Emmanuel Grégoire

Touaregs du Niger

Le destin d'un mythe



KARTHALA

TOUAREGS DU NIGER,
LE DESTIN D'UN MYTHE

Collection « Hommes et Sociétés »

Conseil scientifique : Jean-François BAYART (CERI-CNRS)
Jean-Pierre CHRÉTIEN (CRA-CNRS)
Jean COPANS (Université de Picardie)
Georges COURADE (IRD)
Alain DUBRESSON (Université Paris-X)
Henry TOURNEUX (CNRS)

Directeur : Jean COPANS

KARTHALA sur internet : http://www.karthala.com

Couverture : Aéroport d'Agadès, passage du Rallye Paris-Dakar, janvier 1997. Photo, E. Grégoire.

© KARTHALA, 1999
ISBN : 2-86537-966-3

Emmanuel Grégoire

Touaregs du Niger, le destin d'un mythe

Préface d'Edmond Bernus

Éditions KARTHALA
22-24, bld Arago
75013 Paris

DU MÊME AUTEUR

Les alhazai de Maradi (Niger) : Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens, Éditions de l'ORSTOM, collection Travaux et Documents n° 187, Paris, 1986 (rééd. 1990).

The Alhazai of Maradi : Traditionnal Hausa Merchants in a Changing Sahelian City, traduction de B. H. Hardy, Lynne Rienner publishers, Boulder (Colorado), 1992.

Grand commerçants d'Afrique de l'Ouest, Pratiques et logiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains, Éditions Karthala – ORSTOM, Paris, 1993 (P. Labazée, co-éditeur).

Cet ouvrage est publié avec le concours
du Conseil général des Côtes d'Armor

A Lisbeth,
Julien, Héloïse et Inès

Préface

Le travail d'Emmanuel Grégoire sur la région d'Agadez et l'économie touarègue fait suite à l'ouvrage qu'il a consacré à Maradi et aux alhazai. Il a déplacé vers le nord son lieu d'observation, à proximité du Sahara et sur les routes qui relient l'Afrique noire à l'Algérie et à la Libye. Son point d'ancrage nouveau se trouve au cœur d'une région bouleversée par une révolte qui n'a pas fini de laisser des traces, et qui a succédé à une longue période de sécheresse.

Alors que la région de Maradi a longtemps donné au Niger, grâce à l'arachide, sa première richesse et son principal produit d'exportation, la zone septentrionale était parcourue par des troupeaux conduits par des éleveurs dispersés et peu nombreux. Or brutalement l'Aïr et l'arrondissement d'Agadez sont devenus le centre d'une région industrielle où se trouvent concentrées les principales richesses minières du pays. Grâce à ses industries, le département d'Agadez connaît le plus fort taux de population urbaine du Niger, dépassant même celui de Niamey : ceci, bien entendu, en raison de la faible densité du peuplement.

Cet ouvrage nous fournit une documentation très riche sur la révolte, sur le développement régional autour de l'exploitation de l'uranium et la répartition de la rente minière. Vers les années 1980, les Nigériens se substituèrent aux firmes étrangères et les premiers commerçants à s'insérer dans le circuit d'approvisionnement des sociétés minières furent des Haoussas et des Arabes. Le poids relatif de ces deux groupes s'accentua en 1988, alors que la part des Agadésiens et des Touaregs restait très faible. En 1996, les hommes d'affaires djerma-songhay sont parmi les principaux bénéficiaires de l'activité minière aux côtés des Haoussas alors que les Arabes moins nombreux se saisissent des plus gros marchés. Si les Touaregs restent marginaux, c'est parce que leur communauté n'a jamais occupé de postes clés au sein des services d'approvisionnement des compagnies minières.

Cette absence des Touaregs pose problème : il semble que le petit nombre de fournisseurs touaregs soit également dû au fait qu'ils se sont avérés des partenaires peu efficaces en raison d'un manque de savoir-faire et de tradition en matière commerciale. Bien entendu, la rébellion touarègue pense que leur éviction des responsabilités nationales et l'accaparement du pouvoir politique par les Djermas depuis l'indépendance expliquent cette exclusion et cette sur-représentation des autres groupes. Ainsi, exclus du secteur minier, « les Touaregs le sont sans doute encore

pour longtemps tant le retard accumulé sera difficile à combler d'autant plus qu'il continua de se creuser durant la rébellion. »

Les échanges transsahariens sont analysés avec finesse ainsi que l'évolution des flux, tributaires des relations entre États, le marché des changes et les trafics divers. Comme par le passé, les dattes ont été longtemps un des principaux produits d'exportation d'Algérie, et le bétail l'essentiel de l'exportation du Niger, mais les échanges ont été perturbés par l'insécurité des deux côtés de la frontière, alors qu'un important commerce de cigarettes américaines se développait frauduleusement en direction de l'Algérie et surtout de la Libye. La foire annuelle de Tamanrasset a donné lieu à une intense activité commerciale : à cette occasion, l'Algérie communique une liste des produits autorisés à l'importation et à l'exportation. On ne sera pas étonné, qu'à partir de 1984, le bétail nigérien – en particulier les ovins, mais aussi les camelins – soit exporté vers la Libye qui connaît un déficit en viande important et dont les besoins se multiplient à l'occasion de l'Aïd el Kébir. De Libye arrivent des produits subventionnés, interdits à l'exportation, mais vendus avec la complicité des autorités libyennes. Comme vers l'Algérie, le commerce illégal de cigarettes américaines se développe. Enfin on parle, à mots couverts, de trafics mystérieux concernant des armes et de la drogue.

Le gros commerce entre l'Afrique noire et le Maghreb, et en particulier avec l'Algérie et la Libye, est entre les mains des Arabes : les Arabes nigériens sont le plus souvent les correspondants ou les prête-noms de Libyens ou d'Algériens. Les populations ont pris en mains ces échanges : Haoussas entre Niger et Nigeria, Arabes entre Niger et Maghreb.

Après les migrations vers la forêt, vers la côte et les villes de Nigeria, du Ghana et de Côte-d'Ivoire qui constituent jusque vers les années 1970 le courant majeur, de nouvelles migrations s'organisent vers le nord : elles ne concernent plus exclusivement les habitants de la zone pastorale, en dépit de routes semées d'embûches et de tracasseries policières ; bien des jeunes migrants deviennent corvéables à merci, en raison de leur situation irrégulière dont profitent les employeurs. On constate que, malgré les activités nouvelles de l'Aïr, les jeunes Nigériens n'hésitent pas à traverser le Sahara pour gagner le Sud algérien et la Libye.

Parmi les migrants, on ne s'étonne pas que les Touaregs soient majoritaires : ils sont en effet familiers de ces routes, possèdent des relations dans ces pays, pratiquent souvent une même langue et partagent une même culture. On est frappé, par contre, du nombre des Gobirawa, des populations de l'Est nigérien et également des Aderawa plus nombreux vers l'Algérie que vers la Libye. Pour ces derniers, il s'agit d'une migration qui concerne des populations naguère attirées exclusivement vers le sud. Les récits de ces aventuriers permettent de comprendre les risques de tels voyages et les difficultés pour rassembler un petit pécule et le ramener intact.

Le grand problème que pose ce travail est la faible part des Touaregs dans cette économie nouvelle, dans ce marché qui met en jeu des sommes considérables. Les revendications de la rébellion qui portaient, entre autres, sur l'exclusion des Touaregs de l'exploitation des nouvelles richesses minières de l'Aïr, semblent vérifiées. Cette exclusion s'appuie souvent sur un certain nombre de stéréotypes qui ont défini pour chaque population des aptitudes pour telle ou telle activité. Les Arabes et les Haoussas sont des commerçants qui ont su adapter une tradition commerciale à de nouveaux marchés, qui ont su passer d'une économie de troc à un commerce qui joue avec le téléphone, le fax et sur le taux de change entre les monnaies. Le commerce pourtant n'est pas absent de l'héritage touareg, en particulier le commerce caravanier ou les activités d'élevage et de commerce se fondent dans un alliage qu'ils ont su exploiter. Cette tradition se maintient chez les Touaregs de l'Aïr, les Kel Ewey, comme chez les Touaregs originaires de l'Aïr, vivant plus au sud, les Kel Geres.

Les Touaregs se sont, par ailleurs, progressivement investis dans de nouveaux domaines. Lorsque les grands marchés du bétail se trouvaient sur la frontière qui sépare paysans et pasteurs, les gros marchés du secteur Nord de Tahoua étaient Shadawanka et Barmou ; la plupart des commerçants, des intermédiaires de vente au marché (amaddellel, plur. imeddellan), étaient alors originaires du Sud. Depuis une vingtaine d'années, des routes se sont construites, des villages et des villes ont été créés dans la zone pastorale, et de nouveaux marchés ont acquis une importance nouvelle comme Abalak, Kao ou Tchin-Tabaraden. Dès lors, des Touaregs sont devenus intermédiaires, pas encore grossistes ou exportateurs, et se sont installés dans ces nouveaux marchés qui maillent la région pastorale et rapprochent les éleveurs des lieux de vente.

Mais c'est dans le domaine du tourisme que les Touaregs ont réussi à s'insérer dans cette nouvelle économie avec Mano ag Dayak comme figure emblématique, sachant séduire un public avide de déserts et faire connaître et aimer l'Aïr et le Ténéré ; sa disparition a bouleversé le marché à Agadez et a provoqué de nouvelles vocations et la multiplication des agences.

Cet ouvrage, qui fait appel à l'histoire, à l'économie et à la géographie, nous donne une vision claire, mais jamais simpliste ou partiale, d'une région soumise à de multiples tensions : climatiques avec des sécheresses récurrentes, politiques avec la rébellion et l'insécurité, économiques avec la chute du cours de l'uranium. Les profondes modifications du pastoralisme nomade, déjà perceptibles depuis de longues années, ont été accentuées par ces problèmes nouveaux qui ont été comme le révélateur d'une crise grave.

Si, jusqu'à présent, les Touaregs n'occupent que des créneaux limités du développement régional et national, il faut espérer qu'ils sauront prendre leur place dans cette économie nouvelle, lorsqu'ils auront pu

créer des réseaux nationaux et internationaux à l'instar des Arabes et des Haoussas. C'est à ce prix qu'ils pourront bénéficier des retombées des nouvelles richesses de leur pays.

En 1978, je terminais ma thèse sur les Touaregs nigériens par cette phrase : « C'est en définitive leur laisser la possibilité de choisir le type de civilisation qui leur convient, sans qu'ils soient pour autant confinés dans une zone marginale, sorte de "réserve", où ils seraient seulement autorisés à laisser la place aux nouvelles exploitations minières en fournissant une main-d'œuvre à bas prix, ou à s'éteindre doucement sans faire trop de bruit. »

Vingt ans après, il me faut faire amende honorable et avouer que les Touaregs n'ont pas subi passivement l'histoire comme cette phrase le laissait entendre : ils ont montré, par la révolte, la détermination de leur jeunesse à conserver une identité et à se tailler une place, enfin à leur mesure, dans la région d'Agadez, comme au Niger. Pour l'instant, cet ouvrage le montre, ils n'ont pas encore réussi à s'insérer dans un État et une économie moderne : n'est-ce pas, dans ce domaine, le défi qu'il leur faut relever ?

Edmond Bernus

Introduction

Publier un tel livre[1] est une tâche délicate tant le « problème » touareg, pour reprendre une expression employée dès 1967 par Boubou Hama[2] et reprise par la rébellion dans son Programme-cadre[3], a déchaîné les passions au début des années quatre-vingt-dix : des ouvrages, des articles de presse et des reportages sont venus alimenter les débats et les polémiques qui ont opposé les partisans aux adversaires de la cause touarègue. Cette question touarègue[4] est en effet revenue avec force sur le devant de la scène politique et médiatique avec le déclenchement d'un mouvement de rébellion qui toucha d'abord le Mali puis le Niger, l'Algérie étant épargnée par ce mouvement réalisant une meilleure intégration de ses populations.

Le sujet est encore au cœur de l'actualité saharienne. Certes, les armes se sont heureusement tues après la signature d'accords de paix entre les différents fronts touaregs et les États concernés mais le fond du « problème » ne paraît pas définitivement résolu pour autant. Au Niger, la restauration d'une paix durable dépend de l'application du traité de paix conclu à Niamey le 24 avril 1995. Or celle-ci se heurte à la banqueroute de l'État incapable, sans une aide extérieure massive, de mettre en œuvre les réformes prévues dont certaines sont très coûteuses comme la décentralisation. De même, il ne peut assurer financièrement l'intégration d'une partie des ex-rebelles dans son administration civile et son armée. Enfin, son budget d'investissement est trop faible pour lui permettre d'impulser une relance économique qui favoriserait la réinsertion de beaucoup d'autres combattants. L'insécurité résiduelle entretenue par des bandes armées incontrôlées freine de son côté le retour tant attendu des projets de développement et des touristes : la paix demeure précaire car des armes circulent encore dans la région malgré le désarmement et le cantonnement des fronts.

Cet ouvrage porte sur le pays touareg nigérien bien qu'il prenne en compte des espaces qui débordent ses frontières septentrionales

---

1. Je remercie Edmond Bernus et André Bourgeot, qui ont accepté de lire une première version de cet ouvrage et de me faire part de leurs observations et critiques.

2. B. HAMA, *Recherche sur l'histoire des Touaregs sahariens et soudanais*, Publication de la République du Niger, Éditions Présence africaine, Paris, 1967 (page 237).

3. Coordination de la résistance armée, *Programme-cadre de la résistance*, Niamey, 1994.

4. A. SALIFOU, *La question touarègue au Niger*, Éditions Karthala, Paris, 1993.

(Maghreb) et méridionales (Nigeria, Bénin). Il s'inscrit dans une démarche scientifique qui se veut rigoureuse : je n'ai pas succombé au « mythe » touareg et n'entends donc pas prendre fait et cause pour les thèses de l'ex-rébellion. Inversement, je m'abstiendrai de formuler toute condamnation hâtive ou malveillante du mouvement. Mon approche a été guidée par le souci de m'imprégner de la situation présente de manière objective : mes enquêtes ont donc privilégié l'acquisition de faits observés ou vérifiés pour que mon analyse repose sur des bases solides. Celle-ci écartera par conséquent tout jugement subjectif, impressions, sensibilité personnelle ou options idéologiques. En un mot, j'ai essayé d'être un observateur, certes amical, mais aussi impartial.

Mes investigations qui se sont espacées sur plus de trois ans (1995-1997), ont été facilitées par mon affectation au centre ORSTOM de Niamey : celle-ci fut encouragée par Joël Bonnemaison alors responsable scientifique du département « SUD » (sociétés, urbanisation et développement) de cet organisme devenu depuis lors l'Institut de recherche pour le développement (IRD). Mes recherches se sont toutefois déroulées dans des conditions difficiles : la rébellion entrava mes déplacements tant en Aïr que vers Arlit, Bilma, Tahoua et Zinder. A Agadès, elle m'a contraint à observer une certaine discrétion au cours des nombreux entretiens que j'ai menés parfois même auprès de responsables de la rébellion. Dans un contexte politique instable, j'ai en effet abordé des points sensibles puisque je m'interrogeais sur les causes économiques du mouvement.

Si ma connaissance des sociétés touarègues était, au départ, limitée, le Niger ne constituait pas pour moi un nouveau terrain puisque je travaillais sur le pays haoussa depuis près d'une vingtaine d'années. Comme je me plais souvent à le souligner, ce transfert de mes recherches du sud au nord de ce pays m'a permis de me passionner pour des sociétés que je connaissais peu et de nouveaux espaces que je découvrais en même temps.

Problématique générale

Cette étude s'inscrit dans la continuité de mes travaux antérieurs tout en marquant une évolution à travers la prise en compte plus affichée du politique sous l'effet conjugué de la rébellion mais aussi du processus de démocratisation amorcé par le Niger après la Conférence nationale puis brutalement interrompu par le coup d'État du 27 janvier 1996. Les régions de Maradi, de Zinder et de Kano (Nigeria), où j'ai effectué de nombreux travaux de recherche sur les milieux d'affaires, ont été les points de départ de ma démarche. C'est en suivant les ramifications septentrionales des réseaux marchands haoussas que je me suis progres-

sivement intéressé à la région d'Agadès mais aussi à l'Algérie et à la Libye, certains flux me conduisant du golfe de Guinée aux rives de la Méditerranée. La mobilité des commerçants a donc induit la mienne en me poussant à inclure dans le champ d'analyse ces aires de peuplement touareg. Parcourant ces zones alors agitées, je ne pouvais ignorer le conflit qui les touchait. Ce contexte politique tendu m'a incité à entreprendre cette genèse économique de la rébellion qu'aucune autre étude n'a jusqu'à présent retracée.

Cet ouvrage s'organise autour de l'articulation entre sociétés/économie/État et espace. Leurs interrelations sont appréhendées en les replaçant dans une perspective historique de manière à percevoir les évolutions et à tenter d'envisager le devenir de la société touarègue.

Du point de vue des rapports sociétés/économie, j'entends saisir la capacité différentielle des communautés marchandes à s'emparer de la rente générée par l'ouverture de cette région sur une économie moderne de type capitaliste. Je me demande pourquoi certaines sociétés sont parvenues à s'insérer dans l'économie marchande tandis que d'autres en restaient à l'écart. En retraçant l'histoire politique et économique d'Agadès, j'appréhende, d'une part, les mécanismes qui ont amené l'accumulation de groupes comme les Arabes ou les Haoussas qui ont su développer leurs affaires en profitant de l'essor économique régional. Je mets en évidence, d'autre part, le processus qui a conduit, au contraire, à une certaine marginalisation de la communauté touarègue qui n'a pas pu ou su, il y a là débat, saisir les opportunités offertes par une conjoncture favorable : l'absence d'hommes d'affaires touaregs parmi les milieux entrepreneuriaux nationaux est un des indices révélateur de cette mise en retrait (ils auraient pu jouer un rôle moteur pour l'ensemble de la communauté).

Ce faible poids économique figure parmi les causes de la rébellion même s'il a moins été mis en avant que les aspects politiques[5]. Ces pages vont montrer que la communauté touarègue ne vit pas d'alternative marchande à son activité basée sur le pastoralisme et l'agro-pastoralisme. Son intégration dans l'économie moderne n'est pas encore achevée car elle rencontre de multiples difficultés aggravées par les crises écologiques et économiques de l'élevage touché par des épisodes de sécheresses répétés.

Dans ce contexte de crises, la question de ses relations à l'État et par là au pouvoir politique se pose avec acuité. Le « problème » touareg est né avec la pénétration coloniale qui entraîna une dislocation de son organisation politique et de sa puissance guerrière. Il va devenir plus aigu encore lors de l'accession du Niger à l'indépendance car les popu-

5. Dans un entretien au journal *Anfani* (16 avril 1995), le chef Rhissa ag Boula expliquait : « Il y a certes un problème économique mais il est relégué au second plan par un problème politique qui fait que, depuis les indépendances, nous sommes marginalisés. »

lations du Sud (Djerma et Haoussa) s'emparèrent de l'appareil d'État. Dès lors, globalement sous-représentée aux postes de responsabilités en l'absence de cadres, cette société n'eut guère plus de contrôle sur le nouvel État et ses choix politiques et économiques. Conjuguée à une réduction de son espace de déplacement avec la constitution d'États-nations et à la détérioration de son économie traditionnelle, cette mise à l'écart sera progressivement ressentie par quelques Touaregs. Les sanglants événements de Tchin-Tabaraden (1985 puis 1990) accentueront ce sentiment d'exclusion et précipiteront un processus qui mènera finalement à la rébellion : les *ishumars,* jeunes Touaregs exilés au Maghreb, prendront les armes contre l'État après en avoir appris le maniement dans la légion islamique libyenne.

Du point de vue des relations sociétés/espace, l'analyse de l'inscription spatiale des réseaux marchands fera ressortir la position hégémonique du négoce arabe qui contrôle les échanges transsahariens en s'appuyant sur des correspondants installés au Maghreb et en pays haoussa (Niger central et Nord du Nigeria). Autrefois, convoyeurs des marchandises de ce commerce saharien avec les Arabes, les Touaregs ne jouent plus qu'un rôle mineur, traversant le désert à chameau alors que d'autres le sillonnent dans des 15 t. Évincés de ces circuits d'échanges auxquels ils ne participent plus que de manière marginale (commerce caravanier traditionnel), ils ne tirent désormais profit de l'espace saharien que dans son exploitation touristique qui cessa brutalement avec la rébellion.

Une approche interdisciplinaire

Ma méthodologie relève de l'interdisciplinarité car la complexité du « problème » touareg renvoie à une conjugaison de facteurs où l'économique n'est pas le seul élément explicatif : sa compréhension exige une optique plus large que l'approche monodisciplinaire. Cette interdisciplinarité s'impose d'autant plus que l'économique, le social et le politique sont étroitement imbriqués dans les sociétés africaines. Les facteurs culturels et religieux ne sont pas non plus neutres surtout dans cette société saharienne où les groupes socialement dominants éprouvent une certaine aversion à l'égard des activités marchandes et un mépris affiché à l'encontre de ceux qui s'y livrent. Si mon objet de recherche m'a conduit au-delà des frontières politiques, il m'amène donc à sortir des frontières disciplinaires afin d'éviter tout enfermement nuisible à une synthèse.

L'approche économique a été utilisée pour évaluer les flux de marchandises transportées par le commerce transsaharien et apprécier leur impact macro et micro économique. De même, elle fut précieuse dans le dépouillement des archives comptables des sociétés minières qui a permis de repérer les différentes strates d'opérateurs qui ont accumulé

dans leur sillage. La géographie a permis de saisir l'emprise spatiale des groupes marchands et leurs points d'appuis : les villes impliquées dans le commerce transsaharien et d'une manière plus générale dans le négoce entre le golfe de Guinée et la Méditerranée ont été cartographiées afin de compléter la précédente approche. Enfin, l'anthropologie a joué un rôle central à travers le recours à la méthode de l'entretien. Il s'agissait de repérer les freins et les obstacles à l'insertion de la société touarègue dans l'économie de marché.

Cette optique anthropologique a été complétée par un recours à l'histoire : lorsqu'il convenait de prendre en compte la période précoloniale, je me suis appuyé sur les travaux d'historiens comme Djibo Hamani qui a décrit quelques aspects du commerce transsaharien[6]. Cependant, je m'attache plus encore à une mise en perspective des logiques de fonctionnement des sociétés afin de ne pas en établir un cliché mais plutôt un film retraçant les grandes étapes de leur cheminement. La prise en compte du temps est essentiel pour qui prétend comprendre la complexité des situations présentes qui sont forcément la résultante d'évolutions longues. Aussi, mon analyse démarre avec la conquête française car elle marque le début d'une série de ruptures à la fois politiques, économiques et sociales qui ont été décisives pour les sociétés touarègues. Elle traite ensuite longuement des années qui suivirent l'indépendance en insistant plus particulièrement sur celles qui précédèrent la rébellion.

Cette interdisciplinarité entend être réfléchie et non doctrinale : certains points, en raison des méthodes d'analyse qu'ils nécessitaient, ont été en effet abordés de manière monodisciplinaire (développement urbain d'Agadès par exemple).

Les Touaregs nigériens

Sans présenter une ethnographie générale de la société touarègue (le lecteur se rapportera aux travaux des auteurs cités en bibliographie), il convient de dresser brièvement la toile de fond de cette étude en situant la population touarègue dans le contexte africain et surtout nigérien.

Les Touaregs occupent une vaste région qui étend ses limites à la fois sur le Sahara et le Sahel. L'appartenance à une même culture et l'utilisation d'une même langue (la *tamasheq*) sont les critères par lesquels ils s'identifient plus que par la référence à une unité politique précoloniale qu'ils ne sont jamais parvenus à réaliser. Ce peuple se divise en plu-

6. D. HAMANI, *Au carrefour du Soudan et de la Berberie : le sultanat touareg de l'Ayar*, Études nigériennes, n° 55, IRSH, Niamey, 1989.

sieurs grandes entités qui évoluent à présent au sein de différents États-nations :

– l'Algérie où résident les Kel Ahaggar (Kel signifie en *tamasheq* gens de...) et les Taïtoq qui habitent le massif du Hoggar ainsi que les Kel Ajjer qui peuplent le massif du Tassili n'Ajjer.

– la Libye où l'on rencontre des groupes Kel Ajjer dans les régions de Ghadamès, Ghât et jusqu'à Mourzouk.

– le Mali où se trouvent les Kel Adrar qui vivent dans le massif de l'Adrar des Iforas (région de Kidal) et les Oullimiden Kel Ataram (Oulliminden de l'Ouest) qui occupent les régions de Ménaka, de Gao et de Tombouctou.

– le Burkina Faso dont le Nord constitue l'aire de peuplement méridionale de ces Touaregs du Sud qui peuplent également la région de Téra au Niger.

– le Niger où l'on distingue trois grandes zones de peuplement touareg : le massif de l'Aïr avec les Kel Aïr qui sont placés sous l'autorité du sultan d'Agadès, la région de Tchin-Tabaraden avec les Oulliminden Kel Dinnik (Oulliminden de l'Est)) et le Damergou avec en particulier les Kel Gress et les Imuzzurag de Tanout.

Ces Touaregs nigériens représentent environ 800 000 âmes, le pays comptant plus de huit millions d'habitants (1997). Leur poids démographique tend à diminuer en faveur des autres populations dont le croît est plus rapide. Contrairement aux sociétés djerma et haoussa, la culture touarègue attribue un statut et un rôle original à la femme qui ne pousse pas à la polygamie et par là à la constitution de familles nombreuses : le recensement général de la population effectué en 1977 estimait le taux de polygamie parmi les hommes de plus de quinze ans à 6,3% dans la région d'Agadès alors que la moyenne nationale se situait à 20,6%, le département de Maradi ayant le taux le plus élevé (27,8%). Enfin ces populations du Sud bénéficient de meilleures conditions sanitaires : plus proches des hôpitaux et des dispensaires, elles sont plus favorisées que les nomades bien qu'Agadès et surtout Arlit disposent d'une infrastructure médicale correcte (le recensement de 1988 chiffrait à 21,14% la population nomade du département d'Agadès, celle-ci étant à 95% d'origine touarègue).

Habitant des campements parfois forts distants des centres urbains, cet éloignement et le manque de communications handicapent la scolarisation des jeunes enfants touaregs même si de réels efforts ont été accomplis grâce à la création d'écoles nomades. Il conduit également à une faible administration de cette société qui est sous-représentée dans ses rouages ayant accumulé un retard certain en matière d'éducation et de formation.

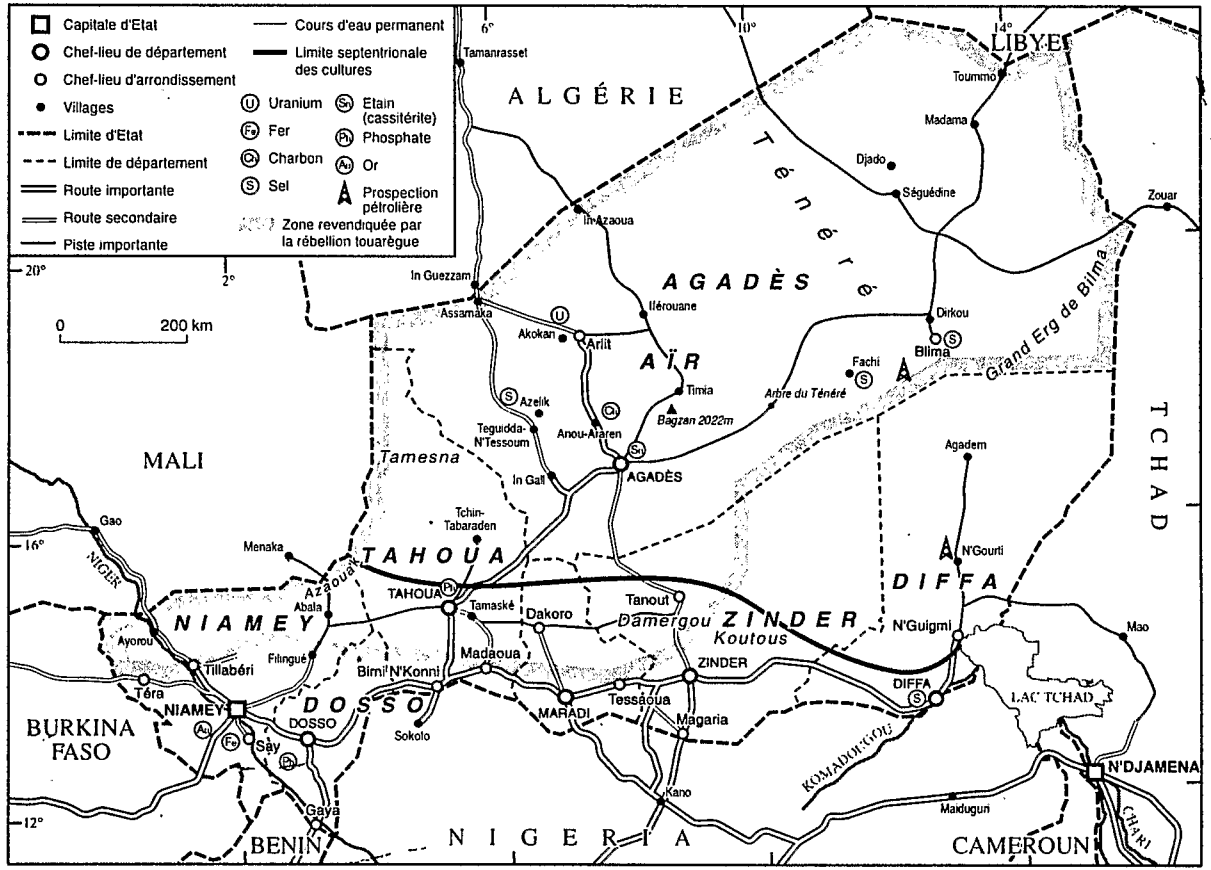
Son aire de peuplement couvre le département d'Agadès qui est le plus vaste du Niger (635 000 km^2). Elle s'étend aussi aux franges septentrionales de ceux de Tillabéry, de Tahoua, de Maradi et de Zinder. Il s'agit de vastes étendues à très faible densité humaine (moins d'un habi-

tant au km^2) et à pluviométrie limitée empêchant toute activité agricole mais autorisant l'élevage. Pasteurs nomades et agropasteurs pour la plupart, les Touaregs possèdent un troupeau constitué d'ovins, de caprins, de bovins et de camelins. Il a été fortement touché par les sécheresses de ces dernières années (1968, 1973-74, 1977, 1983-84) au point que l'économie locale ne semble plus pouvoir reposer sur la seule pratique de l'élevage. Certains Touaregs se sont sédentarisés pour devenir des agropasteurs ou des jardiniers comme ces populations qui vivent dans les oasis de l'Aïr (Tabelot, Timia, Iférouane, etc.). D'autres, dont le troupeau a été décimé, sont venus se réfugier en ville où ils parviennent difficilement à trouver un emploi.

L'hostilité et l'aridité de l'environnement caractérisent cette zone. Les pâturages laissent progressivement la place au désert où seules quelques oasis connaissent une vie humaine telle que Bilma où l'exploitation des salines et des dattiers constitue la principale activité de ses habitants. Ces oasis sont reliées au reste du pays par des mouvements caravaniers qui se maintiennent encore malgré l'introduction de moyens de transport moderne. Les *taghlamt* (caravanes de sel) partent ainsi encore chaque année de l'Aïr et traversent le désert du Ténéré pour atteindre Fachi et Bilma où les caravaniers échangent le mil contre du sel.

Agadès : aperçu historique

De manière un peu contradictoire, le département d'Agadès est le plus urbanisé du Niger (plus du tiers de sa population réside dans les villes). Cette situation s'explique par la croissance rapide d'Agadès dont les effectifs sont passés d'environ 6 000 habitants en 1960, à plus de 20 000 habitants en 1977 pour se situer à plus de 80 000 aujourd'hui. L'afflux de réfugiés chassés de la brousse par les sécheresses répétées de ces trente dernières années explique cette rapide urbanisation. Celle-ci tient aussi au « boom » de l'uranium qui a eu, au début des années soixante-dix, un effet d'entraînement sur les différents pans de son activité économique et s'est traduit par l'émergence des centres miniers d'Arlit et d'Akokan. Ces cités jumelles (elles ne sont distantes que de sept kilomètres) sont nées de l'exploitation des gisements d'uranium du massif de l'Aïr et comptent à elles deux une population presque équivalente à celle d'Agadès. Les autres villes du département sont des petites localités comme Tchirozérine, siège de la centrale électrique de la SONICHAR, In Gall qui est un vieux centre caravanier (commerce du sel et des dattes), Bilma qui est un chef-lieu d'arrondissement, et Dirkou qui est une garnison militaire et une plaque tournante dans les échanges avec la Libye (cf. carte I).



CARTE I : LE NIGER

Dans ce contexte, Agadès fait figure de capitale régionale. Symbolisée par le minaret de sa grande mosquée, la vieille cité, dont la fondation remonte au milieu du XV^e siècle, joue un rôle politique important puisqu'elle est le siège du prestigieux sultanat de l'Aïr, de l'Anastafidet chef (symbolique) des Touaregs Kel Ewey, d'un des sept départements du Niger et d'une importante compagnie militaire. C'est aussi une place commerciale active favorisée par sa position géographique qui en fait un carrefour et un caravansérail situé aux confins du désert et du massif de l'Aïr. Comme Zinder et Kano (Nigeria), la ville a une tradition marchande séculaire. En cela, elle tranche avec Maradi qui a connu un développement commercial avec la traite arachidière, et plus encore Niamey qui doit son décollage économique à son rôle de capitale, fonction retirée à Zinder par le décret du 28 décembre 1926. Depuis l'achèvement de la « route de l'uranium » (1981), Agadès est redevenue un nœud routier dans les échanges entre l'Afrique noire et le Maghreb, mais son récent essor reposa surtout sur les transformations économiques de sa région qui amenèrent un afflux de populations venues du Sud et de réfugiés, pour la plupart des Touaregs de l'Aïr. Son rôle administratif et social fut de ce fait accru de même que ses activités marchandes. C'est également au cours des années quatre-vingt que se développa un secteur touristique.

Cette expansion s'arrêta nette en 1991 avec la rébellion. L'insécurité entraîna le départ des projets de développement et de beaucoup d'ONG ainsi que la désertion des touristes. Elle perturba les circuits marchands régionaux si bien qu'Agadès fut abandonnée par ses grands commerçants qui se réfugièrent à Niamey. Elle prit donc l'aspect d'une ville sinistrée : le chômage y augmentait d'autant plus que des populations de l'Aïr venaient y trouver asile pour fuir les combats. Depuis la signature des accords de paix, aucune réelle reprise économique ne s'est amorcée même si la conjoncture politique s'est très sensiblement améliorée avec la fin des hostilités.

Une communauté marchande diversifiée

Au Niger, Agadès, longtemps soumise à des influences variées, possède le caractère original de compter des représentants de tous les principaux milieux marchands du pays. Le monde des affaires n'y présente donc pas une apparence homogène. Bien au contraire, il est composé d'une mosaïque de groupes d'origines diverses. Certes, ce caractère cosmopolite se retrouve aussi à Niamey qui fut un pôle d'immigration pour de nombreux commerçants nigériens car la capitale offre de multiples opportunités de négoce en raison de ses fonctions politiques, administratives et économiques. Toutefois, Niamey se distingue d'Agadès par l'ab-

sence d'opérateurs économiques touaregs. Les autres grandes villes du Niger telles que Maradi, Zinder ou Birnin Konni présentent, par contre, une plus forte homogénéité ethnique. Les activités commerciales y sont largement contrôlées par les riches *alhazai* haoussas qui laissent guère de place aux étrangers[7], formant un ensemble monolithique étroitement lié aux *businessmen* nigérians avec lesquels ils entretiennent des relations marchandes suivies.

La composition ethnique des milieux d'affaires d'Agadès est donc hétérogène et renvoie à la diversité de sa population. On peut distinguer plusieurs grandes entités :

– Les Agadésiens qui peuplent surtout la partie ancienne de la cité (le *Birni*) sont des populations noires issues de brassages anciens entre Touaregs, Haoussas et Songhaïs. Ils constituent donc un groupe original très lié aux Touaregs bien qu'ils parlent le plus souvent haoussa[8]. Ces Agadésiens sont des marabouts, des artisans mais aussi des commerçants et des transporteurs, ce secteur jouant un rôle important car Agadès est éloignée des autres villes du Niger (Niamey est à mille kilomètres), du port de Cotonou (deux mille kilomètres), des villes du Sud algérien (Tamanrasset est à près de 900 kilomètres) et libyen (Sabha) ainsi que du Nigeria.

– Les Touaregs considèrent Agadès comme étant leur berceau même s'ils n'en contrôlent pas l'économie. Ils ont cantonné leur activité dans l'élevage, l'artisanat et le commerce caravanier. Leur connaissance du désert leur a permis d'investir récemment le tourisme.

– Les Arabes, Almoussakaré (tribus Daremshaka, Eddès, etc.) de l'Azaouak et Kunta, sont originaires des zones de Tasara, Tchin-Tabaraden et d'In Gall. D'autres viennent d'Algérie (Touat, Mzab, Tamanrasset) ou de Libye (leur installation qui remonte au XVIII^{e} siècle, est liée au commerce transsaharien). Ces Arabes dominent les négoces urbains et transfrontaliers avec l'Afrique du Nord et se sont bien insérés dans les circuits d'approvisionnement des sociétés minières. Parallèlement, ils restent de gros éleveurs de bétail.

– Les grandes familles maures d'Agadès ont quitté la Mauritanie au début de ce siècle à la recherche de bons pâturages pour leurs troupeaux. Elles ont d'abord nomadisé dans les régions de Tasara et d'In Gall avant de s'installer en ville. D'autres familles se fixèrent au Niger au cours d'un pèlerinage à La Mecque. L'élite marchande maure a connu une accumulation récente qui reposa sur le commerce du bétail. Elle diversifia ensuite ses affaires selon des modalités proches de la communauté arabe.

---

7. E. GRÉGOIRE, *Les alhazai de Maradi (Niger), histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*, Travaux et Documents n° 187, Éditions de l'ORSTOM, Paris, 1986 (réd. 1990).

8. Ils se sont peu impliqués dans la rébellion, préférant se tenir à l'écart du mouvement.

– Les Haoussas sont originaires des régions de Maradi et surtout de Tessaoua. Si les Gobiraouas, populations d'un des sept anciens États haoussas, peuplent, de longue date, cette zone, lui étant attachée par des liens historiques, les Katsinaouas sont venus plus tardivement s'adonner au commerce. À Agadès comme à Arlit, les Haoussas animent de multiples secteurs d'activités urbaines. Dans le gros commerce, ils affrontent la sévère concurrence du négoce arabe.

– Les Béribéris viennent du Damagaram de Zinder qui fut traversé par le principal axe caravanier précolonial reliant le Maghreb au Nigeria. Proches des Haoussas dont ils ont adopté la langue et les coutumes, les Béribéris ont investi des secteurs d'activités identiques.

– Les Djermas se sont récemment implantés dans la région étant attirés par le « boom » de l'uranium qui offrait, il y a une vingtaine d'années, de réelles opportunités d'emplois. Beaucoup d'entre eux sont des artisans ou des petits entrepreneurs de travaux publics. Ils sont faiblement représentés dans la sphère marchande, les grands commerçants djermas ayant bâti leur fortune au Ghana et en Côte-d'Ivoire puis reconverti leurs affaires à Niamey.

– La présence des Songhaïs remonte au XV^{e} siècle, époque où Agadès était sous la tutelle de l'Empire songhaï. Cette population compte quelques marchands.

– Les Peuls demeurent des pasteurs nomades et ne jouent de rôle économique véritable que dans ce domaine.

– Les Toubous sont originaires du Kawar, du Sud libyen ou du bassin du lac Tchad. Peu présent à Agadès, le rôle économique de ce groupe est négligeable : les commerçants toubou ne se rendent dans la capitale de l'Aïr que pour vendre des marchandises apportées de Libye puis retournent dans leur région avec d'autres produits.

Agadès présente donc une société marchande très diversifiée du point de vue de ses origines. Chacune de ces sociétés a réagi différemment à la pénétration coloniale et aux transformations économiques qu'elle a induites. Sous l'effet de l'insertion de l'économie locale dans un univers plus vaste, ces mutations se sont accentuées depuis l'indépendance. L'analyse de ces recompositions économiques et sociales constituent le cœur de cet ouvrage. Avant de rentrer dans le vif du sujet, il convient de retracer l'histoire politique et économique récente de la région d'Agadès car elle révèle les enjeux qui se sont focalisés et se focalisent encore sur elle.

PREMIÈRE PARTIE

LA RÉGION D'AGADÈS, ENJEU POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE NATIONAL

1

Genèse d'un conflit

Pour mieux comprendre les événements qui ont récemment affecté la région d'Agadès, il faut largement prendre en compte les enjeux politiques et économiques dont elle fut l'objet depuis près d'un siècle. Sans remonter à la période précoloniale mais en y faisant référence chaque fois que cela sera opportun, l'analyse débutera avec la pénétration française. Cette période marqua en effet un tournant décisif dans l'histoire de la communauté touarègue car elle mit fin à son hégémonie sur les zones sahariennes et sahéliennes. C'est également au cours de ces longues années d'administration française (plus de soixante ans) que l'intérêt économique de cette région se profila avec la découverte de ses richesses minières. A l'orée des années soixante-dix, ses ressources constituèrent une manne inespérée, les exportations de l'uranium extrait de la bordure occidentale de l'Aïr devenant le poumon économique du Niger.

Avant même l'ère française, cette région fut un foyer de tensions politiques entre les grandes entités touarègues qui se montraient incapables de réaliser leur unité. Ces entités étaient fondées sur une organisation formée autour d'un tambour de guerre (*ettebel*) qui matérialisait le pouvoir ainsi que son détenteur : l'*amenokal.* Ce titre était attribué à un chef de guerre, chef suprême, choisi au cours d'une assemblée où siégeaient quelques grandes familles représentant les principales tribus dépendantes (*tawshit*). Souvent appelées à tort confédérations, ces organisations socio-politiques autonomes et circonscrites au plan territorial comptaient en effet de nombreuses tribus dont les membres se reconnaissaient une même origine ou un ancêtre commun. Le découpage colonial, qui respecta globalement ces grandes entités (*ettebel*), les incorpora dans de nouveaux ensembles qui les répartissent à présent entre cinq États-nations où les Touaregs sont minoritaires.

La colonisation eut un impact plus important encore sur le devenir de la société touarègue en inversant les rapports de domination : les populations djerma et haoussa s'emparèrent de l'appareil d'État au moment de l'indépendance. Grâce notamment à leur niveau d'instruction plus élevé, leurs représentants furent les principaux animateurs des premiers partis politiques nigériens (Diori Hamani fut élu député à l'Assemblée natio-

nale le 10 novembre 1946). De ce fait, ils jouèrent un rôle plus important que les Touaregs dans le processus de décolonisation et se substituèrent aux Français en 1960. Parallèlement, les Touaregs accusèrent un retard croissant en matière économique car leurs activités traditionnelles (pastoralisme, agro-pastoralisme et échanges caravaniers) les ont tenus à l'écart des grands circuits marchands et des sources d'accumulation modernes. Ces nouvelles donnes politiques et économiques ont fini par créer des tensions qui débouchèrent sur un mouvement de rébellion au début des années quatre-vingt-dix.

Les Touaregs et la colonisation

La conquête française du Sahara n'entra dans une phase effective qu'à la fin du XIX^{e} siècle. Le massacre de la mission du colonel Flatters par des Touaregs Kel Ahaggar (1881) la retarda de près de vingt ans, la France redoutant d'envoyer d'autres expéditions dans les massifs du Hoggar et du Tassili[1]. Chargée de reconnaître le tracé du futur chemin de fer transsaharien, la réussite de cette mission aurait permis à la France d'asseoir plus tôt son autorité sur ces zones et sans doute aussi l'Afrique centrale. Elle lui aurait également ouvert de nouveaux débouchés commerciaux en s'assurant le contrôle des routes caravanières. C'était aussi l'objectif poursuivi par d'autres puissances coloniales comme la Turquie, l'Italie et surtout la Grande-Bretagne dont les produits dominaient déjà le négoce transsaharien. Il fallut attendre l'année 1899 marquée par la prise de l'oasis d'In Salah et le succès de la mission Foureau-Lamy pour que l'occupation française du Sahara devienne effective[2].

A sa bordure méridionale, au Niger, les Français éprouvèrent également des difficultés à conquérir les régions touarègues, tâche qui fut apparemment plus aisée en pays djerma et haoussa où les mouvements de résistance ne furent pas aussi violents et organisés. Après avoir réprimé dans le sang diverses révoltes, ils s'emparèrent de toutes les zones sahariennes qu'ils considéraient pourtant sans grand intérêt économique en raison de leur aridité. Ce n'est qu'au cours des années cinquante avec la création de l'Organisation commune des régions saha-

1. A. BOURGEOT, Les mouvements de résistance et de collaboration en Ahaggar (Algérie) de 1880 à 1920, *Annuaire de l'Afrique du Nord*, CNRS, t. XXII, Paris, 1984, pp. 481-499.

2. Des agents commerciaux italiens avaient fait comprendre aux négociants tripolitains et ghadamésiens tout l'intérêt qu'ils avaient à faire échouer la mission Flatters. Ceux-ci transmirent le message aux chefs touaregs qui l'anéantirent, cf. H. LHOTE, *Le Hoggar. Espace et temps*, Armand Colin, Paris, 1984.

riennes (OCRS) que la métropole comprit l'intérêt que le Sahara pouvait représenter pour elle : les recherches minière et pétrolière laissaient entrevoir un sous-sol très prometteur. Mais il était trop tard, l'OCRS ne survécut pas à l'indépendance de l'Algérie.

La conquête coloniale en pays touareg

Dès le XIX[e] siècle, les Européens ne cessaient de pénétrer toujours plus loin à l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest. Pour éviter tout risque de conflit armé, les Français et les Anglais signèrent à Londres une première convention (1898). Celle-ci délimitait leurs possessions respectives, les diplomates attribuant à la France les territoires situés au nord d'une ligne qui reliait Say à Baroua, c'est-à-dire le fleuve Niger au lac Tchad (cf. carte I). Après plusieurs missions de reconnaissance, les Français obtinrent des Britanniques que cet axe soit décalé plus au sud afin de bénéficier de zones écologiques plus favorables. Dans le même temps, ils s'efforçaient de pacifier leurs nouvelles contrées qui s'étendaient des côtes atlantiques (Guinée, Sénégal et Mauritanie) au Tchad.

La conquête coloniale se heurta à l'hostilité des chefs touaregs qui perçurent très vite que la colonisation aurait pour eux des conséquences politiques et économiques désastreuses car elle leur ôterait tout contrôle sur les espaces sahariens et sahéliens. Ils prirent donc les armes pour s'opposer aux ambitions des militaires français. Solidement installés à Dori (Burkina Faso), ceux-ci furent contraints, avant de poursuivre leur percée vers l'est[3], de conforter leur emprise sur les pays situés sur la rive droite du fleuve Niger en affrontant les Touaregs Tengueregueguedech et Logomaten qui dominaient cette région[4]. Après avoir résisté avec bravoure pendant cinq ans, ces tribus se soumirent en janvier 1900 à Ansongo (Mali). Les Français rencontrèrent par la suite l'opposition farouche des Oulliminden Kel Ataram et Kel Dinnik qui constituaient des chefferies distinctes et souvent rivales. Une série d'opérations militaires entraîna la reddition des premiers en janvier 1903. Quant à l'*aménokal* des Kel Dinnik, Mohammed ag el Koumati, il envoya son forgeron, comme le veut la tradition, signer sa soumission au commandant Henri Gouraud à la fin de l'année 1901 sans avoir été vaincu.

3. Partie du Soudan, la mission Voulet-Chanoine avait tenté, dès la fin du XIX[e] siècle, de rallier le lac Tchad pour s'en emparer au nom de la France. Sa progression s'accompagna de destructions de villages et de massacres de populations. La colonne régulière du colonel Klobb ne parvint à l'arrêter qu'à Dan Kori, village proche de Tessaoua, cf. J.-F. ROLLAND, *Le grand capitaine : un aventurier inconnu de l'épopée coloniale*, Grasset, Paris, 1976.

4. E. SÉRÉ DE RIVIERES, *Histoire du Niger*, Collection Mondes d'outre-mer, Éditions Berger-Levrault, Paris, 1965.

Cette avancée se combina avec une poussée qui s'effectuait simultanément aux limites septentrionales du désert où les Kel Ahaggar tentaient de l'enrayer. C'est donc à une véritable stratégie d'encerclement que durent faire face les grandes entités politiques touarègues, l'objectif ultime étant de les inclure dans les possessions françaises d'Afrique du Nord et d'Afrique occidentale[5].

Dès la fin du XIX[e] siècle, les territoires touaregs furent donc parcourus par des colonnes militaires comme la mission Foureau-Lamy : fortement armée, celle-ci partit de Ouargla (Algérie) pour regagner les rives du lac Tchad. Cette mission traversa, non sans difficultés, l'Aïr et pénétra à Agadès le 28 juillet 1899. Cette présence suscita l'hostilité du sultan et des Kel Aïr qui voyaient d'un mauvais œil l'arrivée de ces Blancs qui s'emparaient progressivement de toute la région. Les Français ne s'installèrent pas tout de suite dans la prestigieuse cité car ils concentrèrent leurs forces sur Zinder qui leur avait résisté ainsi que le Damergou contrôlé par les Touaregs Imuzzurag. Aussi, ils se contentèrent d'établir quelques postes avancés dotés de fractions méharistes comme ceux d'In Gall et de Djadjidouna où résidait une petite communauté marchande arabe d'origine libyenne qui animait les caravanes transsahariennes[6]. Ce n'est que le 7 juillet 1906 que le poste d'Agadès fut créé avec l'installation du lieutenant Massé. Une occupation effective de l'Aïr s'ensuivit : un détachement du Niger rejoignit à Iférouane des éléments militaires du Sud algérien avec lesquels ils se confondirent en sections méharistes chargées de quadriller les espaces nouvellement conquis.

Bien que tissant, au gré des traités et des soumissions, un maillage administratif et militaire assez serré, la France fut confrontée à divers mouvements d'opposition armés mais dispersés ce qui facilita leur répression : révolte djerma (1905-1906), organisation d'un complot à la cour du sultan de Zinder au cours duquel les tirailleurs musulmans de la garnison devaient massacrer les Européens (mars 1906) et surtout insurrections touarègues. Ces dernières n'étaient pas de simples sursauts de défense mais davantage l'aboutissement d'une longue opposition : celle tout d'abord de Firhun, *amenokal* des Oulliminden Kel Ataram qui prit les armes entraînant dans son sillage les tribus du Gourma et de Dori. Après d'âpres combats, les Français avec la collaboration de Musa ag Amastan qu'ils avaient nommé *amenokal* des Kel Ahaggar, jugulèrent la révolte, les Touaregs sévèrement défaits au combat de la mare d'Aderamboukhane (9 mai 1916) se soumettant par fractions dans l'Ouest du Niger. Le chef Firhun, qui continuait de guerroyer, fut tué le

5. P. PANDOLFI, In-Salah 1904/Tamanrasset 1905 : les deux soumissions des Kel-Ahaggar, *Cahiers d'études africaines*, XXXVIII, 149, Paris, 1998, pp. 41-83.

6. Le poste de Djadjidouna fut abandonné en 1905 au profit de Tanout dont les ressources en eau étaient plus abondantes. La localité fut désertée par ses habitants et les descendants de sa petite communauté marchande se trouvent à présent à Tanout et surtout à Zinder.

25 juin au cours de l'attaque d'un campement pillé par des Kel Ahaggar. Participant à ce mouvement de soulèvement général, un rezzou Kel Ahaggar assassina, la même année, le R. P. Charles de Foucauld à Tamanrasset. En 1917, ce fut au tour d'une partie de l'Aïr de rentrer en dissidence.

Alors que la Première Guerre mondiale déchirait l'Europe, la guerre avait été proclamée, à Koufra (octobre 1914), par le grand Senoussi Ahmed allié à la Turquie qui s'était engagée aux côtés de l'Allemagne[7]. Ayant enlevé Djanet, les Senousistes déferlèrent sur l'Aïr après avoir massacré le détachement militaire français de Bilma dans les gorges de l'Asakas. A leur tête se trouvait Kaosen ag Wantiggida, affilié à la tribu des Ikazkazan du Damergou, qui avait émigré au Kanem à l'arrivée des Français[8]. En décembre 1916, Kaosen et ses hommes attaquèrent le fort Dufau d'Agadès. Leurs assauts étant repoussés, ses troupes, aidées de celles du sultan Tegama, firent le siège de la garnison. Il dura quatre-vingt jours et ne fut levé que grâce au renfort de colonnes venues de Ménaka, de Zinder et du Sahara algérien. Les Français poursuivirent les assaillants à travers l'Aïr où le lieutenant Bourgès mit en fuite Kaosen, le contraignant à se réfugier à Bardaï (Tibesti) avec le sultan Tegama. Le gouverneur turc de Mourzouk se sentant menacé attira le chef touareg dans un guet-apens où il le fit massacrer (5 janvier 1919) alors que les troupes du sultan Tegama se battaient en vain aux portes de la ville. Finalement capturé par les Français dans le Kawar, le sultan fut reconduit à Agadès et assassiné dans sa cellule sur instruction du commandant de cercle Vitali sans avoir même été jugé (30 avril 1920).

Le bilan de la révolte de Kaosen fut très lourd : 360 personnes ont été exterminées à Agadès après la levée du siège et les combats firent près de mille tués. Ces sévères pertes humaines mirent en péril l'équilibre démographique de la société touarègue politiquement désorganisée et économiquement ruinée : alors que 25 000 dromadaires avaient été recensés en Aïr avant les hostilités, il n'en restait que 3 000 en 1918. De même, les circuits commerciaux traditionnels avaient été fortement perturbés, en particulier les caravanes de sel dirigées vers les oasis de Bilma et de Fachi : la caravane de l'automne 1924 ne rassembla que 7 500 bêtes alors que celle de 1908 était composée de plus de 20 000 chameaux qui avaient rapporté 1 600 tonnes de sel et 400 tonnes de dattes[9].

Ce mouvement de dissidence qui embrasa l'ensemble des régions touarègues (Adrar des Iforas, Aïr, Azawak, vallée du fleuve) avait pour objectif de secouer le joug des conquérants qui aliénaient à la fois l'in-

7. A. SALIFOU, *Kaoussan ou la révolte sénoussiste*, Études nigériennes, n° 33, CNRSH, Niamey, 1973.

8. J.-L. TRIAUD, *Tchad 1900-1902. Une guerre franco-libyenne oubliée ?*, L'Harmattan, Paris, 1987.

9. M. ABADIE, *La Colonie du Niger*, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1927.

dépendance et la liberté de mouvement des Touaregs : les Français réglementaient désormais les déplacements de chacune des organisations socio-politiques à des territoires précis alors qu'auparavant elles pouvaient se mouvoir librement. Cette nouvelle tutelle, qui leur ôtait une grande partie de leurs moyens d'existence (cessation des rezzous), risquait aussi d'affecter le commerce transsaharien dont les Touaregs étaient les guides et les caravaniers.

Malgré la persistance de rezzous et d'oppositions ponctuelles vite réprimées, la France acheva sa mainmise sur ces zones sahariennes, étendant son emprise sur le Djado, le Tibesti et les régions bordant le lac Tchad. Elle fit du fort Dufau une garnison militaire qui commandait une série de postes placés en des lieux stratégiques notamment dans le Kawar en raison des prétentions musoliniennes d'expansion au Sahara. Il y avait ainsi des camps militaires à Dirkou[10] et à Bilma, siège également d'une petite administration civile. Ces bataillons coiffaient quelques forts construits dans le Kawar (Madama et Dao Timmi) et le Djado (Séguédine) où résidaient les méharistes et leurs goumiers. Ces hommes patrouillaient en permanence dans ces régions réputées peu sûres et qui faisaient déjà l'objet de trafic d'armes. Ils se rendaient ainsi souvent à l'oasis de Toummo qui sépare le Niger de la Libye (un puits leur permettait d'y séjourner quelques jours). A la frontière algérienne, le dispositif militaire était plus léger car ce territoire était également sous domination française. Des soldats gardaient le poste frontalier d'Assamaka, les autres garnisons étant installées de l'autre côté de la frontière (In'Guezzam, Tamanrasset, Djanet, Fort Flatters, etc.). Enfin, les Français étaient présents au cœur même de l'Aïr (Iférouane). A partir des années trente, la pacification était donc achevée. Seule était maintenue une surveillance aux confins nord-est du Niger où sévissaient des « coupeurs » de caravanes.

La défaite touarègue fut suivie d'une complète réorganisation politique afin qu'une telle insurrection ne se reproduise plus. La France démantela les grandes confédérations et leur substitua une série de groupes calqués sur le modèle des cantons artificiellement créés en milieu sédentaire. Une certaine complicité s'instaura progressivement entre les administrateurs français et leurs anciens adversaires touaregs, les premiers, qui avaient pourtant détruit leur pouvoir guerrier, les utilisant parfois comme relais de leur politique[11]. Dans le même temps, les Français tentèrent de restaurer l'économie locale en relançant les circuits caravaniers et en entreprenant quelques opérations en faveur du

10. Dirkou était aussi un camp disciplinaire pour les militaires français et africains.

11. Ce sentiment d'estime réciproque fut entretenu par toute une littérature qui glorifia la conquête du Sahara et ses héros : les « hommes bleus du désert » furent érigés en véritable mythe encore largement entretenu aujourd'hui par de nombreuses publications, cf. Ph. DECRAENE et F. ZUCARELLI, *Grands sahariens à la découverte du « désert des déserts »*, Éditions Denoël, Paris, 1994 et D. GREVOZ, *Les méharistes français à la conquête du Sahara*, L'Harmattan, Paris, 1994.

pastoralisme nomade, principale activité des Touaregs (creusement de points d'eau, lutte contre les épizooties, etc.). Ces modestes efforts furent interrompus par la Seconde Guerre mondiale.

Dès la fin de ce conflit, un infléchissement de la politique coloniale intervint, la constitution française transformant ses anciennes colonies en territoires d'outre-mer intégrés dans l'Union française (Diori Hamani fut élu député du Niger). En matière économique, une nouvelle philosophie prévalut également. La conférence de Brazzaville (30 janvier-8 février 1944) insista sur la nécessaire mise en valeur de l'Union pour le bien-être des populations et créa à cet effet le Fonds d'investissement pour le développement économique et social (FIDES). S'il a permis d'importantes réalisations dans le Sud de la colonie (réfection de la route Zinder-Parakou, construction d'un pont sur le fleuve Niger à Malanville, etc.), le Nord n'en eut guère de retombées car les Français considéraient qu'il n'avait pas d'intérêt économique comparé aux zones méridionales qualifiées de « Niger utile ». C'était en effet une zone d'élevage où les conditions climatiques étaient défavorables à l'agriculture pluviale et donc aux cultures de l'arachide et du coton qui étaient exportées vers la métropole. Tenue à l'écart des circuits de traite, la région d'Agadès ne connut guère d'expansion économique et s'efforça plutôt d'effacer les séquelles de la révolte de 1917 qui se firent sentir durant presque toute la période coloniale : il a fallu près de trente ans pour que le cheptel camelin de l'Aïr retrouve des effectifs comparables à ceux de 1916.

Pendant longtemps, la France considéra effectivement que ses zones sahariennes ne présentaient aucun intérêt économique : à tort bien sûr mais elle n'était pas la seule à se tromper car les Britanniques l'avaient bien autrefois raillée, un homme d'État anglais, lord Salisbury, disant avec humour : « On laisse au coq gaulois ce qui lui faut pour gratter le sable. » Les campagnes de prospection, qui se multipliaient dans le Sahara algérien mais aussi mauritanien et nigérien, lui firent entrevoir les profits qu'elle pouvait escompter d'une mise en valeur des richesses du sous-sol saharien.

