, malgré des coûts parfois élevés qui ne découragent pourtant pas ses acteurs. En effet, depuis la fin des années quatre-vingt, les flux de marchandises entre les pays du Golfe et l'Afrique noire ne cessent de s'intensifier, depuis notamment Djeddah et Dubaï, qui constituent des plaques tournantes pour les produits manufacturés européens et asiatiques. Karine Bennafla et Emmanuel Grégoire évoquent l'essor de ce nouveau commerce où Dubaï supplante progressivement Djeddah grâce à la création d'une zone franche et une politique d'accueil plus favorable aux Africains¹³. Les produits objets de ce négoce sont les tissus, les

13 Marc-Antoine Pérouse de Montclos note la délivrance facile de visas (l'Arabie saoudite les délivre avec parcimonie), le laxisme des contrôles aux frontières et la liberté du marché des changes. Ces éléments font, selon lui, que 80 % des importations de Dubaï sont réexportées dont 20 % sous forme de contrebande.

tapis, l'électroménager, la vaisselle et surtout les véhicules et pièces détachées de la marque japonaise Toyota pour Djeddah et le matériel électronique (ordinateurs, climatiseurs, matériel hi-fi, etc.), le mobilier et la quincaillerie pour Dubaï, qui est également une place financière importante pour les *hawilad* décrits par Marc-Antoine Pérouse de Montclos. De leur côté, les pays africains exportent vers la péninsule Arabique principalement des moutons à l'occasion de l'*Aïd el Kébir*, de la gomme arabique, voire un peu de henné et de sésame.

L'Afrique de l'Ouest restant commercialement encore très axée sur l'Europe, ces courants d'échanges transsahariens et à destination du golfe Persique montrent qu'elle opère une large ouverture vers de nouvelles sources d'échanges. Désormais, elle s'ancre de plus en plus dans un marché mondial qui ne cesse de s'étendre à l'ensemble de la planète. Dans ce contexte de mondialisation, elle demeure toutefois économiquement et politiquement faible et dépendante. Les années à venir ne permettent pas d'envisager un renversement de tendance, tant la crise qu'elle traverse risque de perdurer.

En revanche, les pays de la Corne de l'Afrique ont une longue tradition marchande avec ceux du Golfe, comme l'avance Marc-Antoine Pérouse de Montclos en décrivant l'importance de la Somalie dans leur approvisionnement en viande, notamment pour le Yémen. Les prix y sont cependant beaucoup moins rémunérateurs qu'en Arabie saoudite où ils flambent au cours des festivités qui marquent la fin du pèlerinage.

*

Le Sahara apparaît comme un espace complexe : André Bourgeot note que « si la géographie n'est pas en mesure de le circonscrire précisément, ce sont le politique et les politiques nationales et internationales qui lui donneront des frontières, artificielles bien sûr ». C'est aussi un univers qui, contrairement aux attentes, n'est pas neutre mais de plus en plus emprunté : commerçants, migrants saisonniers, touristes, caravaniers, bandits et pillards, groupes armés et forces nationales le parcourent sans grande appréhension malgré l'hostilité de l'environnement. Enfin, c'est un espace convoité car objet d'ambitions géopolitiques : longtemps aux mains de la France, le Sahara risque de lui échapper sous l'effet de regroupements régionaux ou de l'action d'autres puissances étrangères comme les États-Unis qui convoitent ses richesses minières et pétrolières (les sociétés américaines y font de la prospection de manière de plus en plus systématique).

Le regain d'influence des pays arabo-musulmans en Afrique de l'Ouest, et plus particulièrement au Sahel, renvoie à des facteurs pas seulement économiques et culturels mais aussi géopolitiques : le désengagement des Occidentaux en Afrique, symbolisé par la dévaluation du franc CFA, l'attitude plus conciliatrice de la Libye à l'égard de ses voisins et le désir des pays du golfe Persique d'accroître leur influence dans cette zone sont des éléments explicatifs fondamentaux. Dans ce contexte, des États comme le Niger et le Tchad ont une latitude de négociation très faible et sont étroitement dépendants des pétrodollars des pays exportateurs de pétrole et peu peuplés que sont la Libye et les États du Golfe. Les relations avec l'Algérie diffèrent sensiblement et paraissent plus égalitaires car ce pays

connaît depuis déjà de longues années de réelles difficultés économiques et plus récemment politiques, si bien que les ressources qu'il tire de ses exportations d'or noir sont davantage destinées à assurer son propre développement qu'à satisfaire des visées expansionnistes.