L'organisation commune des régions sahariennes

Considéré comme une même entité géographique, le Sahara français couvrait une superficie d'environ 4,3 millions de km^2. Il s'étendait, d'est en ouest, de la frontière de la République du Soudan jusqu'aux rives de l'Atlantique et, du nord au sud, du pied de l'Atlas saharien jusqu'à la courbe du Niger (cf. carte II). Selon les initiateurs de l'OCRS, son unité a été artificiellement rompue par la colonisation qui l'a morcelée en ensembles distincts : les territoires du Sud algérien (départements des Oasis et de la Soura), l'Afrique occidentale française (Mali et Niger) et l'Afrique équatoriale française (Tchad).

Le principe de l'OCRS partait de l'idée que ce morcellement administratif faisait obstacle à la conception et à l'organisation d'une économie saharienne d'ensemble[12]. Le projet fut présenté en avril 1956 au Conseil des ministres, la loi instaurant l'OCRS étant promulguée le 10 janvier 1957, c'est-à-dire quelques mois après la découverte des gisements de pétrole d'Hassi Messaoud. Son objectif était d'encourager l'expansion économique et la promotion sociale (développement de la scolarisation et des infrastructures sanitaires) des zones sahariennes françaises. L'OCRS devait donc intervenir dans de multiples secteurs d'activités, notamment agricoles et pastoraux. Un important effort était également prévu en matière de transport terrestre (amélioration du réseau de pistes nord-sud et des quelques grands axes transversaux qui les reliaient), ferroviaire (extension du réseau ferré existant) et aérien à travers l'ouverture de nouvelles lignes, l'avion apparaissant de toute évidence comme le meilleur moyen de transport en milieu désertique tant pour les voyageurs que pour les denrées périssables. Toutefois, l'enjeu principal était l'exploitation du sous-sol saharien qui s'avérait riche en minerais, pétrole et gaz naturel :

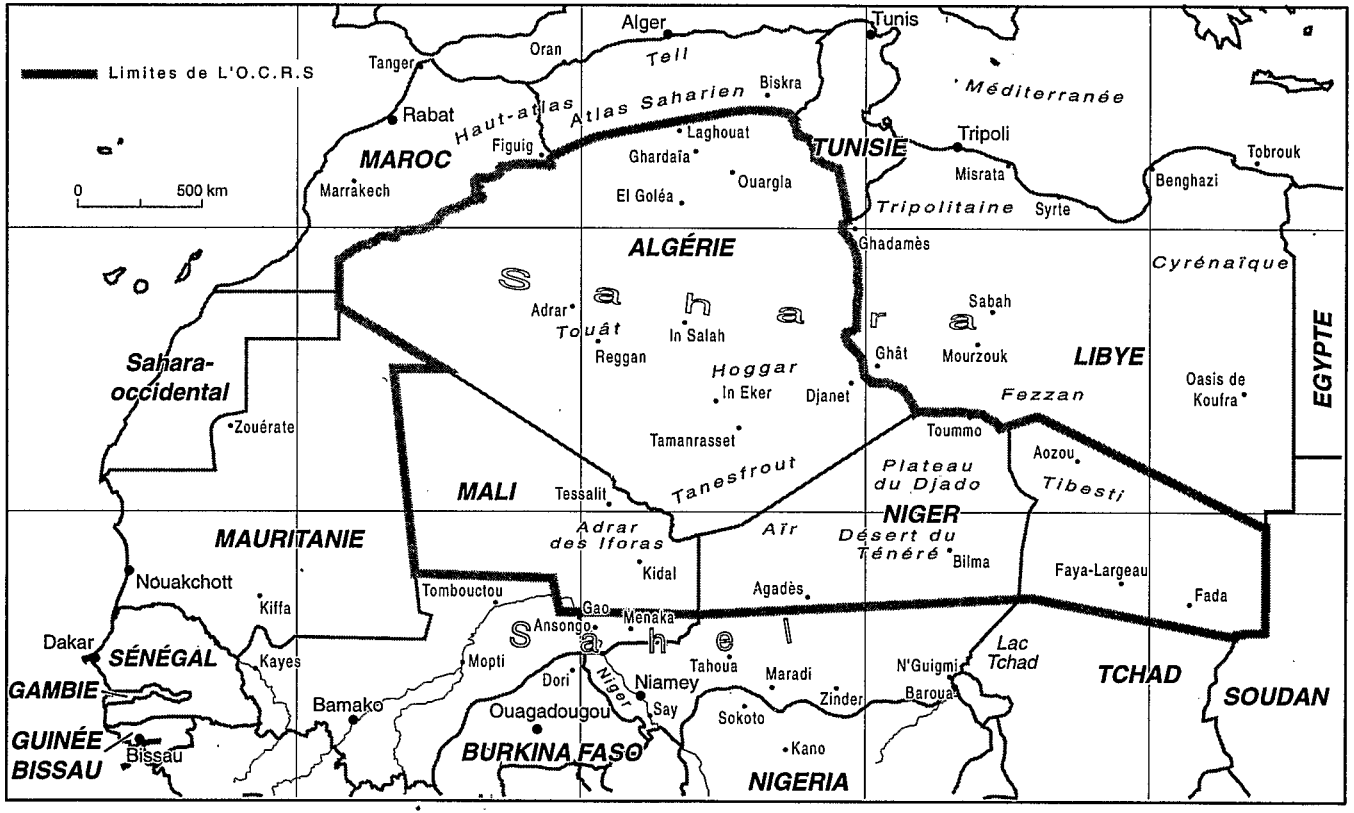
> « Ce grand désert, géologiquement comparable à la Sibérie ou au Canada, se présente comme le complément naturel du pays très développé qu'est la France. Celle-ci va y trouver des matières premières et des sources d'énergie nouvelles. Déjà, nous savons que le pétrole saharien doit lui assurer, dans un futur assez prochain, l'autonomie de son approvisionnement en hydrocarbures et par corollaire l'amélioration sinon le renversement de sa balance commerciale »[13].

Certains milieux français voyaient enfin dans la constitution d'un tel ensemble saharien le moyen de sauvegarder des zones d'expérimentations nucléaires, la France ayant déjà procédé à des tirs dans les régions d'In Ecker et de Reggan où la première bombe atomique explosa le 13 février 1960. Ce souci d'indépendance énergétique va d'ailleurs primer : les investissements de l'OCRS furent massivement dirigés vers l'exploitation du pétrole algérien et la construction d'un *pipe-line* pour l'évacuer jusqu'à la Méditerranée. Parallèlement, l'OCRS entendait mettre en valeur les minerais découverts dans le Sahara comme le charbon et le manganèse algérien ainsi que le fer mauritanien, l'uranium en restant au stade d'une prospection prometteuse dans les massifs du Hoggar et de l'Aïr.

L'OCRS apparut très vite comme un État dans l'État car il empiétait sur l'autorité des représentants de la France tant en Algérie qu'en

12. P. BOILLEY, L'OCRS. Une tentative avortée, in *Nomades et commandants, Administration et sociétés nomades dans l'ancienne AOF*, Éditions Karthala, Paris, 1993, pp. 215-239.

13. ANONYME, *Connaissance du Sahara*, Document SEBOM, Paris, 1958.



CARTE II : LIMITES DE L'O.C.R.S.

Afrique noire. Si les hommes politiques maliens refusèrent d'adhérer au projet, le Nigérien Diori Hamani et le Tchadien François Tombalbaye se montrèrent plus conciliants en y apposant leur signature. Mais la principale opposition vint des Algériens qui luttaient pour l'indépendance de leur pays. Le FLN (Front de libération nationale) dénonça la partition de l'Algérie en rejetant le projet de détachement des zones sahariennes. Aussi, les Accords d'Évian de 1962 mirent fin aux prérogatives de l'OCRS. Le rêve d'un Sahara, réserve de matières premières, se dissipait définitivement : la France ne s'étendrait décidément pas de « Dunkerque à Tamanrasset » comme l'avait affirmé le général de Gaulle. Toutefois, elle obtenait des avantages substantiels dans le domaine militaire (poursuite des expériences nucléaires dans le Sahara) et économique (exploitation pétrolière).

Ce projet de soustraire le Sahara à l'Algérie et aux territoires d'Afrique noire fut beaucoup trop tardif puisque se profilait déjà l'indépendance des pays dont il englobait des régions entières (partie Nord des cercles de Tahoua et d'Agadès pour le Niger). Toutefois, ces initiateurs s'étaient attaché l'adhésion des populations sahariennes comme les Touaregs et les Chaambas qui entretenaient de bons rapports avec l'administration française. Ces populations sentaient sans doute que la constitution de nouveaux États-nations ne se feraient pas à leur avantage, les nouvelles élites nationales étant composées surtout d'hommes originaires du Nord en Algérie ou du Sud au Mali et au Niger. Aussi, l'OCRS a-t-elle fait naître chez elles l'espoir de retrouver une certaine autonomie et peut-être à plus long terme leur indépendance. Cette espérance se transforma en amertume au moment de la décolonisation, la France transmettant le pouvoir aux « Noirs »[14].

L'État indépendant : l'ère Diori Hamani

L'indépendance du Niger, comme celle des autres États d'Afrique noire francophone, fut obtenue pacifiquement le 3 août 1960. L'Assemblée nationale élut, le 9 novembre, Diori Hamani alors président du conseil du gouvernement comme président de la République. Son parti, le PPN/RDA (Parti progressiste nigérien affilié au Rassemblement démocratique africain crée par Félix Houphouët-Boigny), était alors majoritaire à la chambre des députés depuis les élections du 27 juin 1959 qui virent la défaite de son principal rival, Djibo Bakary. Dirigeant du parti Sawaba, ses convictions nationalistes et progressistes lui avaient fait prôner, tout comme Ahmed Sekou Touré en Guinée, le « non » au

14. Y. REGNIER, *L'état d'esprit des Touaregs de l'Adrar pendant l'été 1960*, CHEAM, n° 3 457, Paris, 1961.

référendum de 1958 organisé par le général de Gaulle sur la Communauté. Les électeurs nigériens ne le suivirent donc pas et se prononcèrent à 78,5% pour le « oui » (37,5% de taux de participation). Dès lors, le Niger intégra cet organisme qui associait la métropole à douze pays d'Afrique (y compris Madagascar) qui mettaient en commun leur politique étrangère, leur défense, leur monnaie, les matières stratégiques et leur politique économique et financière.

À l'issue de son premier mandat, Diori Hamani, seul candidat, fut réélu, le 30 septembre 1965, à la magistrature suprême (99,9% des voix pour un taux de participation de 98,45%). Dans des conditions analogues, il obtint un troisième mandat le 1er octobre 1970, sa formation étant devenue un parti unique après avoir étouffé toute opposition politique organisée comme celle du Sawaba dont les militants furent condamnés à des peines de prison et leur chef contraint à l'exil.

L'ère Diori Hamani s'étendit donc sur une quinzaine d'années, l'armée nigérienne le renversant le 15 avril 1974. Le souci constant de renforcer l'unité nationale marqua cette période qui se caractérisa, du point de vue économique, par la mise en exploitation des gisements d'uranium de l'Aïr[15].

Diori Hamani et le « problème » touareg

Plus que par de réelles luttes ethniques intestines comme cela se produit fréquemment en Afrique, la jeune nation nigérienne a toujours été menacée par des forces centrifuges qui pouvaient conduire au détachement de grands ensembles régionaux[16]. Conscients de ce risque, les choix politiques et économiques de ses dirigeants ont sans cesse pris en compte les mesures adoptées par ses puissants voisins : le Nigeria qui exerce une forte influence économique, culturelle, religieuse et linguistique sur plus de la moitié de la population du pays (l'aire haoussaphone), l'Algérie et surtout la Libye au nord. C'est davantage vers cette dernière que se tournent les minorités touarègue et toubou à tel point que l'on ne peut traiter de la politique de l'État nigérien à leur égard sans prendre en compte l'état de ses relations diplomatiques avec ce pays.

Dès son arrivée au pouvoir, le Président Diori Hamani, dont le parti politique avait une forte connotation régionale (djerma/songhaï), constitua une équipe gouvernementale comprenant des ressortissants des différents groupes ethniques du pays afin d'en affermir l'unité. Il choisit

15. Ce souci était d'autant plus affiché que le pays touareg malien avait connu, en 1963, un mouvement de révolte (l'Adghagh) auquel l'armée mit brutalement fin en 1964.

16. Cl. RAYNAUT, Trente ans d'indépendance : repères et tendances, *Politique africaine,* n° 38, Paris, 1990, pp. 3-29.

des représentants du pays haoussa qui lui avait été pourtant hostile d'un point de vue électoral, le parti Sawaba étant bien implanté dans cette région dont Djibo Bakary était un des députés. Diori Hamani fit également appel à deux Touaregs originaires des cantons sédentaires du Sud (région de Filingué) : Zodi Ikhia fut nommé ministre délégué à la présidence de la République tandis que Mouddour Zakara fut ministre résident à Agadès, chargé des Affaires sahariennes et nomades (décret n° 60. 276 du 31 décembre 1960). Cette dernière personnalité cumula ce poste par la suite avec le ministère des Postes et Télécommunications puis celui des Finances, fonction qu'il détint jusqu'au coup d'État du 15 avril 1974. Toutefois, le président ne disposait pas, au sein de la communauté touarègue, d'un large éventail de candidats capables d'exercer des postes de responsabilités car les élites nigériennes qui se recrutaient parmi les instituteurs et les commis des maisons de commerce étaient essentiellement composées de ressortissants du Sud. Peu de Touaregs figuraient dans leurs rangs car l'aristocratie refusa la scolarisation de ses fils préférant envoyer à l'école ceux de ses dépendants, erreur qu'elle paye encore aujourd'hui et qui explique son retard en matière d'éducation et de formation.

L'arrivée au pouvoir d'hommes d'État originaires principalement du pays djerma, où la scolarisation fut la plus avancée, inversa les rapports de domination bien qu'aucune suspicion particulière à l'égard des Touaregs ne marquât la période Diori Hamani[17]. Sous-représentés aux postes de responsabilités en l'absence de cadres, ils n'eurent plus aucun contrôle sur le nouvel État dont les décisions politiques et économiques étaient parfois en rupture avec les mesures prises lors de la colonisation. Le Président Diori Hamani tenta bien d'améliorer les infrastructures existantes dans la région d'Agadès mais les maigres ressources budgétaires qui provenaient des exportations d'arachide et de coton, tous deux produits dans le Sud, étaient davantage consacrées à cette zone « utile ». Il faudra attendre la mise en exploitation des gisements d'uranium pour que des investissements conséquents se réalisent dans le Nord. Jusque là, cette région fit l'objet d'un effort à la marge. Ce constat explique un retard économique initial, en particulier pour ce qui est de l'accumulation des commerçants nigériens : celle-ci s'ébauchait, d'une part, en pays haoussa grâce à la traite arachidière et, d'autre part, à Niamey à partir du négoce des produits manufacturés alors qu'elle n'était pas encore amorcée dans les régions touarègues dépourvues de ressources et peuplées de populations démunies.

Profitant d'un voyage en Turquie du roi Idriss 1er el Senoussi, le 1er septembre 1969, le capitaine Muammal al-Kadhafi, alors âgé de 27 ans, s'empara du pouvoir en Libye avec un groupe d'officiers. Autopromu colonel le jour même, il remit sur le devant de la scène politique

17. A. BOURGEOT, Le désert quadrillé des Touaregs du Niger, *Politique africaine*, n° 38, Paris, 1990, pp. 68-75.

nigérienne le « problème » touareg. Certes, Diori Hamani avait toujours fait preuve de prudence en ménageant la susceptibilité des populations touarègue et toubou et en renforçant leur ancrage au sein de la collectivité nationale. A partir de 1969, il dut prendre en considération les actions imprévisibles du bouillant colonel dont les visées expansionnistes étaient clairement affichées. Peu après sa prise du pouvoir, le nouveau chef d'État libyen apporta son soutien à Djibo Bakary alors en exil en Guinée et surtout s'efforça d'exercer une influence grandissante au sein des minorités sahariennes. Celles-ci constituaient pour lui un puissant moyen de pression sur les autorités nigériennes d'autant plus que son arabo-islamisme exacerbé semblait y rencontrer un écho favorable. Diori Hamani dut faire preuve de doigté dans ses relations avec le colonel Kadhafi qui n'hésita pas à envoyer son armée occuper les fortins édifiés par les Français dans le Kawar mais aussi le puits de Toummo, amputant le territoire nigérien de près de 20 000 km^2 [18]. S'abstenant d'entreprendre toute reconquête[19], le Président Diori Hamani adopta un profil bas pour neutraliser le dynamisme expansionniste de son turbulent voisin qui s'avérait d'autant plus dangereux que celui-ci se faisait au nom de l'islam et du socialisme. C'est dans cet esprit qu'il se rendit en visite officielle à Tripoli (il fut le premier chef d'État d'Afrique noire à effectuer un tel voyage). Il y signa un traité d'amitié et de bon voisinage (17 février 1971) et créa une commission nigéro-libyenne de coopération économique : la Libye s'engageait à accorder une subvention de trois millions de dollars au Niger et des prêts totalisant quelque dix autres millions, sommes qui devaient être allouées à des projets de développement (ces sommes ne parviendront jamais à Niamey).

A la fin des années soixante, l'exploitation de l'uranium nigérien constitua un nouvel enjeu qui compliqua davantage encore les relations entre les deux pays. Leur évolution revêtait une importance cruciale car elles eurent des incidences sur la vie politique intérieure nigérienne et la stabilité de l'État.

Un nouvel enjeu : l'uranium

La Compagnie générale de géophysique et le Commissariat (français) à l'énergie atomique (CEA) avaient entrepris, dès la fin de l'époque coloniale, des campagnes de prospection dans la région d'Agadès et le Djado. Ces recherches confirmaient l'existence de gisements d'uranium exploitables car ils présentaient une bonne teneur en minerai, notamment dans la région d'Arlit où les réserves étaient estimées à au moins 20 000 tonnes. Ce n'est cependant qu'en 1967 que fut

18. J. BAULIN, *Conseiller du Président Diori*, Éditions Eurafor-Press, Paris, 1986.

19. Au même moment, le Président tchadien François Tombalbaye accusa Tripoli d'immixtion dans les affaires intérieures de son pays.

prise la décision d'exploiter ces gisements, la Société des mines de l'Aïr (SOMAIR) étant créée à cet effet. L'installation *ex nihilo* d'un tel complexe minier en pleine zone désertique nécessita d'énormes investissements et de gigantesques travaux qui expliquent que la production ne débuta qu'en 1971 (400 tonnes). Ayant pris une part active à la phase de prospection et d'installation des sites, la France par l'intermédiaire du CEA était le principal client du Niger.

Le Président Diori Hamani attachait une importance capitale à cette nouvelle industrie, seule capable à ses yeux de permettre le développement économique et social de son pays. Entendant par conséquent obtenir une juste rémunération de l'uranium, il dut affronter les responsables du CEA qui s'efforcèrent de limiter ses retombées financières au Niger au nom de la rentabilité d'ensemble du projet. La démarche du président était confortée par le contexte international caractérisé, dès 1972, par une brusque remontée des cours des matières premières qui flamberont au milieu de la décennie (le pétrole mais aussi des minerais comme le phosphate marocain). Au début de l'année 1974, une négociation serrée opposa le gouvernement français aux autorités nigériennes sur la revalorisation du cours de l'uranium, le premier sous la pression du CEA refusant une augmentation substantielle de son prix. Une ultime rencontre, qui devait se dérouler à Niamey le 18 avril, n'aura jamais lieu, l'armée ayant chassé Diori Hamani du pouvoir.

Sans que l'on puisse établir un lien direct entre les deux événements, il est vraisemblable que les services de renseignements français aient eu vent de ce qui se tramait alors à Niamey où le détachement (français) fut étrangement passif lors du coup d'État. La cellule de l'Élysée dirigée par Jacques Foccart était en effet toujours très bien informée de ce qui se passait en Afrique, notamment au Niger où elle intervint dans la négociation sur la fixation du prix de l'uranium. L'hypothèse d'une collusion entre celle-ci et les putschistes nigériens ne peut donc être écartée malgré les démentis officiels. Cette thèse paraît renforcée par les dispositions de la convention signée entre le Niger et la Libye quelques semaines avant le coup d'État. Ce traité prévoyait la création d'une société minière financée par la Libye qui aurait bénéficié d'un monopole en matière de recherche et plus encore d'exploitation et de commercialisation : ce pays entendait donc bien acheter quelques tonnages de ce minerai stratégique et jouer un rôle important dans son extraction[20].

Même si le Niger désirait tirer un meilleur revenu de ses exportations d'uranium, il n'en demeure pas moins que, dès 1971, elles procurèrent des ressources supplémentaires à l'État (5,4 milliards de francs CFA en 1973). Cette même année, ses exportations de minerai passèrent devant

20. M. DAGRA, *La politique extérieure du Niger (1974-1987). Contribution à l'étude des structures diplomatiques et de la politique africaine d'un État sahélien*, Université Cheikh Anta Diop, Faculté des sciences juridiques et économiques, Thèse pour le doctorat d'État, Dakar, 1987.

les exportations d'arachide et de bétail qui assuraient jusqu'alors l'essentiel de ses ventes à l'extérieur (65,5% en 1972). De plus, elles permirent d'améliorer le taux de couverture des importations par les exportations qui, de 50% en 1969, remonta à près de 83% en 1972, les échanges avec la France, son principal partenaire commercial, devenant bénéficiaires en 1974.

Dans la mesure où les gisements se trouvaient dans le Nord, la population touarègue estimait qu'elle était en droit d'en toucher les principales retombées, ce qui n'était pas à ses yeux le cas. La rébellion reprit dans son Programme-cadre ce sentiment de frustration : « Les retombées (de l'uranium) sont partagées par la France et ses poulains au pouvoir au Niger. (...) Ni les Touaregs, ni leurs régions, n'ont été bénéficiaires de près ou de loin de cette manne »[21]. Ce jugement est très excessif : ce n'est pas une (supposée) insuffisance des investissements étatiques qui expliquait la piètre situation économique de la communauté touarègue à la veille de la rébellion mais plutôt les terribles sécheresses de 1973-74 puis de 1983-84 qui décimèrent une grande partie de son cheptel[22]. Certes, en 1974, le gouvernement de Diori Hamani, qui fut accusé de corruption et de détournement de l'aide alimentaire, n'avait pas pris toutes les dispositions nécessaires pour alléger sa souffrance : cette incapacité à résoudre la crise est sans doute une des causes profondes de la chute du président lors du coup d'État du général Seyni Kountché alors lieutenant-colonel et chef d'état-major des Forces armées nigériennes (FAN)[23].

Les années de dictature militaire

Les auteurs du coup d'État regroupés au sein du Conseil militaire suprême (CMS) s'emparèrent très vite des commandes du pays : ils instaurèrent l'état d'exception, procédèrent à la dissolution de l'Assemblée nationale et suspendirent la constitution et le parti unique (PPN/RDA). Le général Seyni Kountché musela, en outre, toute opposition, exerçant une sévère répression sur les populations soumises à un climat de délation permanent entretenu par le bureau de coordination et de liaison, véritable police parallèle.

---

21. Coordination de la résistance armée, *Programme-cadre de la résistance, op. cit.*

22. Elle n'épargna pas non plus la paysannerie du Sud, cf. Cl. RAYNAUT, Le cas de la région de Maradi, in *Sécheresses et famines au Sahel*, J. COPANS (éd.), Maspero, Paris, 1975, tome II, pp. 5-43.

23. L'élaboration d'un traité de défense et de sécurité signé à Niamey lors d'une visite du colonel Kadhafi (mars 1974) semble avoir joué un rôle important dans la décision de l'armée et le laissez-faire de Paris, cf. J. BAULIN, *Conseiller du Président Diori, op. cit.*

Pour redresser une situation économique catastrophique, le nouveau régime bénéficia de ce que l'on appela le « boom » de l'uranium, le Niger en devenant le quatrième exportateur mondial (1978). Si le « problème » touareg ne se posa pas avec acuité sous le précédent régime, il en fut tout autrement avec les militaires qui exercèrent une étroite surveillance sur l'ensemble des populations et plus particulièrement sur la communauté touarègue soupçonnée de vouloir déstabiliser l'État et remettre en cause l'unité nationale. Dès lors, les relations entre les nouvelles autorités et la communauté touarègue, traumatisée par la sécheresse de 1973, se détériorèrent sans cesse. Cette tension obligea le régime militaire à prendre davantage en compte le facteur libyen tout en adoptant une attitude finalement comparable à celle de Diori Hamani qui consistait à éviter tout affrontement direct.

Le « boom » de l'uranium

L'année 1974 est incontestablement une date charnière dans l'histoire politique du Niger qui connut son premier coup d'État militaire. Elle est également importante du point de vue économique car deux événements structuraux vont se conjuguer :

– 1/ la sécheresse : elle entraîna une forte chute de la production arachidière, unique ressource du pays. La paysannerie délaissa cette culture au profit du mil et du sorgho dont la pénurie s'était fait durement sentir à tel point que la remontée des cours en avait fait aussi des cultures commerciales. L'État perdait une de ses principales sources de revenus, effectuant ces prélèvements à travers l'écart entre le prix d'achat de l'arachide payé aux producteurs et son prix de vente réalisé à l'extérieur par la SONARA (Société nigérienne de commercialisation de l'arachide).

– 2/ La revalorisation du prix de l'uranium conjuguée à l'augmentation de la production avec la mise en route, en 1978, d'une seconde société (la COMINAK) : de 400 tonnes en 1971 la production s'éleva à 1 100 tonnes en 1974 puis à 4 120 tonnes en 1980. Dans le même temps, son prix passa de 5 000 francs CFA le kilogramme à 24 500 francs en 1980. Ces éléments générèrent de nouvelles ressources qui assurèrent la reproduction de l'appareil d'État et compensèrent largement la perte des recettes tirées de la filière arachidière comme le montre l'évolution du budget national. De près de 11 milliards de francs CFA en 1971, celui-ci dépassa les 14 milliards en 1974 puis atteignit 24,3 milliards en 1976. En 1978, il se chiffra à 43,4 milliards en 1978 puis 93,8 milliards en 1982. En l'espace d'une dizaine d'années, les moyens du Niger s'étaient considérablement accrus, ce qui bouleversait ses agrégats macro-économiques.

Cette nouvelle conjoncture autorisa d'importants investissements mais l'État ne parvint pas pour autant à résoudre les problèmes structurels de l'économie nationale. Son agriculture et son élevage traversaient

une crise profonde dont l'origine ne tenait pas seulement à leur étroite dépendance à l'égard des conditions pluviométriques mais renvoyait également à des facteurs économiques et sociaux.

Après avoir tenté d'enrayer la famine, les nouveaux dirigeants du pays bénéficièrent donc d'une conjoncture économique favorable, les exportations d'uranium constituant désormais une véritable rente. Beaucoup de cadres nigériens faisaient preuve d'optimisme en estimant que ce minerai allait devenir pour l'Occident un produit aussi stratégique que le pétrole. Le Niger tenait donc entre ses mains une ressource convoitée qui devait assurer à long terme son développement. De fait, les ressources minières permirent au nouveau chef de l'État de remettre le pays sur les rails et d'effectuer d'importants investissements afin de le doter de routes, de dispensaires, d'écoles (le budget de l'éducation nationale a été multiplié par quatre en trois ans), d'infrastructures administratives, sportives et culturelles, etc. Enfin, cette manne rendit possible la suppression de l'impôt (1976), ce qui fut une excellente mesure car il constituait pour la communauté rurale une très lourde charge.

Cette période euphorique se prolongea jusqu'en 1982. Lui succédèrent des années difficiles dues à un renversement de tendance que les experts n'avaient pas prévu. La contraction de la demande et la chute corrélative des cours de l'uranium sur le marché international se dessinèrent dès cette année-là[24] : les pays industrialisés s'adaptèrent en effet à la crise pétrolière et cédèrent à la pression de leurs opinions publiques qui manifestaient leur défiance à l'égard de l'énergie nucléaire. Le mirage nigérien se dissipait. La production d'uranium diminua progressivement pour se stabiliser, depuis 1987, autour de 3 000 tonnes par an. La baisse des cours conjuguée à celle des exportations ramena le budget de l'État à 80,2 milliards de francs CFA en 1984. Les dernières années de régime du général Seyni Kountché se déroulèrent par conséquent dans un climat économique qui ne cessait de se dégrader. Une crise profonde et durable s'installait au Niger qui passait sous les fourches caudines des institutions de Brettons Woods : la Banque mondiale, suivant les recommandations du rapport Berg[25], préconisait une libéralisation et une privatisation des économies africaines pour remédier à leurs difficultés économiques.

Du point de vue de sa politique intérieure, le général mit en place la Société de développement, structure qui se proposait d'associer d'une manière très timide la population à la gestion du pays. Il demeurait opposé à toute ouverture plus ample de son régime comme il l'expliqua à un journaliste : « Chez vous, vous jouez sur la démocratie. Mais vous ne pouvez pas faire de quelqu'un qui est mentalement et matériellement

24. La livre d'uranium passa de près de 41$ en 1979 à 27$ un an plus tard. Cette baisse se poursuivit par la suite puisque son cours se situe autour de 13$.

25. E. BERG, *Le développement accéléré en Afrique au Sud du Sahara*, Programme indicatif d'action, Banque mondiale, Washington, 1981.

sous-développé un démocrate. C'est là l'erreur de perception entre vous, les Occidentaux, et nous, les Africains »[26].

Les conséquences de la sécheresse

La sécheresse, qui n'était pas en soi un phénomène nouveau (plusieurs années de pluviométrie favorable avaient fait oublier une telle menace), toucha, dès 1969, l'ensemble des pays sahéliens où des animaux étaient morts de faim. En 1973, elle sévit plus fortement encore et fit, selon les sources, de cinquante à cent mille victimes humaines. La mobilisation de la communauté internationale prit une ampleur jusqu'alors inconnue si bien que l'on peut considérer que cette période marque le début d'une assistance qui déferlera, depuis lors, sans discontinuité sur les pays sahéliens.

Beaucoup d'écrits tentèrent d'expliquer les causes naturelles mais aussi économiques et sociales de ces années de sécheresse où agriculteurs et pasteurs furent pris dans la tourmente[27]. Les cultures vivrières et d'exportation, arachide et coton principalement, enregistrèrent, en 1973, des baisses de productions importantes (32% pour les premières), le déficit vivrier sahélien étant évalué à plus de 1,23 millions de tonnes par les organismes qui avaient en charge l'aide alimentaire. Toutefois, le bilan fut moins catastrophique pour les agriculteurs que pour les pasteurs nomades : leur cheptel fut globalement amputé de près de la moitié de leur troupeau de bovins et du quart de celui des petits ruminants (ovins et caprins), les zones les plus septentrionales ayant perdu l'ensemble de leurs animaux (les départements de Tahoua et d'Agadès perdirent de 75 à 95% de leurs bêtes). Traditionnellement éleveurs, les Touaregs furent frappés tant dans leurs moyens de subsistance que dans leur unique produit d'échange, la sécheresse accélérant la dégradation de leurs conditions de vie. Ils vinrent chercher du secours dans des villes comme Niamey (camp du Lazaret), Agadès, Maradi, Zinder mais aussi à Kano (Nigeria). Beaucoup d'entre eux ne purent reprendre le chemin de la brousse, n'ayant pas les moyens de racheter des animaux. Le plan spécial adopté par le gouvernement ne put changer le cours des événements étant donné l'importance du désastre (cette opération devait procurer au minimum cinq têtes de bétail, à titre de prêt, à chacune des 70 000 familles qui avaient perdu la totalité de leurs bêtes).

La reconstitution du cheptel nigérien fut très lente : en 1979, le ministère du Développement rural estimait que le cheptel caprin avait été reconstitué à 100%, les ovins à 85%, les bovins à 65% et les camelins à 90%. En 1983, les effectifs antérieurs à la sécheresse étaient à peine

26. *Le Figaro*, n° 12 612, Paris, 20 mars 1985.

27. J. COPANS (éd.), *Sécheresses et famines du Sahel*, *op. cit.* et COMITÉ INFORMATION SAHEL, *Qui se nourrit de la famine en Afrique ?*, Maspero, Paris, 1974.

retrouvés car l'aridité avait entraîné une dégradation durable des pâturages tant en qualité qu'en quantité. Mais la principale mutation concernait la propriété du cheptel : les animaux appartenaient désormais le plus souvent aux riches commerçants des villes et non plus aux pasteurs nomades comme c'était le cas dans le passé. La communauté touarègue avait donc été profondément atteinte tant du point de vue humain que du point de vue économique.

Seyni Kountché et les Touaregs : une défiance continuelle

Dès son arrivée au pouvoir, le « problème » touareg se posa au régime militaire dans la mesure où ce groupe fut le plus touché par la sécheresse. Bien qu'il ait supprimé dès son premier gouvernement le ministère des Affaires sahariennes et nomades, le général Seyni Kountché n'en porta pas moins une attention particulière à la région d'Agadès. Il y nomma comme préfet un de ses proches en la personne du capitaine Bagnou Beïdo réputé pour sa fermeté. En effet, il ne pouvait rester indifférent à l'égard de l'initiative du colonel Kadhafi d'armer une légion islamique dont les jeunes Touaregs nigériens et maliens constituaient une partie des effectifs s'étant exilés en Libye après la sécheresse.

Si le général Seyni Kountché ne ratifia pas le traité de défense et de sécurité signé par son prédécesseur, il affirma néanmoins sa détermination de vendre l'uranium à qui souhaitait l'acheter « y compris au diable », expression restée célèbre. Considérant que le précieux minerai relevait de la seule souveraineté de son pays, il vendit quelques tonnes d'uranium à la Libye sachant sans doute que celle-ci ne disposait ni de la technologie ni des usines de retraitement nécessaire à la fabrication de la bombe atomique. Ce pays déboursa ainsi près de 31 milliards de francs CFA pour 1 212 tonnes en 1981, soit une quantité quatre fois supérieure à celle de l'année précédente[28]. Les achats libyens cessèrent, dès l'année suivante, en raison de la détérioration de ses relations diplomatiques avec le Niger. Les Occidentaux, qui n'avaient pas manqué de faire pression sur le général pour qu'il mette un terme à ces ventes, se félicitèrent de cette décision[29].

---

28. M. DAGRA, *La politique extérieure du Niger (1974-1987)*, *op. cit.* Cet auteur avance que le prix du kilogramme d'uranium acheté par la Libye était supérieur à celui des autres clients du Niger (26 000 francs CFA au lieu de 20 000). Un rapport confidentiel du FMI (avril 1984) présente des données un peu différentes chiffrant les exportations d'uranium vers la Libye à 347 T en 1979, 591 en 1980, 999 en 1981 et 100 T en 1982.

29. La France, qui fit part de son mécontentement, était alors le principal bailleur de fonds du Niger. De 1960 à 1981, elle apporta une aide bilatérale d'un montant de 340 milliards de francs CFA et multilatérale de 190 milliards (il y avait, en 1981, quatre cents coopérants français dont les trois quarts étaient dans l'enseignement).

Cette défiance vis-à-vis du colonel Kadhafi s'instaura après le coup d'État avorté du 15 mars 1976 où Tripoli était soupçonné de complicité avec les conjurés qui mettaient en cause, pour la première fois depuis l'indépendance, la suprématie djerma/songhaï sur l'appareil d'État. Cette tentative à forte connotation ethnique fut fomentée par le commandant Bayéré Moussa (ancien ministre de l'Économie rurale), le capitaine Sidi Mohammed (ancien chef de cabinet du ministre de la Défense) et Ahmed Mouddour alors directeur de la Copro-Niger, secrétaire de l'Union nationale des travailleurs du Niger (USTN) et fils de l'ancien ministre des Finances Mouddour Zakara. La cour martiale prononça neuf condamnations à mort (dont deux par contumace) et vingt-deux peines d'emprisonnement à vie, l'exécution des principaux conjurés ayant lieu le 21 avril 1976. Seul parvint à échapper à l'arrestation, Liman Chaafi dont les biens à Agadès furent confisqués (la Banque de développement de la République du Niger récupéra son terrain qui jouxtait le marché « tôles »). Dès lors, la méfiance du général Seyni Kountché à l'égard de la communauté touarègue fut constante. Elle se traduisit par diverses brimades et une surveillance étroite et permanente, d'autant plus que ses jeunes éléments ne restaient pas insensibles aux appels du colonel Kadhafi devenu « guide de la révolution de la *Jamahiriya* arabe libyenne populaire et socialiste » (mars 1977) [30]. Une de ses initiatives les plus menaçantes proposait la formation des « États-Unis du Sahel » qui devaient regrouper, au nom d'un panislamisme, plusieurs États sahariens dont le Niger : le colonel Kadhafi qui soutenait des mouvements comme le Front Polisario, ne reprenait-il pas à son compte la défunte OCRS ? Les Touaregs pouvaient-ils lui faire confiance à en juger par la manière dont il traitait ses propres minorités ?

Face à cette entreprise de déstabilisation qui atteignit son paroxysme au Tchad avec l'intervention directe des troupes libyennes, ses relations avec le Niger se dégradèrent en 1981 malgré les efforts du général Seyni Kountché qui s'efforçait d'instaurer un *modus vivendi* comme l'illustrèrent ses ventes d'uranium. Dès lors, la Libye était devenue un voisin trop remuant pour qu'un conflit ouvert n'éclate, d'autant plus que les promesses de coopération et d'assistance financière n'étaient pas tenues ou étaient dérisoires et vouées à l'échec[31]. Ce fut le cas de la Société nigéro-arabe libyenne de développement de la production et de la commercialisation des produits agro-pastoraux (SONAL)[32] et de la Banque nigéro-arabe libyenne pour le commerce extérieur et le développement (BALINEX) continuellement renflouée par Tripoli qui l'utilisait unique-

30. Jamahiriya peut se traduire par « État des masses ».

31. Le général avait coutume de dire : « Les promesses de Kadhafi, c'est du vent », cité par M. DAGRA, *La politique extérieure du Niger (1974-1987), op. cit.*

32. Créée en 1979, la SONAL cessa son activité en 1992 sans avoir connu un seul exercice bénéficiaire (elle enregistrait plus de 372 millions de francs CFA de créances douteuses en 1989).

ment pour maintenir sa présence au Niger[33]. En fait, le guide de la révolution s'impliquait davantage dans des opérations destinées à renforcer son islamisation (constructions de mosquées dont la grande mosquée de Niamey) et son arabisation (ouverture d'un centre culturel arabe libyen dans la capitale, développement de l'enseignement de l'arabe). Toutes ces initiatives ne manquèrent pas d'inquiéter les militaires nigériens qui n'appréciaient pas les appels du colonel Kadhafi qui encourageaient par la voie de la radio les Touaregs à s'installer en Libye et y à rejoindre la légion islamique. Sans rompre les relations diplomatiques, le Niger rappela son ambassadeur à Tripoli, ne maintenant sur place qu'un chargé d'affaires. Dans le même temps, il exigea la fermeture de la représentation libyenne à Niamey après la transformation de l'Ambassade en Bureau populaire (13 janvier 1981).

A partir de 1982, une série d'événements compliquèrent davantage encore les relations entre les deux pays. En avril, un commando de quinze hommes parmi lesquels treize Maliens fut arrêté près d'Arlit où il se préparait à commettre des actes de sabotage dans les installations minières, à prendre en otage des expatriés et à s'emparer d'un dépôt d'armes. Un an plus tard, un Touareg, Khamed Moussa s'exila brusquement en Libye emportant avec lui, selon la rumeur, d'importants documents militaires. Le général Seyni Kountché voyait derrière tous ces événements l'ombre du colonel Kadhafi. Toutefois, aucun incident militaire ne fut signalé dans les zones frontalières du Kawar et du Djado : l'armée nigérienne y était très présente, les rendant inaccessibles aux camions des commerçants arabes qui les contournaient en passant, depuis la Libye, par Djanet et Tamanrasset avant de regagner Agadès. La fin de la brouille entre les deux chefs d'État eut lieu à l'occasion de la visite à Niamey du ministre libyen des Affaires étrangères qui prit bien soin d'éviter d'évoquer le litige frontalier relatif à l'oasis de Toummo (décembre 1984). Malgré ce réchauffement diplomatique, le général Seyni Kountché suivait attentivement le comportement de la Libye à l'égard des populations touarègue et toubou.

A la faveur d'un remaniement ministériel (24 janvier 1983), le général institua un poste de Premier ministre qu'il confia à un civil, Maman Oumarou qui fut ministre de la Jeunesse et des Sports et maire de Maradi. Cette ouverture vers les civils n'était pas nouvelle puisque le président les avait déjà associés au gouvernement quelques mois seulement après son coup d'État. Son pouvoir commençait cependant à s'éroder. Après quelques années fastes qui firent accepter plus aisément aux Nigériens son caractère dictatorial, ces derniers subissaient de plus en plus le contrecoup de la dépression économique. C'est dans ce contexte qu'intervint une seconde tentative de coup d'État (6 octobre 1983).

33. Des banques analogues ont été mises en place au Mali, au Togo, au Burkina Faso et au Tchad davantage pour des raisons politiques (affirmer la présence libyenne au Sud du Sahara) que d'intérêt économique.

Fomentée cette fois-ci par son conseiller spécial à la Sécurité, le marabout Amadou Oumarou dit Bonkano, cette tentative avorta et le général put revenir au Niger (il assistait alors au sommet franco-africain de Vichy). Elle révéla cependant un certain dépérissement du régime aggravé par la maladie du président : celle-ci l'obligeait à des séjours répétés dans des hôpitaux parisiens, ce qui l'empêchait d'être aussi vigilant que par le passé.

Hamid Algabid, Touareg originaire de la région de Belbéji (département de Zinder), fut nommé Premier ministre (le 14 novembre 1983) en remplacement de Maman Oumarou, le général manifestant par là son désir de faire appel aux compétences de toutes les communautés nationales. Plus d'un an après cette nomination se produisirent les graves événements de Tchin-Tabaraden (29-30 mai 1985), sous-préfecture du département de Tahoua. La version officielle des faits avance qu'un groupe de quatorze personnes tenta de s'emparer des fonds de l'agence spéciale et du bureau de poste, tuant deux gardes républicains et blessant un gendarme. Du côté des assaillants, une personne aurait été tuée, une blessée et dix autres appréhendées. D'autres sources contredisent cette version. Selon Mano ag Dayak[34], le groupe était venu chercher des vivres dans les magasins de l'Office des produits vivriers du Niger pour les distribuer aux populations affamées par la sécheresse. Ces hommes n'avaient donc aucune intention belliqueuse et furent violemment repoussés par les forces de l'ordre.

Ce premier accrochage fit grand bruit, le général y voyant de nouveau l'ombre du colonel Kadhafi. Bien au-delà des faits eux-mêmes[35], cet événement transforma la défiance qu'éprouvait jusqu'alors la communauté touarègue à l'égard du régime et des Forces armées nigériennes en une hostilité avouée. Pour la première fois, les armes avaient parlé au Niger dans un conflit interethnique. Cela ne pouvait que laisser de graves séquelles.

La « décrispation »

Après le décès du général Seyni Kountché consécutif à une tumeur au cerveau (10 novembre 1987), les officiers supérieurs des Forces armées nigériennes choisirent comme nouveau chef de l'État le colonel Ali Saibou, chef d'état-major des armées. Celui-ci imposa rapidement un style de commandement différent en relâchant la pression policière et

34. M. DAYAK, *Touareg, la tragédie*, Éditions Lattès, Paris, 1992.

35. Les dix personnes appréhendées furent condamnées à la peine capitale. Trois d'entre elles moururent dans des circonstances mystérieuses à la prison de Birnin Konni, les sept autres furent finalement relâchées par le Président Ali Saibou.

en dissolvant la police politique (la « Coordination ») : ce fut l'ère de la « décrispation ». Si un renouveau politique marqué par plus de tolérance et de liberté s'amorçait, le pays s'enfonçait par contre dans la crise économique. Les fonctionnaires, cas de figure impensable six ans auparavant, connaissaient leurs premiers mois d'arriérés de salaires : les caisses du Trésor national insuffisamment approvisionnées par les recettes minières et fiscales ne permettaient plus à l'État de payer ses agents à terme. Le « problème » touareg se posa donc dans un contexte très différent mais de manière plus dramatique encore.

Un nouveau climat politique dans une conjoncture économique dépressive

Le colonel Ali Saibou, personnage moins austère que son prédécesseur, comprit très vite que son pays devait opérer une mutation politique. Au cours des treize années d'une dictature implacable, les libertés fondamentales avaient en effet été largement bafouées même si la mise en place de la Société de développement s'accompagna d'un certain assouplissement. Le désir d'ouverture du colonel vers la société civile s'opéra par l'adoption, par référendum, d'une nouvelle constitution qui instaura la seconde République. Des élections présidentielles et législatives furent organisées dans la foulée (10 décembre 1989), le colonel Ali Saibou recueillant 99,6% des suffrages exprimés tandis que son parti, le Mouvement national pour la société de développement (MNSD), obtenait 99,52% des votes.

Certes, ces réformes eurent une portée limitée puisque Ali Saibou et les représentants de son parti furent les seuls candidats à ces scrutins. Cependant, une volonté se manifestait pour un retour progressif à l'État de droit[36]. Cet infléchissement fut conforté par la reconnaissance de la liberté de la presse (*HASKE* fut le premier journal d'opposition à paraître) puis celle d'association qui permit les créations de l'Association nigérienne des droits de l'Homme (ANDDH), de l'association Démocratie, liberté et développement (DLD) et de divers groupements socio-professionnels. La puissante centrale syndicale, l'Union syndicale des travailleurs du Niger (USTN), se démarqua du pouvoir en organisant une grève générale (novembre 1990) pour demander une accélération du processus de démocratisation. Deux événements mirent en difficulté le colonel Ali Saibou :

– La manifestation des étudiants et des scolaires de Niamey du 9 février 1990 qui fut entachée de graves échauffourées : les forces de l'ordre qui bloquaient le pont Kennedy afin d'empêcher les manifestants

36. E. GRÉGOIRE, Niger : le long apprentissage de la démocratie, *Parlements et francophonie*, n° 94-95, Paris, 1995, pp. 70-76.

de gagner le centre de la ville, les chargèrent violemment faisant trois morts (quatorze selon les étudiants) et de nombreux blessés.

– Le discours du Président François Mitterand prononcé à La Baule (juin 1990) qui conditionnait l'aide de la France à l'instauration de régimes démocratiques et multipartistes en Afrique[37].

Qualifiés de « bavure policière » par le régime dans la mesure où les responsables des forces de l'ordre n'avaient pas fait preuve du sang-froid voulu, les événements du 9 février traumatisèrent non seulement la jeunesse mais aussi une bonne partie de l'opinion publique nigérienne. Ils affaiblirent le Président Ali Saibou aux prises avec les revendications de multiples groupes socio-professionnels mais aussi religieux qui contestaient le principe de la laïcité de l'État. Le discours de La Baule lui porta un coup fatal en le contraignant à reconnaître le multipartisme (15 novembre 1990) puis à inviter les partis politiques à se faire enregistrer en attendant la révision de la constitution (22-24 avril 1991).

Dès lors, le Niger suivit une évolution politique comparable à celle des autres États africains francophones. Elle déboucha sur l'organisation d'une Conférence nationale chargée de se pencher sur la réforme politique et d'examiner les grands problèmes qui avaient été passés sous silence pendant les dix-sept années de pouvoir militaire. Hommage doit cependant être rendu au colonel Ali Saibou qui ne s'opposa pas à cette évolution (peut-être n'en avait-il plus les moyens ?), ce que n'aurait pas manqué de faire son prédécesseur ou d'autres membres du CMS plus intransigeants.

Cette ouverture fut favorisée par une conjoncture économique qui ne cessait de se détériorer. Le général Seyni Kountché avait mis en place un régime dur, mais en retour, les ressources apportées par les exportations d'uranium aidant, il put sensiblement améliorer le niveau de vie de la population. Il prit ainsi des mesures spectaculaires comme la suppression de l'impôt en milieu rural et la forte augmentation du salaire minimum garanti : celui-ci passa de 8 320 francs CFA par mois en 1974 à 13 115 francs CFA en 1978, ce qui profita à de nombreux petits fonctionnaires et employés du secteur privé. Le colonel Ali Saibou ne disposa plus des moyens d'une telle politique en raison de la diminution des revenus tirés de la filière de l'uranium[38]. Cette conjoncture économique dépressive l'obligea à prendre des dispositions impopulaires. Les Nigériens étaient désormais « conjoncturés » et durent accepter le blocage des salaires (mai 1990), des compressions de personnel dans l'administration dont les institutions de Bretton Woods jugeaient les effec-

37. Au même moment (février 1990), Jacques Chirac alors chef de file de l'opposition en France avait, au contraire, affirmé lors d'une visite en Côte-d'Ivoire que le multipartisme était un « luxe » pour l'Afrique.

38. Les recettes d'exportation passèrent de 110 milliards de francs CFA en 1983 à 82 milliards en 1988. Elles tombèrent à 61,7 milliards en 1990 et 45,8 milliards en 1993 (source : ministère des Mines et de l'Énergie).

tifs pléthoriques, et la fermeture d'entreprises publiques non rentables. Le Niger devait suivre désormais les instructions de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international dont la pression ne cessa, dès lors, de s'accentuer car ils conditionnaient leur aide financière à la mise en œuvre de profondes réformes de structure au coût social élevé. Ce nouveau contexte politique et économique affaiblit l'autorité de l'État.

Les seconds événements de Tchin-Tabaraden

Le colonel Ali Saibou relâcha également la pression exercée sur la communauté touarègue. Cependant, de manière un peu contradictoire, sa présidence marqua le début d'une véritable rébellion armée dans le Nord du pays, conflit au caractère ethnique indiscutable.

La sécheresse de 1984 eut des conséquences plus graves encore que celle de 1974 dans la mesure où le cheptel n'avait pas été totalement reconstitué malgré les efforts accomplis. Aussi, certaines familles qui furent épargnées en 1974, se trouvèrent sévèrement touchées dix ans plus tard. A leur tour, elles perdirent leur troupeau et se réfugièrent en ville ou sur les sites de cultures dites de « contre-saison » mis en place par le gouvernement pour regrouper les nomades afin de faciliter la distribution de vivres et pour les sensibiliser aux activités agricoles en les initiant aux cultures irriguées de saison sèche. Au même moment, de nombreux jeunes Touaregs partirent, en suivant les routes caravanières, en Libye ou en Algérie pour tenter d'y trouver du travail tandis que des familles entières vinrent chercher asile dans des camps rapidement installés à la frontière algérienne et à Tamanrasset. Ces jeunes Touaregs formèrent des communautés d'exilés, les *ishomars*[39], qui vont acquérir, au Maghreb, une nouvelle mentalité (le respect des chefs traditionnels et des aînés ne sera plus une valeur cardinale). Ces *ishomars* constituèrent l'essentiel des combattants de la rébellion, certains d'entre eux étant des guerriers expérimentés ayant combattu au sein de la légion islamique au Tchad.

A la suite d'une visite officielle en Libye (1989), le colonel Ali Saibou incita ces populations de réfugiés à retourner au Niger et leur promit qu'ils disposeraient de structures d'accueil et de moyens pour faciliter leur réinsertion. Plusieurs milliers de Touaregs répondirent à cet appel. Certains venaient de Libye d'autres d'Algérie, les autorités de ce pays n'entendant pas prolonger indéfiniment une assistance qui finissait

39. A. BOURGEOT explique (cf. *Les sociétés touarègues. Nomadisme, identité, résistances,* Éditions Karthala, Paris, 1995) que les crises du pastoralisme ont provoqué un exode massif de jeunes chômeurs. Dans sa prononciation arabe, ce mot devient « *chomar* ». Il se berbérisa en *ashamor* (pl. *ishumar*) et désigne cette génération de jeunes Touaregs nigériens ou maliens qui ont quitté famille et pays pour s'exiler en Algérie ou en Libye.

par représenter un coût élevé. De plus, leur présence prolongée en Algérie fit naître des sentiments xénophobes parmi la population locale. Les promesses d'Ali Saibou ne furent malheureusement pas tenues faute de moyens matériels et financiers, sans doute plus que par négligence coupable. Ces réfugiés connurent dans les camps installés à la hâte un sort déplorable qui suscita amertume et animosité contre des autorités incapables de les prendre en charge. En même temps, l'armée nigérienne soupçonnait des groupes de jeunes rapatriés d'aménager des sites d'entraînement militaire dans le Nord du pays. Aussi, elle procéda à des vagues d'arrestations, d'abord une trentaine de personnes à Iférouane (14 mars 1990) puis treize individus armés (21 avril), tous devant être jugés pour atteinte à la sûreté de l'État. C'est donc dans un climat de forte suspicion et de conflit larvé que surgirent, dans la nuit du 6 au 7 mai, les seconds événements de Tchin-Tabaraden : des sites de regroupements y accueillaient alors une partie des sept mille réfugiés officiellement recensés (en ajoutant ceux qui étaient revenus clandestinement au Niger, leur nombre représentait 18 000 personnes).

La version des faits diffère selon les sources. Pour André Salifou, président du Haut-conseil de la République (HCR) issu de la Conférence nationale, trois groupes attaquèrent vers cinq heures du matin la petite localité de Tchin-Tabaraden concentrant leurs actions sur la prison civile, la sous-préfecture, la gendarmerie et le bureau de poste. Le bilan de l'opération était estimé à trois morts et quatre blessés du côté des forces de l'ordre et à trois morts parmi la population civile. A leur arrivée sur place, les renforts dépêchés depuis la proche région de Kao « apprennent qu'une partie des assaillants s'est dirigée vers l'ouest et qu'une autre est restée dans la ville vers le marché. » Si la poursuite des fugitifs en brousse resta vaine malgré un minutieux ratissage, en revanche les assaillants découverts en ville furent encerclés par les militaires qui tuèrent trois d'entre eux. Une vague d'arrestations (trois cents personnes) s'ensuivit puis, les jours suivants, « une folle poursuite, ponctuée ici et là par des accrochages plus ou moins violents, qui a fait sans aucun doute des morts et des blessés dont on ne connaîtra jamais le nombre »[40].

La gravité des faits nécessite de présenter une version bien différente voire diamétralement opposée. Pour Mano ag Dayak[41], effectivement le 7 mai, « un groupe de jeunes *ishomars* non armés tente d'occuper la gendarmerie de Tchin-Tabaraden pour protester contre l'arrestation de certains des leurs et pour attirer l'attention sur la précarité des conditions de vie dans les camps. Il s'ensuit une bagarre au cours de laquelle un gardien est tué avec sa propre arme qu'il avait dirigée contre les jeunes Touaregs. Qui s'enfuient. (...) Quelques heures après ces incidents, les militaires de Tahoua débarquent en force. Équipés d'automi-

40. A. SALIFOU, *La question touarègue*, *op. cit.*
41. M. DAYAK, *Touareg, la tragédie*, *op. cit.*

trailleuses, ils pilonnent Tchin-Tabaraden pendant des heures, avant de réaliser qu'il n'y a aucune riposte. Puis des parachutistes de Niamey arrivent. (...) Dans toute la région de Tchin-Tabaraden, les campements de nomades sont anéantis. (...) Jours les plus sombres de notre histoire contemporaine. Des gens enterrés vivants, brûlés vifs, coupés en morceaux. A Tasara, 24 personnes arrêtées et pendues. A Tillia, des adolescents exécutés publiquement en présence de l'administrateur local. Une dizaine de Touaregs morts à Maradi. A Tahoua, des centaines de personnes liquidées, achevées sur ordre. (...) Le gouvernement chiffre le bilan des « événements » à 70 morts, les organisations internationales à 600 environ. Les Touaregs, eux, parlent de plus d'un millier. Qui saura jamais ? ».

Quel que soit le nombre exact des victimes, le lourd bilan de ce massacre est à graver d'une pierre noire dans l'histoire récente du Niger. Exacerbant l'hostilité des uns et des autres en dépit de déclarations officielles rassurantes[42], ces événements de Tchin-Tabaraden traumatisèrent d'autant plus la communauté touarègue que ses responsables ne furent pas traduits en justice. Sans doute annoncent-ils la rébellion qui débutera en novembre 1991 avec l'attaque du poste administratif d'In Gall.

La transition démocratique

Cette période politiquement agitée fut marquée par la Conférence nationale (29 juillet-4 novembre 1991) puis l'organisation d'élections présidentielles et législatives qui sont, pour la première fois dans l'histoire du Niger, libres et démocratiques. La rébellion touarègue et la crise économique furent les deux principaux problèmes auxquels furent confrontés les dirigeants provisoires du pays.

Le rendez-vous manqué de la Conférence nationale

La Conférence nationale, dont le président du présidium fut le professeur André Salifou, engagea résolument le pays dans la voie démocratique. Les mille deux cents délégués qui représentaient les diverses composantes (sociales, professionnelles, religieuses, associatives, etc.) de la société nigérienne, la proclamèrent d'emblée souveraine. Ils décidèrent également de la suspension de la constitution, de la dissolution de l'Assemblée nationale et du maintien provisoire du président de la

42. Sani Bako, ministre des Affaires étrangères, déclarait « qu'il n'y a pas de problème targui au Niger », cité par *Jeune Afrique*, n° 1544, Paris, 1-7 août 1990.

République Ali Saibou « dans ses fonctions protocolaires de chef d'État ». Enfin, ils procédèrent à la dissolution du gouvernement puis désignèrent Amadou Cheiffou, fonctionnaire international, comme Premier ministre du gouvernement de transition. Son équipe géra donc le pays jusqu'à l'installation du nouveau pouvoir issu des urnes.

Chargée de se pencher sur la réforme politique et les grandes lignes d'une nouvelle constitution, la Conférence nationale examina aussi les problèmes passés sous silence pendant les années de dictature. Parmi ces dossiers (certains étaient d'ordre économique comme le scandale financier de la Banque de développement de la République du Niger[43]), le « problème » touareg symbolisé par les sanglants événements de Tchin-Tabaraden figurait parmi les plus brûlants. La communauté touarègue entendait bien qu'à cette occasion justice lui soit rendue. Dans un contexte de démocratisation et d'instauration d'un État de droit, il lui semblait justifié que les militaires coupables des massacres soient sévèrement punis afin que de tels agissements ne se reproduisent plus. Ses espoirs furent déçus car les délégués focalisèrent davantage leurs travaux sur les questions politiques et la définition des nouvelles institutions du pays. Ils n'abordèrent donc pas les problèmes de fond posés par les événements de Tchin-Tabaraden (place de la communauté touarègue dans la vie nationale, réinsertion des exilés, etc.) même s'ils livrèrent à la justice quelques-uns des officiers incriminés.

De ce point de vue – et ce n'est pas le seul – la Conférence nationale nigérienne fut un rendez-vous manqué. La parution du capitaine Maliki Boureima, alors commandant de la zone militaire de Tahoua, déchaîna l'ire de la communauté touarègue. Celui-ci, tout en reconnaissant les faits, s'abrita derrière sa hiérarchie militaire qui avait, au préalable, décliné toute responsabilité dans les tragiques événements. Il accusa le président de la République d'avoir donné des ordres pour « ne pas faire des prisonniers », ce que celui-ci démentit formellement par la suite. Les délégués ne condamnèrent pas le capitaine Maliki, se contentant de décider de son incarcération et de sa mise à la disposition de la justice au grand mécontentement de la communauté touarègue qui attendait une condamnation ferme et un châtiment exemplaire[44]. La Conférence nationale nomma cependant un Touareg (Maman Abou) à la tête d'une commission chargée d'enquêter sur les crimes et les abus politiques, économiques et socio-culturels commis au cours des années de dictature (ses recommandations resteront lettre morte).

---

43. En 1989, le montant des créances de cette banque s'élevait à 87 milliards de francs CFA soit dix fois plus que son capital, cf. *HASKE*, n° 1, Niamey, 30 juin 1990.

44. « La fin de cette conférence a été pour nous la fin de toute solution pacifique » déclara Rhissa ag Boula lors d'un entretien accordé au journal *Le Républicain* (n° 35, Niamey, 27 février 1992). Ce point capital est toutefois controversé, D. CASAJUS (Les amis français de la cause touarègue, *Cahiers d'études africaines*, XXXV(1), n° 137, Paris, 1995, pp. 237-250) avance que la décision de déclencher la rébellion avait été prise avant le début du forum.

La rébellion sous la Transition

Amadou Cheffou administra le pays jusqu'à l'installation du nouveau président de la République. La gestion des nombreux dossiers devait être effectuée conjointement par le Premier ministre, le chef de l'État Ali Saibou et André Salifou, président du Haut-conseil de la République (HCR). Ce dernier devait vérifier notamment si les actes du gouvernement étaient bien conformes au cahier des charges défini par la Conférence nationale. Dans les faits, Amadou Cheffou outrepassa ses prérogatives, maintenant à l'écart ou induisant en erreur les deux autres personnalités de l'État chargées de la Transition[45].

Durant cette période, le « problème » touareg fut le dossier le plus épineux. Depuis les événements de Tchin-Tabaraden jusqu'à la fin de la Conférence nationale, les opérations militaires qui opposaient les Forces armées nigériennes à des groupes touaregs, furent sporadiques. Elles se multiplièrent après le forum et avec la création du Front de libération de l'Aïr et de l'Azawak (FLAA) par Rhissa ag Boula (19 octobre 1991), actionnaire et employé de l'agence Temet-voyages fondée par Mano ag Dayak. Le FLAA regroupait des jeunes combattants *ishomars* (500 à 600 hommes) qui disposaient, outre de « *kalachs* », d'un matériel militaire relativement important : deux automitrailleuses, une cinquantaine de véhicules tout terrain équipés de lance-roquettes et divers fusils. Le 7 février 1992, un communiqué du gouvernement nigérien reconnut, pour la première fois, l'existence d'une rébellion touarègue et invita ses représentants à négocier avec lui.

Les différentes opérations de la rébellion portèrent sur l'ensemble du territoire : l'Aïr, l'Azawak, le Tamesna, la vallée du fleuve, le Damergou et l'Ader furent successivement touchés[46]. Ses attaques étaient effectuées par surprise grâce à une connaissance fine du terrain. Elles reposaient sur une forte mobilité qui n'étaient pas sans rappeler les rezzous du passé. En cela, elles contrastaient avec les difficultés de déplacement des Forces armées nigériennes plus lourdement équipées et moins accoutumées à la rigueur de l'environnement désertique. Souvent dirigées contre des petites localités comme In Gall, Aderbissinat, Abalak, Iférouane où les postes de gendarmerie et de police constituaient des cibles privilégiées, ces actions de commando permettaient aux assaillants de s'emparer d'armement et de prisonniers (gendarmes, gardes républicains, agents de l'administration, etc.). D'autres opérations visaient des marchés, des villages (village RTA qui, après l'assassinat de son chef, a été déserté par ses habitants) et des villes comme Arlit et Agadès. Enfin des guet-apens étaient tendus le long des axes routiers. Des camions, des taxis de brousse et divers véhicules étaient dévalisés,

45. A. SALIFOU, *La question touarègue*, *op. cit.*

46. On dénombra officiellement 150 morts (civils et militaires confondus) de novembre 1991 à septembre 1994.

si bien que des escortes militaires furent organisées, dès novembre 1992, sur toutes les routes menant à Agadès. Tous ces raids donnèrent lieu à des vols de véhicules tout terrain, les sociétés minières, l'administration et les projets de développement ainsi que les ONG étant particulièrement ponctionnés[47]. Cette insécurité grandissante perturba les circuits marchands et se traduisit par un arrêt brutal du tourisme qui avait connu une forte expansion au cours des années quatre-vingt.

La multiplication de ces attaques eut des répercussions sur le moral des Forces armées nigériennes dont certains éléments se mutinèrent : ce fut le « mouvement de la troupe » (26 février au 3 mars 1992). Des militaires du rang prirent en otage le ministre de l'Intérieur et le président du Haut-conseil de la République. Ils firent ensuite sortir de prison le capitaine Maliki Boureima que les mutins considéraient comme un militaire exemplaire. A leurs yeux, il n'avait fait qu'accomplir son devoir à Tchin-Tabaraden en exécutant les ordres de sa hiérarchie. A l'issue de longues négociations, le gouvernement et les principaux organes de la Transition parvinrent à ramener les mutins dans leurs casernes en concédant une mise en liberté provisoire au capitaine Maliki. Ce retour au calme fut éphémère puisqu'une seconde mutinerie se déclencha le 26 août 1992 après l'assassinat d'un officier de police à Agadès. Militaires, policiers, gardes républicains et douaniers s'en prirent à des personnalités politiques et administratives touarègues les accusant d'être de connivence avec la rébellion. Elles arrêtèrent 186 personnes notamment à Niamey et à Agadès. Celles-ci furent relâchés sous la pression des autorités, les dernières en contrepartie de la libération des prisonniers détenus par la rébellion (avril 1993).

Beaucoup de Nigériens perçurent cette intrusion de l'armée sur la scène politique comme une grave menace pesant sur l'instauration de la démocratie et sur un règlement pacifique du conflit. Cette révolte de la troupe avait cependant des racines profondes liées à un malaise évident dans l'armée nigérienne mise à mal par la Conférence nationale. Certains de ses cadres très hostiles à l'égard de la communauté touarègue (les « faucons ») poussaient le Premier ministre à leur donner davantage de moyens pour régler militairement le problème. Les FAN enregistraient en effet, d'une part, des revers sur le terrain, tombant parfois même dans des embuscades. D'autre part, elles échouaient dans leurs tentatives de déloger les responsables du mouvement solidement juchés sur le mont Tingalène transformé en véritable bastion. Aussi, les frappes de la rébellion se multiplièrent en 1992 et 1993 malgré quelques trêves. L'opération la plus spectaculaire fut l'attaque menée (9 janvier 1993) par quatre-vingt rebelles contre la localité d'Abala située à moins de deux cents kilomètres au nord de Niamey. L'objectif,

47. Les projets de développement et de nombreuses ONG quittèrent la région. Les investissements non réalisés se chiffrent à près de treize milliards de francs CFA (cf. *Sahel Dimanche*, Niamey, 30 juillet 1994).

selon le journal *Le Républicain*[48] généralement bien informé sur le conflit touareg, était de libérer quatre personnes détenues dans les locaux de la gendarmerie et d'enlever Tandja Mamadou alors en tournée électorale[49]. Le bilan de l'attaque fut lourd (neuf morts dont trois gardes républicains et six civils). Les assaillants s'enfuirent après s'être emparés de deux véhicules et d'armement. L'opération fit grand bruit car Tanja Mamadou était le candidat le mieux placé pour remporter l'élection présidentielle.

Pour permettre à ce scrutin de se dérouler dans de bonnes conditions, les chefs de la rébellion décidèrent d'une trêve afin d'avoir en face d'eux un véritable interlocuteur et non plus des hommes provisoirement au pouvoir. Le Premier ministre Amadou Cheffou organisa un référendum sur la nouvelle constitution puis les élections législatives (14 février 1993). Elles donnèrent 29 sièges à l'ancien parti unique, le Mouvement national pour la société de développement (MNSD-Nassara), 22 à la Convention démocratique et sociale (CDS-Rahama)[50], 13 au Parti nigérien pour la démocratie et le socialisme (PNDS-Taraya) animé par des intellectuels (enseignants, cadres) et des syndicalistes, 11 à l'Alliance nigérienne pour la démocratie et le progrès (ANDP-Zaman Lahiya) fondée par Moumouni Djermakoye. Diverses formations, dont l'Union pour la démocratie et le progrès social (UDPS-Amana) qui rassemble des Touaregs, obtinrent huit députés. Une Assemblée nationale composée de quatre-vingt-trois députés fut donc élue démocratiquement dans le cadre du multipartisme.

Les élections présidentielles constituèrent alors un enjeu capital : l'ancien parti unique allait-il être battu ? Celles-ci se déroulèrent les 27 février et 27 mars 1993. A l'issue du premier tour, seuls restèrent en liste Tandja Mamadou, candidat du MNSD-Nassara (34,5% des voix), et Mahamane Ousmane (26,7%) qui conduisait la liste de la CDS-Rahama. Afin de battre le premier, ce parti forma une coalition, l'Alliance des forces du changement (AFC), avec le PNDS-Taraya, l'ANDP-Zaman Lahiya et quelques petits partis. Mahamane Ousmane l'emporta au second tour avec 54,4% des suffrages : pour la première fois, un homme originaire de l'Est du Niger accédait, dans des conditions de transparence du scrutin satisfaisantes, à la présidence de la République (16 avril 1993). Mahamane Ousmane nomma comme Premier ministre Mahamadou Issoufou, chef de file du PNDS-Taraya, tandis que Moumouni Djermakoye était élu président de l'Assemblée nationale. Les héritiers

48. *Le Républicain*, n° 81, Niamey, 14 janvier 1993.

49. Président du Mouvement national pour la société de développement (MNSD), Tanja Mamadou fut ministre de l'Intérieur au moment des événements de Tchin-Tabaraden. Il fit alors preuve d'une grande fermeté, cf. J. DE BARRIN, Des centaines de touaregs tués au Niger, *Le Monde*, Paris, 15 juin 1990.

50. Ce parti est issu du mouvement AMACA (Association mutualiste d'action culturelle et artistique) fondé par des Zindérois pour encourager la culture haoussa et l'influence de cette région.

du régime du général Seyni Kountché furent dépossédés du pouvoir et rentrèrent loyalement dans l'opposition à l'étonnement de nombreux observateurs surpris par leur défaite. Le paysage politique nigérien était recomposé, l'armée regagnant ses casernes avec le départ du colonel Ali Saibou.

Le régime démocratique

Avec la crise économique, le « problème » touareg était un des dossiers les plus épineux qui attendaient le nouveau président de la République qui afficha clairement son intention de parvenir rapidement à un accord. Le conflit ne se posait plus seulement en termes militaires mais aussi de négociations, la France jouant un rôle charnière : la Direction générale de la sûreté de l'État (DGSE) intervint ainsi, dès le mois de mai 1992, comme « facilitateur » chargé de réunir le gouvernement et la rébellion autour d'une même table.

Une conjoncture économique et politique agitée

Le régime de « Transition » laissait une situation économique déplorable caractérisée par un important déficit budgétaire (plus de 33 milliards de francs CFA en 1993) et un effondrement des recettes d'exportation de l'uranium (50 milliards en 1992 contre 93 en 1983). En outre, l'État avait accumulé plus de 85 milliards d'arriérés (extérieurs et intérieurs confondus) dont douze représentaient quatre mois de salaires impayés à ses fonctionnaires. Enfin, la chute de 8,5% du PIB en 1992 traduisait un recul d'activité dans tous les secteurs[51]. Dans un tel contexte, seules les échéances dues aux institutions internationales étaient honorées et les dépenses de fonctionnement et d'investissement étaient réduites au minimum alors que les dépenses de souveraineté s'étaient accrues avec les nouvelles institutions nées de l'avènement de la démocratie.

Mahamane Ousmane dut également gérer les conséquences de la dévaluation de 50% du franc CFA survenue le 11 janvier 1994[52]. Cette mesure constitua d'abord une bouffée d'oxygène pour l'économie nationale : signature d'un accord de confirmation avec le Fonds monétaire international portant sur quinze milliards de francs CFA, aides bilatérales diverses notamment françaises, résorption d'une partie des arriérés

51. E. GRÉGOIRE, P. LABAZÉE, Niger : comptes et mécomptes d'un jeune État démocratique, *Politique africaine*, n° 52, Paris, 1993, pp. 129-132.

52. Cent francs CFA valaient désormais un franc fançais.

de salaires, reprise des exportations de bétail et de niébé vers le Nigeria. Ces effets bénéfiques furent cependant éphémères : le cycle des arriérés de salaires reprit (quatre mois à la fin de l'année 1994), les recettes douanières n'augmentèrent pas comme les autorités financières l'avaient escompté avant la dévaluation, la hausse des prix fut soutenue (plus de 40%) et enfin la forte dépréciation de la naira nigériane sur le marché parallèle des changes (50%) annulèrent les effets positifs attendus de celle du franc CFA dans les échanges entre le Niger et son puissant voisin[53].

La conjoncture politique intérieure n'était pas non plus favorable, le président étant enferré dans un jeu politicien dix-huit mois après son arrivée au pouvoir. Une mésentente avec son Premier ministre aboutit à la démission de Mahamadou Issoufou (3 octobre 1994) et au retrait de son parti, le PNDS, de l'AFC. Si cette décision est intervenue après la promulgation d'un décret présidentiel retirant au Premier ministre l'essentiel de ses prérogatives constitutionnelles, elle avait des causes plus profondes qui portaient sur la gestion économique du pays et sur l'emprise croissante du parti présidentiel sur l'appareil d'État.

Le départ du PNDS remit en cause le jeu des alliances établies lors des élections de 1993, le PNDS rejoignant l'opposition : désormais le président de la République ne disposait plus de majorité à l'Assemblée nationale, le PNDS et le MNSD s'étant alliés pour constituer une nouvelle majorité qui comptait 46 députés contre 36 aux partis qui restaient fidèles à l'AFC. Le président se résigna à dissoudre l'Assemblée nationale mais cette dissolution fut favorable à l'opposition qui remporta les élections législatives du 12 janvier 1995 (43 sièges contre 40 à l'AFC) contraignant Mahamane Ousmane à cohabiter avec un Premier ministre issu de ses rangs (Hama Amadou). La jeune démocratie nigérienne inaugurait un régime de cohabitation à la « française » où le président de la République et son Premier ministre appartenaient à des formations opposées. Malgré ce climat politique intérieur détestable et la gravité des problèmes économiques et sociaux (grèves répétées qui paralysaient le pays), Mahamane Ousmane obtint des responsables de la rébellion la signature d'un accord de paix.

Les revendications de la rébellion

Une série de trêves ralentit les opérations militaires à partir du mois de mars 1993. Les contacts encouragés par les pays « facilitateurs » (l'Algérie, le Burkina Faso et la France[54]) se multipliaient, ce qui incita

53. E. GRÉGOIRE, Niger-Nigeria : l'impact de la dévaluation du franc CFA, *Afrique contemporaine*, n° 173, 1994, Paris, pp. 20-25.

54. Il y avait une certaine rivalité entre les médiations française et algérienne dans la mesure où la France entend limiter l'influence de l'Algérie au Niger. De son côté,

le Président Mahamane Ousmane à créer un Haut-commissariat à la restauration de la paix avec à sa tête une personnalité reconnue (Mai Maïgana). Les négociations officielles entre le gouvernement et les responsables de la rébellion débutèrent véritablement en février 1994 à Ouagadougou. C'est au cours de cette première réunion que fut remis « le Programme-cadre de la résistance » qui devait servir à ses yeux de base aux négociations[55].

Ce document retrace la genèse du « problème touareg », la situation du peuple touareg se résumant « par ces quelques mots : marginalisation politique, pauvreté absolue, persécution. » Ces pages qui visent à « rétablir la vérité », présentent une analyse partiale et polémique des événements qui se déroulèrent depuis la colonisation. Elles apparaissent comme l'illustration frappante d'une vérité ethnique plus que d'une vérité historique reposant sur des faits authentiques. Elles ont cependant le mérite d'exposer le contenu politique de la rébellion et ses revendications qui n'étaient jusqu'alors apparues que de manière ponctuelle dans la presse. La thèse touarègue y est clairement développée « afin de saisir la vérité de notre lutte et le sens du Programme-cadre de la résistance qui syncrétise les revendications de la CRA ».

Une seconde partie détaille ces revendications dont la « satisfaction totale conditionne une paix définitive et durable ». Ce programme politique esquisse les grandes lignes d'un système fédéraliste et dresse une carte des régions « revendiquées » qui ressemble étrangement à celle de l'OCRS (cf. cartes I et II). Enfin, il jette les bases d'une organisation politico-administrative autonome avant d'envisager les modalités d'un développement socio-économique (le quart du budget national d'investissement doit être alloué à la région ainsi que 40% des bénéfices nets d'impôts des sociétés minières qui y sont implantées). Pour la rébellion, il s'agit donc de dresser les contours d'un système fédéraliste.

Les thèses développées dans ce Programme-cadre firent couler beaucoup d'encre : de nombreux auteurs prirent la plume pour dénoncer « la gigantesque falsification de l'histoire »[56]. Un vif débat s'instaura également autour de la notion de « nation touarègue » initialement employée par les premiers explorateurs[57]. Hélène Claudot-Hawad s'efforça d'en

---

l'Algérie se considérait directement concernée par un conflit qui impliquait des populations proches des siennes.

55. Il était signé des quatre fronts qui composaient la CRA (Coordination de la résistance armée) : le FLAA de Rhissa ag Boula, le FLT (Front de libération *temust*) de Mano ag Dayak, le FPLS de Mohammed ag Anacko (Front populaire de libération du Sahara) et l'ARLN d'Attaher ag Abdoulmomine (Armée révolutionnaire de libération du Nord-Niger).

56. D. HAMANI, Une gigantesque falsification de l'Histoire, in *Éléments de réponse au Programme-cadre de la résistance armée*, Syndicat national des enseignants et chercheurs du supérieur (SNECS), Info spécial, Niamey, 1994.

57. A. BOURGEOT, Le corps touareg désarticulé ou l'impensé politique, *Cahiers d'études africaines*, XXXIV-4, n° 136, Paris, 1994, pp. 659-671.

démontrer l'existence précoloniale en avançant que « le sentiment de faire partie d'une même nation (*temust n imajaghen*) est encore vivace chez les Touaregs et prend un appui solide sur la reconnaissance d'une histoire et d'un système de valeurs commun »[58]. Cette thèse conforta les responsables de la rébellion qui, convaincus de son bien-fondé, revendiquaient l'autonomie d'un espace au nom d'une identité. Elle fut toutefois à juste titre contredite par d'autres auteurs. Pour André Bourgeot[59], le principe d'une nation touarègue n'est absolument pas vérifié : l'examen des structures politiques des sociétés touarègues antérieures à la colonisation montre qu'elles n'ont jamais fait preuve de conscience politique unitaire et par là d'un sentiment national qui les aurait amenées à s'en remettre à l'autorité d'un individu ou d'un groupe. Au contraire pour cet auteur, l'organisation politique qui prévalait alors s'inscrivait dans un système politique reposant sur une multitude de tribus indépendantes les unes des autres. A aucun moment de leur histoire, les cinq grands groupes touaregs n'ont été capables d'établir un lien politique durable ni de désigner un chef commun capable de les rallier pour une action commune.

En marge de ces débats de fond, la cause touarègue enflamma tout un *lobby* qui l'a aveuglément soutenue, particulièrement en France[60]. Mano ag Dayak était parvenu à mobiliser ses solides réseaux de relations dans les milieux du tourisme, du sport en raison de ses liens avec les organisateurs du rallye Paris-Dakar, du *show business* et des médias : toute une presse prit fait et cause pour ces « Touaregs blancs » ignorant bien souvent les « Touaregs noirs » pourtant plus nombreux et qui s'estiment opprimés par les premiers. Certains d'entre eux s'étaient d'ailleurs regroupés au sein de l'association Timidria (ce qui peut se traduire par « fraternité »)[61] tandis que d'autres réclamaient une reconnaissance historique et formulaient des revendications précises : « On ne doit plus nous traiter comme des esclaves. Noirs et Blancs, c'est la même chose. On doit vivre à égalité » me fit remarquer un jeune d'Azel.

---

58. H. CLAUDOT-HAWAD, « Bandits, rebelles et partisans : vision plurielle des événements touaregs, 1990-1992, *Politique africaine*, n° 46, Paris, 1992, pp. 143-149 et H. CLAUDOT-HAWAD (éd.), *Les Touaregs : portraits en fragments*, Edisud, Aix-en-Provence, 1993.

59. A. BOURGEOT, Révoltes et rébellions en pays touareg, *Afrique contemporaine*, n° 170, Paris, 1994, pp. 3-19 et A. BOURGEOT, L'enjeu politique de l'histoire : vision idéologique des événements touaregs (1990-1992), *Politique africaine*, n° 48, Paris, 1992, pp. 129-135.

60. D. CASAJUS, *Les amis français de la cause touarègue*, *op. cit.*

61. Créée en 1991, Timidra entend promouvoir un État démocratique de droit bannissant toute forme d'esclavage et de discrimination que l'on rencontre parfois encore en zone nomade, cf. TIMIDRIA, *Rapport évaluatif du 1er séminaire*, Tahoua, 26-28 octobre 1994.

Les accords de paix

Le Mali fut confronté plus tôt que le Niger à une rébellion touarègue qui toucha les régions de Tombouctou, Gao, Kidal et Ménaka. Le conflit fut sans doute aussi plus meurtrier, certaines sources avançant le chiffre de plus de mille victimes. Un « Pacte national » fut signé, le 11 avril 1992, entre le gouvernement du Mali et les mouvements touaregs regroupés au sein des Mouvements et fronts unifiés de l'Azawad (MFUA). Il prévoyait l'intégration de 640 anciens rebelles dans l'armée le démantèlement de leurs bases et une autonomie pour les régions septentrionales. Si ce pacte mit officiellement un terme à la rébellion malienne, il ne se traduisit pas immédiatement par la fin des hostilités sur le terrain, le Front islamique arabe de l'Azawad (FIAA) ne s'étant pas rallié au processus de paix[62]. Aussi, le Nord du pays connut pendant quelque temps encore une forte insécurité qui n'a pas jusqu'à présent totalement disparu comme l'attestent les opérations de commandos effectuées récemment (attaque des concurrents du rallye Paris-Dakar en janvier 1998).

Au Niger où le mouvement de révolte débuta un an plus tard, les négociations durèrent plus de deux ans tant les points de vue des protagonistes étaient éloignés. Aussi, la deuxième rencontre de Ouagadougou (9 octobre 1994) revêtit une importance capitale.

Établi par le Haut-commissariat à la restauration de la paix, le « Document de base du gouvernement du Niger pour servir aux négociations avec la rébellion » était la réponse du gouvernement à son Programme-cadre[63]. Il avançait des idées nouvelles comme celles de la décentralisation et de l'autonomie régionale tout en écartant le principe du fédéralisme pour respecter la constitution nigérienne. Obstacle majeur aux pourparlers de paix, cette notion a été finalement abandonnée par les responsables de la rébellion au profit de la décentralisation qui ne remettait pas en cause le principe d'une nation nigérienne. Toutefois, l'accord achoppa, d'une part, sur les problèmes de réorganisation territoriale et administrative et, d'autre part, sur les questions du cantonnement des combattants de la rébellion et de l'armée nigérienne ainsi que du démantèlement des milices arabes[64]. Finalement, un terrain

62. Contrairement au Niger, des tribus arabes, les Kuntas, s'étaient jointes à la rébellion malienne.

63. Il opposait un démenti formel à certains arguments historique et économique avancés par la rébellion.

64. La création de telles milices regroupées au sein du Comité de vigilance de Tassara (CVT) composées de plusieurs centaines de jeunes fut autorisée par le Premier ministre Amadou Cheffou afin que cette communauté particulièrement exposée aux actions de la rébellion assure elle-même son autodéfense pour pallier les carences de l'armée régulière. Selon certaines rumeurs, il facilita même leur armement. Ces CVT étaient chargés notamment de protéger les camions de marchandises des commerçants arabes. Ils s'opposèrent parfois violemment à la rébellion en particulier à Azanag et

d'entente provisoire fut trouvé compte tenu que ces points litigieux seraient abordés au cours de réunions ultérieures. Ce pré-accord qui comportait une trêve immédiate de trois mois, esquissait davantage les grandes lignes d'un futur plan de paix plus qu'il ne symbolisait une entente immédiate.

Dès sa prise de fonction, le Premier ministre de la « cohabitation », Hama Amadou, fit de la signature d'accords de paix définitifs une de ses priorités alors que les négociations avaient pâti de la crise politique intérieure qui paralysa durant de longues semaines le pays. De plus, la rébellion s'était morcelée au point de ne plus se présenter sous la forme du bloc monolithique composé des quatre fronts qui avaient signé le Programme-cadre. Au contraire, des scissions l'avaient scindée en six mouvements répartis au sein de deux entités : la CRA et l'ORA. L'Organisation de la résistance armée naquit d'une crise interne survenue à propos de l'application du pré-accord du 9 octobre 1994 et de la direction du mouvement : Mano ag Dayak qui était le président de la CRA s'opposait au chef militaire Rhissa ag Boula qui finit par créer l'ORA (28 mars 1995)[65].

Après trois semaines de discussions serrées, un pré-accord de paix fut paraphé le 15 avril 1995 à Ouagadougou, les accords de paix définitifs étant signés le 24 avril 1995 à Niamey par les représentants du gouvernement et Rhissa ag Boula au nom de l'ORA et non plus Mano ag Dayak. L'accord final proposait, d'une part, l'adoption d'une loi sur la régionalisation et la décentralisation qui impliquait une réorganisation territoriale et administrative tout en insistant sur l'indispensable unité nationale. D'autre part, il envisageait les modalités de restauration de la paix avec la création d'un Comité spécial de la paix chargé de veiller à l'application des dispositions de l'accord et à l'exécution des opérations de désarmement. Enfin, il prévoyait la mise en place de forces de défense et de sécurité, un démantèlement des groupes et des bandes armées (milices), une amnistie générale, une réintégration dans leur corps d'origine d'anciens combattants démobilisés et des mesures pour promouvoir le développement économique et social du Nord (organisation d'une table ronde des bailleurs de fonds qui traiterait des problèmes de la zone pastorale[66]).

Intarikad. Bien que ce fût une des clauses des accords de paix, leur démantèlement n'avait pas encore eu lieu en 1999 car les populations arabes refusaient de désarmer, jugeant que leur sécurité et celle de leurs biens n'étaient toujours pas garanties.

65. Dans un entretien à l'hebdomadaire *Anfani* (Niamey, 16 avril 1995), Rhissa ag Boula se refusait de parler d'éclatement de la CRA et ne voyait là qu'un « problème statuaire » dans la mesure où « le bureau exécutif de la CRA arrivait au terme de son mandat. » (...) « Nous avons décidé d'alléger les missions de la CRA, c'est ce qui a abouti à la création de l'Organisation de la résistance armée (ORA). »

66. A cette table ronde tenue à Tahoua (octobre 1995), les bailleurs de fonds s'engagèrent à débloquer près de dix-neuf milliards de francs CFA pour relancer l'économie de la zone pastorale si la sécurité de leurs actions était garantie. Ceux-ci n'ont jusqu'à

Le Comité spécial de paix parvint à régler certains points (libération des prisonniers et octroi d'aides d'urgences) mais buta sur d'autres comme celui de l'élargissement de l'amnistie générale aux milices arabes. Cet aspect était très sensible car un grave accrochage opposa une délégation de l'ORA à une patrouille des CVT faisant treize victimes. Dans le même temps, des attaques et des vols de véhicules attribués à des « bandits armés » se multipliaient sur le terrain alors que la rébellion s'émiettait, ce qui ne favorisait pas l'application des accords de paix. De nouvelles scissions se produisirent en effet au sein de l'ORA avec pour conséquence la formation de mouvements dissidents tels que l'APLN (Armée populaire de libération du Nord) et la FAR (Force armée révolutionnaire) auxquels se sont ajoutés deux nouveaux groupes : le Front démocratique révolutionnaire (FDR) et le Front armé révolutionnaire du Sahara (FARS). Ces quatre fronts rejoignirent la CRA de Mano ag Dayak dont le FLT (Front de libération *temust*) boudait le Comité spécial de paix avec le FPLN (Front populaire de libération du Nord). La multiplication de ces fronts créa de nouvelles tensions et un surcroît d'insécurité dite « résiduelle ». La situation économique catastrophique du pays entravait enfin la mise en œuvre des réformes prévues.

Aussi, en septembre, l'ORA, tout en réaffirmant son attachement à la paix, suspendit à son tour sa participation à la fois au sein de la commission chargée du découpage administratif et du Comité spécial de paix. Elle entendait protester contre la lenteur des travaux de la première qui achoppaient sur la question de la décentralisation et manifester son désaccord quant au statut des unités (militaires) spéciales discuté au sein du second. Le gouvernement et l'ex-rébellion avaient en effet parfois une interprétation divergente des accords de paix. Finalement, l'ORA revint sur sa décision après avoir obtenu des garanties gouvernementales quant au limogeage de Mai Maïgana du poste de Haut-commissaire à la restauration de la paix, au démarrage d'une enquête sur le massacre de treize de ses hommes par des miliciens arabes et à la mise en place des aides destinées à l'ex-rébellion. Malgré un violent accrochage entre la rébellion et les Forces armées nigériennes dans la région de Tahoua, la cellule de liaison franco-burkinabé se retira estimant sa mission remplie. Tous les problèmes n'étaient cependant pas résolus, notamment ceux relatifs à la réintégration civile des anciens combattants et à leur insertion dans les unités spéciales à statut militaire en raison du refus de l'ORA de remettre ses listes de combattants et ses armements.

La mort tragique de Mano ag Dayak (15 décembre 1995) alors qu'il se rendait à Niamey où il devait rencontrer le Premier ministre Hama Amadou fit craindre une remise en cause générale du processus de paix :

---

présent toujours pas débloqué les fonds promis. Seuls sont intervenus la France avec le projet d'appui au développement du Nord-Niger et le Fonds européen de développement avec le projet PROZOPAS.

sa brutale disparition souleva des interrogations sur les circonstances mêmes de l'accident dû à une panne ou à une surcharge de l'appareil au décollage. Cette version fut contestée : certains proches de Mano ag Dayak envisageaient plutôt un attentat qui visait à se débarrasser d'un homme qui devenait de plus en plus gênant, ayant récemment dénoncé les accords de paix. Il est difficile de trancher entre ces deux thèses dans la mesure où des interrogations subsistent encore sur les circonstances réelles de cet accident. Le fait que la commission d'enquête n'ait toujours pas publié ses conclusions donne libre cours à toutes les hypothèses d'autant plus qu'un Français proche, semble-t-il, des services secrets trouva également la mort dans cet accident...

Si les protagonistes parvinrent à un louable accord de paix, le problème de sa mise en œuvre restait entier : les responsables de la rébellion signataires des accords de paix allaient-ils être suivis par les multiples bandes armées incontrôlées ? Comment et avec quels moyens l'État, dans une situation de faillite, allait-il trouver les fonds nécessaires à la concrétisation de ces accords ? Certes, une aide extérieure était promise mais suffirait-elle à mettre en œuvre le traité ? Faute d'argent, ne risquait-il pas de rester lettre morte et de ramener à la situation antérieure ? Les militaires qui revinrent au pouvoir lors du coup d'État du 27 janvier 1996 furent confrontés à ces questions.

Le retour des militaires

La cohabitation nigérienne fut pour le moins tumultueuse, ce qui n'est pas étonnant pour un pays qui s'ouvrait à la démocratie depuis peu de temps et dont les institutions n'étaient pas encore rodées. Les relations entre le Président Mahamane Ousmane et son Premier ministre se tendirent au fur et à mesure que s'approchait le moment où la constitution autoriserait le chef de l'État à dissoudre de nouveau l'Assemblée nationale, soit un an après la première dissolution. Celui-ci avait d'ailleurs l'intention de nommer un nouveau gouvernement pour organiser des élections alors qu'Hama Amadou entendait rester en place conformément à la constitution. C'est dans ce contexte de grave crise politique que le général Ibrahim Maïnassara Baré renversa le régime civil.

Un espoir vite déçu[67]

La grande majorité des Nigériens, exaspérée par cette guerre des chefs qui se déroulait dans un paysage économique sinistré, accueillit avec soulagement le putsch. Beaucoup d'entre eux considérèrent que seuls les militaires pouvaient garantir l'unité nationale, restaurer l'autorité de l'État et améliorer leur vie quotidienne. Ce sentiment était renforcé par la modération dont fit preuve le nouveau chef de l'État, le lieutenant-colonel Ibrahim Maïnassara Baré. Il s'entoura ainsi d'un gouvernement composé de civils incluant des représentants des anciennes sensibilités politiques et respecta les libertés fondamentales (presse, association et expression). Enfin, il s'engagea à rendre le pouvoir aux civils d'ici la fin de l'année après une révision de la constitution pour qu'une nouvelle situation de cohabitation ne se reproduise plus.

Cette modération contrasta avec la vigoureuse désapprobation des chancelleries occidentales. La France condamna sévèrement le coup d'État, menaçant les militaires de geler toute coopération et aide financière s'ils n'organisaient rapidement de nouvelles élections présidentielles afin de rendre le pouvoir aux civils. D'hostile, l'attitude de Paris passa vite au soutien actif. Le quai d'Orsay (très opposé au coup d'État) et le ministère de la Coopération furent dessaisis du dossier par le Président Jacques Chirac au profit d'une des cellules africaines de l'Élysée, l'officieuse de Fernand Wibaux, proche de Jacques Foccart, favorable aux putschistes. Dès lors, la France fit tout son possible pour aider le général Maïnassara Baré à remporter les élections présidentielles[68]. Elle obtint de ses partenaires occidentaux, déroutés par sa volte-face[69], la signature de la Facilité d'ajustement structurel renforcée (FASR) négociée par le Premier ministre Hama Amadou avec le FMI dont la première tranche (7,3 milliards de francs CFA sur les 51 milliards de francs CFA promis sur trois ans) devait être décaissée avant les élections. Paris, premier bailleur d'aide au Niger[70], débloqua en même temps une aide de treize

67. L'analyse de ce coup d'État s'appuie sur trois articles que j'ai publiés avec J.-P. OLIVIER DE SARDAN (Il faut reprendre la coopération avec le Niger, *Le Monde*, Paris, 8 février 1996 ; Niger : le pire a été évité, mais demain ?, *Politique africaine*, n° 61, Paris, 1996, pp. 117-121, Niger : mise au point et suite, *Politique africaine*, n° 63, Paris, 1996, pp. 136-141).

68. Dans une « vieille » tradition foccardienne, elle affecta à Niamey un conseiller « spécial » à la présidence.

69. A. KOULAIMA-GABRIEL, *La suspension de l'aide comme sanction de la non-performance. L'Europe et les leçons de la crise nigérienne*, Document de travail n° 56, Centre européen de gestion des politiques de développement, Maastricht, 1998.

70. Au cours des cinq dernières années, la France lui a donné en moyenne annuelle 52 milliards de francs CFA d'aide. Une partie de cette somme est apportée sous forme d'annulation de dettes, une autre consiste en assistance technique et en aides du Fonds d'aide et de coopération (FAC) et de l'Agence française de développement (AFD), la dernière intègre les fonds apportés par des institutions de recherche (Institut de recherche pour le développement, etc.), des collectivités françaises et des ONG.

milliards de francs CFA dont neuf versés avant la fin du mois de juin. La France donnait ainsi un sérieux coup de pouce au régime tout en offrant une bouffée d'oxygène à une économie de plus en plus asphyxiée.

Une nouvelle constitution fut donc adoptée par référendum et des élections présidentielles organisées dans la hâte le 6 juillet. Les anciens « grands » partis, qui s'entre-déchiraient quelques mois plus tôt, formèrent une alliance de circonstance pour s'opposer au général-candidat qui comptait bien coûte que coûte gagner ces élections. Désemparé par l'ampleur de sa défaite que les premiers dépouillements des urnes faisaient apparaître, le jour même du scrutin, il n'hésita pas à démettre la Commission électorale nationale et indépendante (CENI) en place pour en nommer une autre plus à sa convenance (la Commission nationale des élections), décrédibilisant ainsi très largement son « élection » dès le premier tour (52,22% des suffrages). La presse et les partis de l'opposition dénoncèrent le « *hold up électoral* »[71] et exigèrent l'annulation pure et simple de ces élections. Si les États-Unis condamnèrent en termes non voilés la manipulation électorale, les premières réactions françaises furent d'abord embarrassées mais très vite Paris confirma ses options favorables au régime. Le ministre de la Coopération Jacques Godfrain, dont le représentant local (Daniel Astier) n'avait pas caché son soutien au général[72], se rendit à Niamey pour assister à l'investiture du nouveau président « élu », discréditant davantage encore la France aux yeux des démocrates nigériens et de ses partenaires occidentaux[73].

Dans la foulée, le régime organisa des élections législatives boycottées par l'opposition regroupée au sein du Front pour la restauration et la défense de la démocratie (FRDD). Échaudée par le précédent scrutin, elle estima que leur transparence n'était pas garantie. Le parti présidentiel, l'UNIRD (l'Union des indépendants pour le renouveau démocratique), les remporta donc aisément mais la participation fut très faible, notamment dans la capitale (moins de 30%). Depuis lors, le général Maïnassara Baré ne cessa de durcir son régime : arrestations répétées des responsables et des militants de l'opposition, procès politiques, création d'une Cour de sûreté de l'État, atteintes aux droits de l'homme et aux libertés, notamment de la presse (arrestations de journalistes,

71. Les forces de l'ordre s'emparèrent d'urnes dans les bureaux de vote de la capitale et les quatre autres candidats furent mis en résidence surveillée dès le lendemain du scrutin.

72. Il y eut une erreur d'appréciation : certains observateurs français estimaient que le général Baré allait aisément remporter les élections et que les partis politiques nés du processus de démocratisation n'avaient plus aucun poids.

73. Avec le retour des socialistes à la direction de l'État, un an plus tard, Charles Josselin, secrétaire d'État à la Coopération, nuança la position de Paris estimant « qu'il faut continuer à exercer des pressions pour plus de démocratisation dans ce pays même si la réussite du redressement économique entrepris par le général Baré est une priorité » (cf. discours prononcé devant la commission des affaires étrangères de l'Assemblée nationale).

adoption d'une loi restrictive) dénoncées par Amnesty international, découverte de complots imaginaires, etc. Depuis le coup d'État « patriotique », le visage du régime avait pris les oripeaux d'une dictature. Le dialogue avec l'opposition était dans l'impasse, celle-ci mettant comme préalable à sa participation à un gouvernement d'unité nationale la dissolution de l'Assemblée nationale et le retour à l'État de droit. Elle dénonça enfin le clientélisme du régime qui attribuait les postes clé et rémunérateurs à ses seuls partisans aux dépens des critères de compétence.

Dans ce contexte de fracture politique profonde, la détérioration de l'économie nationale se poursuivit et aggrava les tensions sociales, la crise touchant de plein fouet les classes urbaines (fonctionnaires). Celles-ci subirent les conséquences d'une politique d'ajustement structurel refusée par les syndicats mais qui s'effectua *de facto* au regard des salaires impayés et de la réduction (forcée) du train de vie de l'État. Les mouvements sociaux se multiplièrent sous la forme de grèves générales réclamant le paiement des salaires à terme et de leurs arriérés (soit cinq mois en février 1997) mais aussi de mouvements sectoriels (scolaires et étudiants, sociétés privatisables, etc.). Les gouvernements successivement dirigés par les premiers ministres Boukary Adji, Amadou Cissé puis Ibrahim Mayaki se montrèrent incapables de redresser l'économie du pays et d'obtenir un pacte social. Cette situation fut aggravée par la mauvaise saison des pluies qui engendra un important déficit vivrier en 1998 (près de 395 000 tonnes, de source officielle) et une flambée du prix du mil qui atteignit plus de 20 000 francs CFA le sac au lieu de 12 000 francs les années précédentes. Le Niger avait un besoin pressant d'aide extérieure mais son isolement diplomatique lui portait préjudice (suspension des aides allemande, américaine et danoise). Toutefois, le FMI approuva le décaissement de la deuxième tranche de la Facilité d'ajustement structurel renforcée (soit 26 millions de dollars) immédiatement suivie d'une nouvelle aide budgétaire française de neuf milliards de francs CFA. Les contraintes de trésorerie du pays demeuraient très vives en dépit des progrès réalisés dans le recouvrement des recettes fiscales et des décaissements des bailleurs de fonds (FMI, Fonds européen de développement, Banque africaine de développement, France). C'est donc dans des climats politiques et économiques toujours très tendus que le général Ibrahim Maïnassara Baré conduisit à terme le processus de paix amorcé par ses prédécesseurs.

Les militaires et les rebelles

La rébellion accueillit favorablement le coup d'État car elle préférait négocier directement avec les militaires qu'elle affrontait sur le terrain plutôt que de passer par l'intermédiaire d'un régime civil qui faisait écran. Toutefois, elle redouta la décision de la communauté internatio-

nale de suspendre son aide dans la mesure où l'application des accords de paix était étroitement tributaire de l'assistance extérieure.

Dès sa prise de pouvoir, le général Maïnassara Baré associa habilement des responsables du mouvement à la gestion des affaires de l'État (Mohammed Aoutchiki fut nommé conseiller du chef d'État et Attaher Abdoulmoumine secrétaire d'État à l'Intérieur). Il impliqua également la CRA, longtemps réfractaire, dans la logique de la paix en reconnaissant officiellement le mouvement qui mettait là une condition *sine qua non* à son retour à la table des négociations. Enfin, il conforta le processus de paix en faisant adopter des textes législatifs sur la décentralisation qui reconnaissaient le principe de la libre administration des régions. Ces textes organisaient également les unités sahariennes de sécurité (USS) et le retour des réfugiés.

L'application des accords de paix souffrit de la crise politique intérieure qui déboucha sur les élections présidentielles contestables et contestées du 6 juillet 1996. Aussi, Rhissa ag Boula annonça le retrait de son mouvement du processus de paix le 20 septembre. Dans le même temps, dix des douze fronts de la rébellion se réunirent à Tchintouloust pour harmoniser leurs positions et refaire leur unité. Malgré la signature d'un document commun, Mohammed Anako, ancien second de Rhissa ag Boula, créa une troisième entité touarègue, l'Union des forces de la résistance armée. L'UFRA regroupait six fractions dissidentes issues de l'ORA et de la CRA. Reconnue par le gouvernement, elle affirma son adhésion aux accords de paix mais l'émiettement de la rébellion s'accentuait, renvoyant parfois à une opposition entre Touaregs blancs et Touaregs noirs : cet antagonisme décida les seconds à créer leurs propres mouvements afin d'affirmer leur identité. Aussi, il était difficile, même à l'observateur le plus averti, de se repérer dans les changements d'alliance et la multiplication des fronts : certains comptaient dans leurs rangs un petit nombre de combattants et avaient une assise régionale limitée correspondant parfois à de grands lignages.

Sur le terrain, les incidents se multiplièrent alors qu'étaient attendus les concurrents du rallye Paris-Dakar (devenu Dakar-Agadès-Dakar) et les touristes grâce à la reprise du vol charter entre Paris et Agadès. En dépit des précautions (financières) prises par les organisateurs pour obtenir que l'ORA ne s'en prenne au rallye, ils annulèrent l'étape prévue à travers le massif de l'Aïr, craignant pour la sécurité des concurrents : les fronts qui n'avaient pas été impliqués dans l'accord avec l'ORA se montraient en effet menaçants. De même, la compagnie le Point Afrique cessa ses vols après l'attaque de plusieurs groupes de touristes dévalisés au cours de leur périple en Aïr. Ce massif demeurait une zone d'insécurité que les patrouilles mixtes puis les Détachements de maintien de la paix (DMP) ne parvenaient pas à éradiquer[74]. Enfin, le Kawar connut un

74. Les DMP étaient composés de membres de la CRA qui n'avaient pas dénoncé les accords de paix, des milices arabes (CVT) et des FAN.

violent assaut des FARS de Barka Wardougou et du FDR de Lamine Maï qui s'en prirent à la garnison de Dirkou. Ces deux mouvements toubou, qui n'étaient pas parties prenantes du traité de paix, militaient pour l'autonomie du Kawar et du Manga. Ces régions, qui s'étendent de la frontière libyenne au lac Tchad, possèdent un sous-sol riche en pétrole alors prospecté par des sociétés américaines (Hunt Oïl et Exxon).

Des négociations entre le gouvernement, la CRA et l'UFRA aboutirent sur le principe du cantonnement de 5 900 combattants. En outre, elles prévoyaient que le désarmement effectif se ferait au terme de ce cantonnement et après la première phase des intégrations dans les Unités spéciales sahariennes, l'administration publique et les forces de défense et de sécurité d'État. L'ORA resta à l'écart de cet accord, exigeant toujours l'application intégrale du traité de paix avant toute reprise du dialogue avec le gouvernement. Après un entretien avec le chef de l'État, Rhissa ag Boula changea brusquement d'avis. Un pacte de paix fut signé à Tahoua (18 février 1997) entre le Haut-commissaire à la restauration de la paix, le chef d'escadron Laouel Chegou Koré, le sultan de l'Aïr et les chefs des groupements nomades de l'Azaouak et de l'Aïr ainsi que les responsables des trois grandes tendances de la rébellion et des Comités (arabes) de vigilance de Tasara. La pression exercée sur les responsables de la rébellion par les chefs de tribus touaregs n'est peut-être pas étrangère à cette signature car ils désiraient que les armes se taisent enfin pour alléger les souffrances des populations qui connaissaient des conditions de vie de plus en plus difficiles (famine et dépouillement total).

Le cantonnement des anciens rebelles se déroula très lentement et ne porta que sur moins de 2 500 personnes (mars-septembre 1997), malgré les aides financières françaises. Le désarmement fut également partiel, la quantité d'armes récupérées paraissant dérisoire au regard de celles qui circulaient. Enfin, la réinsertion des ex-combattants se heurta à de nombreux problèmes puisque moins de cent personnes rejoignirent les forces de sécurité nationales, six cents autres étant en formation (d'autres intégrations devaient intervenir en 1998).

Face à ces lenteurs dans l'application du traité de paix, trois des fronts composant l'UFRA le dénoncèrent (septembre 1997), critiquant le « traitement hasardeux » de questions essentielles comme la mise en place des 1 100 éléments des Unités sahariennes de sécurité, le désarmement et la décentralisation. Dans le même temps, l'UFRA annonça la « coalition de la résistance armée toubou et touarègue. » Celle-ci procéda à une série d'attaques dont celle du poste militaire de Madama. Le ministre de l'Intérieur Idi Omar Ango vit dans cette opération une « main extérieure » seule capable d'expliquer les armes sophistiquées dont disposaient les assaillants. De plus, il vit une étrange coïncidence entre les opérations que les FARS de Barka Wardougou effectuaient sur le terrain et la reprise des campagnes de prospection pétrolières à proximité de la frontière libyenne : pour lui, ce pays entretenait un climat d'insécurité dans la région pour décourager les sociétés américaines.

Les mouvements affiliés à l'UFRA cessèrent finalement leurs attaques et signèrent un accord additionnel de paix à Alger le 28 novembre 1997. Le texte décréta un cessez-le-feu immédiat, des opérations de déminage dans le sud du massif de l'Aïr, le cantonnement de combattants en 1998 et une amnistie générale. A l'issu d'un remaniement ministériel (novembre 1998), le chef de l'État nomma à la primature Ibrahim Mayaki qui choisit comme ministre délégué au tourisme Rhissa ag Boula, figure emblématique de la rébellion. Depuis lors, l'application des accords de paix se déroule sans accrocs majeurs mais à un rythme toujours très lent car l'État n'a pas les moyens financiers de les mettre en œuvre. Le cantonnement se poursuivit et tous les fronts de l'Aïr et de l'Azaouak remirent progressivement leurs armes. Les combattants des FARS de Barka Wardougou furent à leur tour cantonnés à Orida (1998), ce qui ramena le calme dans le Kawar. Seul le FDR resta en marge des accords d'Alger, poursuivant ses opérations autour du lac Tchad comme l'atteste la violente attaque perpétrée en juillet 1998 à Kabélawa (Manga). Peu de temps après, il se rallia au traité d'Alger, ses hommes étant cantonnés près de Baroua (1999).

L'intégration des ex-rebelles s'est opérée avec des résultats inégaux (50 d'entre eux ont quitté les FAN à l'issue de leur formation sur les 250 intégrés). Elle touche des effectifs très limités au regard du nombre des ex-combattants et des prévisions : il semble que la plupart de ces candidats à l'intégration soient des hommes parfois très jeunes qui ne sont pas réellement d'anciens combattants mais plutôt des nomades ou même des ressortissants du Sud qui cherchent à intégrer une structure étatique. Les véritables anciens combattants de la rébellion seraient repartis dans leurs campements ou chercher du travail en Algérie ou en Libye. Parallèlement, le rapatriement de réfugiés à l'étranger s'effectue dans des sites de réinsertion spécialement aménagés.

Un climat de détente règne actuellement dans le Nord du Niger où la situation politique et militaire se stabilise. L'insécurité tend à diminuer dans le massif de l'Aïr et l'Azaouak où on enregistre une reprise des activités traditionnelles, notamment du jardinage. Toutefois, un banditisme résiduel, qui peut devenir endémique, persiste comme l'atteste l'attaque contre un coopérant belge entre El Meki et Dabaga en janvier 1999. Ce type d'opération est d'autant plus difficile à éradiquer qu'il est le fait de bandes échappant à tout contrôle qui risquent de compromettre la reprise du tourisme (un Italien est mort en janvier 1998 lors d'une embuscade). Enfin, il bloque le retour des projets de développement qui ne reviendront que lorsque ces groupuscules ne séviront plus (l'ONG Africare s'est récemment retirée pour ces motifs). Le déploiement des unités sahariennes de sécurité permettra peut-être de combattre efficacement cette insécurité résiduelle.

Conclusion

Cette genèse des événements qui marquèrent le Niger et, plus particulièrement la région d'Agadès depuis près d'un siècle, permet de préciser le contexte politique de notre étude qui va désormais porter davantage sur des aspects économiques.

Cette rétrospective a fait ressortir quelques grandes ruptures dans l'histoire récente de la communauté touarègue : dislocation de son organisation politique et de sa puissance militaire avec la pénétration coloniale, réduction de son espace de domination avec la constitution d'États-nations, détérioration de son activité traditionnelle, le pastoralisme nomade, sous l'effet de sécheresses répétées. Toutes ces crises entraînèrent une certaine mise à l'écart politique et économique de la communauté touarègue qui se traduira par la rébellion.

Certes, le processus de paix semble bien enclenché mais sa pérennité dépend encore de multiples facteurs :

– D'abord, financiers car le cantonnement puis l'intégration d'anciens combattants sont des actions coûteuses[75] : le Niger estimait avoir besoin de 23,7 milliards de francs CFA étalés sur quatre ans pour régler définitivement le « problème » touareg. Cette somme doit permettre la mise en œuvre de la décentralisation dans le Nord et la consolidation de la paix (cantonnement et insertion des combattants dans l'armée, réinsertion socio-économique, accueil des 20 000 réfugiés encore à l'étranger en 1998, programme d'urgence et de réhabilitation de la zone pastorale).

– La restauration définitive de la paix paraît cependant fragile car des armes circulent encore dans l'Aïr et l'Azaouak comme le prouvent les attaques récemment commises sur les axes routiers[76] (les pièces remises lors du cantonnement ne représentent vraisemblablement pas la totalité des armes en possession des fronts touaregs). De même, le plateau du Djado et le Kawar demeurent des zones d'insécurité entretenue par des groupes toubou bien armés qui mènent des actions aux confins du Niger et du Tchad.

– Enfin, les combattants démobilisés mais non intégrés sont les plus nombreux. Leur réinsertion sociale et économique n'est pas résolue : que vont-ils devenir ? Ne vont-ils pas se transformer en coupeurs de routes comme certains le font actuellement faute d'autres moyens de subsistance ? L'émiettement de la rébellion ne risque-t-il pas de compromettre le processus de paix et de déboucher à terme sur des conflits

75. L'intégration des ex-combattants dans les corps d'État semble ne pas être un plein succès : Mohammed Akotey, chef du FLT depuis la disparition de Mano ag Dayak, estimait que 250 hommes intégrés ont déserté (cf. *Le Républicain,* n° 377, Niamey, 18 mars 1999).

76. M. KAKA, Le retour de l'insécurité, *Le Républicain,* n° 377, *op. cit.*

entre les nantis (ceux qui bénéficient des accords de Niamey) et les exclus : les premiers auront intérêt à la mise en œuvre des différents volets du traité tandis que les seconds pourraient bloquer le processus n'ayant rien à perdre..

Ces questions restent donc en suspens. Il en est de même en matière économique car le budget exsangue de l'État reporte les efforts financiers à consentir dans le Nord sur la seule communauté internationale. Celle-ci reste prudente en raison de l'insécurité persistante et de l'instabilité politique qui règne à Niamey.

Après des élections locales qui furent entachées de graves fraudes organisées par les partisans du Président Maïnassara Baré (février 1999), un coup d'État renversa le général alors qu'il s'apprêtait à se rendre à l'intérieur du pays (9 avril 1999) : pour la première fois au Niger, un chef d'État tombait sous les balles de putschistes. L'opération fut menée par le commandant Daouda Malam Wanké, responsable de la sécurité rapprochée du président de la République. Celui-ci, qui semble avoir eu le soutien (discret) de la hiérarchie militaire, s'est engagé à remettre le pouvoir aux civils le 31 décembre 1999 après avoir organisé un référendum constitutionnel et des élections législatives et présidentielles démocratiques : en l'espace de sept ans, les électeurs nigériens auront donc été appelés aux urnes quatorze fois !

Tanja Mamadou, qui a remporté l'élection présidentielle du 24 novembre 1999, parviendra-t-il enfin à sortir le pays de son état de faillite et à lui faire abandonner son avant-dernière place dans l'indice de développement humain établi par les Nations unies ? Il est en effet grand temps que le Niger retrouve une certaine stabilité et que ses responsables politiques s'efforcent de résoudre les graves problèmes économiques et sociaux qui se posent en mettant fin à leurs querelles partisanes qui n'ont d'autres buts que la conquête du pouvoir et de ses sources de prébendes.

S'atteler enfin au développement du pays, tel est leur meilleur moyen de rassurer les investisseurs potentiels et les bailleurs de fonds qui ont suspendu, une nouvelle fois, toute aide, manifestant ainsi leur réprobation à l'égard du coup d'État (la France rappela ses coopérants). Mais le Niger et la restauration de la paix dans le Nord n'ont-ils pas impérativement besoin de leur assistance ?[77]

77. Quatre ans après la signature des accords de paix, quelques chefs de fronts dénoncèrent, au cours d'une réunion commune, la lenteur du processus bien qu'un budget de quatre milliards de francs CFA ait été prévu en 1999 à cet effet.

DEUXIÈME PARTIE

DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL, ACCUMULATION ET MARGINALISATION ÉCONOMIQUE

1

Développement régional et accumulation marchande

Cet ouvrage est centré sur l'étude de la capacité différentielle des sociétés à s'insérer dans l'économie moderne : pourquoi certaines d'entre elles sont-elles parvenues à se fondre dans un nouveau moule économique tandis que d'autres en restaient à l'écart ? Pour répondre à cette question, il convient de retracer l'histoire économique de la région d'Agadès afin d'identifier les mécanismes qui ont amené l'accumulation des marchands arabes et haoussas et conduit à une certaine marginalisation de la communauté touarègue.

Les historiens ont déjà abondamment traité des aspects économiques relatifs à la période précoloniale et en particulier au commerce transsaharien. Aussi, nous ferons référence à leurs travaux dès qu'ils pourront enrichir l'analyse car celle-ci débutera avec la pénétration coloniale : cette époque marque indiscutablement un tournant dans l'histoire politique et économique de cette région car elle a induit une série de ruptures qui seront décisives pour la société touarègue confrontée à la généralisation des rapports marchands.

L'histoire d'Agadès révèle qu'elle fut longtemps un caravansérail animé par des commerçants venus d'horizons très lointains. Située à l'intersection d'importants axes transsahariens orientés est-ouest et nord-sud, la ville fut un carrefour commercial où se rencontraient commerçants arabes, haoussas, songhaïs et caravaniers touaregs. La colonisation qui avait ouvert, depuis le golfe de Guinée, de nouvelles routes commerciales au Bénin et au Nigeria, remit en cause ce rôle de plaque tournante dans les échanges entre l'Afrique noire et le Maghreb. Pour cela, elle imposa lourdement les marchandises du commerce transsaharien qui était, de plus, perturbé par une insécurité grandissante (attaques de caravanes par des bandes de pillards). Isolée économiquement pendant de longues années, les progrès réalisés en matière d'infrastructures routières et de transports permirent à Agadès de redevenir un nœud routier seulement au début des années quatre-vingt. La vieille cité est désormais le point de convergence de routes et de pistes qui conduisent en Libye, en Algérie, au Nigeria, à Tahoua puis à Niamey et au port de Cotonou. Enfin, l'ouverture de cette région sur l'économie moderne

avec la mise en exploitation des gisements d'uranium du massif de l'Aïr eut des répercussions sur le développement d'Agadès bien qu'un peu éloignée des centres miniers.

La cité coloniale

Après avoir réprimé la révolte de Kaosen, la France tenta d'atténuer ses dramatiques conséquences en s'efforçant de relancer les circuits caravaniers pour redonner une certaine vie à la région. Durant toute la période coloniale, le cercle d'Agadès ne connut cependant pas de véritable redressement économique. De surcroît, l'économie touarègue se heurta à un nouveau système d'échanges auquel elle ne parvint pas à s'adapter.

A la même époque, le commerce français investit cette zone qui ne présentait pourtant pas un intérêt majeur, comparé aux régions de Maradi et de Zinder productrices d'arachide et de coton. Parfois dans son sillage, le négoce arabe enregistra un certain essor qui lui permit de renforcer sa position déjà dominante.

L'économie touarègue

Les troubles politiques de ce début de siècle l'affectèrent profondément car ils se traduisirent par la disparition de nombreux animaux et l'arrêt du trafic caravanier : la caravane de sel (*taghlamt*), qui reliait traditionnellement l'Aïr au Kawar, ne put reprendre qu'à la fin de l'année 1919 et avec des effectifs très inférieurs à ceux qui la composaient dans le passé.

Pour Adamou Boubakar[1], la reprise des activités économiques fut très lente : « Il a fallu trente ans, c'est-à-dire de 1917 à 1947, pour que l'Aïr retrouve son troupeau camelin évalué à environ 25 000 têtes à la veille des événements de 1916-1917. » Cet auteur souligne la progressive reprise du trafic caravanier qui allait de pair avec la reconstitution du cheptel. Il évalue ainsi le nombre de chameaux ayant participé à la caravane d'automne à 300 en 1919, 3 400 en 1920, 7 539 en 1925 et 10 199 en 1929. Ces mouvements caravaniers entraînèrent un regain d'activités pour Agadès qui en était un des centres : l'axe qui la reliait au Nigeria se développa plus particulièrement et les produits des maisons de commerce de Kano se trouvaient désormais à Agadès, parfois même en Aïr et à Bilma. Les caravaniers touaregs convoyaient ces marchandises (pagnes, couvertures, bandes de coton, thé, sucre, etc.) pour le

1. A. BOUBAKAR, *Agadez et sa région*, Études nigériennes, n° 44, IRSH, Niamey, 1979.

compte de négociants arabes et de quelques (rares) Européens. Ces caravanes s'ajoutèrent à celles qui échangeaient le mil contre le sel des oasis de Fachi et de Bilma et aux caravanes qui venaient du Hoggar, si bien qu'une certaine spécialisation caravanière semblait se dessiner, les chefs de convois (*madugu*, plur. *madugaï*) ayant tendance à se concentrer sur des parcours précis dont ils maîtrisaient les pistes et les dangers.

Dès les années trente, le sel saharien souffrit de la concurrence du sel européen : les prix baissaient dans le Sud si bien que la rentabilité des *taghlamt* en fut affectée. Les caravaniers Kel Ewey et Kel Gress continuèrent néanmoins de combiner la caravane de sel, le transport commercial et la transhumance, leur activité survivant même à l'arrivée des premiers camions. Quelques caravaniers la reconvertirent en assurant d'autres liaisons jugées plus rentables : certains se dirigèrent vers Djanet et Ghât (Libye) où le prix qu'ils pouvaient escompter de la revente du mil était plus rémunérateur. D'autres choisirent de faire le transport des marchandises entre Agadès et le Nigeria, le trafic s'intensifiant sensiblement avec l'arrivée massive des produits manufacturés européens à Kano (tissus, lampes à pétrole, marmites, valises, vaisselle, cigarettes, etc.).