Ce rapprochement s'opère par de multiples canaux et revêt des formes très différentes, touchant des domaines aussi variés que le commerce, l'aide au développement ou humanitaire, la culture, la religion et une circulation accrue des hommes malgré les fortes entraves persistantes. Comme le fait remarquer Karine Bennafla, ce rapprochement s'effectue au détriment des acteurs européens qui tendent à perdre de leur influence à la fois commerciale et politique.

BIBLIOGRAPHIE

- ANONYME [1958], *Connaissance du Sahara*, document Sebom, Paris.
- AUSTEN R.A. [1979], « The Transsaharan Slave Trade: a Tentative Census », in J. Hogendorn, H. Gemery (eds), *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, New York Academic Press: 23-76.
- BARTH H. [1965], *Travels and Discoveries in North and Central Africa, Centenary Edition*, Londres, F. Cass and Co., 3 vol.
- BEJUI D. et P. [1994], *Exploits et Fantômes transsahariens, 80 ans de traversées sahariennes abouties ou rêvées, en auto, en camion, en train et en avion*, Chanac, La Régordane.
- BLIN L. [1988], « Les Noirs dans l'Algérie contemporaine », *Politique africaine*, 30, Paris: 22-31.
- BLIN L. [1990], *L'Algérie du Sahara au Sahel*, Paris, L'Harmattan, coll. « Histoire et perspectives méditerranéennes ».
- BOILLEY P. [1993], « L'OCRS, une tentative avortée », in *Nomades et Commandants, administration et sociétés nomades dans l'ancienne AOF*, Paris, Karthala: 215-239.
- BOILLEY P. [1999], *Les Touaregs Kel Adagh. Dépendances et révoltes: du Soudan français au Mali contemporain*, Paris, Karthala.
- BOISSONNADE E. [1982], *Conrad Killian, explorateur souverain*, Paris, France-Empire.
- BONTE P. [1998], « Fortunes commerciales à Shingitti (Adrar Mauritanien) au XIX^e siècle », *Journal of African History*, 39: 1-13.
- BOURGEOT A. [1995], *Les Sociétés touarègues, nomadisme, identité, résistances*, Paris, Karthala.
- BOURGEOT A. [1989], *Le Commerce transsaharien « sud du Sahara Sahel-nord »*, Paris, Sésia: 129-137.
- BOURGEOT A. [1996], « Les rébellions touarègues: une cause perdue? », *Afrique contemporaine*, 180, Paris: 481-499.
- GAST M. [1989], « Échanges transsahariens et survie des populations locales », *Écol. hum.*, 2: 3-23.
- GRÉGOIRE E. [1998], « Sahara nigérien: terre d'échanges », *Autrepart*, 6: 91-104.
- GRÉGOIRE E. [1999], *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Karthala.
- LHOTE H. [1984], *Les Touaregs du Hoggar*, Paris, Armand Colin.
- MIÈGE J.-L. [1975], « La Libye et le commerce transsaharien au XIX^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 19, Aix-en-Provence: 135-168.
- MONOD Th. [1968], « Les bases d'une division géographique du domaine saharien », *Bulletin de l'IFAN*, XXX, B (1), Dakar: 269-288.
- SALI FOU A. [1972], « M'allâmes Yaroh, un grand négociant du Soudan central à la fin du XIX^e siècle », *Journal de la Société des africanistes*, XLII (1), Paris.
- SCHMITZ J. [2000], « Un espace politique en damier: émirats maures et provinces haalpulaar de la vallée du Sénégal », in F. Pouillon, D. Rivet (éd.), *La Sociologie musulmane de Robert Montagne*, Paris, Maisonneuve et Larose, coll. « Raisons ethnologiques »: 111-133.