Après la Seconde Guerre mondiale puis au cours des années soixante, ces mouvements transsahariens se poursuivirent sans avoir cependant l'ampleur des siècles passés. Les récits que j'ai recueillis à Agadès évoquent le souvenir d'un grand guide de caravane (*madugu*) du nom d'Indougou qui avait coutume de se rendre à Djanet et Ghât avec des chameaux. Il partait ensuite à Sabha (Libye) acheter des marchandises (tissus, chèches, etc.) qu'il revendait à Agadès. Tabanak faisait, quant à lui, le trajet Agadès-Tamanrasset où il convoyait des chameaux et du petit bétail. D'autres guides (Kelouwana, Akomili et Ibrahim) effectuaient la liaison Bilma-Kaura Namoda où arrivait le chemin de fer depuis Kano et le golfe de Guinée. Enfin, les caravanes qui partaient de Bilma comprenaient un très grand nombre de bêtes chargées de sel et de dattes. Elles se disloquaient en pays haoussa, chaque chamelier ayant sa propre destination. Pour le retour, elles se reconstituaient dans le Damagaram et repartaient dans le Nord chargées de mil, d'arachides et de tissus. Ce commerce caravanier du sel fut protégé par le législateur de la concurrence du camion tant il était vital pour l'économie touarègue.

Celle-ci reposait également sur l'élevage transhumant. Si les conditions techniques de sa pratique furent globalement maintenues, la période de l'entre-deux-guerres marque une rupture du point de vue de son organisation sociale : André Bourgeot[2] note « un mouvement d'*individuation* » où « chaque unité de production qui recouvre une unité

2. A. BOURGEOT, Une rupture du couple écologie-économie (la crise du pastoralisme touareg), in *A la croisée des parcours. Pasteurs, éleveurs, cultivateurs*, Ch. Blanc-Pamard et J. Boutrais (éds), Éditions de l'ORSTOM, collection Colloques et Séminaires, Paris, 1994, pp. 63-78.

domestique (famille restreinte ou élargie) devient responsable de sa production personnelle, soustraite de toute domination sociale institutionnalisée. » La pénétration coloniale signifia donc la rupture des anciens liens de dépendance (suppression des prestations en nature et des rapts de biens) et une atomisation de la pratique de l'élevage. A cette mutation capitale vint se conjuguer la loi du marché qui régit désormais une économie de plus en plus monétarisée : la société touarègue ne perçut pas d'alternative à l'échange se voyant dans l'incapacité de transformer le bétail en produit marchand. Elle ne parvint donc pas à s'insérer dans le nouveau système économique qui se mettait en place, comme le souligne André Bourgeot dans le texte précédemment cité :

> « L'absence de combinaison structurelle entre ces logiques économiques différentes et ces deux systèmes de production différents souligne l'existence de facteurs limitants et contraignants (disponibilité des espèces végétales, absence d'innovation, limitation et stagnation des techniques, pressions monétaires, etc.) qui amputent sensiblement les capacités de choix de ces pasteurs nomades. Cette situation caractérise des fissures dans les dynamiques internes et des inadaptations qui recèlent la précarité du système de production touareg. »

Dans le nouveau cadre économique introduit par la colonisation, le bétail devint une marchandise objet de transactions monétaires. Très vite, la commercialisation des animaux revint à des Agadésiens comme Tambali Atta, voire à des commerçants haoussas, plus qu'à des opérateurs touaregs. Ces acheteurs se procuraient du bétail auprès des éleveurs touaregs et les revendaient sur les grands marchés des régions de Maradi, de Zinder et du Nord du Nigeria qui importait déjà de la viande (quelques animaux partaient aussi en Libye).

Le trafic caravanier et l'élevage demeuraient les fondements de l'économie touarègue. Ni l'un ni l'autre n'étaient des secteurs véritablement tournés vers la sphère marchande si bien qu'ils ne constituèrent pas des sources d'accumulation. Cela explique le retard économique initial pris par la communauté touarègue en ce domaine. Si elle n'a pas investi les circuits marchands ce n'est pas non plus à cause d'une volonté politique des Français de la marginaliser en l'excluant du tissu économique. Au contraire, ils tentèrent de relancer ses secteurs d'activités traditionnelles en créant des centres zootechniques ou en lui sous-traitant du transport vers Bilma et les autres postes sahariens (un médecin fit ainsi transporter par des chameaux des sacs de ciment pour construire un dispensaire dans le Kawar).

Nous reviendrons dans les chapitres suivants sur ces difficultés d'insertion dans l'économie de marché. Retenons pour le moment que cette répulsion a de multiples origines, en particulier culturelles : l'aristocratie touarègue éprouve une aversion manifeste pour tout ce qui a trait aux activités marchandes qu'elle juge dégradantes et qu'elle abandonne de ce fait à d'autres populations. Ce frein culturel explique pourquoi les

pasteurs arabes, et dans une moindre mesure peuls, s'adaptèrent mieux aux nouvelles lois et logiques économiques, chaque société ayant réagi différemment à la pénétration de l'économie marchande.

Le commerce français

Le Nord du Niger ne présenta guère d'intérêt économique aux yeux des grandes maisons de commerce françaises : les richesses de son sous-sol étaient alors méconnues et la région ne possédait pas de potentialités agricoles comparables au Sud, sa faible pluviométrie interdisant la culture de l'arachide et du coton dont elles assuraient la traite. Le pastoralisme et le commerce caravanier habituellement pratiqués dans cette zone n'intéressèrent pas non plus ces sociétés commerciales : mise à part l'exportation des cuirs et des peaux, elles les considéraient comme des secteurs peu rentables et les laissèrent aux Touaregs dont l'élevage était un des fondements de l'économie. Dans l'entre-deux-guerres, seul l'approvisionnement de la garnison d'Agadès et de sa petite administration civile pouvait finalement présenter un certain intérêt pour ces firmes.

L'administration française s'étoffa sensiblement après la conférence de Brazzaville (1948) si bien qu'au début des années cinquante elle comptait à Agadès une quinzaine d'agents tandis que les effectifs militaires oscillaient entre cinquante à soixante-dix personnes. Les administrateurs civils travaillaient au cercle ou comme ingénieur de travaux publics, médecin, vétérinaire, hydraulicien, instituteur, etc. En incluant les commerçants et les employés de la Société minière du Dahomey-Niger (SMDN) qui exploitait les mines de cassitérite d'El Mecki et de Taghouaji, les Français formaient, autour de 1954-1955, une petite communauté soudée composée d'une centaine de personnes aux dires d'un ancien juge de paix. Elle se renforça avec le démarrage des campagnes de prospection minière et pétrolière.

Les quelques commerçants français d'Agadès furent d'anciens fonctionnaires ou des militaires qui jugeaient qu'ils gagneraient davantage d'argent en se lançant dans les affaires plutôt qu'en restant au service de l'État français. Pour la plupart d'entre eux, ils venaient de Zinder. Cette ville était très liée à la capitale de l'Aïr parce qu'elles appartenaient toutes deux à un même système d'échanges, le commerce transsaharien, dont elles furent d'importantes étapes. Au cours de la période coloniale, elles demeurèrent en étroites relations car la piste qui partait de Zinder à destination d'Agadès était en meilleur état que celle de Tahoua impraticable en saison des pluies. Aussi leurs liaisons furent-elles fréquentes, les marchandises provenant de Niamey, Cotonou ou du Nigeria étant acheminées à Agadès depuis Zinder (cf. carte I).

Un des premiers commerçants d'origine française à ouvrir une boutique à Agadès fut le commandant Jacques Bourgès qui s'était illustré

lors de la répression de la révolte de Kaosen. Selon le récit recueilli auprès d'un de ses fils, son père prit sa retraite de militaire peu avant la Seconde Guerre mondiale. Pour ne pas demeurer inactif, il se lança dans le commerce en reprenant une organisation proche de celle des chameliers touaregs. Chaque année, en saison froide, il se rendait à la tête d'une caravane de chameaux à Kano en passant par Aderbissinat, Belbéji et Tessaoua. En cours de route, il vendait quelques têtes de bétail sur les marchés de Tessaoua ou de Mai Adoua, grosse bourgade rurale située de l'autre côté de la frontière. Le gain réalisé sur ces ventes était complété par ses économies et servait à l'achat de produits de toutes sortes que proposaient les maisons de commerce coloniales de Kano[3] : des tissus en percale blanc, gris ou noir, des tissus indigo (*boukar*) utilisés par les Touaregs pour confectionner les chèches, des parfums, du sucre, du thé vert, etc. Ces articles étaient ensuite revendus au détail dans sa boutique qui se trouvait au cœur même de la vieille ville. Parallèlement, il organisait une autre caravane qui se rendait à Bilma d'où elle repartait avec du sel revendu ensuite à Tessaoua, Zinder ou Kano. Le commandant Bourgès ne possédait pas de camions (seule l'armée française en était équipée à cette époque). En 1939, il suspendit son négoce car il fut rappelé sous les drapeaux et affecté à Zinder comme chef de bataillon. Démobilisé en 1942, il le reprit avant de le céder trois ans plus tard à son gendre Saddeck Lansari, Arabe originaire d'In Salah. Le commandant Bourgès se consacra alors à la mise en valeur d'un grand jardin maraîcher et fruitier situé à proximité du kori Telwa. Il mourut en 1961 à l'âge de soixante-dix-huit ans.

Au milieu des années cinquante, il y avait d'autres négociants européens. Un certain Donici exploitait une boutique que lui avait rétrocédée le commandant Bourgès et trois camions avec lesquels il se livrait au transport des marchandises entre Zinder et Agadès. Un de ses chauffeurs reprit son affaire et ouvrit un dancing-bar. Baudon, ancien mécanicien de la Société africaine des transports tropicaux (SATT), créa son propre garage au début des années soixante ; il ouvrit ensuite un hôtel (Family house) qui fut un des lieux d'animation préférés des militaires de la garnison, puis un cinéma avec du matériel récupéré auprès de l'armée française qui quittait la région (1962). Gaston Joyce, ancien fonctionnaire à Zinder, avait monté de son côté une boutique de vente d'alcools qui faisait office de bar. Parallèlement, il installa en 1958 un camping, gérait l'hôtel de l'Aïr et exploitait un camion. Bernard Ruetsch, qui fut un grand traitant d'arachides de Maradi, ouvrit aussi une succursale à Agadès étoffant ainsi son réseau de commerce : un Béninois y vendait toutes sortes d'articles de traite destinés à la garnison et aux populations touarègue et agadésienne. Enfin, la Compagnie du Niger français (CNF) et sa concurrente, la Compagnie française de l'Afrique de l'Ouest

3. Compagnie française de l'Afrique de l'Ouest, United African Company, Royal Niger Company, John Holt, etc.

(CFAO), avaient fini par ouvrir des escales approvisionnées depuis Niamey et Kano (leurs chiffres d'affaires étaient très inférieurs à ceux réalisés à Maradi et à Zinder).

Du point de vue du réseau de transport, la société algérienne des transports tropicaux (SATT) fondée en 1933 prolongea, dès l'année suivante, ses services depuis Alger et Tamanrasset jusqu'à Zinder et Kano à raison de deux liaisons par mois dans chaque sens. Agadès constituait une étape de ce long trajet (3 760 kilomètres) qui s'espaçait sur onze jours. Les voyageurs logeaient à l'hôtel de l'Aïr, demeure où résida le chef Kaosen. Le trafic tant commercial que passager était assez faible d'autant plus que l'avion constitua très vite une alternative au transport routier, étant moins éprouvant et surtout plus rapide : la SATT, devenue en 1945 la Société africaine des transports tropicaux, créa, dès 1943, une filiale, l'Aéro-africaine. Cette société mit en place un réseau aérien parallèle à la transsaharienne (1950) qui desservait, depuis Alger, Gao, Bamako, Niamey, Zinder, Abidjan et Cotonou. Dans le même temps, les cars et les camions de la SATT continuaient de sillonner les pistes africaines (la SATT donna naissance, en 1963, à la Société nationale des transports nigériens).

Ce négoce européen, certes hégémonique, eut une activité beaucoup moins soutenue que dans le Sud. L'absence de commerçants libanais à Agadès est révélatrice du faible niveau d'activité générale. Les Libanais et les Syriens étaient en effet nombreux tant à Niamey qu'à Maradi et Zinder où ils prenaient une part active à la traite arachidière et au commerce des produits manufacturés. Le Nord du Niger n'offrait guère à leurs yeux de perspectives commerciales intéressantes car il ne disposait pas de ressources naturelles exportables. Les consommateurs étaient enfin peu nombreux et avaient un pouvoir d'achat faible comparé à celui des agriculteurs qui tiraient quelques bénéfices de la vente de leurs récoltes d'arachide et de coton.

Le commerce africain

Avant même la pénétration française, le commerce local était réduit en raison du déclin économique et politique que la ville connut au XIX^e^ siècle du fait de rivalités dynastiques et de guerres intestines entre fractions touarègues[4]. Les principaux marchands de la ville, originaires du Touat algérien (région d'Adrar et de Reggan), se livraient alors au commerce de détail (mil) et ne participaient guère plus aux grands courants d'échanges transsahariens. Leurs déplacements se limitaient à quelques marchés comme ceux de Katsina, Tessaoua et de Kano. Adamou

4. D. HAMANI, *Au carrefour du Soudan et de la Berberie : le sultanat touareg de l'Ayar*, *op. cit.*

Boubakar explique « qu'aucune monnaie n'existait sur le marché et le mil servait de base monétaire pour les transactions commerciales »[5].

La révolte de Kaosen aggrava cette piètre situation économique qui finit par se transformer en marasme. La période de l'entre-deux-guerres se traduisit par une timide reprise. Un petit noyau de commerçants africains, principalement arabes, se partageait alors le négoce local avec les Français. Si ces derniers pourvoyaient au ravitaillement de la garnison, les Arabes avaient pour clientèle la population de la ville et les nomades qui y étaient de passage. Parallèlement, ils se livraient à des échanges à longue distance entre le Maghreb et l'Afrique noire (Nigeria). Les Touaregs servaient de guides et de caravaniers à ces négociants arabes qui étaient d'origine algérienne ou libyenne. Ils n'hésitaient pas à se rendre jusqu'à Kano pour y échanger des produits du Nord contre des tissus, des percales, du sucre, du thé, etc. Les plus fortunés d'entre eux étaient aisément repérables car ils possédaient une boutique le long du marché Tamalakoye également appelé *kashua gari.*

Les mémoires gardent le souvenir de quelques grands commerçants algériens dont *alhaji* Mohammed Chaamba, *alhaji* Kaddour Abdelkader dit « Roudoul », *alhaji* Maadi (tous originaires de Ouargla) et Ahmed Zaouï natif d'In Salah qui fut une importante cité marchande saharienne. Ces négociants vendaient toutes sortes de produits du Nigeria. Peu d'articles, à l'exception des tapis, provenaient d'Algérie car les mouvements caravaniers n'étaient pas très intenses. Il fallut attendre les années cinquante pour que des camions fassent régulièrement le trajet, accroissant ainsi les échanges avec la région de Tamanrasset. Ils amenèrent des dattes, des pièces de cinq francs en argent (*boutars*) utilisées par les bijoutiers touaregs et repartaient avec des arachides, du beurre de vache et des chameaux.

Quelques commerçants libyens s'adonnaient au même type de commerce. Le plus célèbre de ces négociants fut Mohammed Arbi dit Trabliss[6] qui avait des correspondants à Kano et Zinder, berceau d'une petite communauté marchande libyenne[7]. Saddek Lansari s'installa à Agadès alors qu'il se rendait depuis Ghât au Nigeria à la tête d'une caravane de chameaux chargés de tissus et de burnous. Son négoce portait aussi sur le bétail (bovins, ovins et caprins) qu'il achetait au Niger pour le revendre au Nigeria d'où il rapportait des tissus. Au cours des années cinquante, ses camions participèrent à l'opération « Hirondelle » qui consistait à évacuer la récolte d'arachide par la voie française (Niger et

5. A. BOUBAKAR, *Agadez et sa région, op. cit.*

6. Originaire de Tripoli, les gens d'Agadès l'avaient surnommé Trabliss, nom *tamasheq* qui désigne cette ville.

7. Le Zindérois le plus actif fut Hassane Doma. Le sultan Tanimoun qui lui attribua une concession dans la vieille ville et des champs, lui demanda de lui fournir des armes depuis Tripoli (cf. A. SALIFOU, *Le Damagaram ou le sultanat de Zinder au XIX^e siècle*, Études Nigériennes, n° 27, CNRSH, Niamey, 1971).

Dahomey) et non plus par le Nigeria où le transport ferroviaire était, chaque année, engorgé par l'importante récolte.

Après 1945, ce négoce arabe se renforça sensiblement. Agadès, qui demeurait une petite ville animée par des mouvements caravaniers, vit son activité s'intensifier et attirer d'autres commerçants. Moulaye Si Kacem, originaire de la région de Ghardaïa, ouvrit une boutique où il vendait de la quincaillerie, des tissus et de l'alimentation. Moulaye Moussa Tara, qui résidait auparavant à El Goléa, et Ahmed Talib avaient tous deux monté un négoce comparable. Abdoulkader Larouille, natif de Métilili, fut pendant quelque temps représentant de la Compagnie française de l'Afrique de l'Ouest (CFAO) avant de fonder sa propre affaire à Zinder d'où il commerçait avec la région de N'Guigmi située au bord du lac Tchad. Moulaye Abdoulkarim, transporteur à Tamanrasset, s'installa à Agadès où il ravitailla la Compagnie générale de géophysique qui faisait de la prospection minière en Aïr. Enfin Moulaye Bachir fut un des plus grands commerçants d'Agadès. D'origine mauritanienne, son père se fixa dans la région de Tegguidda n'Tagaït et y fonda une école coranique, étant un marabout réputé pour son savoir religieux. Son fils se lança dans les affaires avec succès jusqu'au milieu des années quatre-vingt. Elles périclitèrent ensuite, si bien que Moulaye Bachir fut ruiné après avoir été dévalisé à plusieurs reprises par la rébellion touarègue.

Au cours de la période coloniale, les Libyens furent moins nombreux que les Algériens. Les relations entre le Niger et la Libye étaient en effet limitées car ce pays était sous contrôle italien alors que l'Algérie dépendait également de la France. La famille Gatroni, qui s'installa à Agadès au début des années cinquante, constitua toutefois une exception : Mohammed Gatroni s'y rendit pour la première fois en 1954. Il avait alors coutume de loger chez *alhaji* Maadi le temps d'écouler les marchandises qu'il apportait de Libye : peignes en bois, fil rouge solide utilisé pour coudre les peaux, bracelets de Tunisie et divers autres objets. En contrepartie, il rapportait dans son pays quelques produits d'Afrique noire (beurre de vache, fromage, viande séchée, etc.) et des chameaux que lui procurait *alhaji* Maadi. En 1960, il inaugura avec son frère Ibrahim une boutique près du vieux marché, puis ils décidèrent d'ouvrir une représentation à Zinder. Le réseau familial se constituait : depuis Agadès, un des frères était en contact avec les autres membres de la famille qui demeuraient à Gatron (Libye) tandis que l'autre frère noua des liens étroits avec la communauté libyenne de Kano depuis Zinder. Ils pouvaient alors s'échanger continuellement du bétail et des marchandises si bien que leurs affaires prospérèrent au point qu'ils figurent encore actuellement parmi les commerçants les plus aisés de la région. Le même type d'organisation fut adopté par un riche commerçant de Zinder qui avait un correspondant à Ghât avec lequel il échangeait des produits d'Afrique noire contre ceux du Maghreb.

A côté de ces négociants arabes, les autres commerçants furent d'une envergure beaucoup plus modeste : il s'agissait de détaillants qui disposaient d'un simple étalage où ils vendaient des dattes, du tabac, du khôl et des djellabas. Parmi eux, quelques Agadésiens émergèrent dont Abani qui fut le seul à posséder une petite boutique. *Alhaji* Gonda se rendait dans les campements touaregs échanger du bétail contre du tabac, du thé, du sucre et des percales. Dan Toumbouchi fit un commerce analogue à celui d'*alhaji* Gonda mais se rendait lui-même dans le Sud revendre le bétail. Mahama Ba Adaré, originaire de la région de Tahoua, installa un petit commerce à Agadès après 1945. Mai Badawa fut, quant à lui, un *dillali* : ayant une bonne connaissance du marché, son négoce consistait à mettre en contact les pasteurs touaregs qui désiraient vendre leur bétail avec des acheteurs venant du pays haoussa. Enfin, Sidika, ancien tirailleur d'origine sénégalaise, se lança avec un certain succès dans les affaires lorsqu'il prit sa retraite.

De 1945 à 1960, quelques familles françaises, arabes et dans une moindre mesure agadésiennes contrôlaient le commerce régional. La ville vivait de l'approvisionnement de l'armée et restait un petit centre de commerce caravanier traditionnel. Les Haoussas notamment avaient encore peu émigré dans cette zone. Après l'indépendance, l'amélioration du transport routier favorisa leur venue. L'arrivée du camion fut en effet une révolution : si les marchandises restaient les mêmes que par la passé, les échanges furent considérablement facilités surtout dans cette zone d'accès difficile et où les distances sont très longues. Le camion désenclava Agadès et la rapprocha de Zinder et du Nigeria. Aussi, des habitants de Zinder, de Tessaoua et du Nord du Nigeria (Daoura) ouvrirent des commerces à Agadès comme l'illustre la famille Dan Azoumi.

Dan Azoumi est originaire de Madobi gros village situé à proximité de Gazaoua (département de Maradi). Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, il se rendit en saison sèche dans les campements touaregs des régions de Belbéji et d'Aderbissinat. Ses ânes étaient chargés de mil, de tabac, de cola, de tenues traditionnelles et de bandes d'étoffe de couleur bleue utilisées comme voile par les Touaregs (*toukourdi*). Il échangeait ces marchandises contre du bétail et des peaux qu'il revendait en pays haoussa. Son négoce prospérant, il l'intensifia. Ne disposant pas de chameaux, il envoyait des « enfants » (*yara* ce qui signifie dépendants en haoussa) dans la région d'Aderbissinat pour louer des bêtes qui étaient amenées dans son village pour participer à la caravane. Cette nouvelle organisation lui permit de transporter des quantités plus importantes de marchandises qu'avec ses ânes et surtout de se rendre à Agadès où il procédait de manière identique : échanges de produits du Sud contre du bétail. A la fin des années cinquante, Dan Azoumi ouvrit une boutique à Agadès. Ses *yara* (sing. *yaro*) continuaient de faire la navette entre la ville et la région de Gazaoua d'où son frère lui envoyait des marchandises et réceptionnait les siennes. Dan Azoumi céda sa place à son fils

qui tenait un débit de boissons (*le cheval qui pioche*). Ce dernier profita du départ de l'armée française (1962) pour acheter un T 45 Citroën avec lequel il se lança dans le transport. Il bénéficia de contrats pour approvisionner la garnison d'Agadès et ravitailler les sociétés françaises de prospection minière. Son activité se diversifia dès lors et s'amplifia parallèlement.

Au cours de la période coloniale, les commerçants de la région d'Agadès accumulèrent toutefois un certain retard sur leurs homologues haoussas qui profitaient de la traite arachidière. Celle-ci leur permit de développer leurs affaires et de se lancer, dès le début des années cinquante, dans le transport, activité complémentaire au négoce arachidier. Les opérateurs d'Agadès en furent tenus à l'écart si bien qu'en 1955 Saddeck Lansari était le seul commerçant de la ville à posséder un camion. A cette époque, la communauté touarègue n'avait toujours pas investi le secteur marchand : je n'ai pas retrouvé la trace de grands commerçants touaregs comparables à ceux précédemment cités.

La préfecture

Agadès a connu de profondes transformations au cours de ces dernières décennies tant du point de vue de la croissance de sa population que de son urbanisation. Longtemps petite agglomération composée de deux pôles (la vieille ville concentrée autour de la mosquée et le marché Tamalakoye, d'une part, et, d'autre part, le quartier administratif et militaire), Agadès devint une capitale régionale et, de surcroît, un nœud de communications grâce à la construction de pistes et de routes. Ces évolutions démographiques et spatiales sont la conséquence d'un premier développement économique diversement accaparé par ses communautés marchandes.

Une croissance démographique récente

Le rayonnement économique et politique de la ville, au XVI^{e} siècle, eut des incidences démographiques : située à l'intersection de grandes routes caravanières, la cité devint un centre commercial florissant qui compta jusqu'à cinquante mille habitants au temps de son apogée. Le XVII^{e} siècle fut, par contre, une période de déclin marquée par les luttes entre les grandes formations touarègues (Kel Ewey, Kel Gress et Kel Ferwan) qui se disputaient le contrôle des pistes transsahariennes afin de percevoir les taxes acquittées par les caravanes. Ces guerres intestines se prolongèrent aux XVIII^{e} et XIX^{e} siècles si bien qu'elle fut désertée par les commerçants arabes : la prospérité d'Agadès et son rôle commercial

en furent profondément affectés[8]. A l'arrivée des Français, c'était donc une ville sinistrée qui ne comptait guère plus de trois mille habitants. Fernand Foureau constata en 1898 que de nombreuses maisons étaient en ruines et que le mur d'enceinte s'était écroulé à de multiples endroits[9].

La révolte de 1917 accentua davantage encore ce déclin démographique car des citadins désertèrent la ville pour se réfugier dans la montagne ou en brousse. Adamou Boubakar, s'appuyant sur un document de 1920[10], avance que « la population d'Agadès en 1916 était de 2 490 habitants et la population totale de la région de 25 872. Au 1er octobre 1926, la population de la ville était de 2 436 habitants et celle de la région de 27 000. » Agadès était donc une petite bourgade au sein d'une région désertique faiblement peuplée. Pour les Français, son intérêt était à la fois politique mais aussi stratégique en raison de sa situation géographique : bordant la rive gauche du kori Teloua, elle est en effet placée en bordure du massif de l'Aïr et du désert du Ténéré. Enfin, elle est à l'interconnexion de grands axes qui mènent à Tahoua, Zinder, Tamanrasset et en Libye.

Malgré l'imprécision des documents d'archives, on peut penser que sa population augmenta très peu au cours de la période coloniale même si la ville redevint progressivement un carrefour commercial. En 1956, un recensement l'estimait à 4 700 habitants soit sensiblement autant qu'en 1850 et guère plus qu'à l'arrivée des premières missions françaises. En l'espace de trente ans, elle connut donc un très faible croît démographique qui était davantage dû à un apport migratoire qu'à un excédent significatif de la natalité sur la mortalité. Dans la décennie qui suivit l'indépendance, on observa un léger accroissement puisque le recensement de 1970 l'estima 10 700 habitants, l'amélioration des structures de soins n'étant pas étrangère à cette timide progression. La natalité était toutefois moins forte que dans le Sud car les Touaregs et les Agadèsiens sont le plus souvent monogames. Maradi, située au cœur du pays haoussa, connaissait alors une démographie plus dynamique puisqu'elle passa de 4 500 habitants en 1911 à 12 500 en 1959 puis à 28 800 en 1970 (elle compte plus de 150 000 habitants en 1999).

Ce n'est qu'à la fin des années soixante-dix que l'on observa un retournement de tendance : l'augmentation de la population fut provoquée par des vagues d'immigration successives d'éleveurs victimes de la sécheresse. Se manifestant dès 1968, ce phénomène climatique attei-

8. L'explorateur Heinrich Barth, qui y séjourna en 1850, estimait sa population à cinq mille personnes.

9. F. FOUREAU, *D'Alger au Congo par le lac Tchad*, Mission Saharienne Foureau-Lamy, Paris, Masson, 1902.

10. État numérique des villages du cercle d'Agadès avec indication du nom du chef et de la population de chaque village, 14 octobre 1920, Archives de la préfecture d'Agadès, cité par A. BOUBAKAR, *Agadez et sa région*, *op. cit.*

gnit son paroxysme en 1974 : cette année-là, Agadès connut un afflux important de réfugiés dont beaucoup ne purent regagner la brousse. Le recensement national de 1977 refléta cette situation puisqu'il estima sa population à 20 600 habitants[11] : en sept ans, elle avait donc presque doublé et faisait preuve, pour la première fois, d'un certain dynamisme. Avec Arlit, qui comptait déjà plus de dix mille habitants, la ville et sa région étaient de plus en plus une zone d'immigration :

Tableau 1 : *Répartition ethnique du département d'Agadès en 1977 puis en 1988.*

Ethnies	Touarègue	Djerma	Haoussa	Peul	Kanouri	Toubou	Arabe	Autres
% en 1977	67,2	2,1	13,2	8,3	4,4	2,4	2,2	0,2
% en 1988	58,6	4,8	26,2	2,8	4,4	0,8	1,9	0,5

Sources : Recensement général de la population 1977 et 1988.

Des Djermas de la région de Niamey et surtout des Haoussas étaient attirés par le dynamisme économique régional et les emplois qu'il offrait : le département profita des retombées de la création d'une industrie minière à Arlit. Si les Touaregs restaient les plus nombreux (en 1977, ils représentaient 9,3% de la population du Niger), le tableau fait apparaître, en pourcentage, la pression des populations originaires du Sud notamment du pays haoussa : l'inauguration de la « route de l'uranium » en 1981 accrut les déplacements des hommes et la circulation des marchandises.

Ce croît démographique s'amplifia au cours des années quatre-vingt : la sécheresse de 1983-1984 déclencha l'arrivée de nouveaux nomades dont le cheptel fut décimé. Ces populations démunies, d'origine touarègue, vinrent chercher du secours en ville où des distributions de vivres leur étaient assurées. Elles s'installèrent à sa périphérie où elles constituèrent des quartiers d'habitat de fortune (*toudou*). Bon nombre d'entre elles ne reprirent pas le chemin de la brousse comme le confirme le recensement général de 1988 qui comptabilisa 50 164 habitants et 203 500 pour le département[12].

Les démographes estimaient alors que le taux de croissance de la population urbaine était désormais soutenu puisqu'il avoisinait 7% par

11. La population de son département était de 125 000 habitants soit une densité de 0,2 hab/km^2. Elle représentait 2,4% de celle du pays (5,1 millions d'habitants).

12. Les hommes et les femmes représentaient des effectifs comparables (respectivement 24 760 et 24 601) ce qui est inhabituel au Niger où les femmes sont plus nombreuses. Cette particularité agadésienne s'explique par l'immigration de jeunes célibataires venus y chercher un emploi.

an et classait Agadès juste après la capitale Niamey[13]. La seconde caractéristique démographique de cette région tenait à son taux d'urbanisation qui était déjà le plus élevé du pays en 1977 (32%). Depuis lors, il est passé à près de 55% alors que la moyenne nationale est de 18%. Outre le développement d'Agadès, ce phénomène s'explique par la création des cités minières (Arlit et Akokan représentent à elles deux près de 80 000 habitants en 1997) et de Tchirozérine, siège de la centrale électrique de la SONICHAR. Il trouve aussi son origine dans l'essor de localités comme In Gall et Dirkou devenu un marché frontalier actif. Autre aspect original, le département d'Agadès est le moins peuplé du Niger alors qu'il est le plus étendu (635 000 km^2), sa population globale étant d'environ 330 000 habitants en 1998 soit une densité très faible de 0,52 habitants au km^2. Enfin, cette région a connu le taux d'accroissement annuel moyen le plus élevé entre les recensements de 1977 et 1988 (4,71% contre 3,37% pour l'ensemble du Niger), le croît naturel étant renforcé par une immigration soutenue.

Ce dynamisme démographique se poursuivit pendant la rébellion. Des ruraux se réfugièrent en ville en raison de la dégradation de leurs conditions de vie, rendues plus difficiles encore par les combats qui perturbaient l'approvisionnement du massif de l'Aïr. Désormais coupés de sa capitale, ses habitants étaient privés de nombreux services : santé, scolarisation, hydraulique, vétérinaire, etc. Dans ce contexte, les autorités municipales estimaient qu'Agadès approchait les 80 000 habitants en 1997 et pourrait dépasser, au rythme de croissance actuel, le cap des 100 000 habitants d'ici l'an 2002. A l'instar des autres régions, cette population est jeune, les moins de quinze ans représentant près de 45% des habitants de la ville.

L'afflux d'immigrants a eu des incidences importantes sur sa composition ethnique. Si, autrefois, Touaregs, Agadésiens et la petite communauté marchande arabe étaient ses seuls habitants, il n'en est plus ainsi aujourd'hui puisque près de 30% d'entre eux proviennent d'autres régions. Il y a donc eu une immigration importante, notamment depuis les départements de Tahoua, de Zinder et dans une moindre mesure de Maradi. Ces individus se fixèrent à Agadès où certains ouvrirent un petit commerce à partir du capital accumulé comme salarié dans les sociétés de prospection minière[14]. Cela explique que le haoussa soit désormais autant parlé en ville que la *tamasheq*. Cette recomposition ethnique est à prendre en compte dans l'analyse d'un secteur comme celui du commerce car il a été particulièrement investi par ces populations.

Cet examen des recensements administratifs et nationaux peut, certes, prêter à discussion tant les appareils statistiques fiables font défaut en Afrique et tant il est délicat d'apprécier la population flottante

13. De 1975 à 1988, la production d'eau potable fut multipliée par trois.

14. Le recensement de 1977 estimait que 14% seulement des habitants du département d'Agadès n'y étaient pas nés. Ce pourcentage passa à 21,6% en 1988.

des villes. En dépit de l'imprécision des chiffres, il n'en demeure pas moins qu'Agadès est devenue une véritable agglomération avec tous les problèmes que sa rapide urbanisation pose.

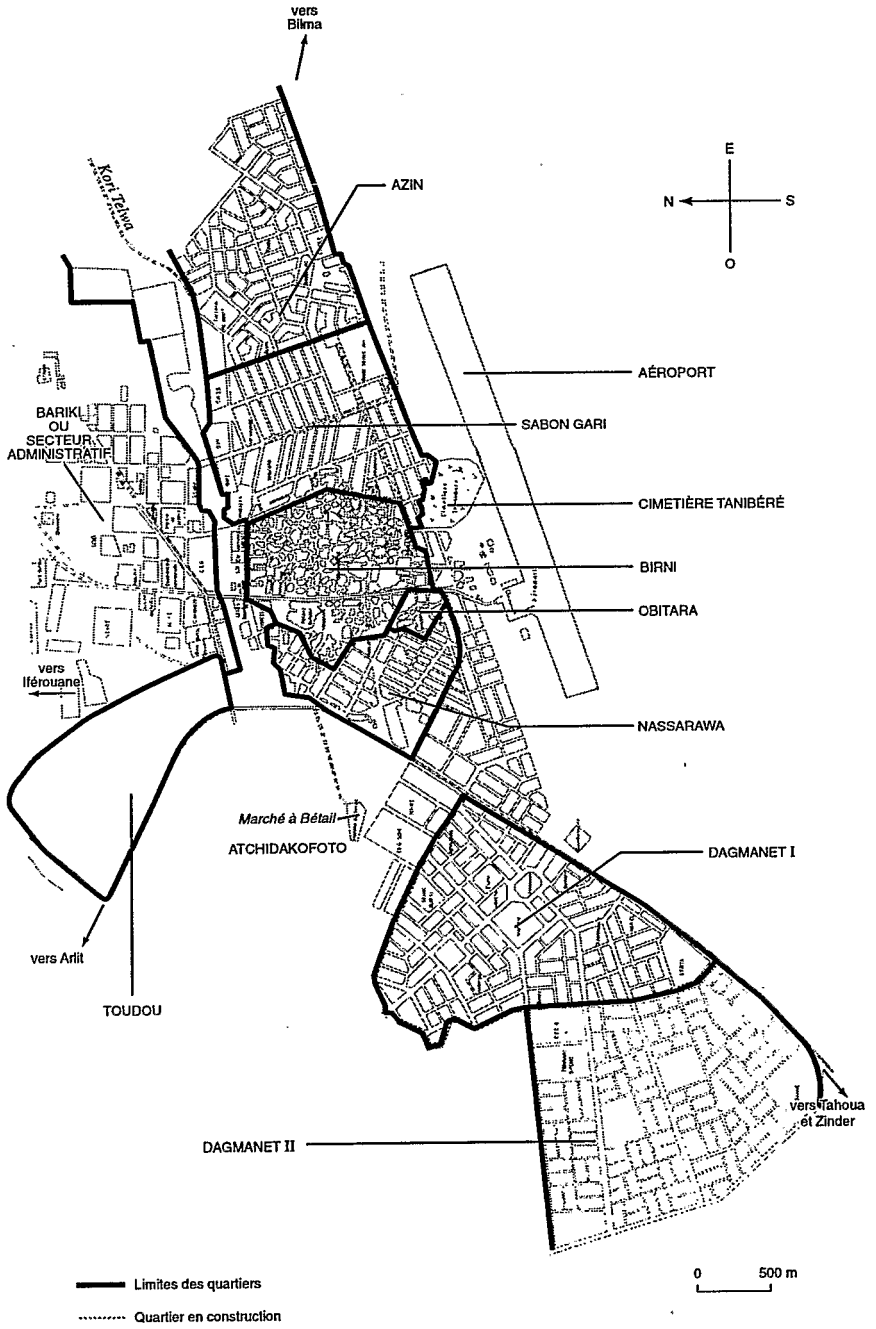
Une extension spatiale rapide

Cette vitalité démographique s'est accompagnée d'une croissance spatiale qui donne à la ville une apparence bien différente de celle qu'elle avait à l'époque coloniale et plus encore dans le passé. Désormais, elle se divise en trois parties (cf. carte III) : un quartier administratif et résidentiel (le Bariki) au nord, la vieille ville (*birni*) et les extensions attenantes au centre et le nouveau quartier Dagmanet au sud-est. En marge de ces trois noyaux, se trouvent les terrains (*toudou*) occupés par les tentes et les paillotes de populations nomades. Hormis le Bariki et ces *toudou*, ces quartiers se différencient davantage par leur urbanisme que par leur habitat qui demeure encore assez homogène.

Le Bariki est séparé du *birni* par le kori Arazer Madaran. C'est là que les premiers colons édifièrent le fort Dufau, les bâtiments du cercle, de la paierie, de la poste, du service vétérinaire, du tribunal, etc. Ils y installèrent également leurs logements. Depuis l'indépendance, le Bariki s'est développé au fur et à mesure que l'administration nigérienne s'étoffait : on y trouve la préfecture, la mairie, les forces armées, le commissariat de police, les services départementaux (élevage, hydraulique, etc.) et de nombreuses infrastructures scolaires (écoles et collège), sanitaires (hôpital), culturelles (maison des jeunes et de la culture) et sportives (stade omnisports, arène de lutte). Autrefois à l'écart de la vieille cité, le Bariki l'a rejointe tout en gardant sa spécificité : c'est une zone de type résidentiel faiblement peuplée (10 à 20 habitants à l'hectare) où logent des fonctionnaires.

La vieille ville (le *Birni*) aurait gardé son aspect ancien si une large rue n'avait été percée en son centre. Ce nouvel axe qui la scinda en deux parties modifia le tracé des ruelles qui reliaient autrefois la grande mosquée au marché Tamalakoye et s'accompagna de la destruction d'habitations. Le transfert dans le quartier Nasarawa de ce vieux marché trop enserré pour permettre l'accès des camions bouleversa également la configuration de ce quartier : l'emplacement du marché fut utilisé pour la construction d'un centre médical dont l'architecture moderne tranche avec celle des vieilles demeures qui l'entourent.

Hormis ces deux aménagements, la vieille ville n'a guère changé de physionomie. Le *Birni,* cœur historique de la ville, reste en effet subdivisé en toute une série de quartiers aux noms songhaï, *tamasheq* ou haoussa qui soulignent le brassage des populations. C'est là que se trouvent les palais du sultan de l'Aïr et de l'Anastafidet, la grande mosquée, les célèbres maisons du *Sarkin Fawa* (chef des bouchers) et du boulanger et les maisons des grandes familles agadésiennes dont celle d'un des



CARTE III : PRINCIPAUX QUARTIERS D'AGADÈS

plus grands commerçants. Les îlots d'habitations conservent des formes très irrégulières, les ruelles dessinant une sorte de labyrinthe. La circulation automobile y est difficile et peu fréquente. Les maisons sont construites de murs en banco, percés de rares ouvertures en dehors des portes. Quelques-unes d'entre elles présentent un étage et un toit-terrasse. Leur façade est parfois décorée de jolis motifs d'inspiration haoussa telle celle de la famille Dan Azoumi. Tous ces aspects donnent à la vieille cité un charme et un intérêt architectural indéniables d'autant plus que tout cet ensemble a conservé son caractère traditionnel. Ce noyau ancien est densément peuplée (200 habitants à l'hectare) et accueillait, en 1988, près d'un habitant d'Agadès sur trois. C'est donc une zone d'habitations aux fonctions commerciales marginales depuis que les autorités décidèrent du transfert du marché Tamalakoye (1967).

Au fil des ans, Agadès s'enrichit de plusieurs quartiers qui correspondent aux différentes phases de sa croissance spatiale[15]. A partir de 1953, une première extension s'opéra vers le sud et s'effectua sur les ruines d'anciens quartiers périphériques : Degui Bene, Tirjiman et Misrata, emplacement où se retrouvaient les négociants libyens qui animaient le commerce transsaharien[16]. Ce mouvement d'urbanisation fut rapidement bloqué par le cimetière Tanibéré, dominé par le mausolée du saint Ahmat Abayazid (marabout qui dirigeait autrefois une mosquée de la ville), mais aussi par l'aéroport dont la piste fut prolongée en 1979 afin de lui donner une dimension internationale. Celui-ci plus que le cimetière constitue désormais un véritable obstacle à la poursuite de l'urbanisation dans cette direction. Aussi, les nouveaux quartiers furent-ils implantés à l'est (1960) et à l'ouest de la vieille ville. Leur configuration tranche nettement avec les méandres du *Birni* car ils ont été conçus selon des plans d'aménagement orthogonaux déjà appliqués à Maradi et Zinder. En 1960, un quartier de commerce et de loisirs (Nassarawa), qui était peuplé initialement de populations étrangères, émergea à l'ouest de la ville. Il connut un regain d'animation avec l'inauguration du marché « tôles » (1964) qui se substituait à Tamalakoye (les négociants arabes et maures installèrent des boutiques sur son pourtour). Les récentes extensions de Nassarawa lui firent atteindre la route Tahoua-Arlit qu'il ne pourra dépasser car au-delà les terrains sont inondables en saison des pluies.

Le Sabon Gari (ce qui signifie la nouvelle ville en haoussa) s'étend à l'est du *Birni*. Ce quartier présente de larges rues perpendiculaires avec des habitations traditionnelles construites en banco (rarement à étages).

---

15. Comme dans les autres agglomérations, chaque quartier est sous la responsabilité d'un chef. Quand l'administration a un message à adresser à la population, elle avertit le sultan qui prévient ensuite les différents chefs de quartiers.

16. Ces Libyens échangeaient les marchandises du commerce à longue distance sur le marché Misrata qui disparut lors de la révolte de Kaosen. Il se distinguait de Tamalakoye destiné au seul approvisionnement de la ville.

Elles appartiennent à des familles agadésiennes dont certaines entendaient se décongestionner car elles se trouvaient trop à l'étroit dans les concessions ancestrales. Des fonctionnaires et des populations originaires du Sud investirent aussi le Sabon Gari qui présente une densité de population relativement élevée (75 habitants par hectare)[17]. En outre, il comporte un marché à mil (*kashua hatsi* ou *kashua gabas*) et quelques lieux d'animation nocturnes (bars, dancings, restaurants). Enfin, l'École des mines de l'Aïr y accueillit en 1975 une première promotion d'une quarantaine d'élèves destinés, après quatre ans de formation, à être les futurs cadres des sociétés minières. Ce Sabon Gari fut doublé au cours des années quatre-vingt par le quartier Azin. Désormais éloigné du centre de la ville, il présente l'autre inconvénient d'être très exposé au vent d'Harmattan, étant à son extrémité orientale. Aussi, la population préfère plutôt s'installer à Dagmanet.

La forte croissance démographique d'Agadès amena l'approbation d'un schéma directeur d'urbanisme (1988) qui a prévu l'aménagement d'une nouvelle zone située sur une petite colline : Dagmanet (ce qui signifie en *tamasheq* « à côté de la ville »). Ses vastes concessions font l'objet de nombreuses convoitises et Dagmanet constitue un enjeu foncier où l'emprise arabe est forte : les vastes concessions situées en bordure de la route nationale sont prisées des commerçants qui les aménagent en aires de stockage. Les autres parcelles servent à l'habitat qui est de type évolutif et locatif.

A l'opposé de ce quartier et en bordure de la route conduisant à Arlit, il y a une zone (Toudou) de tentes faites de nattes et de paillotes initialement peuplée de personnes qui travaillaient pour la garnison française. Ce lieu est toujours constitué d'habitat précaire et a été investi par des nomades touaregs victimes des sécheresses[18]. Enfin, récemment (1996), les habitants de paillotes situées à proximité de l'abattoir ont été déguerpis et contraints, pour beaucoup, à se reloger à Toudou pour laisser la place à un nouveau lotissement. Cette zone était habitée par des démunis qui ne parvenaient plus à payer un loyer en ville et par des prostituées[19]. Au-delà se trouve Atchidakofoto, marché à bétail qui se tient quotidiennement (Atchidakofoto signifie littéralement en haoussa « on mange avec les sabots », c'est-à-dire près des animaux).

Comme le montre ce rapide aperçu, Agadès est devenue une petite capitale régionale. Ses moyens sont très limités (son budget ne s'élevait qu'à 150 millions de francs CFA en 1995) et ne lui permettent pas de faire face aux problèmes d'aménagement, d'assainissement et d'appro-

17. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)/République du Niger/ Université de Karlsruhe, *Schéma d'aménagement de la ville d'Agadès*, Karlsruhe, 1988.

18. Certains ne s'y installent que temporairement.

19. Ce quartier était surnommé « zaré wando ka », ce qui signifie « ôte ton pantalon. »

visionnement en eau potable et en électricité. Exception faite du quartier Toudou, l'extension de la ville donne toutefois l'impression d'être maîtrisée et de suivre une certaine planification[20]. La pression démographique amènera à identifier de nouvelles aires d'extension.

Un pôle administratif

Berceau du prestigieux sultanat de l'Aïr, Agadès a toujours joué un rôle politique important. Devenue un chef-lieu de cercle, ses fonctions administratives s'étoffèrent dans l'entre-deux-guerres et plus encore après l'indépendance, l'administration nigérienne la choisissant comme chef-lieu de département.

La colonisation fit d'Agadès le siège d'une garnison militaire et un centre administratif et même judiciaire : les Français retirèrent au sultan ses prérogatives (il arbitrait les litiges entre ses sujets), développant dans leurs colonies l'administration directe contrairement aux Britanniques qui avaient adopté l'*indirect rule*. Aussi, ils mirent en place quelques services administratifs indispensables à la gestion de la population et de la région. Depuis 1960, cette fonction administrative s'est renforcée et élargie : Agadès dispose d'équipements variés (hôpital, dispensaires, écoles, collèges, etc.) qui attirent une population qui dépasse le cadre urbain pour toucher son arrière-pays et des régions parfois fort éloignées (Bilma). Ce rôle de pôle régional constitue un atout et a été accentué sous le régime du général Seyni Kountché : les revenus provenant des exportations d'uranium permirent au pays de se doter d'une puissante administration. Comme dans les autres capitales régionales, les principaux services étatiques ont tous à présent une antenne à Agadès.

L'organisation du festival national de la jeunesse à Agadès (6 au 14 avril 1982) est révélatrice de cette volonté de moderniser le pays. Pour commémorer son arrivée au pouvoir (15 avril 1974), le général Seyni Kountché organisa, chaque année, un festival national de la jeunesse[21]. Son ambition était de consolider l'unité nationale par le brassage des jeunes à travers des activités culturelles, artistiques et sportives. Il entendait donc outrepasser les clivages ethniques et régionaux pour faire naître chez les jeunes Nigériens un esprit de solidarité nationale. Trois autres objectifs étaient affichés : mettre en place des infrastructures socio-culturelles dans l'ensemble du pays, sauvegarder le patrimoine culturel national et développer la pratique du sport.

---

20. Le dernier schéma directeur d'aménagement de la ville n'a pu être remis à jour, la bonne marche de l'administration étant perturbée par la rébellion.

21. Ces festivals remplaçaient la « Semaine nationale de la jeunesse » organisée au centre Sékou Diallo de Niamey par le régime du Président Diori Hamani. Cette manifestation se déroulait en décembre et commémorait la fête de la République.

Ce festival permit d'équiper chaque chef-lieu de département en infrastructures culturelles et sportives. Sa septième édition se déroula à Agadès qui ne disposait jusque-là que d'une maison des jeunes et de la culture (en banco) et d'un (modeste) terrain de football. Le budget alloué au festival permit d'énormes investissements estimés à près d'un milliard six cent soixante millions de francs CFA soit plus de vingt fois le budget annuel de la municipalité[22]. Une telle somme autorisa de nombreuses réalisations dont les plus spectaculaires furent la construction d'une Maison des jeunes et de la culture dotée d'un théâtre de plus de trois mille places et d'un stade moderne. En outre, des fonds furent utilisés à la réfection des grandes artères, à l'aménagement de jardins publics, à l'assainissement et à l'électrification des rues les plus passagères.

A Agadès, le général Seyni Kountché avait une arrière-pensée politique : il entendait prouver que les retombées des recettes tirées des exportations de l'uranium profitaient, certes, à l'ensemble du pays mais aussi à sa région Nord d'où était extrait le précieux minerai. Aussi, le chantier commença presque deux ans avant le début du festival. Si la Société anonyme des travaux d'outre-mer (SATOM) en fut le maître d'œuvre, le chantier donna du travail à de nombreux manœuvres et petits entrepreneurs et apporta des contrats de fournitures et de prestations de service aux commerçants, transporteurs et artisans de la ville qui connurent un regain d'activité.

Le festival fut un succès. Pendant quelques jours, Agadès connut une exceptionnelle animation recevant plus de trois mille personnes : artistes (musiciens, chanteurs, danseurs, etc.), sportifs, spectateurs venus de tout le pays mais aussi autorités gouvernementales, Maman Oumarou, ministre de la Jeunesse et des Sports, inaugurant le festival[23].

En 1986, Agadès aurait dû être le théâtre d'un second festival. Le projet fut abandonné pour des raisons politiques (insécurité due aux événements tragiques de Tchin-Tabaraden) et sans doute aussi parce que la ville était affectée par l'arrivée massive de populations qui avaient fui la sécheresse. Depuis 1989, ces festivals ont été suspendus pour des raisons financières. Seul subsiste le championnat national de lutte traditionnelle dont l'organisation est moins onéreuse.

L'aspect extérieur et l'équipement de la ville s'améliorèrent sensiblement à cette époque, ce qui s'avérait nécessaire au regard de son essor. Les nouvelles constructions et les aménagements réalisés furent exécutés avec un soin tout particulier car Agadès est une ville touristique. Cet effort de modernisation fut plus manifeste encore en matière d'infrastructures routières.

---

22. Cf. Entretien accordé par le préfet d'Agadès Abdou Ide (*Le Sahel*, Niamey, 25 novembre 1981).

23. Le général Seyni Kountché se tenait informé des préparatifs mais ne s'y rendait jamais.

Un carrefour routier

Dès le XVI[e] siècle, Agadès joua donc un rôle charnière dans les échanges transsahariens, étant à l'intersection des grandes pistes caravanières qui reliaient la Méditerranée au pays haoussa et le Mali à l'Égypte. Ces flux déclinèrent à partir du XVIII[e] siècle puis plus encore par la suite, à tel point que la ville perdit son rayonnement économique comme l'attestent les récits des premiers explorateurs et militaires français.

Au cours de la période coloniale, Agadès n'était qu'un petit caravansérail situé à l'orée du désert et du massif de l'Aïr. Elle était alors isolée du reste de ce qui était le Territoire du Niger. Les villes du Sud étaient, au contraire, déjà bien reliées entre elles par des pistes dont l'une d'entre elles donnait accès, par Gaya, au Dahomey (actuel Bénin) et par là au port de Cotonou. La Colonie devait en effet disposer d'un réseau de pistes correct pour évacuer les récoltes arachidière et cotonnière et acheminer les multiples produits importés de métropole. Agadès, qui resta à l'écart de ces circuits marchands, fut pendant de longues décennies très enclavée. Balisée par des bidons de fuel, l'ancienne piste qui partait de Tahoua[24] était balayée par les vents de sable en saison sèche puis rendue impraticable par les crues des koris durant l'hivernage : les véhicules qui venaient de Niamey ou de Cotonou devaient faire un long détour en longeant la frontière du Nigeria pour rejoindre la transsaharienne à Zinder. Il fallut attendre la construction de la « route de l'uranium » pour qu'Agadès rompe son isolement et détourne à son profit le trafic qui se faisait avec l'Algérie selon l'axe Tamanrasset-In Gall-Tahoua.

Le projet a été financé par la Société financière pour la construction de la route Tahoua-Arlit (SFCTA). La CONCERTA était chargée de suivre l'avancement du chantier puis de gérer la nouvelle infrastructure jusqu'en 2001, la route devant être remise à l'État. Après l'étude de plusieurs hypothèses, le tracé retenu ne suit pas précisément l'ancienne piste car il évite la localité d'In Gall pour des motifs techniques[25]. Le chantier comprit trois lots (Tahoua-Tamaya, Tamaya-Agadès et Agadès-Arlit[26]) de longueur comparable, l'ensemble de ce que l'on a appelé la RTA (route Tahoua-Arlit) s'espaçant sur près de sept cents kilomètres. Chaque tronçon a été attribué à un groupe de sociétés (étrangères) de

24. Malgré la présence d'une petite communauté arabe, cette localité n'est plus le carrefour qu'elle fut à l'époque des caravanes entre l'Est et l'Ouest du Niger et le Nord et le Sud.

25. Pour des raisons politiques, la piste qui partait de la route jusqu'à cette localité fut goudronnée (In Gall est le théâtre de la cure salée).

26. Ce dernier tronçon était nouveau car la transsaharienne passait autrefois plus à l'ouest. Depuis Agadès, elle gagnait l'Algérie par Tegguidda n'Tesemt, In Abbangarit puis le poste frontalier d'Assamaka.

travaux publics dont certaines avaient participé à la réalisation d'autres axes routiers[27].

Les sociétés de production d'uranium (la SOMAIR et la COMINAK) considéraient que ce projet était de la plus haute importance car elles ne pouvaient prendre le risque d'une rupture dans leur approvisionnement en matières premières. Aussi, financèrent-elles la SFCTA à hauteur de 80%, l'État prenant en charge les 20% restants. Le coût de la nouvelle route fut de 32 milliards de francs CFA, ce qui représentait, à titre comparatif, un peu moins de la moitié du budget national (72 milliards de francs CFA en 1980). Les travaux d'une ampleur considérable débutèrent en mars 1978 et furent achevés en décembre 1980 soit trois mois avant la fin des délais contractuels. Ils eurent un impact important sur les opérateurs économiques d'Agadès qui était le point de départ de deux des trois lots du chantier.

Les sociétés de travaux publics disposaient d'un matériel de base conséquent qu'elles mirent en commun au sein d'un groupement. Des sociétés installées à Niamey telles que la Manutention africaine Niger (engins spéciaux), la SONIDA (véhicules divers) ou la Compagnie française de l'Afrique de l'Ouest fournirent l'essentiel de ce matériel. Bien que disposant d'un gros parc de camions, les sociétés louèrent à des commerçants des bennes de cinq tonnes surnommées « les putains de chantiers » car elles sont réservées aux transports les plus variés (latérite, graviers, ciment, etc.)[28]. Si ce recours extérieur fut marginal du point de vue de leur comptabilité, il représenta pour un petit groupe de commerçants et transporteurs d'Agadès, mais aussi pour d'autres hommes d'affaires nigériens, des contrats lucratifs. Des transporteurs comme *alhaji* Atta Ayé qui possédait déjà sept à huit véhicules ou *alhaji* Maman dan Kandé gagnèrent ainsi des sommes appréciables. Outre la location de leurs véhicules, ces transporteurs assurèrent l'acheminement sur le chantier des matériaux nécessaires à la construction de la route et de ses ouvrages d'art (ponts, dalots, buses, etc.). Ces livraisons représentèrent des tonnages élevés car il fallait dix-huit tonnes de bitume pour réaliser un kilomètre de route soit un total de plus de 3 600 tonnes par lot. Le prix rendu au chantier était de 100 000 francs CFA la tonne et laissait de bonnes marges aux fournisseurs qui étaient cependant davantage des commerçants de Maradi et de Niamey[29] plus que d'Agadès : ses négociants bénéficiaient plutôt de petits contrats de location et de fournitures car n'ayant pas encore les moyens ni un parc de véhicules compa-

27. Ces sociétés furent la SATOM, la Société française d'entreprise de dragages et de travaux publics, les sociétés Fougerolles et Bourdin et Chaussées.

28. La location des camions-bennes s'effectuait à la journée de façon à ce que le loueur ne soit pas pénalisé en cas de panne, ce qui se serait produit avec une tarification au kilomètre. Pour les livraisons de matériaux (bitume, ciment, acier à béton, etc.) le prix était fixé à la tonne kilométrique.

29. Ils étaient bien placés pour décrocher des contrats car ils étaient proches des directions des sociétés qui étaient également basées à Niamey.

rable à leurs concurrents du Sud. Toutefois, répétés maintes fois, ces contrats finissaient par être très lucratifs. En effet, outre les matériaux de construction, le chantier qui compta près de deux mille personnes, devait être approvisionné en vivres[30]. Le mil et le riz furent commandés auprès des commerçants de Maradi, de deux Agadésiens et de quelques opérateurs arabes. Les affaires de ces derniers bénéficièrent finalement peu de la construction de la RTA car ces négociants ne disposaient pas à cette époque de moyens comparables aux grands *alhazai* de Maradi ou de Niamey (leur accumulation s'est opérée plus tardivement).

S'il n'a pas été possible de consulter les archives comptables des sociétés étrangères qui participèrent à la construction de la RTA[31], le dépouillement du fichier des fournisseurs de la SERTA est instructif. Cette société, qui a en charge l'entretien de la route depuis 1982, dispose de son propre matériel mais fait appel au secteur privé pour diverses fournitures :

– L'essence et le gaz oïl ont longtemps été livrés par les multinationales présentes au Niger. Depuis 1988, la SERTA limite ses coûts d'approvisionnement en recourant à d'autres fournisseurs qui s'approvisionnent à moindre frais au Nigeria. En 1995, ce poste représenta 111 millions de francs CFA répartis entre quatre opérateurs arabes (58 millions), un commerçant de Maradi (35 millions), un Agadésien (8 millions) et un Haoussa installé de longue date à Agadès (10 millions).

– Le ciment est fourni par des commerçants qui se le procurent parfois auprès de la Société nigérienne de cimenterie (SNC) mais le plus souvent au Nigeria où les prix de la cimenterie de Sokoto sont plus avantageux. En 1995, la SERTA a commandé pour 37 millions de ciment auprès d'un fournisseur touareg (18 millions) et d'un commerçant de Maradi (19 millions). La SERTA ne commande plus de bitume car elle a un stock important.

– Les pièces de rechanges sont apportées par des sociétés de Niamey (SECOM, SONIDA, Manutention africaine Niger, etc.) et sept fournisseurs privés dont les chiffres d'affaires ne sont pas élevés (inférieurs à trois millions de francs CFA en 1995).

– Les matériaux divers ne représentent pas non plus de lourdes dépenses pour la société (20 millions de francs CFA en 1995). Elle a eu

30. Outre Agadès, Tahoua et Arlit, le chantier de la RTA avait trois bases secondaires : Abalak, Nougou et Anou Makarene. Dans cette localité, un véritable village (le RTA) est né. Il était habité par près de cinq cents ouvriers et leur famille auxquels s'étaient joints de nombreux petits commerçants. Pour la plupart originaires du Sud, ces villageois avaient désigné l'un d'entre eux comme chef de village. A la fin du chantier, le RTA perdit une bonne partie de ses effectifs mais ne fut pas totalement déserté car la SERTA y avait installé une des bases d'entretien de la route. Après plusieurs attaques de la rébellion touarègue dont l'une s'est traduite par l'assassinat du chef de village, ses habitants le désertèrent.

31. Excepté la SATOM dont les archives comptables n'ont pu être retrouvées, ces sociétés ont quitté le Niger.

recours, cette année-là, à neuf opérateurs, un Haoussa installé à Agadès assurant plus de la moitié des besoins.

– Enfin, la SERTA a un petit groupe de prestataires de services qui vont du petit commerçant à l'artisan (les sommes ici allouées sont faibles).

La ventilation de ces fournisseurs montre une présence assez forte d'opérateurs économiques originaires du Sud. Il ressort également une percée récente des commerçants arabes d'Agadès et de Tahoua. A une ou deux exceptions près, les Touaregs sont absents des fichiers. L'examen des fournisseurs des sociétés minières révélera une situation analogue.

La construction de la « route de l'uranium » fut donc un événement essentiel : elle bouleversa le paysage routier du pays car elle était raccordée au reste du réseau nigérien et notamment à la « route de l'unité » (Niamey-lac Tchad). De ce fait, elle réactiva les échanges entre le Maghreb et l'Afrique noire car elle s'intégrait dans une des ramifications de la route transsaharienne (Agadès-Tahoua-Kano). Celle-ci était en effet déjà goudronnée d'Alger à Tamanrasset[32]. Après la construction de la RTA, seul n'est toujours pas réalisé le tronçon Tamanrasset-Arlit (soit six cents kilomètres). Il s'agit d'un projet ancien et périodiquement remis à jour mais bloqué par des contraintes financières (le coût du kilomètre est estimé à 1,5 milliard de francs CFA).

L'effort porta quelques années plus tard sur l'axe Agadès-Tanout-Zinder qui était autrefois la principale route empruntée pour gagner Agadès depuis le Sud (cf. carte II). Plus que le précédent axe, il est le prolongement de la transsaharienne car il constitue le plus court chemin pour relier le Nigeria à l'Algérie. La RTA affecta sensiblement son trafic car les véhicules qui venaient du Nigeria préféraient faire un détour par Tahoua plutôt que d'emprunter la piste de plus en plus détériorée qui partait de Zinder. En 1985, il fut donc décidé de la goudronner.

Comme pour la RTA, le chantier bien que moins long (420 kilomètres) fut subdivisé en tronçons d'égale distance dont les tracés étaient parallèles à l'ancienne piste. Financés par le Fonds européen de développement, le Fonds africain de développement et par l'État nigérien, la route est en grande partie achevée[33]. Seul un tronçon central de plus d'une centaine de kilomètres n'a pu être réalisé pour des raisons financières, le projet d'achèvement étant bloqué par la Banque islamique de développement qui devait en assurer le financement. Même si cet axe n'est pas encore terminé, le trafic routier y a connu une certaine reprise. Aussi, à la fin des années quatre-vingt, Agadès était convenablement reliée aux autres régions du Niger au point de redevenir un carrefour routier.

---

32. L. BLIN, *L'Algérie du Sahara au Sahel*, Collection histoire et perspectives méditerranéennes, L'Harmattan, Paris, 1990.

33. Il fut également l'occasion de contrats lucratifs pour les opérateurs d'Agadès et de Zinder.

Du point de vue de l'accumulation, ces chantiers ont joué un rôle moteur, donnant à celle-ci une impulsion initiale notamment dans le secteur du transport. Même si Agadès est désormais mieux reliée au reste du Niger, il n'en demeure pas moins qu'elle est très éloignée des autres pôles économiques du pays (elle est à mille kilomètres de Niamey, sept cents de Kano et huit cent cinquante de Tamanrasset). Dans ce contexte, il apparaît que le transport est un secteur stratégique. Il explique l'enrichissement de quelques Agadésiens et est à présent massivement investi par les opérateurs arabes qui possèdent des camions à six roues motrices qui traversent sans difficulté le désert du Ténéré.

La rébellion perturba sensiblement les déplacements des hommes et des marchandises autour d'Agadès : les véhicules n'emprunteront plus ces axes que sous la protection de l'armée ou de la gendarmerie qui organisèrent des convois[34]. La circulation fut donc moins intense car l'insécurité qui y prévalait dissuada de nombreux transporteurs et voyageurs de se rendre dans le Nord du pays.

Le pôle économique régional

En l'espace d'une trentaine d'années, Agadès est devenue une petite capitale régionale : sa croissance démographique et spatiale s'explique par un regain d'activité économique qui s'est amorcé à l'orée des années soixante-dix puis accéléré avec son ouverture sur le monde extérieur.

Des activités économiques marginales (1960-1974)

L'accession du Niger à l'indépendance n'amena pas de rupture brutale. Les nouveaux dirigeants du pays se contentèrent seulement de prendre des mesures pour que l'État contrôle mieux son économie (création d'une banque de développement) et tire un meilleur parti de ses ressources (constitution d'une société, la SONARA, ayant le monopole de l'exportation des arachides). Aussi, de 1960 à 1974, la structure de l'économie de la région d'Agadès n'évolua guère : elle restait essentiellement pastorale et caravanière.

Du point de vue de l'élevage, les années soixante s'inscrivirent dans la continuité de la période coloniale jusqu'en 1969 où le (fragile) système de production pastoral touareg fut confronté à la sécheresse. La commercialisation du bétail n'était pas encore un enjeu important même si les flux s'intensifièrent et les réseaux d'exportations vers le Nigeria se

34. Ces convois sont une source de revenus pour ces corps d'État qui perçoivent des indemnités à chaque voyage.

structurèrent. Après la sécheresse de 1974, le secteur de l'élevage fut investi par des commerçants, des fonctionnaires et de gros éleveurs dont le comportement s'inscrivit dans la loi du marché, le bétail étant désormais considéré comme une marchandise dont le négoce pouvait générer de substantiels bénéfices[35].

Au cours des années soixante, les caravanes de sel représentèrent l'essentiel des mouvements caravaniers : au début du mois d'octobre, elles quittaient Agadès à destination de Bilma et Fachi pour y apporter du mil, du sorgho, des oignons, du piment, des tomates séchées, du fromage *(tchuku)* et divers autres produits. Au retour, elles ramenaient du sel, du natron et des dattes, le voyage (aller-retour) durant environ trente-trois jours. Après quelque temps de repos à Agadès, ces caravanes repartaient dans le Sud pour y écouler les produits ramenés des oasis sahariennes. Quelques animaux étaient vendus sur les grands marchés du pays haoussa (Tessaoua, Bakin Birgi, Mai Adoua, etc.) et à Kano. Des caravaniers faisaient également du transport pour les agriculteurs (rapatriement des récoltes au village) avant de se rendre à Kura, village proche de Kano, où des artisans confectionnent des turbans bleus (*trukudi*) et des boubous très prisés des Touaregs. Les chameaux profitaient des beaux pâturages pour reconstituer leurs forces. Avant l'arrivée des premières pluies, les caravanes remontaient à Agadès avec toutes sortes de marchandises, notamment du mil. Le cycle était alors bouclé. Si les transactions à Bilma donnaient lieu à du troc, dans le Sud le transport effectué par les chameliers touaregs pour le compte des agriculteurs haoussas était rémunéré en mil. Quant aux achats effectués au Nigeria (tissus), ils étaient réglés avec l'argent gagné sur la vente du sel et du bétail. Enfin, des caravanes partaient en saison sèche à travers le désert du Ténéré pour se rendre en Libye (Gatron et Sabha) y apporter du mil, du beurre de vache, du fromage et des moutons qui étaient échangés contre des dattes, des couvertures et des tapis. Quelques caravanes partaient aussi vers Tamanrasset et le Hoggar.

Du point de vue commercial, il n'y a pas eu, au cours de cette période, de bouleversements profonds. Le retrait des commerçants français se fit progressivement, leurs affaires comme à Maradi et Zinder étant reprises par des Africains. A Agadès, les négociants arabes renforcèrent ainsi leur position. Saddeck Lansari et Kaddour furent les principaux négociants algériens de la place : ils importaient des dattes, du sucre et des tissus de leur pays et ils y exportaient des arachides, du beurre de vache et des chameaux. Mohammed Trabliss, *alhaji* Maadi, Ibrahim Gatroni et Ali Busheria furent les commerçants libyens les plus fortunés. Les échanges avec leur pays furent toutefois moins intenses qu'avec l'Algérie en raison des distances plus longues et de la difficulté de la traversée du Ténéré. Tous ces commerçants arabes tenaient une

35. Nous reviendrons sur cet aspect dans le premier chapitre de la quatrième partie de cet ouvrage.

boutique le long du marché et contrôlaient globalement le commerce local. Quelques Agadésiens comme *alhaji* Atta Aye parvinrent cependant à jouer un rôle important.

Le père d'*alhaji* Atta était caravanier et participait aux *taghlamt vers* Bilma. Son fils; qui avait commencé comme simple tablier[36], reprit ses affaires. Il parvint à ouvrir une boutique fréquentée par les fonctionnaires, clientèle appréciée pour son pouvoir d'achat. Parallèlement, il faisait du commerce avec la Libye. Après avoir récupéré le petit commerce de son frère prématurément décédé, *alhaji* Atta acheta un premier camion et se spécialisa dans le transport. La garnison d'Agadès et les sociétés françaises de prospection minière lui octroyèrent quelques contrats de transport et d'approvisionnement. Il développa alors son parc de véhicules et lui adjoignit un garage. Son affaire prit des proportions importantes à partir des années soixante-dix grâce à un puissant appui politique. Apparenté à un ancien maire de Niamey qui fut aussi ministre de l'Agriculture, des Mines et enfin des Affaires étrangères, *alhaji* obtint des prêts de la Banque de développement de la République du Niger (BDRN) afin d'accroître son parc de camions. Ce parent, bien placé dans l'appareil d'État, lui fit également bénéficier de contrats de transports : l'installation des sociétés minières, la construction de la route Tahoua-Arlit et l'approvisionnement en mil de la région furent autant de contrats avantageux. L'enrichissement d'*alhaji* semble cependant factice au regard de dettes qu'il accumulait par ailleurs à la BDRN dont il figure parmi les plus gros débiteurs.

Après l'indépendance, les commerçants haoussas qui s'étaient installés à Agadès à la fin de la période coloniale firent sensiblement fructifier leurs affaires, comme ce fut le cas d'*alhaji* Maman Dan Kandé. Son père migra à Agadès depuis Daoura (Nigeria) et s'y fixa comme griot. Toutefois Maman Dan Kandé fut élevé par un parent de son épouse, *alhaji* Afilolo Seyni, qui était l'employé d'un riche commerçant algérien, *alhaji* Moulaye Moussa Tara. Celui-ci possédait une boutique à proximité du marché où il vendait quelques produits de son pays. Il envoyait le jeune Maman chercher des marchandises au Nigeria pour diversifier son étalage. *Alhaji* Moulaye Moussa Tara étant reparti en Algérie, Maman Dan Kandé reprit l'affaire. Il s'avéra être un commerçant avisé réussissant à ouvrir plusieurs boutiques (vivres, marchandises diverses). Comme d'autres négociants, il réinvestit ses bénéfices dans le transport et profita des grands chantiers des années soixante-dix pour augmenter son parc de camions. De plus, disposant de correspondants au Nigeria, les sociétés minières lui attribuèrent des contrats d'approvisionnement en vivres. La rébellion le força à se réfugier à Niamey où il reconvertit une partie de son activité dans l'importation de riz.

36. Le tablier est un petit commerçant qui vend quelques articles sur une table installée dans la rue.

La période 1960-1974 ne marqua pas de rupture dans l'histoire économique d'Agadès bien que la ville s'ouvrît davantage à l'économie de marché. C'est au cours de ces années qu'une première accumulation s'esquissa pour quelques commerçants agadésiens et négociants originaires du pays haoussa. Ce processus s'accéléra à partir de 1974 car l'économie locale bénéficia de la mise en exploitation des gisements d'uranium de la bordure occidentale de l'Aïr. Agadès va devenir un pôle marchand actif[37].

Un essor économique (1974-1991)

Le chapitre suivant fera ressortir l'accumulation réalisée dans le sillage des sociétés minières qui offrirent aux commerçants de multiples contrats de fournitures et de transport. Cet impact s'est nettement fait sentir de 1971 à 1981, les sociétés n'investissant plus par la suite, la baisse du cours de l'uranium sur le marché mondial les incitant à réduire leur coût de production. La construction de la route Tahoua-Arlit offrit simultanément aux hommes d'affaires d'autres opportunités de négoce. Aussi, l'année 1982 marque la fin d'une période d'investissements intenses d'origine extérieure. C'est aussi l'époque où la ville connut un certain dynamisme interne en raison de l'augmentation de sa population, du développement de ses relations avec le Maghreb et de l'apparition d'une nouvelle activité (le tourisme).

Révélateurs des mécanismes d'accumulation et d'exclusion qui ont été à l'œuvre ces dernières années, ces différents domaines d'activités feront l'objet d'études spécifiques[38]. Aussi, nous examinerons ici d'autres pans de l'économie locale à travers l'analyse des incidences de la Copro-Niger et de la Banque de développement de la République du Niger (BDRN) sur les affaires des opérateurs économiques locaux : comme dans les autres villes du pays, ces deux institutions leur permirent d'amorcer une accumulation. Cependant, leur impact sur le secteur privé régional a été sans doute moindre à Agadès que dans les départements de Maradi et de Zinder où le commerce prenait une ampleur plus grande encore.

La Copro-Niger, Société de commerce et de production du Niger, fut créée en 1962 afin de concurrencer le commerce privé, le gouvernement jugeant que les maisons de commerce européennes réalisaient de gros bénéfices aux dépens des populations. Cette société d'économie mixte bénéficia, pendant de longues années, du monopole d'importation des

37. La création d'un service des contributions diverses en 1981 est révélatrice de cette évolution, l'État sentant qu'il y avait désormais des opportunités de recettes (perception de la patente).

38. Chapitres 1 et 2 de la III[e] partie pour les échanges transsahariens, chapitre 2 de la IV[e] partie pour le tourisme.

produits de première nécessité (lait concentré, sucre, sel marin, thé vert de Chine, farine de blé, tissus, cigarettes, etc.). Celle-ci s'implanta initialement à Maradi, Zinder et Niamey. Dans ces localités, la Copro-Niger disposa d'entrepôts où s'effectuait la vente en gros de ces produits à des commerçants agréés qui les revendaient ensuite au détail aux consommateurs selon un barème imposé par la société[39]. Il fallut attendre 1975 pour que la Copro-Niger installe une agence à Agadès : le faible nombre de consommateurs et l'enclavement de la région qui alourdissait les coûts de transport expliquent cette ouverture tardive. Comme dans les autres régions, la société installa des « magasins-témoins » où s'effectuait une vente au détail : à Arlit, Agadès, Bilma et In Gall, les articles de la Copro-Niger étaient vendus à la population, obligeant les commerçants à respecter les prix fixés en leur faisant concurrence.

Le choix des commerçants agréés par la société constitua un enjeu car ces opérateurs disposaient d'un avantage certain sur leurs rivaux : les produits distribués par la Copro-Niger permettaient d'attirer la clientèle et de vendre par conséquent d'autres articles sur lesquels les marges étaient plus élevées. La sélection s'opéra selon des critères analogues à ceux qui prévalurent ailleurs (il s'agissait de retenir les commerçants possédant la meilleure assise financière). Elle fournit donc une image assez précise du monde marchand puisque furent finalement retenus « les plus gros et les plus sérieux commerçants de la ville » comme me le précisa un ancien responsable de la société. Parmi les douze commerçants choisis, figuraient quatre Arabes, trois Agadésiens, quatre opérateurs originaires du Sud et une commerçante mariée à un Européen. Chacun d'entre eux avait sa spécialité. Les Arabes s'intéressaient à la distribution du thé vert, du sucre et des cigarettes, les Agadésiens et les gens du Sud se consacraient plutôt aux produits alimentaires. En 1983, la Copro-Niger perdit le monopole d'importation sur les articles les plus vendus à Agadès (thé vert, sucre, cigarettes, sel marin, allumettes, lait concentré, concentré de tomates). Cette mesure entraîna une rotation des commerçants agréés. Les plus puissants se désengagèrent pour importer eux-mêmes ces produits de l'étranger tandis que de nouveaux opérateurs sollicitaient une habilitation pour les remplacer.

Cette restructuration de la Copro-Niger, dont le rôle était critiqué par la Banque mondiale qui désirait libéraliser l'économie nigérienne, correspondait aussi à une évolution politique. Le général Seyni Kountché donna des instructions pour encourager les hommes d'affaires installés dans le Nord du Niger car il entendait faire un geste conciliateur à l'égard de la population touarègue. Celle-ci affichait déjà un certain agacement, estimant qu'elle était écartée de la manne née de l'exploita-

39. Les commerçants n'étaient agréés que s'ils étaient inscrits au registre du commerce, acquittaient une patente et avaient la nationalité nigérienne (seuls les étrangers détenteurs d'une autorisation d'exercice d'une activité commerciale au Niger pouvaient être admis).

tion des gisements d'uranium. Une volonté politique de favoriser l'émergence d'une classe marchande locale fut donc manifeste, le pouvoir s'appuyant sur les institutions qu'il contrôlait, à savoir la Copro-Niger et la BDRN. Ce choix fut d'autant plus affirmé que le secrétaire d'État à l'Intérieur était un Touareg qui profita de son pouvoir pour pousser les responsables locaux de ces organismes à appliquer les directives du général. Aussi, le nombre de grossistes agréés passa d'une douzaine en 1975 à vingt-six en 1984. Leur composition ethnique fut sensiblement modifiée : dix-sept d'entre eux étaient d'origine arabe (soit 65%), deux autres étant Touaregs (soit 7,5%). Les consignes du général Seyni Kountché furent donc appliquées mais profitèrent davantage à la communauté arabe que touarègue malgré les pressions du secrétaire d'État.

L'évolution du chiffre d'affaires de l'agence d'Agadès donne une idée précise de son impact financier régional :

Tableau II : *Évolution du chiffre d'affaires de la Copro-Niger à Agadès en millions de francs CFA (avant la dévaluation).*

Exercices	Chiffre d'affaires	Exercices	Chiffre d'affaires
1975-76	5 275	1985-86	488 737
1976-77	245 660	1986-87	566 317
1977-78	699 277	1987-88	470 819
1978-79	822 357	1988-89	225 546
1979-80	1 118 083	1989-90	223 988
1980-81	1 500 776	1990-91	120 470
1981-82	1 478 772	1991-92	66 985
1982-83	1 266 302	1992-93	40 635
1983-84	533 609	1993-94	10 000
1984-85	660 563	–	–

Source : Copro-Niger.

L'agence connut une expansion rapide de son chiffre d'affaires qui n'était pas très éloigné de celui réalisé à Maradi en 1981-82 (1 647 millions). Les pertes successives de monopole sur plusieurs produits eurent de lourdes conséquences comme l'illustrent les chutes enregistrées

au cours des exercices 1983-84 puis 1988-89[40]. En décembre 1994, l'agence d'Agadès ferma ses portes, la Copro-Niger cessant toute activité sous la pression de la Banque mondiale qui parvint à libéraliser le commerce. En l'espace de dix-neuf ans, sa représentation brassa cependant des sommes importantes qui s'élèvent à plus de dix milliards de francs CFA. Elle eut donc des incidences évidentes sur la sphère marchande.

En 1981-82, à titre d'exemple, sept des vingt-trois clients de la société représentèrent à eux seuls 65% de son chiffre d'affaires clients (soit 960 millions de francs CFA), ces opérateurs figurant parmi les plus gros commerçants d'Agadès. Trois ans plus tard, la répartition des chiffres d'affaires de ses clients changea profondément après la perte d'une partie de son monopole d'importation : aucun client n'eut un volume d'affaires supérieur à cent millions de francs CFA (les trois plus importants assurèrent le tiers du chiffres d'affaires de l'agence), 80% d'entre eux prenant pour moins de 42 millions de francs CFA de marchandises à la société. Son ouverture vers de nouveaux opérateurs ne fut pas sans conséquences : beaucoup d'entre eux, arabes originaires des régions d'In Gall, de Tasara, de Tchin-Tabaraden et de Kao, étaient davantage des éleveurs que des commerçants. Ils n'avaient donc pas de savoir-faire et se lancèrent dans le négoce grâce aux facilités de paiement que leur accordait la Copro-Niger ou à des crédits de la BDRN. Aussi, leurs arriérés de paiement s'accumulèrent au fil des ans au point que l'agence fut contrainte de renouveler plus de 70% de son portefeuille clients durant l'exercice 1986-87 (une quarantaine). La Copro-Niger ne put récupérer les impayés car beaucoup de ses débiteurs repartirent en brousse tandis que d'autres reconvertirent leur activité sous le couvert d'un parent. De plus, ces opérateurs estimaient qu'ils n'avaient pas à rembourser leurs crédits puisque le gouvernement voulait aider les gens du Nord...

Au début des années quatre-vingt-dix, l'agence vit son chiffre d'affaires sans cesse baisser, la Copro-Niger ayant perdu ses monopoles d'importation et de distribution : désormais, elle était confrontée à la concurrence (farouche) de ses anciens clients qui obtenaient de meilleures conditions de prix auprès des fournisseurs étrangers et avaient de moindres coûts. Comme dans les autres régions du Niger, l'agence ferma ses portes en 1994 avec un montant de plus de 560 millions de francs CFA de créances douteuses, les opérateurs arabes représentant 45% de ce montant. La BDRN connut un sort comparable.

Au cours de la période coloniale, la Banque de l'Afrique de l'Ouest implantée au Niger depuis 1944 ne jugea pas opportun d'avoir une agence à Agadès alors qu'elle avait des succursales à Zinder (1944), Maradi (1954), Tahoua (1973) et bien évidemment Niamey (1953) siège de l'établissement. Dès l'installation du complexe d'Arlit, elle y ouvrit

40. Le chiffre d'affaires global de la société passa de 18 milliards de francs CFA en 1982-83 à 4,6 milliards en 1989, puis à moins de deux milliards en 1991.

une représentation (1971) afin d'être plus proche des sociétés minières et de compter leurs nombreux employés parmi sa clientèle (le montant annuel des salaires versés à Arlit et Akokan représente environ douze milliards de franc CFA en 1997). La BDRN ouvrit par contre une agence à Agadès en 1972 : c'était un petit bureau de change installé au pied de la mosquée Alamine afin de satisfaire les besoins des quelques touristes qui visitaient la région. En 1974, le local fut transféré dans un immeuble situé en face du marché « tôles ». La succursale se transforma alors en une agence ordinaire dont les principales fonctions furent la gestion de comptes courants, le transfert de fonds et la distribution de crédits.

Mis à part l'administration, les sociétés d'État et quelques Européens, ses premiers clients furent les grands commerçants d'Agadès dont c'était bien souvent le premier contact avec une institution financière moderne. Dans le passé, ils traitaient leurs affaires en argent liquide avec les risques de vol qu'une telle pratique comportait. A la fin de l'année 1974, l'agence n'enregistra pas plus d'une centaine d'ouvertures de comptes ce qui laisse supposer que le monde des affaires était peu étoffé. Ce n'est qu'à partir de 1976 qu'elle délivra des crédits aux opérateurs. Des découverts furent d'abord tolérés puis quelques crédits progressivement accordés. Ils l'étaient, par exemple, à l'occasion de la foire de Tamanrasset afin de permettre aux petits commerçants d'y participer[41] ou lorsque les opérateurs justifiaient de contrats de l'administration, des sociétés minières ou d'entreprises de travaux publics[42]. Les gros commerçants furent les premiers à bénéficier de ces facilités qui leur permettaient d'honorer leurs marchés, ne disposant pas toujours de fonds propres suffisants.

Dans un esprit analogue à celui qui prévalut à la Copro-Niger, la BDRN reçut aussi des instructions du pouvoir politique pour encourager l'activité des hommes d'affaires locaux afin qu'ils constituent un des pôles du secteur privé national : l'idée du général Seyni Kountché était de faire naître une classe d'hommes d'affaires dans le Nord qui fasse contrepoids aux riches *alhazai* de Maradi et Zinder et aux opérateurs djermas-songhaïs de Niamey. L'octroi de crédit par la BDRN fut un instrument privilégié pour atteindre un tel objectif. Il prit une réelle ampleur à partir de 1980, date à laquelle la banque initia une nouvelle politique. Des aides à la création d'industries furent proposés ainsi que des crédits automobiles qui permirent aux transporteurs locaux de ren-

41. Ces crédits « foire » ont été suspendus en 1976 car les douanes algériennes saisirent de nombreux produits dont l'importation était interdite. Les commerçants ne purent rembourser la BDRN.

42. Leur dossier était envoyé à Niamey pour avis. Si celui-ci était favorable, le crédit était localement disponible. Les délais de réponse étaient assez longs si bien que les demandeurs se rendaient eux-mêmes à Niamey pour accélérer la procédure. Cela les incita à ouvrir un compte à Niamey puis dans les autres agences du pays où ils traitaient également des affaires.

forcer leur parc de camions. Beaucoup d'autres crédits furent accordés en matière commerciale. Comme à la Copro-Niger, les principaux bénéficiaires furent des Arabes nigériens qui se montrèrent particulièrement persuasifs lorsque le chef d'agence rejetait leur dossier[43]. Dans la mesure où ils s'agissaient de prêts à long terme, ces crédits généraient des intérêts qui finissaient par représenter des sommes conséquentes et affecter la régularité des remboursements. D'anciens agents de la BDRN m'expliquèrent que ces emprunteurs arabes « disparaissaient dans la nature » une fois le crédit obtenu. Malgré les dispositions prises pour relever leur identité, il était impossible de les retrouver, d'autant plus qu'ils étaient physiquement mal identifiés, se présentant à l'agence avec un chèche que l'on ne pouvait, par décence, leur demander de retirer[44].

En 1985, l'agence d'Agadès vit arriver un nouveau responsable qui dirigeait dans le passé celle de Tahoua. Il y eut alors un véritable « *cuku-cuku* » (une embrouille) : tous ses anciens clients arabes vinrent ouvrir un compte à Agadès car son successeur examinait leurs demandes de crédit avec beaucoup de soin et ne les satisfaisait qu'avec parcimonie. Le nouveau chef d'agence d'Agadès donnait, par contre, une suite favorable aux requêtes de ses anciens clients. Il était en cela encouragé par la nouvelle législation qui laissait aux agences locales le soin d'apprécier les demandes si leur montant n'excédait pas cinq millions de francs CFA. De nombreux crédits furent ainsi accordés à des opérateurs arabes, un grand commerçant d'Arlit également arabe et proche du chef d'agence assurant verbalement qu'il avalisait tous ces emprunts. Au moment où la BDRN voulut récupérer l'argent prêté, elle ne put entamer de procédure contre lui, aucun document n'ayant été signé. Après avoir licencié son représentant à Agadès, la direction de la BDRN y muta celui de Tahoua afin qu'il remette de l'ordre dans les comptes. Il mit fin à l'hémorragie en cessant toute activité de crédit (début 1987) mais ne put les recouvrir car les débiteurs avaient disparu en brousse ou ouvert d'autres comptes dans d'autres agences et sous un autre nom[45].

Depuis lors, la BDRN mit officiellement fin à ces crédits locaux. Elle ne put recouvrir les dettes accumulées à Agadès avec la complicité de son chef d'agence peu scrupuleux. Ces crédits non remboursés sont à l'origine de la faillite puis de la fermeture en 1989 de sa représentation (ils sont évalués à deux milliards de francs CFA). Depuis lors, la BDRN

43. Sur un crédit alloué de dix millions de francs CFA, ils pouvaient lui en rétrocéder un ou deux millions.

44. Opérant sous la forme de grandes familles voire de tribus, leur stratégie visait à mettre l'un d'entre eux en avant dans les rapports avec le secteur formel, celui-ci partageant ensuite avec ses proches les facilités obtenues.

45. Un ancien employé de la BDRN m'expliqua : « Leur stratégie consistait à prendre un petit crédit de l'ordre de un à deux millions de francs CFA qu'ils remboursaient très rapidement (en fait l'argent n'avait pas été utilisé et c'était les mêmes liasses qui nous revenaient). Ayant ainsi prouvé leur sérieux, ils sollicitaient un crédit de cinq millions de francs CFA et disparaissaient alors. »

est en liquidation judiciaire, le montant de ses créances globales étant estimé à 87 milliards de francs CFA en 1989, ce qui représente sans doute le plus gros scandale financier du pays.

Ces crédits permirent à leurs bénéficiaires d'investir dans l'élevage, activité traditionnelle de ces Arabes, mais aussi le commerce et le transport. Beaucoup d'entre eux se lancèrent dans ces activités grâce aux sommes généreusement prêtées par la BDRN. D'autres sociétés étatiques (Société nigérienne de cimenterie, Moulins du Sahel, Riz du Niger, etc.) furent victimes de leurs agissements qui consistaient aussi à ne pas honorer des contrats et à disparaître avec l'avance faite sur fournitures. Si la communauté arabe renferme dans ses rangs des individus dont l'enrichissement est pour le moins suspect, elle compte néanmoins quelques grands hommes d'affaires qui ont su honnêtement développer leur entreprise. Un vieux commerçant arabe d'Agadès me résuma bien cette situation : « C'est quand la BDRN est venue que tout s'est gâté. Des gens qui ne savaient pas faire le commerce ont obtenu des crédits et ont fait n'importe quoi. »

Agadès connut un rythme de croissance soutenu pendant une dizaine d'années : sa population active travaillait principalement dans le secteur de l'artisanat et de la petite entreprise, du commerce et des transports. Elle va être touchée par la rébellion touarègue et son cortège de conséquences économiques. Les Touaregs ne parvinrent pas à profiter de cette conjoncture favorable pour se lancer dans les affaires et s'inscrire dans la volonté politique d'encourager l'émergence d'un secteur privé régional dans le Nord du Niger. Ils demeurèrent au stade du petit commerçant, de l'artisan et de l'éleveur nomade.

La ville sinistrée

Les tragiques événements de Tchin-Tabaraden (mai 1990), puis la manière dont ils furent traités au cours de la Conférence nationale, jouèrent le rôle de détonateur pour la rébellion touarègue : les opérations de commandos s'intensifièrent dès la fin de l'année 1991, instaurant un climat d'insécurité qui aura de graves conséquences sur l'économie du département[46].

46. Quelques Touaregs qui travaillaient dans les sociétés minières ou l'administration se réfugièrent dans l'Aïr. Au cours du premier semestre de l'année 1992, les autorités procédèrent en effet à de multiples arrestations, soupçonnant tous les membres de la communauté de soutenir le mouvement. Déjà peu nombreux à travailler dans les sociétés minières en raison d'un manque de qualification et d'une assuidité discutable qui se traduisit par des licenciements aux dires d'anciens cadres européens, le nombre de leurs employés touaregs fut à nouveau réduit si bien qu'elles comptent à présent entre 15 à 20% de salariés d'origine touarègue.

Les conséquences économiques de la rébellion

Elles furent importantes comme l'atteste l'évolution du montant des patentes établi par le service des contributions diverses : de 28 millions de francs CFA en 1980, celui-ci passa à 52 millions en 1985 puis 56 millions en 1989 pour tomber à 36 millions en 1992. Tous les secteurs d'activités furent touchés par le début des hostilités : les circuits marchands régionaux et internationaux (Maghreb[47] et Nigeria) furent profondément perturbés en dépit des convois assurés par l'armée : « On ne fait plus que du petit commerce pour satisfaire la demande locale » me fit observer le président du syndicat des commerçants d'Agadès. Le tourisme périclita, dès le premier trimestre de l'année 1992, alors que ce secteur aurait pu bénéficier d'une conjoncture économique favorable avec la dévaluation du franc CFA et la fermeture des agences algériennes de Tamanrasset, du fait de l'insécurité créée par le Front islamique du salut (FIS). Quant aux projets de développement dont plusieurs véhicules tout terrain furent dérobés par des groupes armés, ils quittèrent la région les uns après les autres à l'exception de quelques ONG qui maintinrent une présence en matière d'aide d'urgence. Ces départs furent autant d'argent injecté en moins dans l'économie et entraînèrent la suppression d'emplois et l'ajournement de réalisations. Sur les six projets inscrits au budget d'investissement de l'État en 1995, trois seulement furent entrepris pour une dépense de 480,4 millions de francs CFA au lieu des 701 millions prévus. Dans ce contexte néfaste, seule l'exploitation minière ne fut pas affectée malgré quelques opérations sur les sites qui se traduisirent par des vols de véhicules.

Par crainte autant pour leurs biens que pour leur personne, les grands commerçants arabes, agadésiens et haoussas avaient, depuis 1991, pour la plupart migré avec leur famille à Niamey ou dans leur région d'origine[48]. Le transfert de leur activité était aussi motivé par le souci de développer davantage encore leurs affaires : en demeurant à Agadès, leur rayon d'action restait régional et d'autant plus limité que la conjoncture économique était moins porteuse à la fin des années quatre-vingt qu'au début : « On ne pouvait plus grossir » avança l'un d'entre eux. Dans la capitale, ils étaient, au contraire, proches des centres de décisions politiques et donc mieux placés pour accaparer les marchés étatiques mais aussi les investissements effectués par les bailleurs de fonds. Certains reconvertirent leurs affaires dans l'import-export (riz, sucre, thé, cigarettes, etc.) tout en laissant des représentants à Arlit et Agadès. Les négociants arabes investirent le secteur du bâtiment et des travaux publics et accaparèrent la plupart des chantiers émis par NIGETIP

47. Le Niger ferma aux étrangers sa frontière Nord (1er février 1992) tandis que l'Algérie suspendit l'organisation de la foire de Tamanrasset de 1990 à 1995 en raison de sa situation politique intérieure.

48. Les petits et moyens commerçants restèrent à Agadès.

(Agence nigérienne des travaux d'intérêt public)[49]. L'aggravation de la situation politique à Agadès leur donna raison.

Le secteur « informel », principal pourvoyeur d'emplois et de revenus, souffrit du ralentissement de l'activité économique. Beaucoup de commerçants du Sud ne se rendirent plus, dès 1992, à Agadès où les affaires périclitèrent et où les chantiers étaient inexistants. De plus, la désertion des touristes eut des conséquences catastrophiques pour les nombreux chasses-touristes, artisans, hôteliers-restaurateurs et petits commerçants qui vivaient de leur venue en saison froide. Ces hommes vinrent grossir les rangs des chômeurs dont les effectifs s'accroissaient en raison des licenciements des agents qui travaillaient dans les projets financés par les bailleurs de fonds internationaux.

La rébellion perturba également la production des produits maraîchers et fruitiers de l'Aïr. Les cultures maraîchères (pommes de terre, oignons, carottes, petits pois, ail, etc.) et fruitières (pastèques, melons, dattes, etc.) sont en effet produites depuis déjà plusieurs décennies dans les palmeraies d'Iférouane, Timia, Tabelot et Tin Telloust[50]. Leur commercialisation vers la capitale et les autres villes du pays souffrit de l'insécurité. De même, en matière d'élevage, la situation sanitaire du cheptel s'aggrava, les services techniques nigériens n'osant plus s'aventurer en brousse.

Les espoirs de relance

Les accords de paix du 24 avril 1995 suscitèrent des espoirs de reprise économique, notamment dans les secteurs du tourisme et de l'artisanat. Ils ont cependant été vite déçus par les actions menées par ce que les autorités ont appelé un « banditisme résiduel ». Celui-ci s'en est pris, d'une part, à des groupes de touristes dévalisés lors de leur périple en Aïr et, d'autre part, à des véhicules circulant sans escorte militaire sur les grands axes routiers. Cette insécurité « résiduelle » perturbe encore les circuits marchands et incite les opérateurs économiques à demeurer prudents dans leurs investissements : ils préfèrent attendre que la situation politique se décante avant de prendre des initiatives.

C'est dans cette conjoncture morose que s'est développé un grand négoce de transit de cigarettes américaines dirigé vers la Libye (cf. III[e] partie, chapitre 2). Favorisé par l'embargo international qui frappa ce pays, ce trafic frontalier porta, de 1991 à 1996, sur un montant annuel de plusieurs dizaines de milliards de francs CFA. Ces mouvements, contrôlés

49. Leur force repose sur la qualité de leur organisation (chaque frère au sein d'une entreprise familiale a une tâche bien précise) et leur efficacité au niveau de l'approvisionnement des chantiers en matériaux où ils jouent sur les économies d'échelles.

50. En 1995, la production de pommes de terre a été estimée à 100 tonnes, celle d'oignons à 113 tonnes et d'ail à 60 tonnes.

par une société libanaise de Niamey (la SOBIMEX) et de gros commerçants arabes, représentaient par conséquent des flux financiers importants. Ils ont amené la Bank of Africa Niger (BOA) à ouvrir une succursale à Agadès. Ses responsables estimaient que le retour à la paix se dessinant, des perspectives encourageantes se profilaient d'autant plus que, depuis la fermeture de la BDRN, il n'y avait aucun établissement financier sur place à l'exception de la Poste. Son rôle est d'ailleurs très limité car cet établissement ne fait ni crédits ni avances sur les opérations commerciales. En effet, cette administration publique, qui ne gère localement aucun compte, se contente de recevoir ou de payer (en fonction de ses liquidités) des mandats jusqu'à un plafond de deux millions de francs CFA. Toutefois dans la mesure où ses clients qui y ont ouvert un compte chèque postal peuvent y faire des dépôts, elle a compensé l'absence de banque en faisant office de coffre-fort bien que de nombreux commerçants préféraient garder leurs fonds soigneusement cachés chez eux[51].

La BOA, qui souhaitait étendre son réseau à l'intérieur du Niger, décida donc de s'implanter à Agadès (juillet 1997). Elle jugea que « la situation économique du Niger n'offre à l'heure actuelle aucune perspective stimulante à l'exception de la zone Nord tenue pendant plusieurs années à l'écart du développement par la rébellion »[52]. En situation de monopole localement, la BOA comptait rentabiliser son investissement à cause de « l'existence d'un commerce frontalier extrêmement florissant » et avec le retour de l'aide internationale promise par les bailleurs de fonds (le chiffre utopique de 150 milliards de francs CFA était avancé). En l'espace de six mois, l'agence n'enregistra que cent-vingt-cinq ouvertures de comptes au lieu des deux-cent-cinquante escomptés (les titulaires étaient surtout des opérateurs arabes). Son activité reposait sur le change car des dollars et des devises européennes étaient apportés par les acteurs du négoce des cigarettes et les jeunes migrants qui revenaient de Libye (ses guichets n'acceptent ni les dinars algérien et libyen ni la naira nigériane, monnaies inconvertibles à l'étranger). L'octroi de crédits était limité et ne portait que sur quelques avances effectuées sur des opérations fiables. Le responsable affichait enfin une certaine déception au niveau des projets qui tardaient à revenir dans la zone.

En effet, de nombreux projets furent bloqués à cause de la rébellion. Certains d'entre eux furent réactivés afin de relancer l'activité économique du Nord. Il s'agissait de créer des emplois et d'assister les populations nomades très touchées par la rupture des circuits économiques et la désertion des services étatiques (santé, éducation, zootechnie, hydraulique, etc.). Ainsi, la coopération française mit en place, dès novembre 1995 (soit peu de temps après la signature des accords de paix), un

51. Les opérateurs reprochent à la Poste le coût élevé de ses services, ses ruptures fréquentes et parfois prolongées de liquidités et ses nombreuses erreurs comptables.

52. C. SANLAVILLE, *Étude d'opportunité pour la création d'une agence bancaire à Agadez*, Bank of Africa/Mission de coopération et d'action culturelle au Niger, Niamey, 1996.

Programme d'appui au développement du Nord-Niger. Ses actions portaient sur un montant de 560 millions de francs CFA et concernaient l'hydraulique pastorale et l'agriculture[53]. Les régions d'In Gall et d'Aderbissinat, associées au département de Tahoua et à la zone pastorale de celui de Maradi, sont actuellement le théâtre des interventions du PROZOPAS (Programme intégré de développement de la zone pastorale). Cette opération qui a démarré en 1996 doit se dérouler sur cinq ans avec un financement de près de douze milliards de francs CFA et comprend de multiples volets (sécurité alimentaire, élevage, santé humaine, etc.)[54]. Enfin, l'Alliance mondiale pour la nature (UICN) réalisait le Projet de gestion et de conservation de la réserve de l'Aïr et du Ténéré : si son objectif principal est la protection du patrimoine naturel et culturel, l'UICN a mis en place une opération de développement exécutée conjointement par le gouvernement du Niger et le Fonds mondial pour la nature (WWF) et financée par les coopérations helvétique et danoise (actions de santé, élevage et agriculture)[55]. Au niveau d'Agadès, un projet de la coopération allemande, déjà active dans la région de Bilma, aurait dû débuter en 1998 et se réaliser sur quatre ans voire huit dans le cadre d'une seconde phase[56]. Doté de 1,5 milliards de francs CFA auxquels devaient s'ajouter d'autres financements plus importants encore, ce projet comprenait deux volets : aménagement du réservoir d'eau qui alimente la ville et assainissement. Alors qu'il aurait pu créer des emplois et favoriser l'activité de nombreuses petites entreprises, la coopération allemande décida finalement de ne pas intervenir à Agadès. Ses efforts en matière d'aménagement du réservoir d'eau qui se trouve sous le kori Telwa auraient été anéantis par la construction du complexe hôtelier « Agadès-plage » dont les eaux usées risquaient de souiller la nappe phréatique. La décision politique, très discutable, d'attribuer ainsi le site de recharge à un homme d'affaire italien associé à des Nigériens plutôt qu'à un projet d'intérêt général ne manque pas de surprendre : elle sera lourde de conséquences tant pour l'approvisionnement en eau de la population d'Agadès que pour la relance de l'économie locale qui doit être pourtant un objectif impératif pour assurer la pérennité du processus de paix.

Aux côtés de ces grosses opérations, certaines ONG poursuivirent leur activité malgré la rébellion. L'ONG américaine Africare intervenait

53. M. Baltzer, A. Botto, *Rapport d'exécution* (édition provisoire), Haut-commissariat à la Restauration de la Paix/Mission française de coopération et d'action culturelle, Niamey, 1997.

54. C. Amadou Alfaïzé, O. Dayak, B. Faugères, *Revue de la première phase du programme de développement en zone pastorale*, Fonds européen de développement/ Ministère du Plan, Niamey, 1997.

55. F. Giazzi (sous la direction de), *La réserve naturelle nationale de l'Aïr et du Ténéré (Niger)*, MH/E-WWF-UICN, Niamey, 1996.

56. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), *Réalimentation de la nappe d'Agadez*, République du Niger, Niamey, 1988.

par le biais du projet « Appui agricole de l'Irhazer et de l'Aïr » qui entendait favoriser la réinsertion des anciens combattants ; l'ONG *EIRENE* (Service chrétien international pour la paix)[57] mit en place un programme d'appui à l'auto promotion paysanne à Tchirozérine ; l'Association française des volontaires du progrès (AFVP) continua une action entreprise dans la plaine de l'Irhazer avec le soutien financier du Conseil général des Côtes d'Armor dans le cadre d'une coopération décentralisée ; Médecins du monde participa à la formation de secouristes dans l'Aïr, Caritas venait en aide aux populations les plus touchées ; Aminata entreprit un programme de construction d'écoles et de classes en milieu nomade ; enfin les Missions catholiques poursuivirent leurs efforts dans le domaine artisanal (exportations d'articles en tissus brodés) et agricole (coopératives). En milieu urbain, Monaco Aide et Présence assura, sans discontinuité depuis 1988, le fonctionnement et l'approvisionnement en médicaments du dispensaire Prince Albert de Dagmanet. Enfin, la coopération allemande finança un projet d'appui à l'artisanat en collaboration avec la Chambre de commerce (formation des artisans à des nouvelles techniques et à de nouveaux produits).

D'autres projets attendent un climat politique plus propice pour démarrer leurs actions en dépit de la signature de conventions. La BOA les estimait au nombre de trente-trois, représentant environ 66 milliards de francs CFA d'investissements. Parmi eux, figurent l'achèvement de la route Agadès-Zinder (36 milliards), divers projets en matière agricole (développement des vallées de l'Aïr, aménagement des oasis, etc.), pastorale (lutte contre la peste bovine, rénovation de l'abattoir d'Agadès), hydraulique (réhabilitation d'ouvrages, hydraulique villageoise), sanitaire (reconstruction de l'hôpital d'Agadès soit deux milliards de francs CFA), éducative (construction de classes) et artisanale. Quand on sait le rôle moteur joué à présent par l'aide extérieure au Niger, il ne fait aucun doute que ces projets sont attendus avec impatience par les opérateurs économiques régionaux. Cela contribuera également à la relance de l'emploi et donc à la résorption du chômage urbain qui a pris des proportions telles que la migration dans le Maghreb apparaît à de nombreux jeunes comme la seule issue possible à leur inactivité.

Conclusion

En l'espace de vingt-cinq ans, Agadès a subi de profondes transformations qui ont fait de la vieille cité une véritable ville confrontée à des problèmes d'urbanisme en raison de sa croissance démographique soutenue. Son passé et son environnement en font une cité mondialement

57. *EIRENE* signifie paix en grec.

connue qui a été classée dans le patrimoine mondial de l'UNESCO : cette renommée est un atout touristique indéniable car ce secteur peut constituer dans l'avenir un facteur de développement. La rénovation de son réseau routier a fait d'elle à nouveau un carrefour dans les échanges nord-sud : elle peut jouer un rôle important dans ce domaine car ces flux seront certainement amenés à s'accroître au cours des prochaines années.

Ces atouts incontestables ne sont malheureusement pas exploités en raison de l'insécurité persistante : l'économie de la ville a été sévèrement touchée par la rébellion et s'apparente, depuis 1991, à une économie de « subsistance ». Sa remise en route dépend étroitement de la résolution du « problème » touareg : aussi longtemps que l'insécurité résiduelle ne sera pas résolue, aucun espoir de relance économique ne sera réellement possible car les investisseurs ne peuvent prendre le risque de voir leurs initiatives anéanties par les actions de bandes armées incontrôlées. Cette attitude est celle des bailleurs de fonds qui estiment que les conditions de sécurité ne sont pas encore remplies comme le montrent les attaques à mains armées menées encore çà et là.

Le petit groupe d'hommes d'affaires qui s'est constitué localement est donc composé essentiellement d'Agadésiens, de Haoussas, d'Arabes et de Maures. Ces deux derniers groupes ne cessent de renforcer leur emprise économique car ils ont bien su s'insérer dans les circuits nés de l'urbanisation d'Agadès et de l'installation d'un secteur minier moderne. Ils contrôlent, de plus, les échanges entre l'Afrique noire et le Maghreb. Contrairement aux grands commerçants haoussas, ces hommes d'affaires arabes ne sont pas ostentatoires (ils circulent dans des véhicules tout terrain et non des voitures de luxe comme les riches *alhazai* haoussas) et se montrent discrets, ne cherchant pas à attirer l'attention. Enfin, la rébellion a sans doute amené la communauté arabe à affirmer davantage son identité alors que son pouvoir économique s'accroissait simultanément.

Du point de vue de l'accumulation, ce développement urbain profita peu à la communauté touarègue qui n'a pas mis à profit une conjoncture favorable pour s'insérer dans l'économie moderne comme le montrera également l'analyse des échanges transsahariens : les Touaregs restent une société où le marchand demeure peu répandu. S'ils connaissent les circuits d'échanges, ils n'ont jamais éprouvé la nécessité de s'y impliquer pour accumuler des richesses. Comme par le passé, leur attention semble davantage focalisée sur le contrôle de leurs territoires[58] : misant sur une grande mobilité et une bonne connaissance des pistes du désert, ils rançonnent, depuis le déclenchement de la rébellion, ceux qui les traversent comme l'attestent les attaques de convois où les commerçants dévalisés acquittent en quelque sorte un droit de passage pour ceux qui

58. M. GAST, Échanges transsahariens et survie des populations locales, *Écol. hum.*, vol. n° 2, 1989, pp. 3-23.

ont eu la chance d'être épargnés. Toutefois, ils ne peuvent s'opposer à l'émergence de sociétés marchandes : les Arabes et dans une moindre mesure les Haoussas prennent inexorablement en mains l'économie de leur région et Agadès est devenue une ville cosmopolite où se côtoient des individus originaires de tout le Niger mais aussi du Maghreb et des pays d'Afrique noire.

Les Touaregs ne maîtrisent donc aucun négoce et tel ne semble pas être leur objectif, ayant un savoir-faire limité et un mépris affiché pour tout ce qui tient aux affaires. Certes, quelques-uns sont devenus de petits commerçants mais rares sont ceux qui ont atteint le stade du grand commerce[59]. La rébellion aggrava cette situation car les écarts se creusèrent avec les autres communautés dont les affaires prospérèrent à Niamey et même dans le Nord du Niger à partir du secteur minier et des échanges nord-sud.

59. Un opérateur touareg apparenté à un militaire de haut rang obtint par son intermédiaire des contrats pour l'approvisionnement de la garnison de Madawela (son chiffre d'affaires annuel était de l'ordre de 50 millions de francs CFA). Il cessa son activité avec la rébellion.

2

Exploitation minière et accumulation

La région d'Agadès est à la fois la plus pauvre et la plus riche du Niger. Démunie, elle l'est de par ses conditions naturelles qui découlent de sa situation géographique sahélio-saharienne[1]. Ses terres, peu arrosées, ne se prêtent pas à l'agriculture et rendent difficile la pratique de l'élevage, si bien que les récents cycles de sécheresses éprouvèrent davantage les pasteurs touaregs que les populations agricoles. Nantie, cette zone l'est incontestablement de par son sous-sol riche en minerais : la cassitérite, que l'on transforme en étain, fut exploitée dès l'époque coloniale, l'uranium fut extrait depuis le début des années soixante-dix et le charbon en 1981. A la fin des années cinquante, la Compagnie générale de géophysique (CGG) découvrit la présence de pétrole dans le plateau du Djado, confirmant les présomptions du géologue Conrad Killian (1923)[2]. La recherche de gisements, dont l'exploitation se justifierait économiquement, poussa la compagnie américaine Hunt Oïl à y mener une récente campagne de prospection.

Dès 1948, la Société minière du Dahomey-Niger (SMDN) extrayait de la cassitérite des gisements alluvionnaires de Taghouadji, El Mecki et Timia[3]. La production annuelle avoisina une centaine de tonnes acheminées par les camions du transporteur Donici jusqu'aux lointaines fonderies de Jos au Nigeria[4]. Parallèlement, la SMDN développa ses campagnes de prospection car son actionnaire principal, la Banque Indosuez, espérait bénéficier de prêts du plan Marshall. Aussi, des géologues parcoururent le massif de l'Aïr à la recherche d'autres gisements de cassitérite et non de pétrole : cette région montagneuse ne peut géologiquement en renfermer car son sous-sol est composé de couches cristallines et non sédimentaires.

---

1. La pluviométrie relevée à Agadès fut de 202 mm en 1997 (la moyenne 1986-1997 est de 140 mm).

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

3. La cassitérite est de l'oxyde d'étain naturel (SNO^2).

4. Ils amenaient la cassitérite au Nigeria d'où ils revenaient avec des vivres et des produits destinés à la garnison et à l'administration coloniale.

Sensiblement à la même époque, un géologue qui travaillait au Service de la géologie et de la prospection minière du Haut-commissariat de l'Afrique occidentale française décela des indices de présence d'uranium dans la bordure occidentale du massif de l'Aïr. Le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) fut informé de ses présomptions et entreprit des reconnaissances autoportées en 1956 puis aéroportée en 1960. Elles aboutirent à la découverte d'anomalies radiométriques et de minéralisation uranifère dans les grès et les argiles. Des campagnes de sondages permirent de récupérer du minerai pour procéder à des essais de traitement et de cerner le secteur le plus propice à une mise en exploitation.

Le site de Madawela fut d'abord identifié (220 km au nord d'Agadès). Le CEA en fit sa principale base qui devint une petite ville où habitait son personnel européen et africain. Toutefois, le CEA revint rapidement sur ce choix : l'uranium y était chargé d'autres produits qu'il fallait dissoudre et se trouvait à une profondeur plus importante que dans la zone voisine d'Arlit, distante seulement de quinze kilomètres[5]. En 1967, l'exploitation d'un premier « quartier » (Arlette) de ce nouveau gisement fut décidée. Il offrait trois avantages : l'eau y était en quantité abondante (Arlit tire son nom d'un point d'eau situé au nord de la ville dénommé Arrli), le site désertique permettait de disposer de toute la surface désirable, enfin la teneur en uranium du minerai s'annonçait satisfaisante (4,5 kg d'uranium par tonne de minerai extrait). Le handicap majeur d'Arlit, et d'une manière plus générale de cette région résidait dans son enclavement : la mer Méditerranée (Alger) est, par voie terrestre, distante de plus de 2 500 km tandis que l'océan Atlantique (Cotonou) se trouve à près de 2 000 km. C'est par ce port que transitent encore aujourd'hui les produits destinés aux compagnies minières et qu'on évacue vers l'Europe et le Japon la production d'uranate. Pour faciliter les liaisons entre Cotonou et le site minier, l'axe Arlit-Agadès-Tahoua fut, comme nous l'avons vu, goudronné.

La grande aventure de l'uranium et le formidable pari qu'elle représentait pour le Niger – installer une industrie minière dans un environnement désertique par définition hostile – commençaient. Ce travail de Titan nécessita des investissements considérables estimés à près de dix-huit milliards de francs CFA pour le site d'Arlit et de cinquante-quatre pour celui d'Akokan. Ils firent naître de nombreuses activités de commerce et de transport qui eurent un impact important sur les milieux d'affaires régionaux et nationaux.

5. Les installations de Madawela furent reprises par l'armée nigérienne qui en fit une importante garnison.

Les grandes entreprises minières

La Société minière du Dahomey-Niger fondée en 1941 devint la Société minière du Niger (SMDN) en 1964. Société d'économie mixte dont l'État est actionnaire à 71% aux côtés de la Banque d'Indochine (25%) et de la République du Bénin (4%), la SMDN exploite à ciel ouvert les gisements de cassitérite de l'Aïr. Des tâcherons extraient le minerai, la société leur fournissant le matériel (pelles, pioches, etc.) et se chargeant ensuite de vendre la production au Nigeria (son chiffre d'affaires s'éleva à neuf cents millions de francs CFA en 1991). Son activité est toujours restée assez artisanale et la SMDN n'offre du travail qu'à quelques centaines de familles. Elle n'est donc guère comparable à celle des sociétés productrices d'uranium qui marquent l'avènement au Niger d'un secteur minier moderne : en 1979, il représenta plus de 13% du produit intérieur brut, ce chiffre ne cessant de baisser depuis lors (7,38% en 1985 puis près de 3% en 1993).

La SOMAIR

La société des mines de l'Aïr (SOMAIR), société anonyme de droit nigérien, a été créée le 1er février 1968 afin d'exploiter le gisement d'uranium découvert par le Commissariat à l'énergie atomique. Compte tenu de son rôle déterminant en matière de recherche, le CEA fut le principal actionnaire de la nouvelle société (40%) aux côtés de groupes privés français (40%) et de l'État nigérien (20%). Son capital, qui était au départ de 2,7 milliards de francs CFA, fut rapidement porté à 3,2 en 1970 à la suite de la participation de l'Italie et de l'Allemagne au projet. En 1973, une légère augmentation fut décidée puis suivie, en septembre 1975, d'une seconde plus conséquente due à une participation plus forte de l'État nigérien. Engrangeant de substantiels bénéfices de la filière, il entendait mieux contrôler les ressources de son sous-sol. Le capital de la SOMAIR fut alors porté à 4,348 milliards de francs CFA qui est son montant actuel. Seule la composition des actionnaires a été modifiée en raison du retrait de l'Italie (1988) et du rachat de ses parts par l'État nigérien et la Compagnie générale des matières nucléaires (COGEMA)[6]. Les actionnaires sont à présent l'ONAREM (Office national des ressources minières du Niger) à hauteur de 36,60%, la COGEMA pour 37,48%, la CFM (Compagnie française de Mokta, société de droit privé) pour 19,38% et le groupe allemand (URANGESELLSCHAFT mbH & Co) pour 6,54%.

Les investissements effectués de 1968 à 1976 sont donc estimés à près de dix-huit milliards de francs CFA. Ils ont été consacrés à la

6. La COGEMA se substitua au CEA en 1976.

construction de l'usine de traitement du minerai (38%)[7], à l'ouverture de la carrière à ciel ouvert (25%), à l'édification de la ville d'Arlit (28%) et à la mise en place d'infrastructures diverses (9%). La création d'un tel complexe industriel et d'une cité minière représenta un coût très élevé et posa de nombreux problèmes de transport. En pleine zone désertique, il fallait installer les éléments indispensables à l'exploitation des gisements d'uranium et édifier une ville dotée d'infrastructures sociales (écoles, hôpital, magasins, installations sportives, etc.) et de logements afin d'attirer la main-d'œuvre : la SOMAIR, qui comptait près de cent personnes en 1975, employa plus de 1 600 salariés en 1981. Ses effectifs se situent aujourd'hui autour de 800 personnes, la mise en œuvre de programmes de départs volontaires les ayant allégés[8].

La production de *yellow cake*, c'est-à-dire d'uranate de soude contenant environ 68 à 71% d'uranium métal, débuta en 1971 (400 tonnes) et s'éleva à plus de 1 100 tonnes en 1974. La production de la SOMAIR augmenta par la suite avec l'ouverture du quartier Ariège et atteignit le montant record de 2 350 tonnes en 1981. Toutefois, le marché mondial commençait à se renverser : la livre d'uranium chuta brutalement passant de 40,75$ en décembre 1979 à 27$ un an plus tard, baisse qui se poursuivit en 1981 (13%). La SOMAIR rencontra alors des problèmes d'écoulement de sa production et dut la réduire dès 1982.

Depuis une dizaine d'années, elle exploite d'autres quartiers qui prirent la relève d'Arlette et d'Ariège : Taza puis Tagrisa qui présente l'avantage d'avoir une teneur deux fois plus élevée, permettant une réduction du coût de production du fait d'une consommation moindre de réactifs. La production annuelle s'est stabilisée, depuis 1986, autour de 1 000 tonnes en raison de l'état dépressif du marché mondial alors que sa capacité est d'environ 2 300 à 2 400 tonnes. Toutefois, la dévaluation de 50% du franc CFA permit au *yellow cake* nigérien de redevenir compétitif en dépit d'une augmentation des coûts d'approvisionnement (40%). En 1997, son chiffre d'affaires avoisine les 25 milliards de francs CFA et la production a été portée à 1 200 tonnes car la demande mondiale est un peu plus soutenue : la SOMAIR bénéficie de la baisse de l'offre des pays de l'Est. Après avoir mis de gros stocks en vente sur le

7. Une fois extrait, le minerai est trié puis concassé avant de subir un traitement chimique. Des opérations de concentration élèvent sa teneur en uranium qui passe de 0,3% à 70%. Le produit ainsi obtenu est commercialisé (les miniers l'appellent *yellow cake* car il ressemble à un grand gâteau de couleur jaune).

8. De telles mesures deviennent difficiles à engager car les employés tirent les leçons des échecs de reconversion de leurs anciens collègues qui ont le plus souvent gaspillé leur capital. Les ouvriers peuvent partir avec environ huit millions de francs CFA, les agents de maîtrise et le personnel technique avec 15 à 18 millions de francs selon l'ancienneté, les cadres supérieurs avec une somme de 25 millions de francs CFA voire plus. Ce fut le cas de Mahamoudou Issoufou, autrefois responsable d'une des directions de la SOMAIR à Arlit, président du PNDS et ancien Premier ministre, qui reçut 52 millions de francs CFA (cf. Anfani, 1-15 janvier 1993).

marché, ils diminuent leur production car ces pays limitent désormais leurs efforts d'armement. On enregistra donc une remontée des cours (13$ la livre en mars 1997 contre 7$ quelques mois plus tôt) qui se stabilisent depuis lors. Le *yellow cake* est vendu à présent exclusivement à ses actionnaires, ce qui ôte à la société tout problème de débouchés.

Pendant la mise en route de la SOMAIR, les campagnes de prospection se poursuivirent car la crise pétrolière de 1973-74 incita les pays occidentaux à se tourner vers l'énergie nucléaire. D'autres gisements furent découverts dans la région d'Arlit et amenèrent la création de la Compagnie des mines d'Akouta (COMINAK) puis de la Société minière de Tassa n'Taghalghe (SMTT) en 1978.

La COMINAK

La COMINAK, créée le 12 juin 1974, est également une société de droit nigérien dont le capital est de 3,5 milliards de francs CFA. L'Office national des ressources minières du Niger (ONAREM) en détient 31%, la COGEMA 34%, le groupe japonais OURD (Overseas uranium resources development company ltd) 25% et l'ENUSA espagnol (Empresa national de uranio S.A.) 10%.

La COMINAK exploite les gisements d'uranium d'Akouta et d'Akola que lui a amodiés la COGEMA, titulaire de la concession d'exploitation minière d'Arlit. Ses gisements se trouvent à Akokan, ville située à sept kilomètres d'Arlit. Si la SOMAIR procède sous la forme de carrières à ciel ouvert (leur profondeur est d'environ quatre-vingt mètres), la COMINAK exploite les gisements en mine souterraine, ce qui lui permet de descendre jusqu'à 200 à 250 mètres[9] : le minerai possède de ce fait une teneur plus élevée (4,92 kilogrammes d'uranium métal par tonne de minerai) qui justifie des coûts d'extraction plus onéreux. Les investissements réalisés par la COMINAK estimés à 54 milliards de francs CFA (1974-1978) furent plus importants que ceux de la SOMAIR, car l'installation d'une mine en galerie est plus coûteuse que l'ouverture d'une mine à ciel ouvert. De plus, la COMINAK qui s'approvisionnait presque exclusivement en Europe fut victime de la forte inflation qui caractérisa la période 1968-1976. Cette hausse des prix renchérit les coûts de construction de l'usine et de la cité d'Akokan, qui offrait, comme Arlit, des logements et des infrastructures économiques et sociales destinées au personnel.

Mise en route en avril 1978, l'usine de traitement du minerai a produit son premier uranate de magnésie en août. Sa production atteignit 1781 tonnes en 1979 puis dépassa les 2 451 tonnes en 1981, soit un niveau supérieur à celui de la SOMAIR (2 103 tonnes). Depuis 1984,

9. « Ici, nous sommes de véritables mineurs tandis qu'à la SOMAIR ils travaillent dans des carrières » me fit remarquer un ouvrier.

elle s'est stabilisée autour de 2 000 tonnes par an pour une capacité de 2 500 tonnes (2 138 t en 1997). Par son tonnage extrait (450 à 500 000 tonnes par an), c'est aujourd'hui la mine d'uranium la plus importante du monde. La COMINAK comme la SOMAIR réalisa des gains de productivité importants pour compenser la chute du prix de vente de l'uranium sur les marchés à moyen et long terme, son prix de vente étant passé de 500 FF le kg en 1989 à 220 FF en 1999. Ces gains ont été rendus possibles par une réduction sensible des effectifs expatriés mais aussi nigériens : de plus de 2 000 employés en 1989, ses salariés étaient estimés à 1 233 personnes en décembre 1997 dont une dizaine d'expatriés. Son chiffre d'affaires est de 45 milliards de francs CFA cette année-là, ses actionnaires achetant aussi toute sa production (2 138 t en 1997) à un prix proche du cours mondial.

Au regard des réserves connues qui sont estimées à 45 000 t, la société a une espérance de vie d'une vingtaine d'années au rythme actuel d'exploitation. Le défi qu'elle doit relever avec la SOMAIR est d'abaisser son prix de revient pour être plus compétitive sur le marché mondial, en prévision de l'arrivée de quantités importantes d'uranium canadien qui seront vendues à bas prix.

La SMTT

La Société minière de Tassa n'Taghalghe vit le jour en 1977 avec pour seuls actionnaires l'ONAREM et la COGEMA qui se répartissaient équitablement le capital (10,5 milliards de francs CFA). La COGEMA mettait à sa disposition un périmètre d'environ 37 km^2 inclus à l'intérieur de la concession d'Arlit qui lui avait été transféré par le CEA. Cette zone amodiée à la SMTT jouxtait celle déjà exploitée par la SOMAIR et le mode d'extraction du minerai devait se faire également à ciel ouvert. De même, prévoyait-on l'installation d'une nouvelle cité minière comprenant 1 180 logements et des équipements collectifs.

Les fonds nécessaires aux travaux de recherche et de développement furent avancés par la COGEMA. Un rapport[10] concluait que « la production prévue pour la SMTT sera écoulée sans difficulté jusqu'à l'horizon de l'année 2000. Il pourra même être éventuellement possible qu'un tonnage supérieur lui soit demandé. » Cet optimisme fut altéré par le retournement du marché de l'uranium qui intervint dès le début des années quatre-vingt : les pays industriels s'adaptèrent en effet à la crise pétrolière et durent tenir compte de la défiance de leurs opinions publiques, sensibles aux arguments des écologistes hostiles à l'énergie nucléaire. Le projet de construction de ce troisième complexe minier fut abandonné et la SMTT dissoute le 1er janvier 1996.

10. République du Niger, *Société minière de Tassa n'Taghalghe, Cadre général et technique*, Niamey, 1979.

D'autres projets avortèrent également tel celui de l'Agence japonaise de coopération internationale dans la zone de Tegguida n'Tessoum : le Niger délivra à une époque des permis de prospection à de multiples partenaires dont la Libye et l'Iran[11]. Son souci était d'exploiter au mieux les richesses de son sous-sol afin d'assurer son développement. Cette politique ne plaisait pas toujours à la France qui, pourtant, subventionna quelque temps la filière pour que les finances du pays ne souffrent pas trop sévèrement du retournement du marché mondial. Cette subvention laissa aussi du temps aux sociétés pour réduire leur prix de revient afin de coller à son évolution.

La SONICHAR

L'installation de la SOMAIR et de la COMINAK donna naissance à une centrale thermique chargée de produire de l'électricité. C'est en effet en cherchant de l'uranium que les équipes de géologues du CEA décelèrent, en 1964, des indices de présence de charbon. Ils identifièrent un important gisement dans la région d'Anou Araren, kori bordant la localité de Tchirozérine située à quelque 50 kilomètres au nord d'Agadès. Malgré sa faible teneur calorifique, des études conclurent à l'opportunité de la mise en exploitation à ciel ouvert de ce gisement. Son objectif était de fournir de l'électricité aux sites miniers et aux agglomérations d'Arlit, Akokan, Agadès et Tchirozerine qui devenait le siège de la nouvelle société minière.

La Société nigérienne de charbon fut créée en 1974 pour se substituer aux centrales thermiques au fuel installées par la SOMAIR et la COMINAK. La SONICHAR fut dotée d'un capital de 19,73 milliards de francs CFA où l'État nigérien est majoritaire (61,4%). Parmi les autres actionnaires figurent la Banque islamique de développement (10,1%), les trois sociétés de la filière uranifère (23,67%) et quelques autres petits actionnaires. Le chantier démarra en 1978, le coût global du projet étant estimé à soixante-cinq milliards de francs CFA. La première tranche de la centrale fut mise en service en janvier 1981 tandis que la seconde démarrait en juillet 1982, chacune ayant une puissance unitaire de 16 MW. La SONICHAR confia à des sociétés étrangères la construction des logements et des infrastructures nécessaires à son personnel (440 personnes en 1985, 357 en 1997) si bien que Tchirozérine devint une petite cité minière et une sous-préfecture du département d'Agadès.

La production d'électricité fut de 139,8 gwh en 1987 dont 111,6 vendus à la SOMAIR, la COMINAK et la NIGELEC, société nationale de distribution. Ce projet fournit une énergie coûteuse (100 francs CFA le kwh) en raison de la mauvaise qualité du charbon et du coût énorme de

11. *Marchés tropicaux et méditerranéens*, Niger 1988, n° 2243, Paris, 4 novembre 1988.

l'investissement initial. Toutefois, il assure une certaine indépendance énergétique au Niger en lui épargnant des importations massives de fuel qui pourraient représenter huit à dix milliards de francs CFA par an.

Ces compagnies minières eurent un impact considérable sur l'économie nationale. La poursuite de leur activité, près de trente ans après leur mise en service, montre que le pari audacieux de mettre en valeur les richesses minières du Niger a techniquement été gagné. Certes, son impact économique n'est pas à la hauteur des attentes initiales étant donné le retournement du marché mondial de l'uranium. Ses incidences macro-économiques demeurent toutefois suivies attentivement à Niamey, tant l'activité des compagnies influe sur les recettes de l'État et les grands équilibres des finances publiques.

La SOMAIR, la COMINAK et dans une moindre mesure la SONICHAR contribuèrent à modeler les milieux entrepreneuriaux nigériens, qu'ils relèvent du secteur formel ou « informel ». Elles font en effet appel à de multiples fournisseurs dont certains s'intégrèrent parfaitement dans leurs circuits d'approvisionnement et réalisent auprès d'elles des chiffres d'affaires élevés[12].

L'approvisionnement des sites miniers

Il y a un très fort déséquilibre entre les matériaux et les matières consommables nécessaires à la production et son montant. On estime que 50 à 55 000 tonnes « montent », chaque année, de Cotonou alors que seulement 3 000 tonnes d'uranate « descendent » au port, cette différence obligeant le retour à vide de nombreux camions. Le premier chiffre montre, d'une part, l'importance des besoins des sociétés et le formidable marché qu'elles représentent pour leurs fournisseurs. Il souligne, d'autre part, le caractère vital de cet approvisionnement : les sites ont constitué des stocks importants pour éviter toute interruption de la production. Ainsi, la COMINAK évalue ses réserves de matières premières à près de quinze milliards de francs CFA, ce qui la prémunit théoriquement contre tout aléa même si des tensions peuvent survenir parfois sur un produit.

La politique d'approvisionnement des sociétés minières

L'organisation interne des approvisionnements diffère sensiblement de la SOMAIR à la COMINAK qui servira ici d'exemple à l'analyse,

12. La SONICHAR injecte moins d'argent dans l'économie car le recours aux produits chimiques est moindre dans le processus de production d'électricité que dans celui de l'uranium.

compte tenu que ces deux sociétés suivirent une politique générale analogue. Cette politique reposait, au départ, presque exclusivement sur leurs cellules installées dans les bureaux de la COGEMA en France. Elle se traduisit ensuite par un recours plus systématique à des fournisseurs nigériens.

La plupart des produits, notamment ceux d'une certaine technicité, furent longtemps commandés par la maison-mère. Depuis ses bureaux de Vélizy, elle les confiait à un commissionnaire de transport qui les livrait ensuite à Arlit. En 1985, la COMINAK créa son propre département « Achats ». Cette mesure visait à réduire son prix de revient pour s'adapter à la dépression du marché mondial. Elle répondait, sans doute aussi, aux exigences de l'État qui souhaitait que ces sociétés encouragent davantage l'activité des nationaux comme le désirait le général Seyni Kountché.

Cette réorganisation porta d'abord sur des matières premières et des matériaux qu'il était aisé de se procurer sur le marché mondial. La COMINAK mit en relation quelques opérateurs nigériens réputés pour leur sérieux avec leurs fournisseurs étrangers habituels afin que les produits aient toujours les mêmes spécificités. Il s'est ensuite agi d'inciter ces nouveaux fournisseurs à faire eux-mêmes leurs propres recherches pour négocier des conditions plus avantageuses en identifiant de nouvelles sources d'approvisionnement ou en jouant sur les coûts de transport (quelques marchandises arrivent au port de Lagos où le fret est moins onéreux qu'à Cotonou mais où les délais de transbordement sont plus longs). Pour alléger sa trésorerie, le transfert de propriété avec le fournisseur s'opère à présent à Akokan si bien que la COMINAK n'effectue plus d'avances de fonds. Les règlements sont à trente jours, ce qui est important car les délais entre les paiements et l'arrivée des marchandises alourdissaient autrefois sa trésorerie (il faut environ dix semaines pour acheminer des marchandises depuis l'Europe). Ces opérateurs nigériens se substituèrent donc, parfois non sans difficultés, à la centrale d'achat de la COGEMA.

Dans le souci de réduire leurs coûts de production pour répondre à la morosité du marché mondial, la SOMAIR et la COMINAK adoptèrent ensuite une politique de concertation qui s'est traduite, en 1993, par le regroupement de leur cellule d'approvisionnement en France sous la forme d'une unique antenne composée d'une dizaine de personnes[13]. Les résultats de cette initiative étaient en 1997 encore assez timides en raison des spécificités techniques liées à la différence des besoins entre une exploitation souterraine et à ciel ouvert. Toutefois, des opérations de synergie sont envisagées en matière d'achats d'acide, de pièces de rechanges, d'huile, de graisse et d'approvisionnement en produits divers.

13. Après la réforme de 1985, les cellules de Vélizy n'intervenaient plus que pour la fourniture de produits très particuliers (engins spéciaux et pièces détachées) ou stratégiques (explosifs).

A présent, les achats lancés à l'étranger s'effectuent dans le cadre d'accord de prix sur la base des cotations internationales avec souvent application d'une remise obtenue par la COGEMA. Toutefois, la SOMAIR et la COMINAK mettent systématiquement en concurrence leurs fournisseurs en privilégiant les Nigériens lorsque ceux-ci ne sont pas plus onéreux[14] :

Tableau III : *Origine des fournisseurs des sociétés en 1994 (millions de francs CFA).*

Achats globaux*	SOMAIR	COMINAK
Fournisseurs nigériens	10 051 (63%)	15 523 (56,8%)
Fournisseurs français	4 895 (30,6%)	11 695 (42,8%)
Autres	1 017 (6,4%)	104 (0,4%)
Total	15 963 (100%)	27 322 (100%)

* Il s'agit des matières consommables, des commandes d'immobilisation, du transport et des prestations de services (sources : SOMAIR et COMINAK).

Les achats des deux sociétés confondues s'élevèrent donc en 1994 à plus de 43 milliards de francs CFA dont 25,57 milliards (soit 59,5%) effectués auprès des Nigériens auxquels sont commandés des produits techniquement de plus en plus sophistiqués. Cette somme est importante à l'échelle du pays : elle représente 53% des recettes fiscales annuelles de l'État (48,2 milliards en 1994) ou l'équivalent de six mois de salaires de ses fonctionnaires (la COMINAK avait une masse salariale de 8,3 milliards de francs CFA en 1996). Au regard de tels chiffres, cette manne suscite logiquement la convoitise des opérateurs nationaux, aucune autre société de la place n'offrant une telle source de revenus.

A titre de comparaison, la SONICHAR injecta moins de 1,3 milliards de francs CFA en 1994 et 2,722 milliards en 1995 : cette année-là, ses dépenses furent exceptionnellement élevées en raison de la réfection d'une chaudière et de la dévaluation du franc CFA qui renchérit ses coûts d'approvisionnement. Les fournisseurs nationaux représentèrent environ 55% des achats globaux de la société, soit un pourcentage très proche de celui des compagnies productrices d'uranium. Toutefois, les achats effectués dans la région d'Agadès sont faibles puisqu'ils ne représentent que 5,9% du montant total.

14. Les sociétés étatiques nigériennes ne peuvent être mises en concurrence, bénéficiant d'un monopole. Les coûts d'approvisionnement des deux compagnies s'en ressentent.

Les grands postes d'achats

Les compagnies ont quelques grands postes d'achat qui correspondent aux différentes étapes du processus de production et au ravitaillement des cités minières. Leurs fournisseurs diffèrent sensiblement selon les produits recherchés et la forme des commandes (contrats de fournitures, appels d'offres). Une analyse par grands postes fait ressortir les différentes catégories d'entreprises qui travaillent dans leur sillage.

Le poste « matières consommables », qui est un des plus importants, relève du seul secteur formel :

– La firme TOTAL a l'exclusivité de la fourniture des carburants et des lubrifiants. Si, jusqu'en 1975, les compagnies privées assuraient l'approvisionnement du Niger en produits pétroliers et leur distribution, depuis 1977 le premier relève du monopole de la Société nigérienne des produits pétroliers (SONIDEP). Des distributeurs comme TOTAL n'assurent plus que la vente d'essence dans leurs stations-service[15]. Pour la société française, les miniers sont donc un marché essentiel qui est peut-être plus lucratif que la distribution.

– La SONICHAR est seule à subvenir aux besoins de la SOMAIR et de la COMINAK en électricité et réalise ainsi près de 90% de son chiffre d'affaires annuel.

– Les explosifs sont utilisés au creusement des galeries souterraines de la COMINAK et à l'abattage des parois rocheuses des mines à ciel ouvert de la SOMAIR. Produits sensibles, ces explosifs sont achetés en France et confiés à un commissionnaire de transport qui les achemine à Cotonou où un transitaire les prend en charge. Les camions de la Société nationale de transports nigériens (SNTN) les transportent depuis Parakou, où s'arrête le chemin de fer béninois, jusqu'à Arlit. Ce convoyage s'effectue sous la protection de l'armée nigérienne qui renforça les mesures de sécurité par crainte d'attaques de la rébellion touarègue.

– Les produits chimiques sont achetés rendus tantôt à Cotonou ou tantôt à la mine. Dans le premier cas, il s'agit de produits sensibles (soufre, tridécanol, alamine) qui limitent l'éventail des fournisseurs étrangers. Dans le second cas, ce sont des produits plus courants (nitrate de soude, carbonate de soude, magnésie, chlorate de soude, chaux, soude caustique, etc.) et divers réactifs. C'est sur ces produits chimiques que la réforme de 1985 porta puisqu'ils sont désormais commandés à des fournisseurs nationaux alors qu'ils étaient avant du seul ressort de la centrale d'achat de la COGEMA.

– Seule la COMINAK importe du sel dans des proportions importantes (4 183 tonnes en 1995) car elle l'utilise comme réactif associé au

15. Les institutions de Bretton Woods préconisent la privatisation de la SONIDEP, voire sa dissolution. Cf. V. CAUPIN, *Les flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria : Formes, estimation, déterminants et impact sur l'économie du Niger*, ORSTOM, Niamey, 1997.

soufre pour attaquer le minerai. Elle est donc très exigeante sur sa teneur en chlorure de sodium. Ce sel provient principalement des *Chott*[16] des régions de Biskra et d'El Oued situées dans le Nord de l'Algérie[17] et non des salines de Bilma, malgré quelques tentatives infructueuses.

Le poste « Pièces détachées » est stratégique car des ruptures de stock seraient dommageables à la bonne marche des sociétés. Là aussi, il s'agit d'un domaine sensible à haute technicité nécessitant le recours à des maisons spécialisées. Si le bureau de Vélizy intervient encore pour certaines commandes, les opérateurs nationaux se substituent de plus en plus à celui-ci. Il s'agit de sociétés dont le siège est à Niamey. Certaines firmes sont des filiales de grands groupes panafricains telles que la Manutention africaine qui fournit des pneumatiques, de l'outillage et des batteries, l'Agence centrale qui livre des compresseurs et des véhicules ou la société SIEMI-NIGER spécialisée dans le matériel électrique et de sécurité (extincteurs, bottes, etc.). D'autres fournisseurs sont des sociétés dont le capital appartient à des Européens installés de longue date au Niger comme la SECOM ou des firme nigériennes telles que la Compagnie industrielle et commerciale du Niger (CICS) ou le groupe Achat service international Niger (ASI) dirigé par les frères Wankoye.

Exemple même de la nouvelle génération d'hommes d'affaires africains, les frères Wankoye, dont l'un d'entre eux fut élève de l'École supérieure de commerce de Marseille, surent mettre en place, dès 1986, une société au capital de 80 millions de francs CFA. ASI se spécialisa d'abord dans l'importation de biens d'équipement pour les compagnies minières puis diversifia ses activités en les étendant à d'autres secteurs tels que l'exportation de la gomme arabique[18]. Dans une optique analogue mais à une échelle moindre, un ancien employé de la COMINAK affecté à l'entretien du matériel profita d'un petit capital constitué à l'occasion d'un départ volontaire pour monter sa propre entreprise[19]. Il fournit à présent son ancien employeur en pièces détachées d'engins spéciaux (Caterpilar, Manitou), en pneumatiques et en véhicules et pièces détachées d'une marque japonaise. Il va chercher ces dernières en Arabie saoudite, ce royaume étant un gros client de la firme nippone. Cet entrepreneur touareg[20] a su nouer des contacts étroits avec l'impor-

16. Les *Chott* sont des étendues d'eau très planes qui s'assèchent en hiver permettant l'extraction du sel.

17. Quelques importations, certes marginales, s'effectuent depuis le Ghana par d'autres filières.

18. L'exemple des frères Wankoye, *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2677, Paris, 28 février 1997.

19. Des cadres parfois très compétents, formés par les entreprises ou à l'École des mines de l'Aïr d'Agadès (EMAIR), ont quitté ces sociétés en profitant des mesures de départ volontaires.

20. C'est le seul opérateur touareg à réaliser un chiffre d'affaires important avec les sociétés minières.

tateur local, la société SIBDI de Djeddah. Il invita son directeur à Arlit afin qu'il se rende compte de ses besoins et lui fasse des conditions plus avantageuses encore lors de ses achats.

Le poste « matériaux de construction et ciment » fut autrefois très important car il fallait mettre en place les infrastructures productives et édifier les cités minières. A présent, il s'agit davantage d'un marché de remplacement que d'équipement. Pour les matériaux de construction, les compagnies s'adressent à des fournisseurs ayant leur siège à Niamey : les sociétés AGROTECHNIQUE, SONIMEX, BROSSETTE, STRUCTOR filiale de la CFAO réalisèrent ainsi longtemps des chiffres d'affaires conséquents avant de laisser la place à des intervenants tels qu'ASI, SECOM et CICS. Les grands commerçants du marché à la ferraille de Katako (Niamey) sont peu intéressés par ces marchés : ils considèrent que les sociétés minières ont des délais de paiement trop longs et des exigences de qualité trop strictes. Enfin, pour leur approvisionnement en ciment, elles n'ont guère plus recours à la Société nigérienne de cimenterie qui a pourtant un monopole. A plusieurs reprises, cette société, faute de trésorerie, n'a pu répondre à leurs commandes et les a contraintes à se tourner vers des opérateurs arabes qui procèdent par importations depuis la cimenterie de Sokoto (Nigeria). Les riches commerçants *aderaouas* de Katako, qui sont pourtant parmi les plus gros importateurs nigériens de ciment, n'interviennent pas non plus ici.

Le dernier poste important concerne l'approvisionnement des cités minières en vivres, aspect autrefois essentiel dans la mesure où il y avait encore peu de commerces à Arlit et Akokan. Pour la COMINAK, ce ravitaillement se résume à trois produits (mil, riz et huile de cuisine) et à l'approvisionnement d'un magasin libre-service.

– Pour rendre ses emplois plus attractifs, la société instaura une série d'avantages en nature qui venait compléter une grille des salaires déjà plus favorable que celle de l'administration et des autres secteurs d'activité économique. La société subventionnait quelques produits de base qu'elle rétrocédait ensuite à des prix très avantageux à son personnel (le sac de mil était vendu autour de 3 000 francs CFA alors qu'il pouvait atteindre 20 000 francs sur le marché). Ainsi, de 1979 à 1984, la COMINAK s'approvisionna auprès de l'Office des produits vivriers du Niger (OPVN) ou par le biais des autorités locales (préfet d'Agadès notamment) qui prenaient bien souvent une commission après s'être ravitaillées auprès des commerçants de la place. En 1984, le général Seyni Kountché demanda aux sociétés de supprimer cette subvention et leur recommanda d'appliquer le prix de vente pratiqué par l'OPVN. A ses yeux, cette subvention créait des écarts trop importants entre les salariés des sociétés, les fonctionnaires et le reste de la population (cette époque correspondait au début des politiques d'ajustement structurel au Niger). La création du service « Achats » en 1984 s'accompagna d'une redéfinition de la politique d'approvisionnement en mil, la société procédant dorénavant par appels d'offres diffusés par voie de presse et de radio. Des propositions

émanèrent de nombreux commerçants pour les uns installés à Arlit et Agadès tandis que d'autres étaient originaires des grandes zones de production du Niger que sont les départements de Maradi et de Zinder. De riches *alhazai* comme *alhaji* Balla dan Sani, *alhaji* Maazou Maradi et *alhaji* Ali Ousmane livrèrent ainsi à la COMINAK du mil produit dans leur région ou importé du Nigeria. Ses besoins annuels, qui portent sur environ 2 000 tonnes, l'amenèrent à constituer un petit noyau de fournisseurs[21] : les larges appels d'offres, qui attribuaient parfois les marchés à des agents économiques incapables de livrer leurs quotas au prix fixé, laissèrent la place à des consultations restreintes au sein de ce noyau, ce qui n'empêche pas les contrats d'être réajustés en fonction de l'évolution du marché céréalier.

– Contrairement au mil, aucune politique de subvention n'a été appliquée pour le riz, un ravitaillement régulier étant seulement assuré au personnel (1 000 tonnes par an). Un petit groupe de fournisseurs choisis après appel d'offres achemine à Arlit du riz le plus souvent importé du Pakistan car il est plus apprécié des consommateurs. La dévaluation du franc CFA entraîna un renchérissement de son coût qui obligea les compagnies minières à s'approvisionner pendant quelque temps auprès de la société Riz du Niger qui commercialise la production des aménagements hydro-agricoles de la vallée du fleuve. Celle-ci ne livra pas de gros tonnages car elle préférait vendre son riz aux commerçants qui payent au comptant et non aux miniers dont elle jugeait les délais de paiement trop longs. Aussi, ceux-ci se tournèrent à nouveau vers des importateurs privés : un opérateur arabe assure à présent la presque intégralité de leurs besoins (un agent économique d'Agadès cessa toute livraison après un litige portant sur le poids des quantités livrées).

– L'huile est achetée auprès des Établissements Ali Mossi importateurs de la firme ivoirienne HUILOR. L'huile, comme le mil et le riz, est revendue au prix coûtant aux employés des sociétés, leurs salaires étaient amputés en fin de mois du montant de leurs commandes.

– Le magasin libre-service fut installé pour les nombreux expatriés (1 500 Français environ) qui travaillaient sur le site ou en marge (instituteurs, médecins, etc.) jusqu'au milieu des années quatre-vingt. Approvisionné par des centrales d'achat de Rungis, ce supermarché offrait une grande variété d'articles (vivres frais, viandes, poissonnerie, laitages, alcools, produits d'entretien, etc.). Le système fut allégé avec le départ des Français consécutif aux plans de « nigérianisation » du personnel[22].

---

21. L'approvisionnement en mil est stratégique car une rupture de stock entraînerait immédiatement un mouvement de grève du personnel.

22. Il n'y avait plus qu'une demi-douzaine d'expatriés sur les deux sites confondus en 1997 (il y en avait encore 88 en 1989 et 28 en 1991). Les sociétés affichent cependant la volonté d'en augmenter le nombre en les plaçant à des postes clés afin d'améliorer la productivité. Cette initiative ne reçoit pas l'assentiment des cadres africains (grèves sporadiques à la COMINAK en 1997).

Le ravitaillement se fait désormais depuis les grandes surfaces de Niamey, le prix de revente dans le magasin étant également un prix coûtant : c'est un avantage supplémentaire accordé au personnel des sociétés et à quelques fonctionnaires de la place qui y font (discrètement) leurs courses.

Les besoins des compagnies minières sont donc multiples et variés si bien qu'elles ont recours à un large éventail de fournisseurs. Parmi eux, se trouvent des sociétés étatiques ou d'économie mixte comme la SONICHAR, des multinationales comme TOTAL ou la TRANS AFRICAINE AUTO filiale du groupe SAGA, des firmes d'origine étrangères installées de longue date en Afrique telles que la CFAO par le biais de sa filiale ELECTRO HALL, des sociétés créées par des entrepreneurs expatriés (SECOM, NIGERAVIA, etc.), des entreprises privées nigériennes (ASI, CICS, etc.) et enfin quelques commerçants comme les importateurs de sel ou de vivres. A cette liste, il faut ajouter une foule de petits commerçants, d'artisans (maçons, menuisiers, électriciens, tailleurs, etc.) et de prestataires de services (transporteurs, sociétés de surveillance, de nettoyage, etc.) qui obtiennent des marchés à Arlit et Akokan.

L'examen des archives comptables – mises aimablement à ma disposition par les deux compagnies – conjugué à mes propres enquêtes va permettre d'apprécier plus précisément leur impact sur l'activité des hommes d'affaires nigériens depuis maintenant presque trente ans. Pour cela, nous dresserons une typologie de leurs fournisseurs afin d'identifier les groupes entrepreneuriaux qui ont su le mieux s'insérer dans leurs circuits d'approvisionnement.

Les principaux fournisseurs des sociétés minières

L'examen de leurs grands postes d'approvisionnement a déjà permis de repérer quelques fournisseurs. Ils furent choisis selon des critères de compétence comme le souligna un responsable du service Achats de l'une d'entre elles : « On a pris des "pros" que l'on a placés sur un pied d'égalité. » Les sociétés minières s'adressent en effet davantage à des entreprises formelles qu'aux opérateurs de « l'informel », étant donné leurs exigences quant aux spécifications et à la qualité des produits requis. De plus, elles adoptent un système de prospection et de mise en concurrence systématique qui ne convient guère à de nombreux opérateurs davantage habitués à des commandes de gré à gré. Enfin, les conditions de paiement à trente jours repoussent les entreprises dont la trésorerie est limitée. En dépit de ces contraintes, une société comme la COMINAK a recours à un large éventail d'agents économiques.

Tableau IV : *Évolution du nombre des fournisseurs de la COMINAK.*

Années	Nombre	Années	Nombre	Années	Nombre
1975	84	1983	157	1991	225
1976	102	1984	154	1992	239
1977	176	1985	217	1993	241
1978	218	1986	327	1994	241
1979	185	1987	342	1995	268
1980	169	1988	358	1996	276
1981	176	1989	318	1997	–
1982	187	1990	257	1998	–

Source : COMINAK (hors approvisionnements à l'étranger).

Plusieurs phases apparaissent depuis la création de la société : une première période de constitution d'un « cheptel » de fournisseurs (1976-1977) puis un effectif relativement stable jusqu'en 1982. Celui-ci se réduisit en 1983 et 1984, sans doute sous l'effet de la baisse de la production. La réorganisation des achats en 1985 se traduisit par un plus large recours aux opérateurs nigériens. Par contre, à partir de 1989, la COMINAK les sélectionna pour ne garder que les plus fiables : leur nombre décrut alors puis se stabilisa à partir de 1991 avec toutefois une légère augmentation au cours de ces deux dernières années[23].

Évolution des dépenses d'approvisionnement des sociétés

Les marchés que les miniers offrent constituent un enjeu important car ils représentent à l'échelle du pays des sommes considérables :

23. L'évolution est analogue à la SOMAIR mais les effectifs sont moins importants en raison d'une production inférieure de moitié.

Tableau V : *Évolution des dépenses globales effectuées auprès des fournisseurs nigériens (en milliards de francs CFA) sur quelques années.*

Années	SOMAIR	COMINAK	TOTAL
1979	11,596	9,789	21,385
1984	13,703	16,763	30,466
1986	11,627	19,508	31,135
1989	8,623	17,458	26,081
1992	6,643	13,082	19,725
1994	10,051	15,523	25,574
1996	10,690	18,380	29,070

Sources : SOMAIR et COMINAK.

Ces chiffres sont révélateurs des sommes injectées dans l'économie nigérienne par la filière uranium pour son approvisionnement : près de trente milliards de francs CFA en 1996 et presque cent-vingt-cinq milliards au cours de la période 1992-1996, ce qui représente un montant supérieur au budget annuel de l'État. Par ailleurs, le tableau fait ressortir les efforts de réduction des coûts entrepris par les sociétés. Leurs dépenses d'approvisionnement furent contenues en dépit de la forte inflation qu'a connue l'Occident pendant de longues années : la SOMAIR dépense sensiblement la même somme en 1979 qu'en 1986, certes pour une production moindre. Ses achats se réduisirent ensuite considérablement (1989-1992) car la baisse du cours de l'uranium ne l'incitait pas à investir. Ils augmentèrent de nouveau en 1994 sous l'effet de la dévaluation du franc CFA. Se pose alors la question de savoir à quelles entreprises profite une telle manne ?

La répartition de la rente minière

Les données du tableau IV cachent de fortes hétérogénéités car elles comptabilisent à la fois le gros fournisseur d'énergie, les sociétés d'import-export et le petit tailleur d'Arlit qui confectionne le bleu de travail des ouvriers. Aussi, convient-il de dresser une typologie de ces fournisseurs en les répartissant en cinq grandes classes, en prenant comme critère de sélection le montant de leur chiffre d'affaires.

Tableau VI : *Ventilation des fournisseurs des compagnies minières en fonction de leurs chiffres d'affaires (en millions de francs CFA).*

Chiffre d'affaires (1996)	Fournisseurs SOMAIR	Fournisseurs COMINAK
500 < C.A.	4 (2,5%)	7 (2,5%)
100 < C.A.< 500	11 (7,25%)	15 (5,5%)
50 < C.A. < 100	11 (6,75%)	13 (4,75%)
10 < C.A. < 50	36 (22%)	53 (19,25%)
5 < C.A. < 10	22 (13,5%)	27 (9,75%)
C.A.< 5	79 (48%)	161 (58,25%)
Total	163 (100%)	276 (100%)

Sources : SOMAIR et COMINAK.

Ce tableau appelle une série de commentaires :

– 1/ Le cumul des chiffres d'affaires réalisés par les plus gros fournisseurs (C.A. supérieur à 500 millions de francs CFA) donne la somme de 6,847 milliards de francs CFA pour la SOMAIR et de 12,453 milliards pour la COMINAK, soit des pourcentages respectifs de 64% et 67% du montant total des sommes dépensées pour leur approvisionnement.

Les opérateurs concernés sont la SONICHAR qui livre l'électricité, TOTAL qui apporte carburants et lubrifiants, des sociétés qui fournissent diverses matières consommables telles que la SECOM, ASI, CICS, la Manutention africaine et enfin un opérateur arabe qui fournit notamment du sel et des prestations de services à la COMINAK.

Le point commun à ces agents économiques, à l'exception de la SONICHAR et du commerçant arabe originaire de la région de Tahoua, tient au fait qu'ils sont tous étrangers à la région d'Agadès. Outre les filiales des multinationales dont le siège est dans la capitale, les sociétés nigériennes qui apparaissent ici sont dirigées par des personnes résidant à Niamey.

– 2/ Si on poursuit l'analyse en prenant en compte un éventail plus large d'entreprises (celles dont le chiffre d'affaires est supérieur à 100 millions de francs CFA), les opérateurs reçoivent 82% des sommes dépensées par la SOMAIR (8,749 milliards) et 86,5% (15,915 milliards) de celles dépensées par la COMINAK, soit 85% des sommes globales injectées par les deux sociétés réunies (29 070 millions de francs CFA en 1996).

Les marchés offerts sont donc aux mains d'un nombre limité d'opérateurs : quinze pour la SOMAIR et vingt-deux pour la COMINAK. Compte tenu du fait que onze d'entre eux travaillent avec l'une et l'autre des sociétés et que celles-ci se fournissent mutuellement des produits lorsque l'une d'entre elles est en rupture de stocks[24], c'est finalement vingt-quatre opérateurs distincts qui réalisent un chiffre d'affaires supérieur à cent millions de francs CFA. Trois grands types d'entreprises se dégagent :

– Deux sociétés d'État, l'Office des postes et télécommunications (OPT) et l'Office national des produits pharmaceutiques et chimiques (ONPPC) et trois sociétés d'économie mixte, la NITRA (Niger-transit), la SONICHAR et la Société nationale des transports nigériens (SNTN) qui a le monopole du transport lié à l'approvisionnement des sociétés minières et à l'évacuation de leur production.

– Neuf entreprises qui sont des sociétés filiales de multinationales (TOTAL, UGAN), de grands groupes panafricains (CFAO, Transafricaine auto, Manutention africaine, SIEMI-NIGER) ou qui appartiennent à des expatriés installés au Niger (NIGERAVIA, SECOM, NIMAG-SCORE).

– Dix agents économiques opérant au Niger.

Les cinq sociétés d'État ou d'économie mixte accaparent près de 30% des dépenses des sociétés minières (8,661 milliards de francs CFA). Les neuf sociétés d'origine étrangères obtiennent un pourcentage un peu supérieur (33% soit 9,584 milliards de franc CFA). Enfin, les dix opérateurs nigériens représentent 20,5% soit 5,958 milliards, montant sensiblement inférieur aux deux autres groupes.

– 3/ Si on poursuit l'analyse en ajoutant les opérateurs dont le chiffre d'affaires est supérieur à 50 millions de francs CFA, quarante-et-un agents (soit 11% des trois cent soixante-dix fournisseurs recensés) représentent 26,258 milliards de francs CFA de chiffres d'affaires soit 90% des marchés offerts par les sociétés. La forte concentration déjà notée se confirme puisque 11% des fournisseurs se partagent 90% des marchés.

– 4/ La classe d'entreprises dont le chiffre d'affaires est compris entre cinq et dix millions de francs CFA est peu nombreuse tant dans le cas de la SOMAIR que de la COMINAK. Cela laisse supposer qu'elles ont peu recours à des PME mais plutôt à quelques gros opérateurs et une foule de petits fournisseurs.

– 5/ Le tableau VI fait ressortir en effet un nombre élevé d'agents qui réalisent un faible chiffre d'affaires (inférieur à cinq millions de francs CFA). Ce groupe comprend toute une série de petits commerçants (libraires, boulangers, etc.), de tâcherons, d'artisans (menuisiers, soudeurs, électriciens, plombiers, tailleurs, etc.) et de prestataires de ser-

24. Ces échanges portèrent sur 759 millions de francs CFA en 1996.

vice. Tous résident à Arlit et à Akokan où ils effectuent des travaux de sous-traitance, formule développée ces derniers temps par les miniers. La filière uranium touche donc une population nombreuse d'entreprises. Si globalement les deux tiers de leurs dépenses d'approvisionnement reviennent aux sociétés étatiques ou d'économie mixte, aux filiales des firmes multinationales et de grands groupes panafricains ainsi qu'à des étrangers installés au Niger, le reliquat (33% soit 9,593 milliards de francs CFA) est injecté dans le secteur privé national. Nous y avons identifié des entreprises formelles, de gros commerçants, des PME et une multitude d'artisans et de prestataires de service. C'est désormais sur ces seuls opérateurs nigériens que l'analyse portera pour cerner précisément les groupes entrepreneuriaux nationaux qui bénéficient des marchés offerts par le secteur minier.

La rente minière et les groupes entrepreneurs nationaux

Depuis le début des années soixante-dix, plusieurs générations de fournisseurs nigériens se succédèrent auprès des firmes. Leur analyse doit par conséquent être menée dans une perspective historique afin de saisir cette rotation et les mécanismes qui conduisirent à la formation d'un noyau d'opérateurs stable qui accapare désormais l'essentiel des marchés.

Les premiers fournisseurs

Les archives de la COMINAK remontent à 1975[25], première année d'exercice comptable. Les documents montrent qu'aucun de ses fournisseurs nigériens ne réalisait un chiffre d'affaires supérieur à 15 millions de francs CFA. Seuls trois commerçants arabes obtinrent des petits contrats. La COMINAK avait alors recours à quelques sociétés étatiques et aux grandes maisons de commerce étrangères de Niamey qui lui fournissaient l'énergie et une partie des équipements et des matières premières nécessaires à la mise en route de l'usine.

En 1978, elle produisit ses premiers tonnages d'uranate et commença réellement à faire appel à des fournisseurs nationaux : dix d'entre eux (six arabes, deux commerçants haoussas et deux négociants djermas) lui livrèrent pour plus de quinze millions de francs CFA de marchandises tandis qu'un nombre important de petits commerçants et d'artisans installés à Akokan ou Arlit obtenaient localement des marchés. D'une

25. Je n'ai pu accéder aux archives comptables de la SOMAIR antérieures à 1980.

année sur l'autre, ces fournisseurs étaient l'objet d'une forte rotation : près de la moitié de ceux qui travaillaient avec la société en 1977 furent remplacés l'année suivante, la société testant sans doute les aptitudes et le sérieux des uns et des autres. Si la plupart d'entre eux était d'origine haoussa, il y avait des opérateurs arabes, djermas et quelques Touaregs, certes peu nombreux (moins d'une dizaine sur la soixantaine de fournisseurs nigériens recensés).

En 1980, la société produisit plus de 2 000 tonnes d'uranate utilisant une bonne partie de sa capacité de production. Des sociétés telles que la SOREIS (Société de réalisation, d'équipement d'ingénierie et de service forages-sondages filiale de la COGEMA qui procédait à des forages pour déterminer les sites qui allaient être exploités) ou NIGER-AFRIQUE pourvoyaient à beaucoup de ses achats. Cependant, les Nigériens représentaient désormais 40% de ses fournisseurs. Au nombre de soixante-dix, leur rotation s'était stabilisée et la COMINAK était parvenue à constituer un noyau d'agents économiques fiables.

Pour identifier les fournisseurs de la COMINAK et de la SOMAIR, seules les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à quinze millions de francs CFA ont été retenues. Ce montant représente à l'échelle d'un opérateur nigérien un niveau d'activité déjà appréciable et permet de disposer d'un échantillon suffisamment large pour être significatif. Selon ce critère, le tableau VII classe l'ensemble des fournisseurs des deux sociétés minières confondues en fonction de leur origine régionale afin de faire ressortir les grands groupes marchands du pays. Pour chacun d'entre eux, il présente les effectifs et les chiffres d'affaires cumulés :

Tableau VII : *Chiffres d'affaires des plus gros fournisseurs nigériens des sociétés minières (C.A. > 15 millions de francs CFA) selon leur origine en 1980.*

Groupes marchands	Nombre	%	Chiffres d'affaires (millions de CFA)	%
Divers	1	5%	103	9,25%
Arabe	5	25%	434	38,75%
Djerma/Songhaï	4	20%	108	9,5%
Touareg	2	10%	90	8%
Haoussa	8	40%	389	34,5%
Total	20	100%	1 124	100%

Les commerçants haoussas et arabes furent les premiers à s'insérer dans les circuits d'approvisionnement des sociétés[26]. Si leurs poids financiers sont globalement peu éloignés (ils représentent respectivement 389 millions de francs CFA et 434 millions), les premiers réalisent un chiffre d'affaires de 48,6 millions de francs CFA par individu tandis que les seconds obtiennent un montant nettement supérieur (86,8 millions). Le gros négoce arabe est donc plus concentré et accapare déjà une bonne partie des marchés (38,6% dont près de 20% pour un seul commerçant). Ces hommes d'affaires originaires des régions de Tasara, de Tchin-Tabaraden et parfois d'Algérie ont, pour certains, participé aux campagnes de prospection du CEA. Ils s'installèrent à Arlit dès l'ouverture de l'usine pour mieux répondre à la demande des compagnies dont les services d'approvisionnements étaient sur les sites et non à Niamey comme à présent.

Les autres groupes marchands sont moins importants. Parmi les « origines diverses » figure un Guinéen qui représente la petite communauté d'opérateurs africains non nigériens qui s'était installée à Arlit au cours des années soixante-dix à l'instigation des Français (les Nigériens les remplacèrent par la suite). Le groupe djerma-songhaï ne comprend que deux commerçants et deux entrepreneurs de BTP qui reçoivent moins de 10% des sommes dépensées par les sociétés : le département d'Agadès fut en effet, pour les régions djerma-songhaï, une zone d'émigration moins importante que le Ghana et la Côte-d'Ivoire considérés comme des pays où il y avait du travail et où l'on pouvait s'enrichir[27]. En cela, l'Ouest du Niger diffère du pays haoussa lié à la région d'Agadès par des relations marchandes anciennes. Enfin, les Touaregs sont déjà sous-représentés car peu d'entre eux avaient une envergure commerciale et un savoir-faire suffisants pour répondre aux exigences des firmes (les deux opérateurs touaregs couvrent 8% de leurs besoins). Dans le passé, ils leur servirent de guides au cours des campagnes de prospection en raison de leur connaissance fine du milieu, les gens du Sud étant manœuvres ou domestiques.

Les fournisseurs des années quatre-vingt

Au cours de cette période, les Nigériens se substituèrent aux firmes étrangères car la politique d'approvisionnement des sociétés minières

26. Ces marchands haoussas étaient originaires des départements de Maradi, de Tahoua et de Zinder. Ils avaient à Niamey des soutiens politiques plus puissants que leurs homologues arabes : groupe ethnique très minoritaire, ces derniers ont longtemps été considérés au Niger un peu comme des étrangers.

27. Ce qui fut le cas pour quelques grands commerçants de Niamey. Ils revinrent au Niger à la demande du général Seyni Kountché qui désirait les voir faire contrepoids à l'hégémonie du commerce haoussa.

encouragea les agents économiques nationaux[28]. L'analyse s'appuie sur l'année 1988, année où la réorganisation des services « Achats » eut les plus fortes incidences. Depuis lors, les firmes eurent tendance à sélectionner leurs fournisseurs nigériens pour en réduire le nombre.

Tableau VIII : *Chiffres d'affaires réalisées des plus gros fournisseurs nigériens des sociétés minières (C.A. > 15 millions de francs CFA) selon leur origine en 1988.*

Groupes marchands	Nombre	%	Chiffres d'affaires (millions de CFA)	%
Divers	3	6,5%	620 458	15%
Arabe	9	20%	913 984	22,25%
Agadésien	2	4,5%	341 268	8,25%
Djerma/Songhraï	13	29%	799 647	19,5%
Touareg	4	9%	171 964	4%
Haoussa	14	31%	1 275 406	31%
Total	45	100%	4 122 727	100%

Depuis 1980, la répartition des marchés miniers entre les différents groupes entrepreneuriaux nigériens se modifia sensiblement. Le commerce haoussa, qui tripla son chiffre d'affaires en l'espace de huit ans, devançait le négoce arabe et comptait les effectifs les plus nombreux parmi les moyens et petits fournisseurs des sociétés. Cette présence massive dans le monde du commerce et d'une manière plus générale à Arlit et Akokan est attestée par le fait que le haoussa devint la langue véhiculaire des cités minières et non la *tamasheq* alors que cette zone relève du pays touareg.

La position du négoce arabe demeurait importante. Certes, il doubla son chiffre d'affaires en l'espace de huit ans mais il n'accaparait plus que 20% des marchés globaux au lieu de 25% en 1980. Les sociétés s'appuyaient sur un petit groupe d'opérateurs fiables et fidèles : la rotation était très faible parmi ces hommes d'affaires qui surent s'ancrer solidement dans leurs circuits d'approvisionnement.

Parmi les origines diverses, sont classées une société de Niamey dirigée par un métis et une entreprise béninoise. Deux grands commerçants

28. SOREIS, qui réalisa un chiffre d'affaires 1,685 milliards de francs CFA avec la COMINAK en 1981, ne figure plus parmi les fournisseurs de la société en 1990.

d'Agadès travaillaient en 1988 pour les firmes alors qu'ils n'étaient pas représentés en 1980 : leur accumulation fut étroitement liée à leur installation à Arlit. L'un d'entre eux fournit longtemps du mil et du riz aux miniers tandis que l'autre obtint de nombreux contrats de fourniture de sel, de vivres et de transport en profitant de l'appui d'un parent qui fut ministre des Mines.

L'importance des agents économiques djermas s'accrut sensiblement avec l'arrivée d'une nouvelle société (ASI) qui sera par la suite le principal fournisseur des firmes. A ses côtés se trouvaient un grand commerçant d'origine songhaï et quelques entrepreneurs de bâtiment et de travaux publics. Enfin, la représentation touarègue ne progressa pas du point de vue de ses effectifs. Si le volume de ses affaires progressa, il régressa en pourcentage (4% au lieu de 8% en 1980). Cette présence touarègue se limitait à deux commerçants et deux tâcherons d'Arlit ; ces derniers disparurent à l'orée des années quatre-vingt-dix.

Les fournisseurs en 1996

En appliquant le même critère de sélection (chiffre d'affaires supérieur à 15 millions de francs CFA), on dénombra, en 1996, cinquante-quatre opérateurs (soit environ 18% des fournisseurs nigériens). Ils représentaient un chiffre d'affaires global de 7,681 milliards de francs CFA, soit environ 80% du montant total des sommes injectées par les firmes dans le secteur privé national. En prenant un montant de chiffre d'affaires supérieur à cent millions de francs CFA, nous n'aurions comptabilisé qu'onze opérateurs accaparant à eux seuls 65% des sommes distribuées par la filière de l'uranium : l'essentiel de ses retombées est par conséquent aux mains d'un nombre restreint d'hommes d'affaires (3,5%).

La réorganisation des services « Achats » eut un impact important car elle induisit une évolution notoire du rôle de chaque groupe entrepreneurial. Les Djermas-Songhaïs et les Arabes contrôlent à présent les gros marchés tandis que le commerce haoussa est en net recul du point de vue financier même s'il reste le plus nombreux en terme d'effectifs.

Les hommes d'affaires djermas-songhaï sont désormais les principaux bénéficiaires de l'activité des sociétés minières (tableau IX). Plusieurs entreprises les représentent, notamment Achats service international (ASI) qui assure à elle seule 30% du chiffre d'affaires de ce groupe (sans elle, il représenterait seulement 8,6% des achats). ASI, dont le siège est à Niamey, obtient des commandes principalement de produits chimiques et de matériel. Ses dirigeants travaillent avec les sociétés minières depuis 1986, leur père étant, au milieu des années quatre-vingt, un de leurs fournisseurs en matériaux de construction. ASI profita de la réorganisation de leurs achats pour s'infiltrer davantage dans leurs circuits d'approvisionnement. En cela, l'entreprise a remarquablement su

Tableau IX : *Chiffres d'affaires des plus gros fournisseurs nigériens des sociétés minières (C.A. > 15 millions de francs CFA) selon leur origine en 1996.*

Groupes marchands	Nombre	%	Chiffres d'affaires (millions de CFA)	%
Divers	5	9,2%	1 279	16,7%
Arabe	7	13%	2 104	27,4%
Agadésiens	2	3,75%	93	1,2%
Peul	3	5,5%	88	1,2%
Djerma/Songhaï	14	25,9%	2 925	38,1%
Touareg	2	3,75%	202	2,6%
Haoussa	21	38,9%	990	12,9%
Total	54	100%	7 681	100%

répondre aux demandes des firmes et obtenir l'exclusivité sur certains produits autrefois commandés par le bureau de Vélizy ou à des sociétés étrangères de la capitale. Supérieur à 350 millions de franc CFA en 1989, le chiffre d'affaires d'ASI dépasse les deux milliards de francs CFA en 1996.

Parmi les autres opérateurs d'origine djerma-songhaï se trouvent une société d'importation de produits alimentaires (huile, pâtes alimentaires, etc.), une maison de fourniture de matériaux de construction et des entrepreneurs de bâtiment et de travaux publics. Ces tâcherons s'installèrent, il y a déjà longtemps, à Arlit et à Akokan où ils bénéficient de chantiers de sous-traitance. L'un d'entre eux est d'ailleurs un ancien employé d'une des firmes qui profita des mesures de départ volontaire pour monter sa propre entreprise.

Les hommes d'affaires arabes sont peu nombreux à fournir le secteur minier mais accaparent les plus gros marchés, laissant aux opérateurs haoussa et djerma les contrats moins lucratifs (à l'exception de ASI). Certains traitent, de longue date, des affaires avec les sociétés minières dont ils ont su gagner la confiance. Ainsi, l'un d'entre eux, au départ instituteur dans l'enseignement primaire, s'exila en Libye sous le régime du Président Diori Hamani en raison de ses activités politiques hostiles. Il revint peu après le coup d'État du 15 avril 1974 et s'installa à Arlit où il ouvrit un petit commerce. Il tissa alors des liens avec les agents (français) de la SOMAIR et de la COMINAK. Ces derniers lui passèrent des commandes de vivres, de produits divers et lui octroyèrent des contrats de sous-traitance (ramassage d'ordures, fourniture de main-d'œuvre

temporaire, etc.). Au fil des ans, il devint le second fournisseur de la COMINAK, réalisant un chiffre d'affaires de près de un milliard de francs CFA en 1996 (en 1978 il était de 41 millions de francs CFA).

Ces grands négociants arabes replièrent leurs affaires sur Niamey dès le début de la rébellion touarègue par crainte d'opérations dirigées contre eux. Sans doute aussi sentaient-ils la nécessité, étant donné le volume croissant de leurs affaires, d'être plus proches des directions des sociétés. Ils prirent soin toutefois de laisser à Arlit des parents (frères, neveux, gendres) qui maintiennent indirectement leur présence en décrochant localement de petits contrats : ces négociants sont en effet organisés en réseaux qui reposent sur des bases familiales ou claniques, chaque individu se spécialisant dans une zone selon l'axe Arlit-Agadès-Tahoua-Niamey et une activité bien définie. Ces commerçants arabes obtiennent de nombreux marchés pour la fourniture de sel[29] et de vivres (riz importé), pour la réalisation de travaux publics (forages) et pour le transport du personnel depuis les cités minières jusqu'aux sites. Ils assurent également, en s'appuyant sur un bon parc de camions, le transport des marchandises : cette activité s'amplifie car les sociétés passent désormais fréquemment des commandes livrées à Arlit ou à Akokan à leurs fournisseurs afin de contourner le monopole de la SNTN[30]. Ces hommes d'affaires arabes effectuent enfin localement diverses prestations (gardiennage, entretiens divers, etc.). Ils sont donc financièrement puissants même s'ils ne sont pas les plus nombreux numériquement au sein des fournisseurs des sociétés. Ils constituent le groupe qui a su le mieux s'insérer dans leurs circuits de ravitaillement au point de supplanter le commerce haoussa.

Les opérateurs haoussas en constituent les effectifs les plus nombreux mais représentent des volumes financiers nettement inférieurs à leurs concurrents arabes (990 millions contre 2,1 milliards). Pourtant bien placés au départ, leurs prestations furent moins satisfaisantes que celles de ces derniers qui ont fait preuve de plus de professionnalisme. Ces commerçants haoussas ont sans doute aussi eu une gestion moins rigoureuse : le chef du village d'Arlit fut longtemps un des principaux fournisseurs de mil des cités minières et leur livra à plusieurs reprises d'autres marchandises (son chiffre d'affaires atteignit 160 millions de francs CFA en 1988, il tomba à 20 millions en 1996). Ce commerçant semble s'être ruiné en raison des responsabilités administratives que lui confère son titre de chef de village et de son rôle politique au sein du MNSD dont il fut un des dirigeants locaux. De plus, il opérait une forte

29. Ce fut toujours la spécialité de ces négociants arabes qui disposent de correspondants à Tamanrasset.

30. La SNTN a le monopole du transport lié à l'approvisionnement des sites et à l'évacuation de l'uranate. Pour le briser, les miniers achètent, en toute légalité, les produits rendus à l'usine ce qui leur permet de réduire les coûts car les transporteurs privés pratiquent des prix nettement inférieurs à ceux de la SNTN.

redistribution au sein de ses réseaux de clientèle et effectuait des dépenses ostentatoires (voitures luxueuses, épouses multiples) qui tranchaient avec le mode de vie austère des Arabes qui se gardent bien d'exhiber leurs richesses.

Les commerçants haoussas accaparent de longue date l'approvisionnement en mil, ayant de solides réseaux de relations dans les zones productrices. D'autres sont des tâcherons, des artisans (menuisiers, électriciens, mécaniciens, tailleurs, etc.) ou de petits commerçants (boulangers, bouchers, restaurateurs, etc.). Originaires des départements de Maradi et de Zinder, ils s'installèrent à Arlit dès le début de l'exploitation des sites, espérant y trouver du travail. Si certains opèrent dans le sillage des firmes, d'autres plus nombreux encore travaillent dans les multiples secteurs d'activité induits par la présence du secteur minier. Toutefois, ils ne contrôlent pas le gros commerce qui demeure aux mains des Arabes.

Le tableau IX fait apparaître le très faible poids des agents économiques d'origine touarègue qui ne sont représentés que par deux opérateurs d'ailleurs différents de ceux identifiés en 1988. L'un d'entre eux dirige une imprimerie de Niamey tandis que l'autre fournit des véhicules et des pièces de rechange Toyota qu'il achète en Arabie saoudite. C'est un cas atypique tant il s'agit d'un itinéraire personnel qui a bénéficié des circonstances particulières précédemment décrites. Si on inclut dans l'analyse les petits opérateurs dont le chiffre d'affaires est inférieur à 15 millions de francs CFA, le poids de cette communauté ne se renforce guère contrairement à la communauté haoussa. L'examen des pièces comptables montre l'absence des Touaregs parmi les fournisseurs des sociétés alors que des documents plus anciens faisaient apparaître quelques individus en 1977 et 1978 qui disparurent au cours des années quatre-vingt. La rébellion accentua cette situation car les (rares) opérateurs touaregs qui travaillaient encore avec les firmes ont parfois abandonné leur activité avec le déclenchement des hostilités pour se réfugier en brousse.

Cette sous-représentation touarègue s'explique, pour partie seulement, par le fait qu'aucun représentant de la communauté touarègue n'occupa de postes clés au sein des services approvisionnements des compagnies minières. En effet, ces postes furent confiés à des cadres djerma ou haoussa dont le niveau de formation était plus élevé que celui des Touaregs qui accumulèrent un retard important en ce domaine, ayant longtemps boudé le système scolaire. Aussi, ces cadres du Sud eurent-ils tendance à faire davantage bénéficier leurs proches des commandes des sociétés que des personnes qu'ils ne connaissaient pas ou peu. En ce sens, des mutations au sein des directions « Achats » pouvaient s'accompagner de modifications sensibles parmi les fournisseurs : l'arrivée d'un nouveau responsable risquait d'entraîner une nouvelle ventilation effectuée sur une base régionale. Dans ce contexte, il était difficile à un opérateur touareg de s'infiltrer dans les circuits d'approvisionnement des sociétés. Il faut cependant reconnaître qu'ils étaient peu nombreux à être

capables de répondre efficacement à leurs besoins comme me le fit remarquer un Touareg : « On n'a pas su développer la même mentalité que nos frères arabes qui sont plus commerçants que nous. » A ce retard de formation, il faut ajouter un second handicap lié à une faible représentation dans les hautes sphères administratives et politiques de l'État : des agents économiques eurent recours aux milieux politiques pour qu'ils exercent des pressions sur les compagnies afin de leur faire bénéficier d'un contrat avantageux comme nous l'avons déjà mentionné à propos d'un commerçant d'Agadès.

Le tableau IX montre enfin la très faible implication des Agadésiens[31] et des Peuls. Dans le groupe « divers » a été classé un métis qui dirige une importante société d'import-export qui représente à elle seule 15,4% des sommes injectées dans ce groupe. Il comprend, en outre, deux Africains d'origine étrangère (Béninois).

La filière uranium a donc un impact important et unique au Niger sur le secteur privé national. La SONICHAR joue comparativement un rôle modeste : une société pétrolière enregistre le chiffre d'affaires le plus élevé (400 millions de francs CFA) tandis que le plus gros fournisseur nigérien ne réalise que cent millions de francs CFA en 1996. En appliquant le critère de sélection précédent, nous n'avons recensé que sept opérateurs nigériens, trois d'entre eux figurant déjà dans les principaux fournisseurs de la filière uranium. Enfin à Tchirozerine, c'est une trentaine de petits opérateurs qui bénéficient des retombées locales de la société. Elles se chiffrent, en 1996, à 125 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable à l'échelle de cette petite localité qui ne vit que par la présence de l'usine. De même, Agadès, hormis le transport, profite davantage de l'exploitation du charbon que de l'uranium, n'étant distante de Tchirozérine que d'une cinquantaine de kilomètres.

Conclusion

Le secteur minier eut un impact considérable sur l'économie nigérienne et les ressources de l'État : en 1995, il contribua à hauteur de 6,5 milliards de francs CFA à ses recettes budgétaires dont 3,2 milliards au titre de la redevance minière (en 1993, il représentait 10,5% de ses recettes). Des sociétés étatiques et d'économie mixte profitèrent aussi largement de ses retombées : ayant l'exclusivité du ravitaillement des sociétés minières, la SNTN gagna des sommes considérables au moment de l'installation des sites comme en témoigne l'augmentation de capital effectuée en 1968 qui s'est opérée sans apport extérieur (de 212,5 mil-

31. L'un d'entre eux a cessé toute activité après un différend sur le tonnage d'une importante livraison de riz.

lions, il est passé à 2,5 milliards). De même, tout un secteur privé assez hétérogène vit en lui une source d'accumulation privilégiée : nombreux furent les opérateurs économiques (commerçants, entrepreneurs, artisans, transporteurs, etc.) qui montèrent une affaire dans son sillage. En cela, ils profitèrent du retrait des entreprises européennes qui furent autrefois nombreuses à approvisionner les miniers[32]. Ce repli des opérateurs privés d'origine étrangère et plus particulièrement française renvoie à un mouvement plus général qui s'explique par la fin du « boom » de l'uranium et la conjoncture économique désastreuse qui persiste au Niger depuis lors. Il est dû aussi à l'émergence d'un secteur privé national. Encouragé par l'État, celui-ci se montre de plus en plus concurrentiel et suffisamment structuré pour prendre le relais des expatriés dont la présence remontait pour certains à l'époque coloniale.

La nouvelle politique d'approvisionnement des firmes, conjuguée à leur souci d'abaisser sans cesse leurs coûts, eut des répercussions importantes sur la ventilation de leurs fournisseurs. Celles-ci les mettent désormais en concurrence et exigent des prestations de qualité. Cette nouvelle philosophie profite aux entreprises qui ont su évoluer dans ce sens et qui relèvent désormais du secteur formel. Il est probable que les tendances décelées en 1996 se confirmeront : les opérateurs qui ont acquis une position enviable s'efforceront de la maintenir car l'économie du Niger n'offre pas actuellement d'autres sources d'accumulation aussi intéressantes.

Les retombées de cette exploitation minière ne bénéficient que partiellement au Nord du pays. Certes Arlit, Akokan et Tchirozérine ne vivent que par l'exploitation minière mais leur population est composée principalement de ressortissants du Sud, notamment haoussas. La communauté touarègue est peu impliquée dans l'économie de ces deux villes : elle vit en marge des mines et sur d'autres bases qui sont pastorales, caravanières et artisanales. Il s'agit là d'un aspect capital si l'on entend réfléchir sur les causes économiques de la rébellion.

Cette absence des Touaregs dans les circuits d'approvisionnement des sociétés mérite en effet réflexion. Il semble qu'ils n'ont pas su plus que pas pu s'insérer dans ces circuits et n'ont pas véritablement tenté de se donner les moyens de les investir. Ils bénéficiaient pourtant d'un capital de sympathie, sans doute plus fort que les autres communautés nigériennes, auprès des expatriés qui occupaient les postes stratégiques et sur lesquels ils ont toujours exercé un certain mimétisme. Ces étrangers avaient le souci officiellement affiché d'impliquer les populations locales dans l'exploitation des ressources de leur sous-sol. Ceci explique qu'au départ, à compétence égale, un ouvrier ou un employé d'origine touarègue était préféré à un autre candidat à condition qu'il remplisse les critères de sélection : état de santé très satisfaisant et

32. Les fournisseurs expatriés se résument à présent à un transporteur aérien et une société d'import-export.

niveau scolaire minimum (alphabétisation) pour permettre la perfectibilité des recrues[33]. On peut penser que cette philosophie jouait également dans le choix des fournisseurs. Très vite, les quelques fournisseurs touaregs retenus s'avérèrent être des partenaires insuffisamment fiables et efficaces en raison de leur savoir-faire limité en matière commerciale, d'où leur rapide éviction. Elle s'accentua par la suite au point qu'ils jouent à présent un rôle négligeable auprès des sociétés : si la ventilation des fournisseurs obéit à un mouvement ondulatoire qui induit une certaine rotation, celle-ci ne les a jamais véritablement incorporés d'où ce sentiment d'avoir été exclus de cette manne.

L'analyse de responsables de la rébellion apporte un éclairage différent[34]. Pour eux, leur marginalisation tient au seul fait qu'ils ont toujours été exclus des postes clés de l'État et des sociétés minières : ceux-ci ont été monopolisés par les Djermas qui détiennent le pouvoir politique depuis l'indépendance. C'est l'occupation de ces postes qui a permis aux Djermas d'avoir des hommes d'affaires bien introduits au sein des sociétés. Cette position privilégiée s'est traduite, toujours selon eux, par l'éviction des commerçants et des employés touaregs puisqu'on ne dénombre aujourd'hui que 3% de salariés d'origine touarègue dans les compagnies minières (les investigations que j'ai effectuées auprès des sociétés minières donnent un chiffre de 15 à 20%). Finalement, ils estiment que leur sous-représentation au sein de l'appareil d'État et de ses sociétés au regard de leur poids démographique explique leur exclusion économique qui figure parmi les principales causes de la rébellion.

Il est intéressant de souligner que celle-ci n'a jamais entrepris de véritables coups de force contre les sites miniers. A l'exception de quelques opérations de commandos qui avaient pour objet de s'emparer de véhicules tout terrain appartenant aux sociétés minières, aucune action de sabotage n'a eu lieu sur les sites pas plus que sur la ligne haute tension qui les approvisionne en électricité depuis l'usine de la SONICHAR. Les exportations d'uranium n'ont donc souffert du conflit qu'à la marge (vols de véhicules). Les sociétés se contentèrent en effet de renforcer les mesures de protection autour de leurs installations et de repenser le transport de l'uranate et des matières premières nécessaires à sa production. Celui-ci est désormais organisé sous forme de convois protégés par l'armée ou la gendarmerie. Interrogés à ce sujet, des responsables du mouvement m'ont expliqué qu'il n'était pas dans leur intention de s'attaquer aux sites comme le leur avaient suggéré leurs

33. Un ancien responsable français du recrutement, lors de l'installation de la COMINAK, m'expliqua que les Touaregs ne furent pas très nombreux à solliciter un emploi dans les mines : cinquante candidatures (pas toutes touarègues) furent enregistrées à Agadès alors que plus de trois cents étaient déposées au même moment à Maradi et à Zinder.

34. Entretien réalisé le 1er mai 1997 à Agadès avec les responsables de deux fronts touaregs.

homologues maliens. Pour eux, un tel choix aurait été irresponsable car leur objectif n'était pas d'asphyxier économiquement le pays dont la situation financière est déjà dramatique. Accroître ses difficultés n'aurait, toujours selon mes informateurs, pas servi leur cause car l'État a besoin de moyens importants pour appliquer les accords de paix et la filière uranium demeure une de ses principales sources de revenus.

Exclus de ce secteur minier, les Touaregs le sont sans doute encore pour longtemps tant le retard accumulé sera difficile à combler, d'autant plus qu'il continua de se creuser durant la rébellion. Qu'en sera-t-il si une filière pétrolière se met en place au Niger ?

La compagnie Hunt Oïl entreprit en 1997 une campagne d'exploration sur le plateau du Djado afin d'évaluer les potentialités du gisement et la qualité du brut (le forage d'un puits dans cette zone revient à dix milliards de francs CFA). Son idée en effectuant de la prospection dans une région d'accès très difficile et enclavée est d'identifier des lieux qui pourraient, le jour venu, prendre le relais des gisements de pétrole du Moyen-Orient. Toutefois, la société se heurta à des obstacles politiques. La Libye n'apprécie pas qu'une société américaine opère non loin de sa frontière méridionale, d'autant plus qu'elle pourrait exploiter des gisements qui se prolongent dans le bassin de Mourzouk où d'importantes découvertes pétrolières ont été faites. Aussi, il semblerait que la Libye ait fourni des armes, de l'argent et des véhicules aux Forces armées révolutionnaires du Sahara (FARS) afin que ce groupe toubou entrave la campagne de prospection de Hunt Oïl et entretienne un climat d'insécurité dans le Kawar[35].

On peut espérer qu'un secteur pétrolier verra le jour au Niger comme c'est la cas actuellement au Tchad où les sociétés Elf et Exxon mettent en exploitation des gisements pourtant éloignés des zones portuaires[36]. Si le Niger a eu la chance d'exploiter son uranium, les réserves d'Arlit et d'Akokan risquent d'être épuisées à moyen terme (une vingtaine d'années) car un site minier a par essence même une durée de vie limitée. La mise en valeur de nouveaux gisements sera alors tributaire de l'évolution des cours mondiaux. Sera-t-il rentable d'ouvrir de nouvelles mines ? Faudra-t-il amener le minerai jusqu'aux usines existantes ou en installer de nouvelles ? Telles sont là des questions importantes pour un pays qui a un impératif besoin de valoriser ses ressources naturelles afin d'assurer son développement.

35. Certains observateurs estiment que l'attitude libyenne profite à la France dont les groupes pétroliers sont absents de cette zone prospectée par les Américains.

36. Les investissements déjà réalisées au Niger par les compagnies étrangères sont supérieurs à deux cent vingt milliards de francs CFA. Outre le Djado, la région d'Agadem a fait l'objet de plusieurs campagnes de prospection qui prolongent celles effectuées au Tchad (région de Mao).

TROISIÈME PARTIE

LES ÉCHANGES TRANSSAHARIENS : L'EMPIRE ARABE

Introduction

Si les origines du commerce transsaharien restent controversées, sa longévité (plus de deux millénaires) atteste que le Sahara n'a jamais constitué un obstacle infranchissable à la circulation des hommes et des biens. Selon Henri Lhote[1], cet espace désertique a toujours constitué un pont entre l'Afrique du Nord et l'Afrique noire puisque avant même l'époque romaine une « route » des chars le traversait déjà. Cet axe avait un caractère militaire qui reflétait la pénétration des populations blanches vers le Sud. Sans doute était-il aussi une route caravanière même si le volume des échanges devait être très réduit.

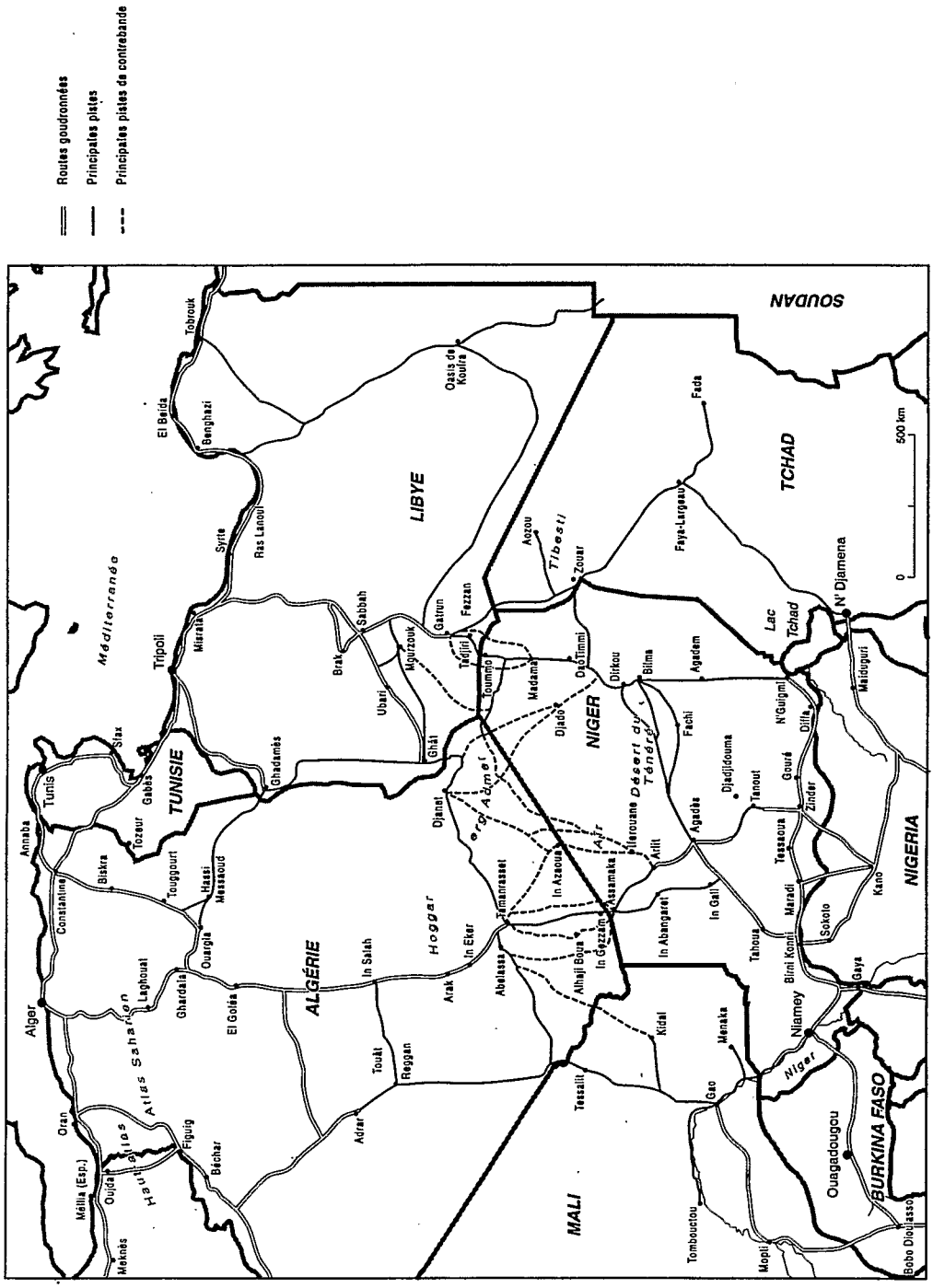
Les relations commerciales transsahariennes ne se développèrent qu'au Moyen Age et connurent leur apogée au cours d'une période qui s'étend du XI^e^ au XVI^e^ siècle avec un temps fort généré par les contacts noués avec le commerce européen au XV^e^ siècle[2]. Ainsi, au XIV^e^ siècle, deux grands axes caravaniers parcouraient le massif de l'Aïr, le premier reliant l'empire du Mali au Fezzan et à l'Égypte, le second le pays haoussa au Sud algérien et à la Tripolitaine (cf. carte IV). Les Touaregs qui savaient affronter le désert et s'y repérer convoyèrent pour le compte de commerçants arabes et berbères les marchandises de ce commerce caravanier dont ils assurèrent également la protection. Celles-ci étaient constituées d'or, d'ivoire et d'esclaves en direction de l'Égypte, de cotonnades et d'objets de luxe vers le Mali. Des cités haoussas (Kano et Katsina) remontaient vers le Maghreb des peaux de bœufs tannées, des plumes et des dépouilles d'autruches, des couvertures en coton et des esclaves tandis que descendaient des clous de girofle, des parfums et des burnous[3].

Agadès, située dans une vaste plaine en bordure méridionale du massif de l'Aïr, détourna à son profit ce commerce saharien car elle était mieux reliée au pays haoussa que ses rivales de l'Aïr que sont Tigidda, Tadaliza et Assode. Parfois placées au cœur même du massif, ces cités étaient souvent d'accès plus difficile. Aussi, au XVI^e^ siècle, Agadès devint une place marchande dynamique : des commerçants arabes et berbères s'installèrent dans le quartier Obitara qui devint un lieu de transit des marchandises. Ces Arabes venaient principalement de Ouargla

1. H. LHOTE, *Les Touaregs du Hoggar*, Armand Colin, Paris, 1984.

2. A. BOURGEOT, Le commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord », Éditions Sépia, Paris, 1989, pp. 129-137.

3. A. BOUBAKAR, *Agadez et sa région*, *op. cit.*



Carte IV : Régions sahariennes et sahéliennes

qui fut, au XVI[e] siècle, l'un des centres les plus actifs du commerce saharien mais aussi de Tlemcen et du M'zab. Les commerçants berbères étaient, quant à eux, originaires de Misrata et de Ghadamès, ces deux groupes étant complémentaires et concurrents : les premiers s'engagèrent dans le commerce avec l'Égypte tandis que les Ghadamésiens animèrent le négoce entre le Maghreb central et le Soudan (ils finirent par évincer les négociants de Misrata des relations marchandes avec l'Égypte)[4]. Pour l'historien Djibo Hamani, cette expansion économique d'Agadès fut directement liée à celle du pays haoussa dont l'influence s'étendait jusqu'au golfe de Guinée et à la Bénoue. Cet essor renvoyait aussi à la victoire militaire d'Agadès sur Tigidda (Azelik) : cette ville lui disputa en effet le contrôle des routes commerciales afin de percevoir les taxes de passage qu'elles généraient, les chefferies touarègues de l'Aïr s'opposant à celles de la plaine.

Le XVII[e] siècle fut une période de déclin caractérisée par de grands mouvements de population dans l'Aïr qui modifièrent sa carte politique, et par des luttes entre les différentes formations touarègues (Kel Ewey, Kel Gress et Kel Ferwan). Ces guerres intestines se prolongèrent aux XVIII[e] et XIX[e] siècles, créant un climat d'insécurité défavorable au commerce caravanier. La prospérité d'Agadès en fut d'autant plus affectée que des *rezzous* se multiplièrent contre les caravanes. Les commerçants d'Agadès ne partaient même plus en Tripolitaine et les échanges entre Gao, Tombouctou et l'Égypte s'étaient éteints. Enfin, les courants d'échanges entre la Méditerranée et le pays haoussa souffrirent d'un déséquilibre croissant qui s'explique par une pénétration plus forte des articles provenant d'Europe et sa moindre demande en produits africains[5]. En 1898, l'explorateur Foureau observa cependant que la « ville continue d'être un point de transit où s'amassent quelques-uns des articles européens destinés au Soudan. Mais ce commerce d'importation est le monopole des Tripolitains et des gens du Touat immigrés à Agadès. » Edmond Séré de Rivières confirme la persistance d'importants échanges transsahariens : au début de ce siècle, la caravane annuelle qui reliait Kano et Katsina à Tripoli compta huit mille chameaux lors de son passage à Djadjidouna le 26 août 1904[6]. La voie libyenne restait alors prépondérante car les rives de la Méditerranée sont, depuis Agadès, plus proches à Tripoli qu'à Alger (la première est sensiblement à la même latitude que Ouargla qui est à 800 kilomètres de la mer). Aussi, les familles libyennes s'implantèrent davantage à Agadès que leurs homologues algériennes même si on trouve la trace d'une présence ancienne d'Arabes et de Chaambas de Ouargla, de Métilili et d'In Salah. Cette oasis peuplée d'Arabes et de Touaregs fut, avant la

4. D. HAMANI, *Au carrefour du Soudan et de la Berberie. Le Sultanat touareg de l'Ayar*, *op. cit.*

5. A. BOURGEOT, Le commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord », *op. cit.*

6. E. SÉRÉ DE RIVIÈRES, *Histoire du Niger*, op. cit.

conquête coloniale qui précipita sa chute, stratégique tant du point de vue politique qu'économique : il fut le berceau de grands commerçants arabes, le centre de ravitaillement des Touaregs Kel Ahaggar et le point de convergence de nombreux axes caravaniers transsahariens (Tombouctou-Gao-Tripoli[7] et Alger-Agadès-Kano). De plus, ses négociants disposaient de compatriotes installés à Agadès, Zinder, Kano et Sokoto. Par ailleurs, de constants échanges commerciaux les reliaient également à Ghadamès et Ghât.

La conquête coloniale perturba profondément ce commerce caravanier car Agadès connut une longue période d'insécurité qui se prolongea jusqu'à la défaite de Kaosen. La paix revenue, les échanges reprirent timidement car les Français mirent fin au trafic des esclaves qui étaient à la base d'un négoce dirigé vers le Maghreb et l'Égypte. Les grands flux se limitèrent alors au sel que transportaient les *taghlamt* entre l'Aïr et le Kawar et à quelques mouvements vers le Maghreb. Enfin, ce trafic caravanier fut perturbé par l'arrivée des premiers camions qui s'aventurèrent dans le désert dès les années vingt, ce mode de transport se généralisant à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Les voies ouvertes par les Européens depuis le golfe de Guinée concurrencèrent également le commerce caravanier. Agadès qui assurait tout le transit du Nigeria vers la Méditerranée souffrit de cette nouvelle organisation des transports. Toutefois, la France s'efforça d'assurer la survie du commerce transsaharien afin de concurrencer le négoce britannique. Elle encouragea les échanges entre l'Algérie et son empire d'Afrique de l'Ouest. Par contre, elle entrava les flux avec la Libye passée sous la tutelle de l'Italie qui en avait chassé les Turcs. Les Italiens entendaient aussi isoler le Fezzan du Soudan français dont ils se méfiaient comme en témoigne l'édification de forts à Sabha, Brak, Mourzouk, Ubari et Koufra.

Agadès ne fut donc plus le carrefour commercial qu'elle avait été dans le passé. Elle devint un petit marché régional qui vivait au rythme des caravanes qui parcouraient encore le désert. Ce commerce transsaharien resta modeste durant la période coloniale. Il ne s'amplifia qu'au cours des années soixante-dix puis quatre-vingt. Dès lors, Agadès redevint un lien entre le Maghreb et l'Afrique noire : des pistes balisées permettent de se rendre en Algérie, à Bilma et Dirkou puis en Libye si bien qu'Agadès constitue un des angles d'un espace d'échanges triangulaires dont les deux autres pôles sont Tamanrasset et Sabha, capitale du Fezzan et point de rencontre entre Berbères du Nord, Touaregs du Tassili et du Niger et Toubous du Kawar et du Tchad.

Contrairement aux idées reçues, les Afriques blanche et noire ne sont pas des espaces indépendants. Leurs interrelations montrent, au con-

7. L'axe Gao-In Salah était appelé la « piste des moutons » : des caravaniers touaregs l'empruntaient pour amener leurs animaux dans les oasis du Touat et du Tidikelt, cf. H. LHOTE, *Les Touaregs du Hoggar*, *op. cit.*

traire, qu'elles demeurent intimement liées malgré la naissance d'États-nations : les grands mouvements d'échanges transsahariens reprennent, sous des formes nouvelles, en empruntant parfois les anciennes pistes caravanières. Comme par le passé, ils sont animés par des réseaux de commerce arabes structurés et installés dans les différents pays. A ces circuits marchands viennent se greffer des flux migratoires très cosmopolites qui montrent que le désert ne constitue plus un obstacle à la circulation des hommes et des marchandises. La rébellion touarègue et les événements politiques intérieurs algériens ralentirent toutefois ces flux.

Malgré cette conjoncture défavorable, l'Algérie et la Libye commercent toujours avec l'Afrique noire par le canal d'une série de réseaux marchands. Leurs échanges ont connu des fortunes diverses qui renvoient à l'état de leurs relations diplomatiques. Si elles furent presque toujours cordiales avec l'Algérie, les rapports avec la Libye du colonel Kadhafi furent marqués par un conflit ouvert qui entrava durant quelques années les flux commerciaux.

Pour des raisons historiques mais surtout politiques, il convient de dissocier ces deux grands axes transsahariens. De plus, les marchandises qu'ils véhiculent diffèrent sensiblement car le Niger n'est pas le seul pays d'Afrique noire à les animer : le Nigeria y participe activement mais aussi des pays comme le Bénin qui voit débarquer à Cotonou des marchandises destinées au Maghreb ! Ces grands flux soulignent l'originalité du Niger où les espaces économiques réels ne correspondent pas au cadre national mais dépassent largement ses frontières pour toucher le monde arabe (Algérie et Libye), l'univers haoussa (Nigeria) et l'Afrique noire francophone (Burkina Faso, Bénin, Togo et Côte-d'Ivoire).

Ces deux grands axes marchands ont également connu de profondes mutations au niveau des acteurs : si les Arabes en restent les principaux animateurs, les Touaregs n'en sont plus les convoyeurs car le dromadaire laissa la place aux camions même si le gouvernement nigérien préserva pendant quelques années l'activité des chameliers en interdisant le transport du sel par camions. Aussi, l'emprise économique arabe sur ces échanges transsahariens s'affirma-t-elle nettement au cours de ces dernières années alors qu'en même temps les Touaregs perdaient le contrôle du transport saharien.

L'étude des migrations de travail en Algérie et en Libye complétera l'analyse en prenant en compte cette fois-ci les aspects humains des relations entre le Maghreb et l'Afrique noire : le sort des descendants des caravaniers et des pasteurs nomades ainsi que celui de nombreux jeunes Africains n'en paraîtront que plus douloureux.

1

Les échanges avec l'Algérie

Le Nord de l'Algérie (Tell) est tourné vers la Méditerranée et l'Europe plus que vers l'Afrique noire à l'égard de laquelle il porte un intérêt limité tant elle lui paraît lointaine. Il faut franchir l'Atlas, le massif de l'Aurès ou les monts des Ouled Nails pour trouver des localités qui entretiennent quelques relations avec les pays qui bordent ses frontières méridionales. Laghouat, Biskra, Touggourt et plus encore Ouargla, Ghardaïa, Métilili, El Goléa, In Salah et bien évidemment Tamanrasset et Djanet sont, depuis des siècles pour certaines de ces villes, liées à l'Afrique subsaharienne par des échanges marchands.

La nature et surtout le volume des échanges entre le Niger et l'Algérie restent modestes comparés aux flux dirigés vers le Nigeria. Toutefois, ils témoignent de la permanence de grands courants d'échanges sur lesquels se greffent des mouvements de populations (migrations de travail). Comme aux autres frontières de l'Algérie, la contrebande s'est développée en raison de la politique protectionniste suivie pendant de très longues années par l'État socialiste. Des réseaux se sont mis en place grâce à la protection de personnalités bien placées dans les hautes sphères de l'appareil d'État. Cette contrebande repose, d'une part, sur des situations de pénu-rie qui touchent régulièrement certains produits et, d'autre part, sur l'inconvertibilité du dinar : celle-ci donna naissance à un marché noir très actif où son cours est nettement inférieur au taux de change officiel qui est surestimé au regard des performances réelles de l'économie algérienne.

La dynamique de ces échanges sera examinée dans une perspective historique en insistant sur le rôle joué par la foire de Tamanrasset. L'analyse fera apparaître un commerce de troc transfrontalier qui trouve son origine dans l'inconvertibilité du dinar : le marché parallèle des changes sert en effet de référence aux transactions effectuées entre les opérateurs maghrébins et africains, celles-ci s'effectuant hors du système bancaire moderne.

Historique des échanges

Quelques grands courants d'échanges relièrent, à l'époque précoloniale, le Nord de l'Algérie et le Maroc à l'Afrique noire. Deux grandes routes traversaient le Sahara. L'une à l'Ouest empruntait le Touat (région d'Adrar) et le Tanezrouft (région située à l'Ouest du massif du Hoggar) pour atteindre Gao et Tombouctou (cf. cartes II et IV). L'autre, plus importante, doublait la première à l'Est et reliait Alger et les oasis du Touat et du Tidikelt (plaine séparant In Salah de Reggan) à Agadès en passant par In Salah, plaque tournante pour les caravanes venant de Ouargla, Ghardaïa, Touggourt et Ghadamès. La piste traversait ensuite le Hoggar par les gorges d'Arak pour atteindre la région de Tamanrasset puis la capitale de l'Aïr.

Ce commerce transsaharien survécut aux vicissitudes de l'histoire jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle. Il périclita avec la colonisation car les puissances européennes mirent en place des voies de communications modernes qui partaient du golfe de Guinée pour remonter à l'intérieur de l'Afrique noire. Le trafic caravanier ne put tenir la concurrence de ces nouvelles routes qui offrirent des conditions de transports plus avantageuses[1] et sûres (des bandes de pillards attaquaient les caravanes lors de la traversée du désert). Selon André Bourgeot, les Britanniques s'efforcèrent d'affaiblir les échanges transsahariens afin de leur substituer des flux côtiers : « Les Anglais organisèrent gratuitement un service de transport reliant, par mer, Tripoli à Lagos d'où l'on gagne Kano par chemin de fer »[2]. Aussi, de véritables ports sahariens des villes comme Agadès, Tombouctou, Gao et Zinder devinrent des localités enclavées aux confins du désert.

Les autorités françaises relancèrent timidement ces échanges. En 1930, la chambre de commerce de Tamanrasset organisa une foire ouverte aux ressortissants des pays limitrophes. Son objectif était d'aider les commerçants algériens à trouver de nouveaux débouchés après la fermeture partielle des marchés européens consécutive à la crise de 1929. De même, pendant la Seconde Guerre mondiale, une partie de l'approvisionnement du Niger, dont celui de l'armée française, vint d'Algérie : les camions de la Société algérienne des transports tropicaux apportaient en Afrique noire toutes sortes de produits de consommation courante et en rapportaient des cuirs, des peaux, du henné, de la gomme arabique, etc. Toutefois, les flux d'échanges entre les deux zones françaises furent globalement réduits tout au long de la période coloniale bien que des courants commerciaux anciens se maintinrent comme les caravanes de sel. Les caravaniers touaregs et chaambas partaient des

1. L'arrivée du chemin de fer à Kano (1912) fut fatale aux caravanes car le coût du transport par le rail était alors deux à trois fois moins élevé que par le Sahara.

2. A. BOURGEOT, Le commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord », *op. cit.*

salines du Hoggar (Amadror) pour se diriger vers le Sud où le sel, l'armoise et quelques autres marchandises étaient échangées contre du mil, des *toukourdi* (bande d'étoffe servant de chèche aux Touaregs) et divers objets en cuir fabriqués à Agadès, Tahoua ou dans le Damergou[3].

Aucune rupture majeure ne marqua les premières années qui suivirent les indépendances des deux pays (1960 pour le Niger, 1962 pour l'Algérie) comme si les deux rives du désert n'avaient pas de produits à échanger. Il fallut attendre les années soixante-dix pour entrevoir un décollage des mouvements commerciaux en dépit des frontières qui séparèrent les nouveaux États indépendants et qui gênèrent la circulation des marchandises. Cet essor s'opéra, d'une part, grâce aux progrès réalisés en matière d'infrastructures routières et de transport. Il trouve, d'autre part, son origine dans l'organisation de la première foire commerciale de Tamanrasset (1973) dont l'objectif est d'encourager le commerce entre les pays sahariens. Après avoir connu une certaine animation, ces échanges furent perturbés, dès 1990, par la rébellion touarègue et les graves événements politiques intérieurs algériens liés aux actions du Front islamique du salut bien que celles-ci touchent peu l'extrême Sud du pays.

Des flux limités (1945-1973)

Au cours de la période coloniale, quelques Algériens s'installèrent à Agadès pour y exercer une activité marchande contribuant ainsi à alimenter les flux d'échanges entre le Niger et l'Algérie[4]. Tout en restant encore limités, ces flux composés de produits provenant essentiellement du Nigeria s'étoffèrent car ils profitèrent de l'arrivée des premiers camions. Les commerçants bénéficièrent d'un embryon de réseau de transport en s'appuyant sur la Société algérienne des transports tropicaux. La SATT fit d'Agadès une escale sur sa liaison Alger-Ghardaïa-Tamanrasset-Zinder-Fort Lamy-Kano-Niamey, ce qui renforça ses relations avec l'Afrique du Nord. Après 1945, l'activité de ces commerçants arabes s'amplifia dès qu'ils achetèrent leurs propres camions, le plus souvent d'occasion auprès des Français (ils assurèrent la [illegible] Agadès-Tamanrasset). L'Algérie ne proposait alors que des dattes et des tapis car ses autres productions étaient concurrencées par celles de la colonie britannique qui étaient moins onéreuses et par conséquent plus largement diffusées en Afrique occidentale.

3. Ce mouvement caravanier fut perturbé par les récentes sécheresses, les autorités nigériennes interdisant les exportations de mil.

4. Ces commerçants, arabe, chaamba et mozabite, s'installèrent d'abord à Tamanrasset qui devenait une capitale régionale. Ils se faisaient expédier des marchandises (thé, sucre, tissus, parfum, couvertures, etc.) par leurs correspondants du Tell (zones côtières méditerranéennes).

Après la Seconde Guerre mondiale, quelques grandes familles arabes ou chaambas[5] de Ouargla, de Métilili, de Laghouat, d'In Salah, de Tamanrasset et dans une moindre mesure des Mozabites de Ghardaïa[6] s'installèrent plus nombreux à Agadès, formant une petite communauté marchande dynamique. Ces familles prolongeaient, au-delà des frontières de leur pays, les réseaux commerciaux qu'elles avaient tissés dans le Sud algérien. Elles étaient ainsi représentées à travers des frères et des fils tout le long de l'axe Alger-Ghardaïa-In Salah-Tamanrasset-Agadès et Gao[7] et leurs camions faisaient continuellement des va-et-vient entre ces places. Ces commerçants algériens se lancèrent dans le commerce transsaharien pour ravitailler l'Algérie avec des produits d'Afrique noire car leur pays était encore soumis aux restrictions. Le transport des marchandises entre l'Algérie et Agadès ne fut plus, dès lors, l'exclusivité des caravaniers mais le fait également de commerçants arabes, chaambas et mozabites installés dans les villes. Les Touaregs voyaient là leur hégémonie dans le transport saharien se briser, leurs anciens commanditaires assurant désormais eux-mêmes une bonne partie de l'acheminement de leurs marchandises.

Ces échanges caravaniers subirent aussi les conséquences du décrochage monétaire survenu en 1948 avec la création du franc CFA : désormais, le Niger utilisa une monnaie distincte de l'Algérie où avait cours le franc métropolitain. En revanche, cette nouvelle disparité fut mise à profit par des négociants algériens pour donner un regain d'activité à leurs affaires avec le Sud car ils jouaient sur la différence de prix des produits entre l'Algérie, l'Afrique occidentale française et le Nigeria britannique[8].

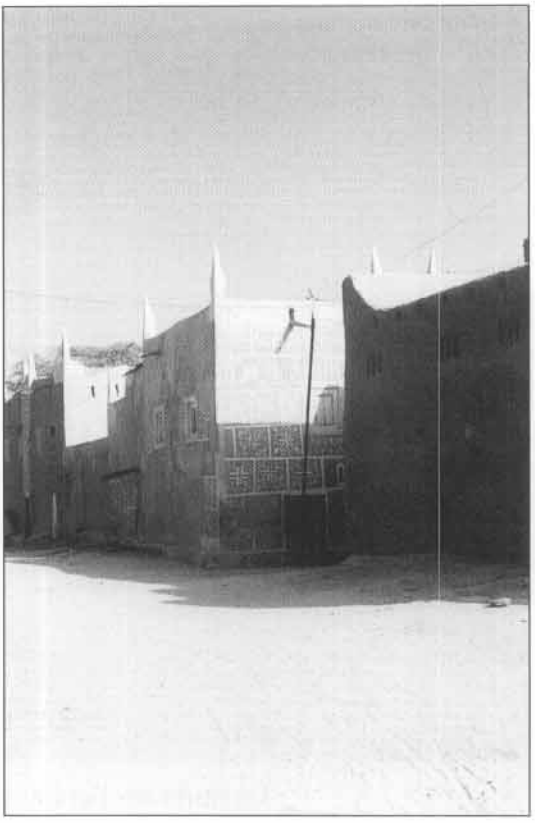
Au cours des années cinquante, le transport par camions s'accrut grâce à une plus grande fiabilité des véhicules. Il permit aux boutiquiers arabes de faire venir de nouveaux produits : leurs camions apportaient à Agadès des tissus, des dattes, des pâtes, du couscous, des pains de sucre et de l'huile de cuisine et retournaient en Algérie avec des moutons, des chèvres, du mil, du henné, du café de Guinée et parfois des objets

5. Les Chaambas sont des nomades dont le berceau se situe dans la partie septentrionale du Sahara algérien. Comme les Touaregs, c'est un peuple saharien qui ne craint pas de se déplacer dans le désert. Il est très actif dans le négoce des dattes, des produits agro-alimentaires et des textiles.

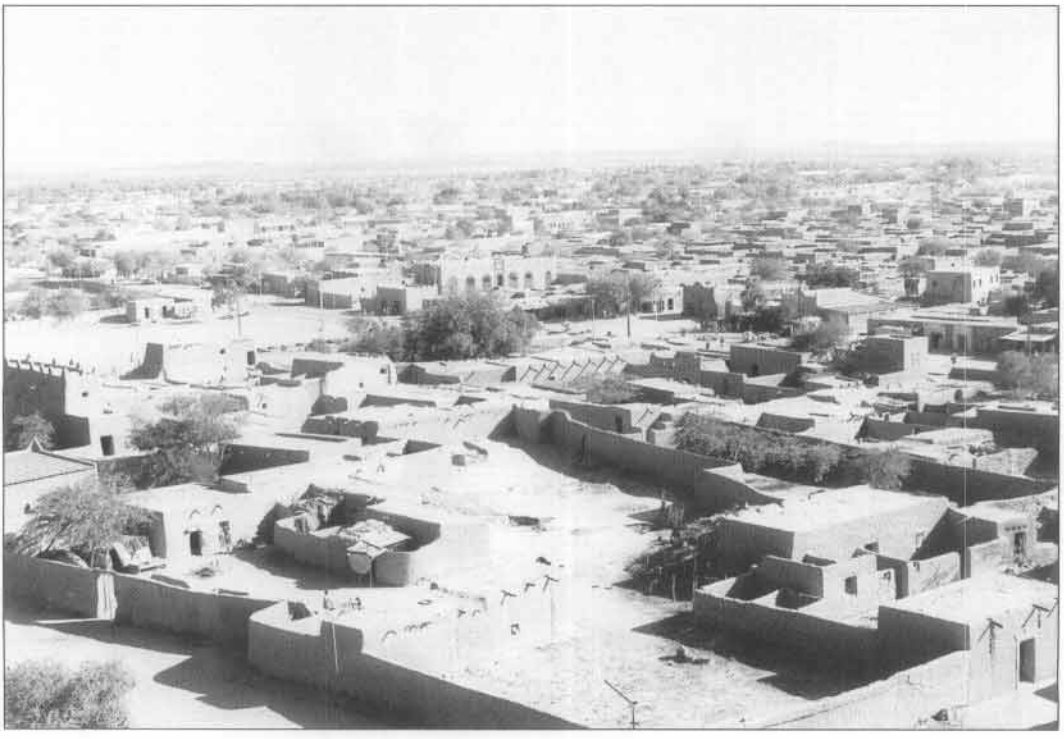
6. Les commerçants mozabites forment de petites communautés marchandes et religieuses soudées. Ils sont devenus de grands commerçants entreprenants et modernistes dont certains ont monté des petites et moyennes entreprises et des industries. Leur capitale, Ghardaïa, est une des villes les mieux approvisionnées d'Algérie grâce aux réseaux marchands qu'ils ont tissés sur l'ensemble du territoire.

7. Les commerçants du Touat sont plus tournés vers le Mali et la Mauritanie que le Niger.

8. F. GUITART, *Les conditions de l'évolution du commerce d'une ville Nord sahélienne du début du XIX^e siècle aux années 1970 : Agadès, République du Niger*, Thèse pour le doctorat de géographie de l'Université de Paris I, Paris, 1988.



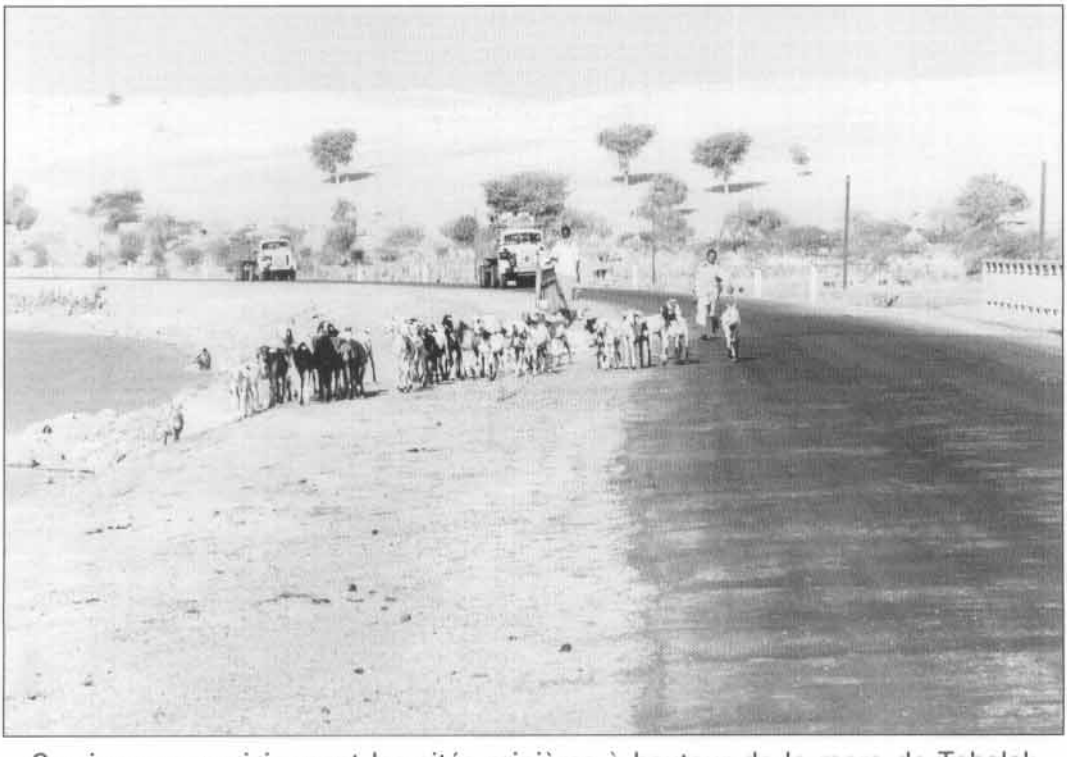
Maisons d'architecture haoussa à Agadès



Vue aérienne d'Agadès



La route de l'uranium à l'approche d'Arlit



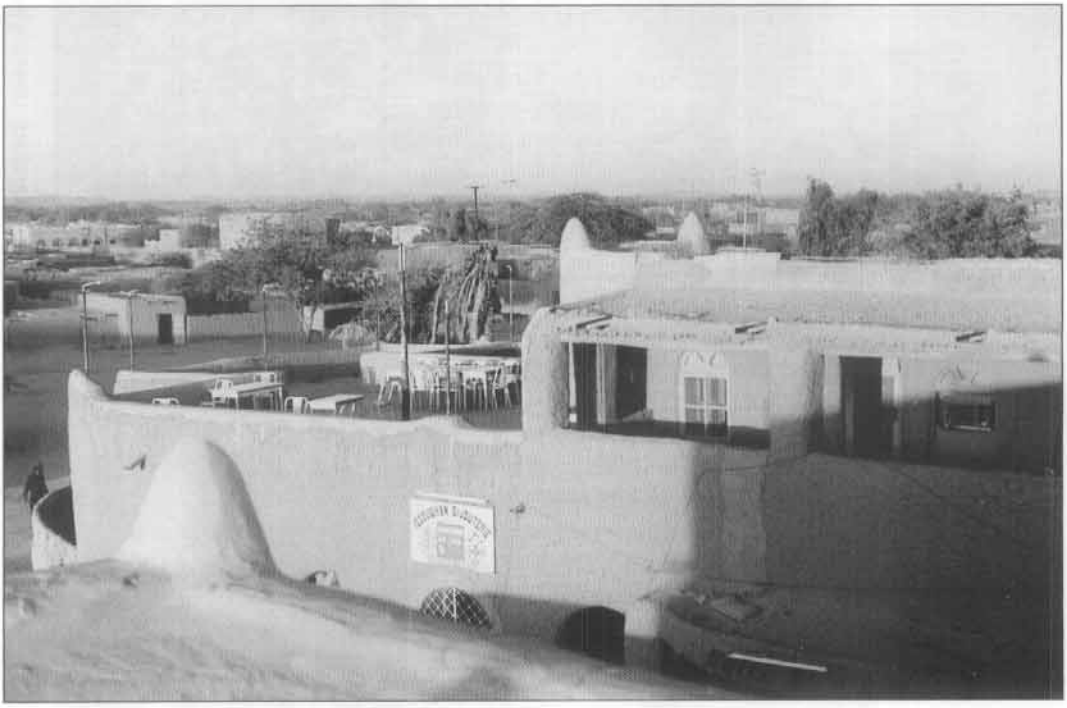
Camions approvisionnant les cités minières à hauteur de la mare de Tabalak



Jardins maraîchers dans le kori Telwa



Village RTA abandonné par ses habitants



L'hôtel de l'Aïr à Agadès



Carrière de la SOMAIR à Arlit



Usine de traitement du minerai de la SOMAIR à Arlit



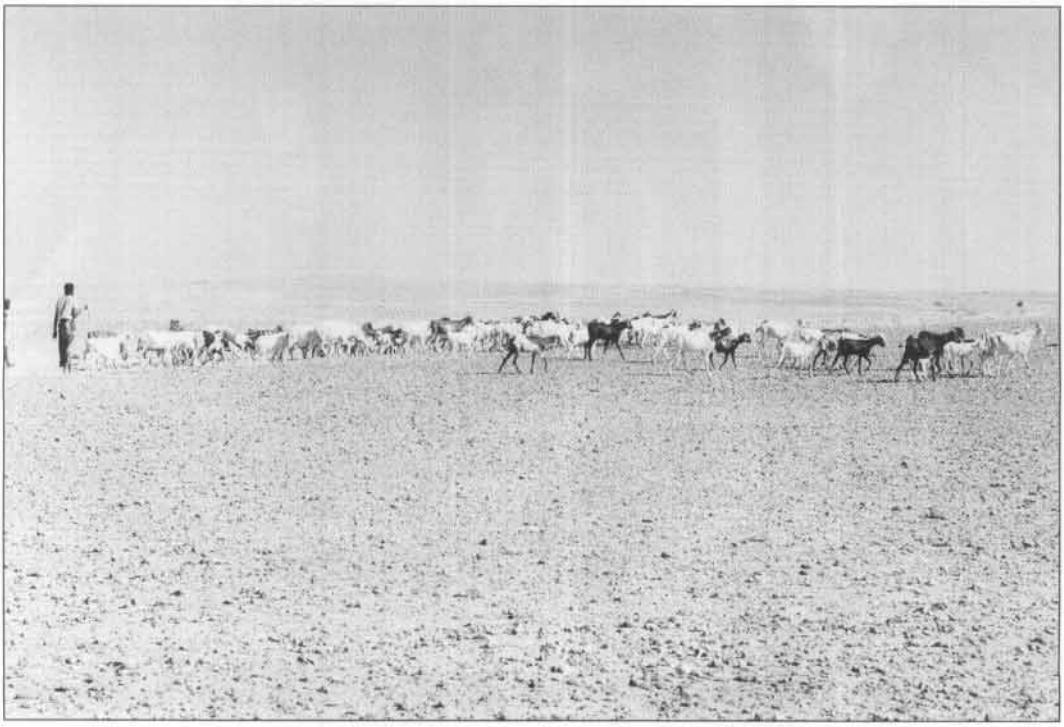
Arrivée d'un convoi de migrants à Agadès après la traversée du désert du Ténéré



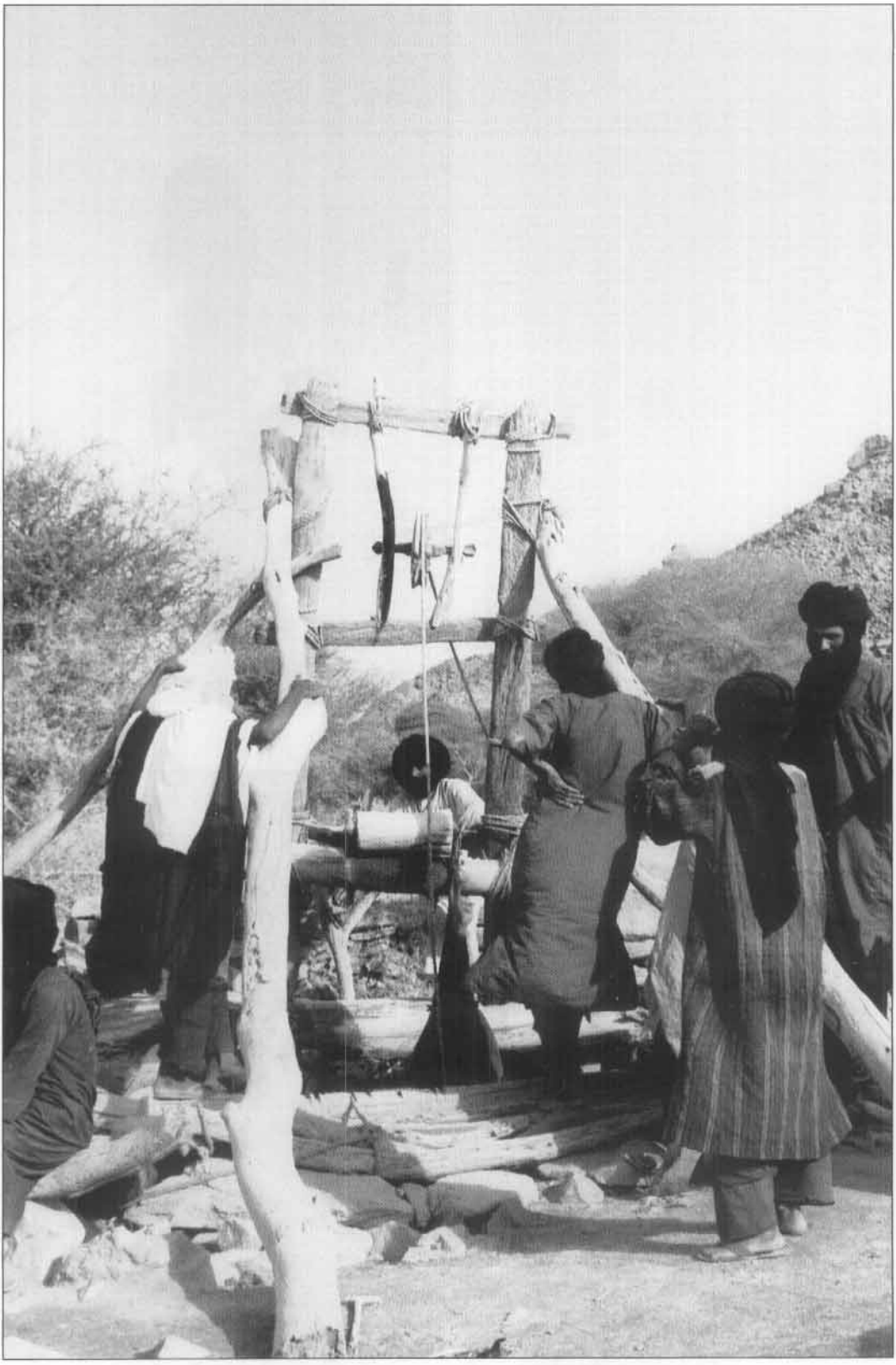
Arrivée d'un convoi de migrants à Agadès



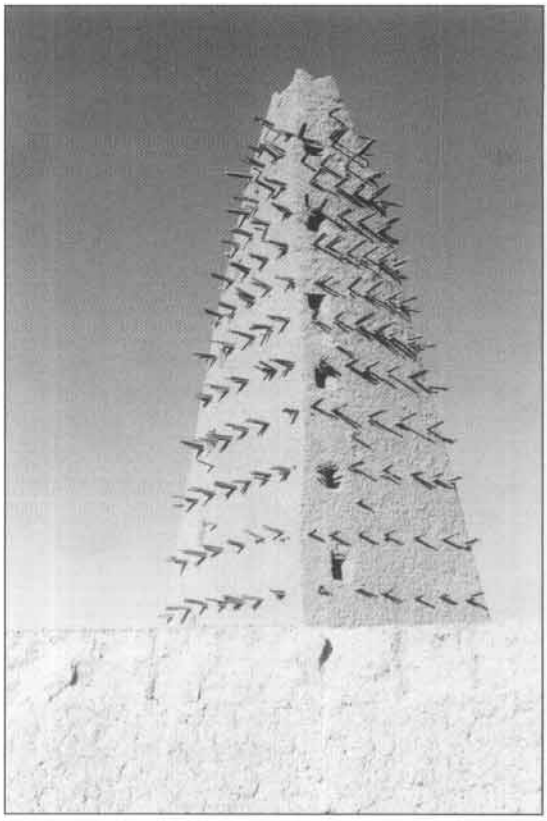
Jeune berger d'Agadès



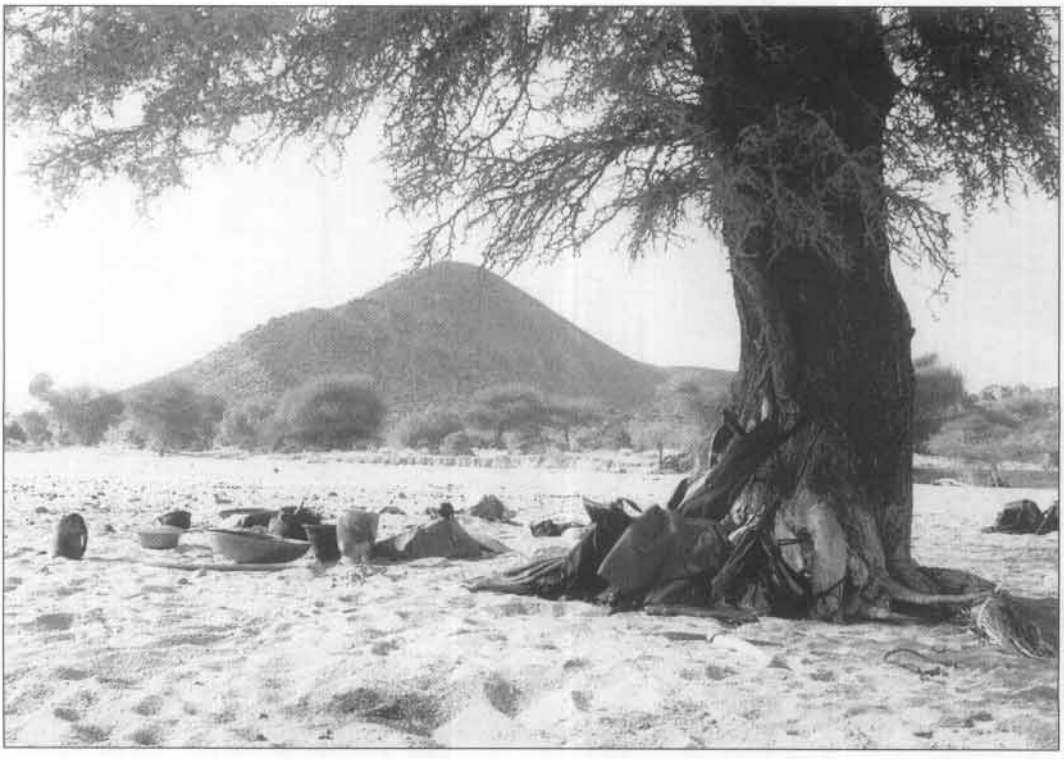
Départ aux pâturages



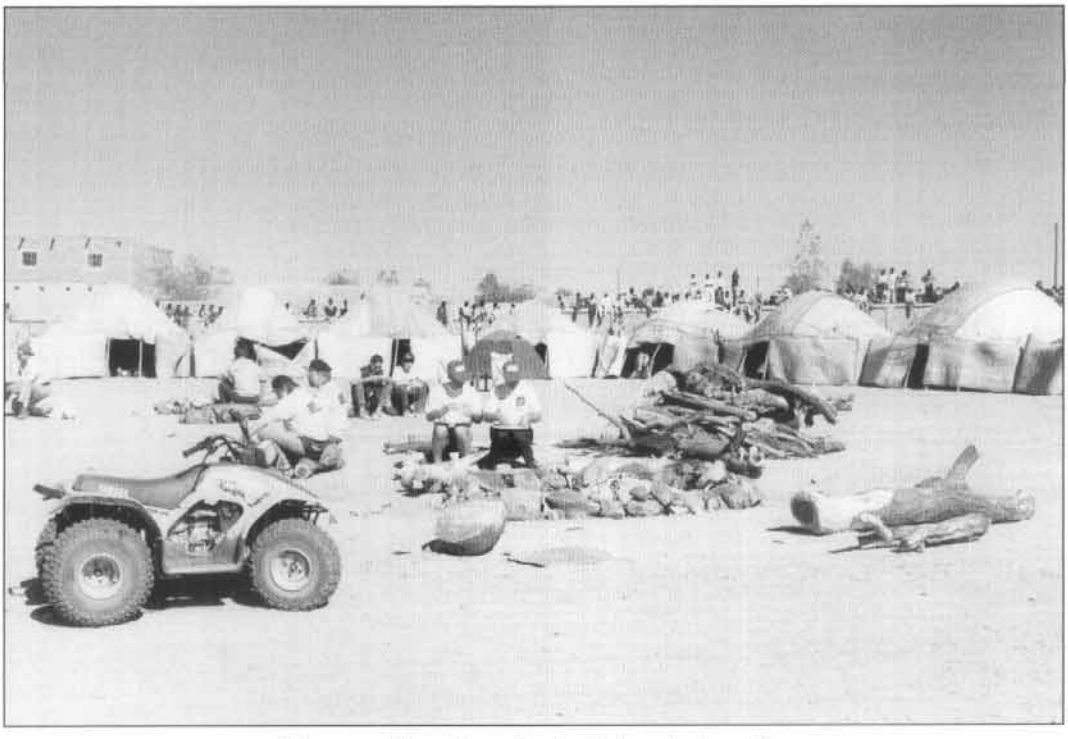
Exhaure de l'eau dans le massif de l'Aïr



La grande mosquée d'Agadès



Paysage de l'Aïr



Bivouac du rallye Paris-Dakar à Agadès



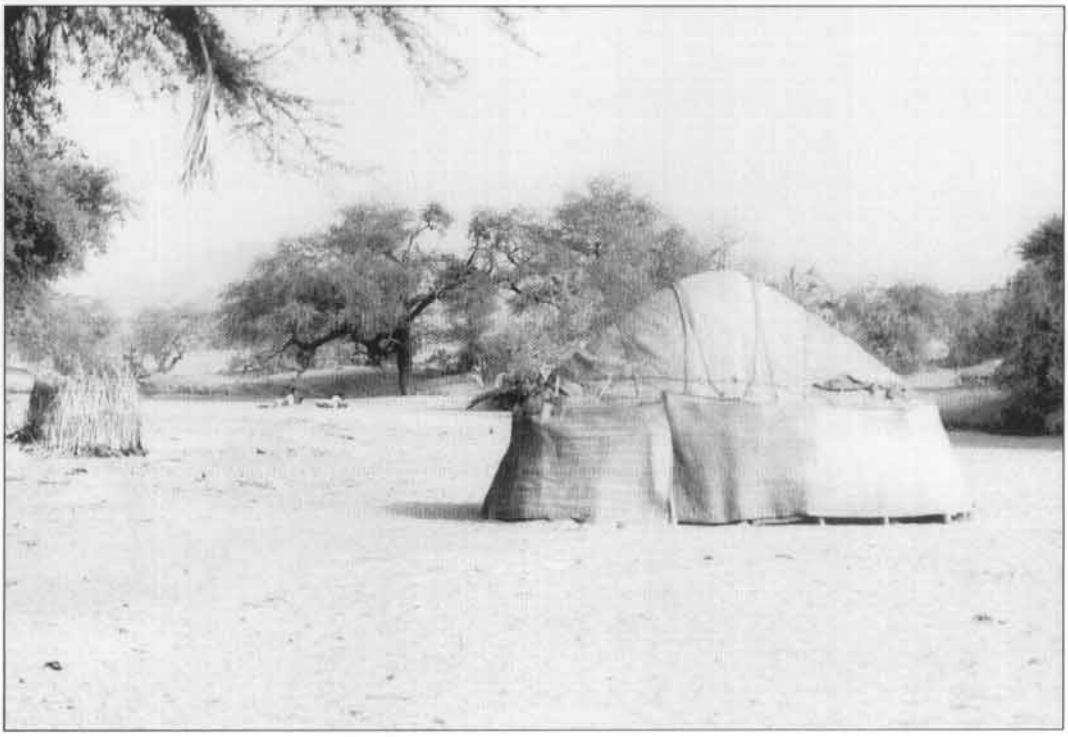
Vendeur de produits artisanaux à des concurrents du rallye Paris-Dakar



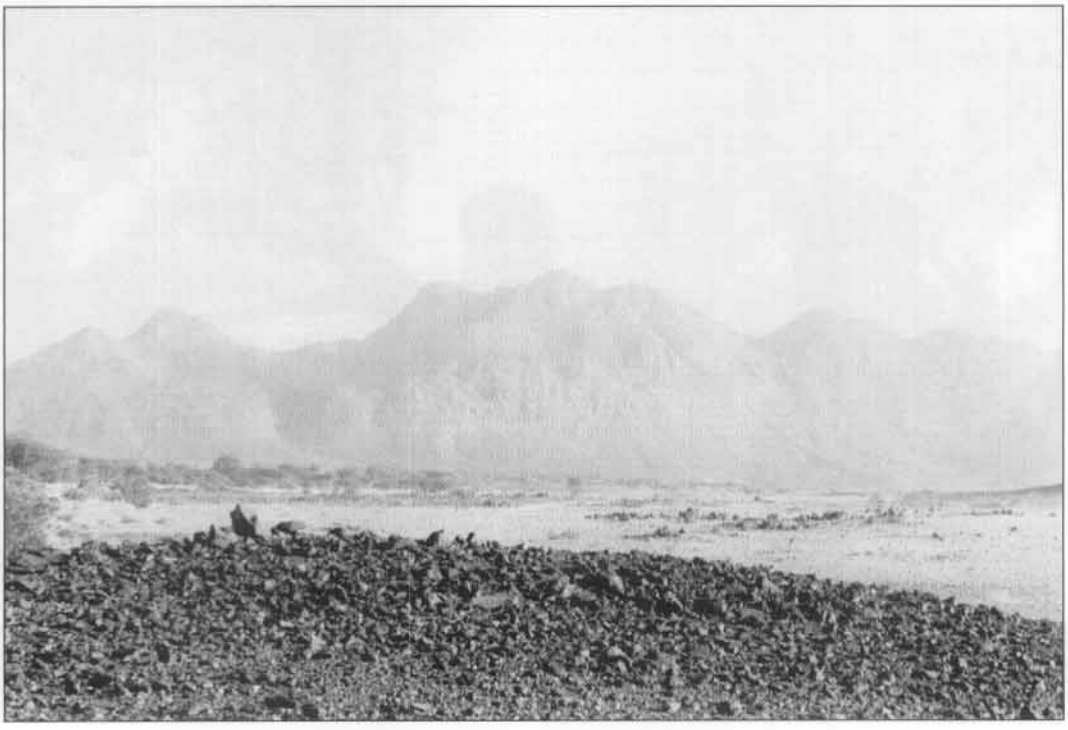
Caravane de chameaux se rendant à Tabelot pour le départ de la taghlamt



Pasteurs touaregs



Campement touareg en Aïr



Paysage volcanique de l'Aïr

artisanaux (sandales en cuir, selles de chameaux revendues dans le Hoggar, boîtes en peaux décorées appelés *battoti*). Certaines de ces importations s'effectuèrent par le biais de réseaux de contrebande auxquels participèrent activement les caravanes chamelières qui passaient plus facilement inaperçues. Leur trafic global porta toutefois sur des volumes de plus en plus réduits, la concurrence des camions ne cessant de s'accentuer.

La guerre d'Algérie, qui eut principalement pour théâtre le Nord du pays, perturba peu ces courants d'échanges. Elle induisit toutefois quelques migrations vers l'Afrique de l'Ouest : un commerçant algérien quitta Oran en 1957 pour Tamanrasset. De là, il partit ouvrir une boutique à Gao puis se fixa à Zinder où il y avait une petite communauté marchande algérienne. Il fit alors du commerce sur l'axe Zinder-Agadès-Tamanrasset. Il envoyait dans son pays des moutons et en rapportait des dattes et des tapis. A présent, ses fils importent toujours des dattes et dirigent une fabrique de bonbons et de sucreries à Maradi.

Après l'accession à l'indépendance des deux pays, leurs échanges commerciaux ne se sont pas vraiment renforcés tant du point de vue de leur volume que de leur nature. Mamadou Dagra dans sa thèse[9] remarque que « les rapports algéro-nigériens étaient à l'origine assez froids en raison du soutien déclaré du Président Ahmed Ben Bella au parti d'opposition SAWABA de Djibo Bakary qui combattait alors le régime du Président Diori Hamani. » Les relations entre les deux pays s'améliorèrent après le coup d'État ayant porté au pouvoir le colonel Houari Boumédiene (19 juin 1965) même si celui-ci s'était déclaré prêt à soutenir les mouvements de libération qui luttaient contre les pouvoirs dictatoriaux africains. Toutefois, ce n'est qu'en juillet 1971 que les deux États instituèrent la commission mixte algéro-nigérienne et qu'une coopération bilatérale s'instaura. Elle portait cependant davantage sur les domaines de l'éducation, de la formation, de la défense et des télécommunications que sur les échanges commerciaux. Aussi, ces derniers se caractérisent par l'inexistence de commerce interétatique et plus encore par l'absence de toute organisation économique supranationale qui pourrait les encourager. Les flux de marchandises relèvent donc exclusivement des seuls opérateurs économiques nationaux, notamment arabes, habilement répartis de part et d'autre de la frontière.

Un premier essor des échanges (1973-1991)

La législation algérienne, très contraignante sous le régime socialiste, entrava l'activité des acteurs du négoce transfrontalier. La nature et le volume des échanges avec l'Afrique noire sont en effet régis par des

9. M. DAGRA, *La politique extérieure du Niger (1974-1987), op. cit.*

textes stricts[10] assouplis seulement à l'occasion de la foire annuelle de Tamanrasset (*Assihar*). Ces restrictions donnèrent naissance à tout un commerce de fraude plus important que le commerce légal. S'efforçant de contourner les prohibitions algériennes, les *trabendistes*[11] sont liés à de hautes personnalités politiques qui leur assurent protection et impunité. Ils jouent sur les fluctuations du taux de change parallèle et sur les différences de prix des marchandises d'un pays à l'autre. Leur activité concerne principalement les mouvements d'échanges avec l'Europe mais s'étend aussi aux frontières tunisiennes, marocaines, libyennes et sahariennes de l'Algérie.

Dans le sens nord-sud, les dattes, comme à l'époque des caravanes, demeurent le principal produit échangé avec l'Afrique subsaharienne. Elles proviennent des oasis de Ouargla, Touggourt, Biskra voire d'In Salah. Il s'agit là d'un négoce légal, l'Algérie ne mettant aucune entrave à ces exportations (2 334 t officiellement recensées en 1991 à Tahoua qui concentre la plus grosse partie des flux). C'est aussi une activité saisonnière qui débute peu après la récolte (novembre) pour se terminer en mars. Les dattes destinées à l'Afrique noire (*Frezza*) ne sont pas de très bonne qualité (dattes séchées) car les meilleurs fruits (*Deglet nour* ce qui signifie « les doigts de lumière ») sont réservés à l'exportation en Europe[12].

Les commerçants algériens pour la plupart chaambas contrôlent intégralement la filière : les négociants des zones productrices (Souf, Mzab) les livrent à leurs correspondants de Tamanrasset. Ces derniers les expédient ensuite à trois gros importateurs arabes d'origine algérienne résidant à Tahoua (les Arabes nigériens interviennent peu dans cette filière). Ces importateurs-grossistes les revendent, pour partie, en gros à des commerçants arabes algériens ou nigériens qui résident à Niamey ou à Maradi où il y a une petite communauté algérienne qui s'était adonnée autrefois à la traite arachidière. Des quantités peut-être équivalentes sont livrées à des commerçants de la région de Tahoua et surtout à des commerçants haoussas du Nigeria qui les acheminent ensuite dans leur pays. Dans ce négoce, Tahoua est un point de transbordement et de contact entre réseaux arabes et haoussas. C'est dans cette ville que se traitent les affaires plus qu'à Birnin Konni, pourtant située à la frontière du Nigeria : Tahoua, ancien carrefour d'échanges entre le Nord et le

10. L'arrêté interministériel du 14 décembre 1994 fixe les modalités d'exercice du commerce de troc frontalier avec le Niger et le Mali.

11. Ce terme vient de l'Espagnol *trabendo* qui désigne la contrebande. Les trabendistes s'approvisionnent sur les marchés européens en biens qui font défaut en Algérie où ils sont revendus au prix fort. Les taxes à l'importation ne sont acquittées la fraude est impossible.

12. Un responsable régional des douanes sensibilisa, un jour, sa hiérarchie sur la mauvaise qualité des dattes importées au Niger qu'il qualifiait de dattes pour les « vaches ». Son supérieur lui demanda de préciser « De quelles vaches s'agissaient-il ? ». Il répondit « C'est nous, mon colonel. »

Sud[13], compte parmi sa population quelques familles algériennes implantées de longue date dont l'une d'entre elle a fait fortune grâce au commerce des dattes.

Des importations de produits agricoles qui proviennent principalement du Nigeria, et dans une moindre mesure des régions de Maradi et de Zinder, compensent ces exportations de dattes : l'inconvertibilité du dinar algérien oblige en effet les opérateurs à procéder sous forme de troc et à compenser autant que possible un flux nord-sud par un flux sud-nord. Parmi les produits qui servent de contrepartie aux exportations de dattes, il y a du henné couramment utilisé par les femmes arabes, des arachides décortiquées qui sont très prisées en Algérie lors de fêtes familiales et des réceptions, du sésame (plante oléagineuse), du souchet (espèce d'amende), du gingembre, des clous de girofle, du piment et des épices. Leur acheminement en Algérie se fait sous la forme de convois de camions qui partent du Nigeria, pénètrent au Niger par Birnin Konni puis remontent en passant par Tahoua puis In Abangaret jusqu'à Assamaka d'où ils regagnent Tamanrasset. De là, une partie des produits poursuit sa route jusqu'à la région de Ghardaïa puis la côte méditerranéenne. Ils sont alors pris en charge par les réseaux de commerce mozabites qui ont des correspondants dans les villes du Nord (Alger, Oran, Constantine) de même que dans celles de l'extrême Sud algérien. Ces flux de produits d'Afrique noire sont particulièrement importants pendant la foire de Tamanrasset. Les Algériens en passent alors commande à des commerçants de Birnin Konni ou à leurs correspondants nigérians car ils redoutent de s'aventurer eux-mêmes dans ce pays.

Le sel des *Chott* des régions de Biskra et d'El Oued constitue le second produit exporté (légalement) d'Algérie vers l'Afrique noire et plus particulièrement le Niger. Les camions des commerçants chaambas descendent des centres d'extraction jusqu'à Tamanrasset où le sel est transbordé sur les véhicules des importateurs nigériens qui l'achètent à raison de 70 francs CFA le kilogramme (1997). Ceux-ci ravitaillent la COMINAK qui utilise ce produit comme réactif pour la production d'uranate (la société a besoin de plus de 4 000 tonnes par an, ce qui représente un marché annuel d'environ 350 à 400 millions de francs CFA). La filière s'est mise en place au milieu des années soixante-dix et est dominée par des négociants arabes : les importateurs nigériens sont originaires des régions de Tasara, de Tchin-Tabaraden et d'In Gall. Comme nous l'avons vu, ils s'installèrent à Arlit lors du « boom » de l'uranium pour devenir les principaux fournisseurs des sociétés minières. Ces importateurs de sel règlent leurs correspondants de Tamanrasset en dinars après avoir changé leurs francs CFA sur le marché parallèle des changes de la ville. Il leur arrive aussi de procéder par troc car ces

13. Depuis l'Algérie, il y a deux itinéraires pour rallier le Nigeria : le plus court, depuis le poste frontalier d'Assamaka, passe par In Abangaret, Tahoua puis Birnin Konni. L'autre passe par Arlit, Agadès puis Zinder.

Arabes nigériens sont des éleveurs et de gros exportateurs de bétail : ils possèdent des troupeaux de bovins, de chameaux et de moutons qui transhument dans les pâturages de l'Azawak. Une partie de leur cheptel, principalement ovin et camelin mais parfois aussi bovin, est exporté dans le Sud algérien où ces animaux sont destinés à la boucherie voire au transport car les chameaux du Niger sont recherchés par les Touaregs du Hoggar qui apprécient leur robustesse[14]. Les ovins sont surtout exportés à l'approche de la fête de l'*Aïd el Kébir* où les musulmans égorgent un mouton en souvenir du sacrifice d'Abraham. Ces mouvements de bétail constituent donc la contrepartie des exportations algériennes. Elles représentent des sommes non négligeables car les marges sont importantes : le prix de ces animaux est en effet nettement plus élevé en Algérie, ce qui permet aux exportateurs de parfois doubler leur prix d'achat au Niger. Certes, il faut tenir compte des frais de transport mais l'opération est de toute manière lucrative car ces animaux sont exportés frauduleusement en Algérie et n'acquittent donc aucun droit de douane. Un exportateur d'Arlit me confia vendre actuellement un chameau en Algérie autour de 20 à 25 000 dinars, soit au taux du marché parallèle des changes autour de 135 000 à 170 000 francs CFA alors que le prix d'achat au Niger du même animal n'excédera pas 80 000 francs CFA sur les marchés de la zone pastorale.

Outre les dattes et le sel, l'Algérie exporte des matériaux de construction et de l'outillage. Ce négoce, qui repose sur la fraude, est aux mains de commerçants nigériens haoussaphones originaires du massif de l'Ader (département de Tahoua) : les Aderaouas. Ces derniers dominent le commerce des matériaux de construction et de la ferraille en contrôlant le célèbre marché Katako de Niamey qui en est le principal lieu de vente. C'est au cœur même de Katako que se situe le siège des grands patrons (*maigidaje,* sing. *maigida)* aderaouas.

Leurs réseaux sont très étendus. Ils disposent de compatriotes qui habitent en Algérie où ils forment une petite communauté qui les fournit en matériaux légers, de parents résidant au Nigeria qui les approvisionnent en fer et en ciment depuis l'usine de Sokoto, et de correspondants, le plus souvent également apparentés, installés à Abidjan qui leur envoient des matériaux importés d'Europe ou fabriqués localement. Pour rentabiliser leur négoce, ils s'efforcent de trouver des flux de contrepartie à leurs importations de matériaux : ainsi, contrôlent-ils la filière d'exportation de l'oignon dont leur région est la principale zone de production au Niger. Ces oignons sont acheminés en Côte-d'Ivoire où la demande est forte car ils sont appréciés des consommateurs (25 000 t d'oignons nigériens ont été déversés sur le marché ivoirien en 1994)[15]. Vers l'Algérie, la filière est aussi très structurée.

---

14. Les bovins supportent plus difficilement le voyage qui s'effectue dans des bétaillères alors que les chameaux se rendent à pied en Algérie.

15. Ils bénéficièrent d'un regain de compétitivité face aux importations européennes (Hollande) après la dévaluation du franc CFA, cf. O. DAVID, *Les circuits de l'oignon en*

Leurs importations de matériaux de construction depuis l'Algérie s'effectuent déjà depuis plusieurs années. Elles sont la contrepartie de marchandises envoyées à Tamanrasset par les grands commerçants adéraouas de Katako à leurs compatriotes qui résident dans le quartier Guett el Oued. Pour cela, depuis Niamey ou Birnin Konni, ils chargent des camions de henné, de tabac, de textiles, de vêtements prêt-à-porter, de sandalettes en plastiques, de chaussures artisanales en cuir, de bijoux fantaisies achetés au Nigeria, de produits de parfumerie et de beauté, d'articles de décoration, de montres et de divers objets artisanaux ou industriels. Les camions partent en Algérie en passant par Agadès pour s'arrêter à Assamaka, dernier poste de douane nigérien. Les marchandises y sont déchargées puis rechargées sur des véhicules tout terrain algériens conduits par des passeurs qui sont le plus souvent des Touaregs du Hoggar. Ces passeurs empruntent les pistes de fraude qui conduisent à Tamanrasset où leur entrée s'effectue la nuit tombée. Les convoyeurs de ces marchandises pénètrent en Algérie de deux manières :

– S'ils possèdent un passeport et un visa d'entrée en Algérie, ils confient leurs marchandises à ces passeurs et empruntent la route officielle par le poste de contrôle d'In Guezzam, ce qui est moins éprouvant et dangereux (ils retrouvent leurs biens à Tamanrasset).

– Si leurs papiers ne sont pas en règle, ils doivent alors s'entasser dans des *pick up* avec leurs marchandises. C'est le cas le plus fréquent car le prix d'un visa pour entrer en Algérie est onéreux (16 500 francs CFA soit l'équivalent du coût du transport entre Agadès et Tamanrasset). Cependant, les risques encourus ne sont pas nuls : une interception des douanes volantes algériennes se traduit par la saisie des marchandises et la reconduction à la frontière de leur convoyeur. La rentabilité d'un tel voyage est donc aléatoire.

Une fois arrivées à Tamanrasset, les marchandises sont entreposées discrètement chez des correspondants aderaouas ou des partenaires arabes. Une partie de ces produits est acheminée ensuite vers In Salah, Ouargla et Ghardaïa où se trouve une petite communauté aderaoua qui se charge de les écouler. Cette revente se réalise alors au détail. Seuls les riches commerçants de ces villes se ravitaillent en gros auprès de leurs correspondants du Sud algérien.

La vente des produits destinés à Tamanrasset s'effectue dans les rues de la ville ou au souk Soudania. Ce souk est un marché où les « Soudanais » (Nigériens, Maliens, Nigérians, Ghanéens, etc.) vendent toutes sortes d'objets dont l'Algérie interdit l'importation mais qui y font défaut. L'argent ainsi gagné par les Aderaouas ou par les correspondants des grands patrons de Katako est complété par un petit capital apporté sous la forme de francs CFA ou de francs français changés en dinars sur

---

Afrique de l'Ouest ou la filière haussa approvisionnant Abidjan en oignons, CIRAD-FLHOR, Montpellier, 1995.

le marché parallèle des changes. Les commerçants procèdent alors à l'achat de matériaux de construction : IPN, fer, petit matériel électrique, plomberie, sanitaires, carrelage, serrurerie, peinture, outillage et quincaillerie. Des camions algériens prennent en charge ces articles et les conduisent frauduleusement de l'autre côté de la frontière. D'Assamaka, ils regagnent ensuite Niamey. Le marché de Katako et le souk Soudania de Tamanrasset, distants de près de 1 800 kilomètres, sont donc les deux pôles de ce réseau de commerce à longue distance dont d'autres ramifications touchent Kano, Sokoto et Abidjan. Comme tous les circuits commerciaux reposant sur la contrebande, ces flux ne peuvent être quantifiés car les commerçants qui les animent restent très discrets sur leur activité, redoutant des contrôles et des redressements fiscaux.

Parmi les autres marchandises qui traversent le Sahara depuis l'Algérie, on trouvait, il y a encore peu de temps, du gaz qui arrivait en quantité importante à Arlit et Agadès où la bouteille était vendue à un prix nettement inférieur à celle vendue au Niger. Il y avait aussi de l'essence et des lubrifiants mais surtout de grosses quantités de vivres (semoule, pâtes alimentaires, thé, sucre, huile de soja, farine de froment, etc.) et de lait en poudre (*lahda*). Le régime socialiste subventionnait ces produits, ce qui explique que leur exportation était formellement prohibée. Toutefois, ces denrées parvenaient à sortir en fraude avec la complicité d'employés de l'État et de hauts dignitaires du régime militaire qui organisaient le circuit depuis Alger. Ces exportations, très difficilement chiffrables en l'absence de données fiables, provoquaient de graves pénuries alimentaires dans l'extrême Sud algérien : le lait en poudre disparaissait des étalages à Tamanrasset alors qu'il se trouvait en quantité abondante à Agadès et sur les marchés du Nord du Nigeria où il était vendu à bas prix (un rapport annuel de l'agence de la Copro-Niger d'Agadès notait, en janvier 1986, l'importation massive de cartons de lait non sucré, *lahda*, depuis l'Algérie qui contribua à la chute de ses ventes de 1 012 cartons à 72). Ces produits subventionnés constituaient les principales exportations vers le Niger car les autres productions algériennes ne parvenaient pas à affronter la concurrence des produits nigérians qui bénéficiaient de la forte dépréciation de la naira.

Ces flux, qui permettaient aussi aux opérateurs algériens de se procurer des devises, se sont taris depuis l'abandon de la politique de subvention préconisé par la Banque mondiale en 1993. Cette mesure provoqua une forte inflation en Algérie (le Conseil national économique et social l'estimait à 21,3% en juin 1996) que le gouvernement s'efforça d'atténuer en prenant des mesures d'accompagnement (hausse des salaires)[16]. De plus, elle limita le champ d'action des fraudeurs qui avaient maille à

16. L'augmentation des prix toucha le pain, le sucre, l'électricité, le gaz, l'essence, l'eau, etc.

partir avec les forces de sécurité algériennes (douanes, police, gendarmerie et armée) qui tentaient d'éradiquer les différents trafics.

Le Niger exporte du mil que les populations sahéliennes résidant dans le Sud algérien consomment habituellement[17]. Il est aussi semé dans les oasis pour être récolté parfois avant l'épiaison, les tiges étant données au bétail qui manque cruellement de pâturages. Parmi les autres produits que le Niger exporte, il y a du natron, de la gomme arabique, des noix de cola et quelques fardeaux de thé destinés à Tamanrasset, Djanet et In Salah. Ce produit vient d'Asie par les ports du golfe de Guinée et ne fait que transiter au Niger. Les commerçants arabes de ce pays servent, comme dans le commerce des dattes, de prête-noms aux Algériens pour faciliter leurs démarches administratives (ils perçoivent une commission).

Enfin, la foire de Tamanrasset est l'occasion d'échanges commerciaux plus intenses entre l'Algérie et l'Afrique noire. Cette foire est une manifestation importante où sont présents les grandes sociétés étatiques et les opérateurs privés algériens, en particulier les commerçants mozabites de Ghardaïa et chaambas de Métili. Elle draine également des commerçants d'Agadès, de Tahoua mais aussi de Maradi, Zinder[18] ainsi que des marchands venus du Nigeria, du Bénin, du Burkina Faso et même du Ghana. A cette occasion, on achemine à Tamanrasset du bétail, du mil, de l'arachide, du thé vert, de l'ail, des épices, du henné et divers objets artisanaux (maroquinerie de Zinder). Ces produits sont échangés – c'est bien le terme car il s'agit de troc – contre des dattes, du sel domestique, des articles artisanaux, des couvertures, des tapis de Ghardaïa, des matériaux de construction et des objets manufacturés (électroménagers, quincaillerie, etc.), voire auparavant subventionnés en Algérie, bien que ces derniers figurent sur une liste de produits non éligibles (les autorités algériennes publient, chaque année, une liste de produits dont l'importation et l'exportation sont autorisées).

Des flux perturbés (1991-1998)

La rébellion touarègue et les événements liés aux actions du Front islamique du salut en Algérie perturbèrent sensiblement ces flux transsahariens. Pour des raisons de sécurité, l'Algérie renforça ses contrôles car des groupes armés effectuaient des attaques au Niger et retournaient à Tamanrasset où les dirigeants de la rébellion s'étaient réfugiés[19]. Dans

17. Les Adearouas mais aussi des réfugiés touaregs nigériens et maliens.

18. En 1986, trente-trois commerçants de cette ville et de Tanout avaient acquitté une patente spéciale de 46 000 francs CFA pour se rendre à la 14e édition de la foire. Ils étaient vingt-deux en 1989.

19. Des attaques attribuées à des bandits armés d'origine malienne eurent également lieu sur le territoire algérien (cf. *L'Opinion*, n° 160, Alger, 18-19 décembre 1992).

un tel contexte, les flux de marchandises diminuèrent fortement si bien qu'ils étaient, en 1997, moins importants que par le passé : l'antenne de la société de transit NITRA basée à Assamaka réalisait avant la fin des années quatre-vingt un chiffre d'affaires mensuel d'environ dix millions de franc CFA. A présent, elle ne dépasse guère le million de francs.

L'axe reliant Tahoua au poste frontalier d'Assamaka fut l'objet de multiples attaques au cours desquelles des véhicules et leurs passagers furent dévalisés. Aussi, l'armée et la gendarmerie nigérienne organisèrent la circulation des véhicules sous forme de convois sur tous les grands axes qui conduisent à Agadès. Si, sur la route nationale Tahoua-Agadès-Arlit, leur fréquence est régulière (tous les quatre jours), elle l'est beaucoup moins sur la piste qui va d'Arlit à Assamaka (une à deux fois par mois)[20]. Cette situation découragea de nombreux commerçants qui hésitèrent également à se rendre en Algérie en raison de l'insécurité créée par le FIS. Le volume des produits échangés entre les deux pays diminua sensiblement mais leur nature ne se modifia guère : les marchandises sont presque les mêmes qu'au cours des années quatre-vingt à l'exception, d'une part, des produits alimentaires (l'Algérie ne les subventionne plus), et d'autre part, d'un flux d'exportation de cigarettes depuis le Niger.

Il est toujours délicat d'évaluer précisément le commerce transfrontalier en Afrique tant les appareils statistiques fiables font défaut et la fraude importante. Les données fournies par les services douaniers de Tahoua donnent toutefois un aperçu des quantités traitées dans un négoce comme celui des dattes. Une diminution des échanges par rapport aux flux enregistrés au cours des années quatre-vingt apparaît nettement :

Tableau X : *Importations de dattes enregistrées à Tahoua.*

Années	Quantités en tonnes
1991	2 334
1992	1 638
1993	1 563
1994	2 561
1995	3 232
1996	3 563
1997	2 700

Source : Service des douanes de Tahoua.

20. Depuis janvier 1994, le préfet d'Agadès interdit toute circulation sur cet axe en dehors des convois.

L'augmentation des flux à partir de 1995 s'explique par le retour progressif de la paix après la signature du traité de Niamey. Depuis la restauration de la paix au Mali, l'axe Tamanrasset-Gao, qui dessert le Burkina Faso, le Ghana et la Côte-d'Ivoire, reprend aussi de l'importance : en 1997, cette voie concurrença l'axe nigérien marqué par une insécurité résiduelle qui contraignait les camions algériens à se détourner d'Agadès et de la bordure occidentale de l'Aïr en descendant directement d'Assamaka à Tahoua en passant par In Abangaret, ce trajet s'effectuant sous l'escorte armée des milices arabes nigériennes (CVT). En 1997, ce négoce porta tout de même sur près d'un milliard et demi de francs CFA. La filière pourrait représenter certainement le double si les véhicules pouvaient circuler en toute sécurité.

De même, les exportations de bétail portent sur des quantités moindres comme le montrent les statistiques du service du service de l'élevage de Tahoua :

Tableau XI : *Exportations contrôlées d'animaux sur pied de Tahoua vers Tamanrasset.*

Espèces	1991	1992	1993	1994	1995 (4 mois)
Bovins	453	332	118	15	240
Ovins	5 097	3 764	4 069	885	1 649
Caprins	132	20	-	50	141
Camelins	479	289	659	381	570
Total	6 161	4 405	4 846	1 331	2 600

Source : Service de l'élevage (Tahoua).

Ces chiffres officiels ne rendent que partiellement compte des flux réels car de nombreux animaux exportés par la brousse échappent aux contrôles des douanes et du service de l'élevage. La chute importante des exportations en 1994 semble due à une recrudescence de l'insécurité. La suspension des opérations militaires après les accords de paix permit une reprise en 1995 comme pour le commerce des dattes.

Cette diminution globale des échanges s'explique aussi par la fin de la politique de subvention en Algérie qui mit un terme aux exportations frauduleuses de produits alimentaires, notamment de lait en poudre *lahda*, qui avaient fini par représenter des flux élevés tant en volume qu'en valeur. Tranchant avec cette récession, se développe un courant d'échanges qui ne semble pourtant pas nouveau : d'importantes quanti-

tés de cigarettes de marques américaines sont introduites illicitement en Algérie par les pistes de fraude qui traversent le désert[21]. Ce pays ayant interdit l'importation de cigarettes étrangères pour protéger sa propre production, les *trabendistes* contournent cette prohibition et approvisionnent le marché intérieur où la demande reste forte : malgré leur prix élevé, elles demeurent recherchées pour leur qualité supérieure à celle des marques nationales. Le journal *l'Opinion*[22] relata, en 1992, la saisie de deux mille cartons de Marlboro et de dix kilogrammes de « kif » par les douanes de Tamanrasset après une course-poursuite de près de cinquante kilomètres à l'est de la ville.

Ce négoce des cigarettes est entre les mains de commerçants arabes. Les volumes traités portent actuellement (1997) sur plusieurs centaines de cartons chaque mois (1 000 à 1 500 voire davantage) dont certains gagnent le Nord de l'Algérie qui constitue le principal marché de consommation. Quelques petits commerçants touaregs d'Agadès, habituellement revendeurs d'articles provenant de Libye, se livrent aussi à cette activité (groupés, leur quota mensuel peut atteindre 300 cartons). On trouve également deux opérateurs du Sud (un Zindérois et un commerçant originaire de Sokoto) qui représentent à eux deux environ 500 cartons. Trois à six camions quittent donc chaque mois Agadès pour se rendre au poste frontalier d'Assamaka. L'armée nigérienne escorte le convoi, les frais de ce convoyage étant partagés entre les commerçants au prorata de leurs marchandises. Arrivés à la frontière, les magasins qui servaient dans le passé au stockage des cartons de lait *lahda* sont utilisés pour entreposer les cigarettes. Ces commerçants les revendent à des Algériens en réalisant une marge d'environ 30 000 francs CFA par carton voire un peu moins s'ils désirent retourner rapidement à Agadès[23] (le carton de Marlboro s'achetait 170 000 francs CFA environ). La transaction faite, les cartons sont chargés sur des véhicules tout terrain qui traversent en fraude la frontière d'une manière analogue à celle décrite à propos des réseaux aderaouas. Une autre filière d'exportation part des entrepôts de la SOBIMEX qui organisa ce négoce jusqu'en 1996. Depuis Gaya, petite localité située à la frontière nigéro-béninoise, cette société achemine les cartons de cigarettes à Niamey. En remontant le fleuve Niger, ils atteignent ensuite Gao puis empruntent la piste qui conduit à Tamanrasset. Depuis l'éviction de la SOBIMEX, une nouvelle société, Burkina Moto, achemine les cartons de cigarettes à Agadès où ils sont livrés dans les entrepôts d'un riche commerçant maure. Il les ventile ensuite auprès d'anciens clients de la SOBIMEX tout en en

21. La contrebande qui porte sur les cigarettes américaines est beaucoup plus active au Nord de l'Algérie. Confectionnées à partir de tabac libanais ou turc, elles sont conditionnées au Liban et emballées en Égypte d'où elles partent vers le Maghreb.

22. *L'Opinion*, n° 160, Alger, 18-19 décembre 1992.

23. Pour rentabiliser l'affaire, les commerçants confient les invendus à de jeunes dépendants qui les écoulent progressivement afin de ne pas éroder les marges.

exportant lui-même une partie en Algérie. Parallèlement, un grand opérateur algérien de Niamey, qui se livre à ce même négoce à la frontière du Nigeria depuis déjà de très longues années, a ouvert, au début de l'année 1997, une antenne à Agadès pour prendre la place laissée vacante par la SOBIMEX.

La contrebande qui s'effectue entre le Niger et l'Algérie s'opère dans les deux sens. Toutefois, les mouvements nord-sud ont diminué en raison de la forte inflation qui sévit en Algérie. Après l'abandon de la politique de subvention, les produits de première nécessité ne sont plus désormais concurrentiels sur les marchés ouest-africains. Par contre, dans le sens opposé, les flux ont tendance à s'amplifier avec les importations frauduleuses de cigarettes. Si la contrebande n'est pas un phénomène nouveau, l'attitude des services répressifs algériens a profondément changé au cours de ces dernières années comme me le fit observer un passeur : « Autrefois, il n'y avait pas d'arrangements possibles. Tout était saisi et on enfermait les fraudeurs. A présent, ils confisquent la marchandise mais laissent partir le véhicule et ses occupants. Ils revendent leur butin et se partagent les bénéfices. » Il ajouta : « Récemment, les douaniers ont intercepté une Toyota qui transportait des cartons de cigarettes. Ils les ont chargés sur leur véhicule et ont ordonné au chauffeur d'attendre en brousse qu'ils reviennent. Le chauffeur ne les a pas attendus. De toutes les façons ils ne seraient pas revenus. A présent ce sont eux qui revendent les cigarettes. »

Cette recrudescence de la corruption des corps d'État algériens (douanes, gendarmerie, armée) renvoie à la crise économique et sociale que traverse actuellement ce pays. Les fonctionnaires ne sont pas régulièrement payés à la fin du mois et la suppression de la politique de subvention a entraîné une forte inflation dont ils sont les premières victimes. Cette baisse de leur pouvoir d'achat les a amenés à chercher des ressources complémentaires : « Ils sont affamés » mentionna le même passeur qui précisa : « Quand les douaniers nous poursuivent en brousse, on se débarrasse de quelques ballots de marchandises en roulant afin de les distancer le temps qu'ils les ramassent. Ils abandonnent la chasse quand ils estiment avoir suffisamment gagné. » Cette corruption est généralisée dans le Sud algérien car chaque douanier applique à sa façon des textes très détaillés et sans cesse remis à jour, surtout en cette période de libéralisation. Aussi, les commerçants préfèrent-ils s'arranger avec eux car, si aucun geste n'est fait à leur égard, ils appliquent la loi avec une extrême sévérité : « Mieux vaut leur donner quelque chose, cela coûte moins cher » fit remarquer un commerçant. Il m'expliqua également que la fraude à l'importation en Algérie fait l'objet d'un barème précis : « Un camion de 10 t c'est dix mille dinars (soit environ 70 000 francs CFA). Une voiture tout-terrain avec des passagers c'est de mille à deux mille dinars (soit 6 500 à 13 000 francs CFA). Une Toyota avec des marchandises, c'est cinq mille dinars (soit 35 000 francs CFA). On leur remet une enveloppe puis on passe la nuit comme au Nigeria. »

Cette corruption touche différemment les commerçants. Les Africains tels que les Aderaouas sont les plus rançonnés comme le mentionna l'un d'entre eux : « Nous autres Africains, on ne peut négocier avec eux. Si on va au commissariat tenter de récupérer nos marchandises, ils nous diront qu'ils n'ont rien vu alors qu'on sait très bien qu'elles sont cachées au poste en attendant qu'ils les revendent. » Face à ces tracasseries, les Aderaouas de Tamanrasset désignèrent l'un d'entre eux pour défendre leurs intérêts. Celui-ci, sorte de consul non officiel, entretient de bons rapports avec la douane et la police et moyennant finance parvient à résoudre la plupart des problèmes. Un petit commerçant me précisa : « Les Algériens ne cessent de nous prendre nos marchandises. Toutefois, ils sont moins méchants que les Libyens : non seulement ces derniers nous les confisquent aussi mais nous emprisonnent, nous forçant parfois à manger la page de notre passeport où il y a le visa pour nous mettre en situation irrégulière » (cette pratique m'a été confirmée par d'autres témoignages).

Les opérateurs arabes sont traités avec plus d'égards et de compréhension et réussissent à négocier avec les autorités. Ils obtiennent leur bienveillance contre le versement d'une somme d'argent : « Entre Arabes, ils s'entraident » conclut mon informateur qui ajouta que « les Arabes nigériens sont protégés par leurs frères algériens. »

Malgré ces problèmes, des petits commerçants, aderaouas notamment, continuent de faire régulièrement la navette entre Agadès et Tamanrasset. Il s'agit d'un commerce capillaire qui porte sur des objets dont l'importation ou l'exportation en Algérie est interdite. Cette fraude s'effectue par des pistes de brousse bien connues des passeurs. Ce sont souvent des guides touaregs expérimentés qui, comme autrefois, travaillent également pour le compte de commerçants arabes. Les autorités algériennes qui disposent de moyens logistiques importants (véhicules tout terrain, hélicoptères) exercent pourtant une surveillance assez régulière sur la transsaharienne où il y a quelques postes fixes de contrôles. Les véhicules des négociants arabes empruntent cet axe car ils parviennent toujours à s'entendre avec les corps d'État algériens. Quelques fraudeurs le suivent aussi car ils savent que la surveillance ne peut y être très stricte étant donné l'inhospitalité de l'environnement désertique (ils contournent les postes de contrôle). Les services algériens connaissent aussi les principales pistes de fraude. Ils hésitent toutefois à s'y aventurer en raison de l'insécurité qui y règne, mais aussi par peur de se perdre, surtout en période de vents de sable. Ces pistes doublent, tant à l'est qu'à l'ouest, la transsaharienne qui relie Arlit à Tamanrasset via Assamaka et In Guezzam (cf. carte IV) :

– A l'est (cf. carte IV), depuis le poste frontalier d'Assamaka, une première piste suit à distance pendant quelques dizaines de kilomètres le tracé de la frontière vers le nord-est. Elle oblique ensuite vers le nord où elle est en quelques sortes parallèle à la transsaharienne (elle passe par Tagarte). D'autres pistes qui conduisent toutes à Tamanrasset peuvent

également être empruntées dans cette zone, mais certaines d'entre elles sont d'accès difficile car elles jouxtent les contreforts du Hoggar.

– A l'ouest, une piste contourne le poste algérien d'In Guezzam puis remonte vers le nord en empruntant l'oued Zazir et en passant par un point d'eau (*alhaji* Boua) où les véhicules font étape. Une seconde piste la double en faisant un détour plus vaste encore à l'ouest et regagne Tamanrasset à proximité de la piste de Gao. Elle est donc bien connue des guides touaregs maliens.

Depuis Arlit, une piste de fraude conduit à Djanet. Des camions de marchandises l'empruntent mais aussi des véhicules tout terrain qui emmènent en Libye de jeunes Africains qui s'y rendent travailler. C'est un trajet très long qui nécessite la formation d'un convoi de trois à quatre voitures car il traverse des zones désertiques. Le parcours passe par Talak, Tchin-Galam, Adrar Bous et Tchin-Garen avant de rejoindre Djanet. Au nord-est d'Arlit, une autre piste part de Tchin-Macssam pour se diriger vers le nord et rejoindre la piste qui part d'Assamaka au point d'eau de Tigarte.

Enfin, les caravanes chamelières participent à la fraude en profitant d'une surveillance plus laxiste des autorités algériennes qui se concentrent sur le contrôle des véhicules. Des caravanes font donc la navette entre Assamaka et In Guezzam, localités distantes de vingt-cinq kilomètres environ, en prenant soin de tromper la vigilance des postes de douane. Une fois ceux-ci passés, les marchandises sont de nouveau chargées sur des camions à destination de Tamanrasset ou d'Arlit.

Assamaka joue un rôle important car cette localité est le point de départ de nombreuses pistes de fraude. En 1982, elle n'était encore qu'une bourgade dotée d'un poste de douane et d'une garnison militaire. Quelques commerçants et voyageurs s'y arrêtaient pour passer la nuit avant de reprendre leur route le lendemain. Quelques années plus tard les échanges avec l'Algérie s'intensifiant, Assamaka fut un village animé et un point de rupture de charge. Les contrôles des services algériens se renforçant, elle devint un petit centre fréquenté par toutes sortes de commerçants et de contrebandiers qui y faisaient étape. La fraude portant sur les produits subventionnés en Algérie s'y organisait : des entrepôts, des aires de stockage à ciel ouvert et des hôtels-restaurants furent construits, de même des sociétés de transit et d'assurance y ouvrirent une antenne. Une petite ville dynamique, qui était aussi animée par des migrations de travail dirigées vers Tamanrasset et Djanet, est ainsi née au milieu des années quatre-vingt. La rébellion affecta son activité bien qu'elle reste une plaque tournante dans les circuits de fraude, notamment celui des cigarettes.

La foire de Tamanrasset *(Assihar)*

La foire, organisée chaque année à Tamanrasset de la fin du mois de décembre au début du mois de janvier, est source d'activité commerciale. Sa première édition eut lieu en 1930 mais l'organisation d'une telle manifestation ne fut reprise de manière systématique qu'à partir de 1973. Ses objectifs visent à encourager la coopération sud-sud et les échanges régionaux entre pays voisins tout comme la foire d'Adrar (*Mouggar* d'Adrar) qui rassemble des commerçants du Niger, du Mali, de Mauritanie et d'Algérie.

Le cadre de la foire : Tamanrasset

Tamanrasset, capitale du Sud algérien, est le chef-lieu de la Wilaya (préfecture) du même nom et de la sixième région militaire[24]. Fondée *ex nihilo*, les Français l'avait appelée fort Lapérrine (compagnon du Père Charles de Foucauld, il créa les premières compagnies sahariennes). Le site fut, semble-t-il, mal choisi car il connaît de graves problèmes d'approvisionnement en eau qui expliquent qu'aucune population ne s'y était auparavant installée (l'*amenokal* de l'Ahaggar résidait à Abalessa et non à Tamanrasset). C'est donc une ville de création coloniale aux fonctions administratives mais aussi militaires car les Français mirent en place tout un réseau de postes de surveillance dans le Sahara algérien (Djanet, Fort Flatters, In, Guezzam etc.). Ainsi, un vieux chauffeur zindérois se souvient d'avoir entendu l'appel du 18 juin 1940 lancé par le général de Gaulle alors qu'il était à Tamanrasset : « C'était une petite ville. Il y avait une garnison militaire, quelques commerçants arabes venus du Nord, des Touaregs et le représentant de la Société algérienne des transports tropicaux. »

La population de Tamanrasset est composée d'Arabes originaires du Nord du pays, d'El Goléa et d'In Salah, de Touaregs du Hoggar, du Tassili n'Ajjer, du Mali et du Niger, d'immigrants noirs venus de ces deux pays mais aussi des États côtiers (Ghana, Sierra Leone, Nigeria, etc.). Elle est estimée entre cinquante à soixante mille habitants dont environ le tiers sont des étrangers d'origine africaine (il y réside une forte communauté nigérienne)[25]. C'est donc une ville cosmopolite et de passage : de jeunes Nigérians, Ghanéens et Sénégalais y font étape avant de poursuivre leur route vers le Sud libyen où ils vont travailler.

---

24. La Wilaya (département) de Tamanrasset, créée en 1974, compte près de 150 000 habitants.

25. Des ressortissants du Nord vinrent s'y installer depuis déjà très longtemps pour y faire fortune. Plus récemment, ils furent rejoints par d'autres habitants du Tell qui entendaient fuir les exactions commises par le FIS.

Du point de vue économique, Tamanrasset ne possède pas d'industries. Son activité reposa longtemps sur le commerce et le tourisme. A présent, la ville est en pleine transformation car elle bénéficie de chantiers entrepris dans le cadre du Programme spécial de développement du Sud qui dispose d'un financement d'environ 130 milliards de francs CFA étalé sur cinq ans. Ce programme a pour objectif de rétablir un certain équilibre entre le Nord beaucoup mieux équipé en infrastructures que le Sud longtemps délaissé[26]. Le commerce y est donc florissant : la ville est devenue une place marchande active et une plaque tournante entre le Nord de l'Algérie et l'Afrique noire. Les grands commerçants de la ville, les *Seyyid*, dont les boutiques se trouvent dans le centre ville, se livrent à de multiples négoces dont beaucoup reposent sur la fraude. Pour cela, ils s'appuient sur des réseaux de dépendants (*amali*, sing. *al amal*) qui travaillent directement pour un *Seyyid* ou lui sont liés par le mécanisme du crédit. Tous ces grands patrons bénéficient du soutien d'un militaire de haut rang ou de quelqu'un de bien placé à la police, à la douane ou au service des renseignements. Enfin, à Tamanrasset comme à Agadès, il y a peu de grands commerçants touaregs ; les *Seyyid* sont des Arabes, des Chaambas ou des Mozabites.

L'Assihar

A cette occasion, les Algériens font parvenir aux États voisins une liste de produits dont l'importation et l'exportation sont exceptionnellement autorisées[27]. Tout produit importé doit cependant être déclaré à son entrée et faire obligatoirement l'objet d'une exportation équivalente puisque le système du troc régit la foire. Aussi, l'organisation d'une telle foire, en théorie louable, se heurte-t-elle, en pratique, à de fortes contraintes administratives. Même si les restrictions douanières et les taxes appliquées aux produits importés sont allégées durant la tenue de la foire, l'*Assihar* apparaît davantage comme un espace d'exposition que comme une manifestation à portée économique visant à accroître réellement les échanges commerciaux entre l'Algérie et ses partenaires d'Afrique noire. Toutefois, depuis 1973, elle a quand même créé une certaine dynamique comme en témoignent les nombreux commerçants nigériens qui s'y rendaient régulièrement au cours des années quatre-vingt.

Un commerçant de Zinder me relata l'organisation d'un convoi de camions qui se rendit à la foire de Tamanrasset en 1989 : « J'ai acheté des objets artisanaux en cuir (tapis, sacs, chaussures, etc.) et surtout du

26. Ce sont principalement les individus originaires du Nord qui mettent en œuvre et bénéficient de ces projets, ce qui crée des tensions avec les autochtones qui se sentent exclus. De plus, ils sont révoltés par les détournements massifs opérés dans le cadre de ce programme.

27. DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES, *Assihar*, Alger, 1995.

henné que j'ai collecté dès la récolte auprès de paysans ou de revendeurs installés sur les marchés de Zinder, de Magaria et de Mirriah. Je l'ai conditionné dans des sacs de cinquante kilogrammes puis chargé sur un camion de 35 tonnes d'un transporteur de Zinder. Celui-ci ne remplit pas son véhicule au maximum de sa capacité afin d'éviter qu'il ne s'ensable fréquemment. J'ai déboursé un million cinq cent mille francs CFA pour le fret aller-retour. On est parti en convoi de plusieurs camions, d'autres transportaient de l'arachide achetée à 125 francs CFA le kg dans le Sud et rétrocédée près de 900 francs CFA à Tamanrasset. J'ai revendu tous mes produits lors de la foire d'abord à un correspondant algérien puis en demi-gros. Le henné d'Afrique noire est à présent concurrencé par celui d'Indonésie moins coûteux mais dont l'importation pose des problèmes de change alors que nous faisons du troc. En effet, j'ai acheté avec l'argent que j'ai gagné des dattes séchées car on ne peut exporter les dattes fraîches au Niger. De retour à Zinder, j'ai revendu ces dattes avec un bon bénéfice aux commerçants de Kano, de Katsina et de Daura. Cela m'arrive de faire le trajet deux fois par an mais guère plus. »

En 1985, la foire de Tamanrasset se déroula à In Guezzam car les autorités algériennes craignirent que les nombreux réfugiés touchés par la sécheresse de 1984 ne profitent de cette manifestation pour demeurer en Algérie. Les événements politiques intérieurs algériens (organisations d'élections en 1991 suivies de l'annulation du scrutin qui s'accompagna de graves troubles) puis le déclenchement de la rébellion au Mali et au Niger qui engendra un climat de forte insécurité dans toute la zone, amenèrent la suspension de la foire de Tamanrasset à partir de 1991[28]. Ce n'est qu'en décembre 1995 que se tint la dix-septième édition de la foire, certes dans un contexte différent : en effet l'Algérie s'était lancée dans une lente évolution vers l'économie de marché qui se traduisit par des mesures de libéralisation et de privatisation qui demeurent encore timides comme le montre le déroulement de la foire organisée du 18 décembre 1996 au 6 janvier 1997.

La Société algérienne des foires et des expositions (SAFEX), qui prit le relais de l'Office national des foires et des expositions (ONAFEX) désormais privatisé, est chargée de l'organisation de la manifestation. Elle se tient dans le quartier Guett El Oued situé au sud de la ville. Le site de la foire est clôturé et comprend de multiples emplacements : les plus vastes sont réservés aux sociétés algériennes qui y proposent leurs produits. On a recensé plus de soixante-dix sociétés exposantes comme ENAPAL (chaîne de magasins d'État qui vend des textiles, de l'alimentation, des chaussures, des cosmétiques, etc.), ENIE (électroménager et télévision), EPMC (matériaux de construction), ENADITEX (tissus, vêtements, couvertures), ALIBI (produits de beauté et parfums), etc. D'autres stands sont occupés par des sociétés moins importantes ou des

28. En 1993, une foire uniquement nationale fut organisée à Tamanrasset.

magasins d'État de Tamanrasset et des grossistes qui viennent d'Alger, de Ghardaïa, de Touggourt, de Ouargla et d'Adrar. Certains commerçants restent à l'extérieur de l'enceinte afin de ne pas payer de taxes. Outre des vivres (semoule, riz, pâtes alimentaires, *macas*), les produits qu'ils amènent à la foire sont très variés : mobilier en bois, tapis, nattes en plastique, tissus divers, miroirs, vaisselles, bibelots, couvertures, matelas, appareils photographiques, etc. Enfin, quelques artisans de la ville y écoulent leurs produits tandis que les vendeurs de légumes profitent de l'afflux d'étrangers pour réaliser de bonnes affaires.

Les Nigériens sont principalement des petits commerçants car les gros négociants désertent la foire, estimant qu'il n'est pas intéressant de s'y rendre car les contraintes y sont trop fortes : les marchandises non vendues doivent être en effet ramenées au pays ou dédouanées sur place, ce qui les rend invendables au regard du montant exorbitant des taxes perçues à l'importation. Ce sont donc des petits commerçants qui participent à l'*Assihar* et qui y apportent leurs produits, le plus souvent en fraude. Parmi eux, il y a des Aderaouas du marché Katako de Niamey, des commerçants de Maradi, de Zinder, d'Arlit et d'Agadès. Ces derniers sont des artisans ou des boutiquiers du marché « tôles ». Encadrés par la chambre de commerce, ils faisaient partie de la délégation officielle conduite par le préfet d'Agadès (ils étaient les seuls Nigériens à occuper un stand dans l'enceinte de la foire). Les Aderaouas étaient installés à l'extérieur, notamment au souk Soudania car les stands placés dans l'enceinte de l'*Assihar* sont trop onéreux pour leurs faibles moyens (un emplacement de 20m^2 revient à 9 500 dinars soit 63 000 francs CFA). Les boutiques dont la location est plus coûteuse encore (plus de 650 000 francs CFA), sont aussi hors de portée des Africains et donc monopolisées par les commerçants algériens qui bénéficient de tarifs préférentiels (moitié prix).

Le principal produit amené d'Afrique noire concerne les arachides du Nigeria[29] qui sont ensuite acheminées sur Ghardaïa, Adrar et Alger où leur prix peut être triplé depuis Tamanrasset[30]. Viennent ensuite en quantité importante le henné fréquemment échangé contre des dattes, puis toute une série de produits agricoles tels que la canne à sucre, le piment, le poivron, le tamarin, les épices, les clous de girofle, l'ail, le thé vert, le haricot (niébé), la gomme arabique, les fruits (noix de cola, bananes, ananas et mangues)[31], l'igname, le maïs, le mil, les oignons de la région de Galmi et le miel. Toutes ces denrées proviennent principalement du Nigeria. Des animaux (chèvres, moutons, chameaux et plus

29. Un convoi de onze camions de 25 t a été enregistré au poste d'In Guezzam.

30. Ces importations comme celles de henné sont faites par des commerçants algériens et leurs correspondants de Tahoua. Les Africains n'apportent que des quantités limitées (quelques dizaines de sacs).

31. Un camion algérien apporta une cargaison de mangues qui fut immédiatement vendue.

rarement bovins) sont aussi amenés à l'occasion de la foire et parqués à l'extérieur de l'enceinte. Enfin, les commerçants africains apportent toute une série d'objets hétéroclites fabriqués le plus souvent par les industries nigérianes ou asiatiques (Taiwan) : basins riches, tissus, draps, couvertures djermas (*sakala*), tapis en peau, ceinture en cuir, chaussures, vêtements, foulards, parfums, savons de toilette, pommades, jeux divers, bijoux traditionnels et fantaisies, montres, bibelots divers, lunettes, objets artisanaux et même des perroquets (vendus l'équivalent de 50 000 francs CFA pièce dès leur arrivée !). Certains se risquent à introduire de l'alcool (whisky), des amphétamines et même de la drogue que l'on se procure assez aisément au Nigeria. Ces petits commerçants africains sont surtout des Nigériens et des Nigérians. Les Maliens sont moins nombreux car ils n'ont pas autant de facilités d'approvisionnement (ils apportent principalement de l'arachide, du thé vert et des moutons).

Le commerce de gros est monopolisé par les Arabes algériens qui contrôlent également le transport car les camions nigériens ou nigérians ne s'aventurent pas au-delà d'In Guezzam de peur que les autorités ne les rançonnent. Les Africains restent confinés au stade du détail, voire du demi-gros, et profitent de la tenue de la foire pour introduire en Algérie des produits prohibés. Il est significatif de noter l'absence des grands commerçants nigériens d'Agadès[32], de Tahoua, de Maradi et de Zinder qui n'hésitent pourtant pas à se déplacer si des opportunités de négoce se présentent à eux. La levée de la perception de droits de douane à l'entrée des marchandises en Algérie durant la durée de la foire profite aux commerçants de ce pays plus qu'à ceux de ses voisins. Il en est ainsi des familles algériennes installées de part et d'autre de la frontière qui ont tissé de solides relations marchandes en Afrique noire.

En marge de la foire se trouve le souk Soudania dont l'origine lui est liée : les petits commerçants qui n'avaient pas vendu tout leur stock durant la foire prirent l'habitude de s'installer dans un emplacement inoccupé proche de celle-ci. C'est ainsi que naquit le souk Soudania. Ce marché spontané, qui se tient désormais quotidiennement tout au long de l'année, n'a donc aucun caractère officiel, contrairement à celui du centre ville tenu par des détaillants arabes. Les autorités tolèrent toutefois ce souk car il permet aux habitants de Tamanrasset de se procurer des produits introuvables par ailleurs. Cela n'empêche pas la police et la douane de procéder à des rafles en confisquant des marchandises et en reconduisant à la frontière les vendeurs dont les papiers ne sont pas en règle.

Ceux-ci sont surtout des Nigériens, notamment des Aderaouas, mais aussi quelques commerçants de Maradi et de Zinder. Certains ont élu

32. Aucun grand commerçant de la ville, qu'il soit arabe ou haoussa, ne s'est déplacé en 1997 à la foire de Tamanrasset. Les tracasseries dont ils furent autrefois victimes les en dissuadèrent.

domicile à Tamanrasset tandis que d'autres ne viennent que pendant la saison sèche retournant au Niger pour les travaux agricoles (ils en profitent pour reconstituer leurs stocks). Quelques-uns effectuent le voyage plusieurs fois par an en fonction de l'écoulement des marchandises. Au souk Soudania, il y a également des Nigérians, des Béninois et des Togolais qui travaillent dans des ateliers de menuiserie situés à proximité du souk. Des Maliens vendent des moutons sur le marché à bétail qui le jouxte. Enfin, des Ghanéennes font le commerce de leurs charmes dans un quartier animé de Tamanrasset.

La lente évolution de l'Algérie vers l'économie de marché mise en œuvre par le gouvernement, dès 1993, a rétréci l'éventail des produits échangés entre l'Algérie et ses voisins méridionaux (exportations de denrées alimentaires). Autrement dit, plus il y a de restrictions et plus le commerce frontalier est florissant. Toutefois, les *trabendistes* poursuivent leur activité en la reportant sur les cigarettes. L'inconvertibilité du dinar les obligent en effet à procéder autant que possible sous forme de troc.

Le marché des changes parallèles

L'inconvertibilité du dinar algérien et le contrôle des changes instauré peu après l'indépendance ont donné naissance, comme pour la naira à la frontière du Nigeria, à un marché des changes parallèles très structuré. Celui-ci se substitue au marché officiel et sert de référence aux flux marchands transfrontaliers.

Les modalités de fixation du taux de change

Le négoce frontalier, dont les transactions s'effectuent en marge du système bancaire moderne, a toujours recours au marché des changes parallèles quand il ne donne pas lieu à des opérations de troc (dattes contre henné par exemple). La parité du taux de change parallèle entre le dinar et le franc CFA est essentielle car elle détermine les termes de l'échange entre les deux pays et par là la compétitivité de leurs produits respectifs. Pendant longtemps, le franc CFA bénéficia d'un avantage important en raison de sa fonction de monnaie d'accès aux devises occidentales que les Algériens lui ont longtemps conférée (au moins jusqu'à sa dévaluation)[33].

33. E. GRÉGOIRE, P. LABAZÉE, *Le fonctionnement du marché parallèle des changes et ses incidences sur le commerce céréalier entre le Niger et le Nigeria*, Mission française de coopération, Niamey, 1994.

Les mécanismes de fixation du taux de change parallèle échappent aux opérateurs locaux car ils se déterminent hors du cadre régional. Ce taux dépend du marché des changes parallèles d'Alger qui concentre le plus gros des transactions alimentées par l'argent de l'immigration et de la contrebande. Ce taux fluctue en fonction de facteurs macro-économiques mais aussi conjoncturels : le dinar se déprécie ainsi, chaque année, à l'époque des vacances où les fonctionnaires algériens projettent se rendre en Europe, et du pèlerinage à La Mecque, périodes où les devises sont recherchées. De même, à l'approche de la foire de Tamanrasset, la demande en dinar algérien devient plus forte en raison de l'afflux de commerçants et de jeunes qui profitent de la tenue de la foire pour pénétrer clandestinement en Algérie où ils espèrent trouver du travail. Toutefois, le franc CFA répercute globalement les fluctuations entre le dinar et le franc français auquel il est lié même s'il est moins recherché que celui-ci[34]. Ces dernières années, ce taux du marché noir a beaucoup fluctué et a été affecté par de multiples facteurs.

Tableau XII : *Évolution du taux de change entre le dinar algérien et le franc CFA sur les marchés officiel et parallèle (nombre de dinars pour 5 000 francs CFA).*

Années	12/1993	12/1994	4/1994	4/1995	6/1996	4/1997
Officiel	203	395	350	458	532	463
Parallèle	850	800	–	750	700	725

Sources : Banque française du commerce extérieur (taux officiel) et enquêtes personnelles (taux parallèle).

Jusqu'en 1993, le franc CFA présentait aux yeux des opérateurs algériens l'avantage de donner accès à des devises plus intéressantes telles que le franc français, le dollar, le deutsche mark, etc. En août, la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest décida de la suspension de rachat des billets de son émission. Par cette mesure, elle entendait éradiquer la fuite des capitaux motivée par la dévaluation du franc CFA qui se profilait. Cette mesure entraîna un intérêt moindre pour le franc CFA dont la dévaluation (50%) intervint le 11 janvier 1994. Le dinar, dont la tendance générale se caractérise par une lente dépréciation à l'égard des devises étrangères, se redressa momentanément. En effet, le dinar fut à son tour dévalué de 40,2% quelques semaines plus tard si bien que le cours de la fin de l'année 1993 fut rapidement rétabli. Depuis cette

34. Il y a toutefois une négociation entre acheteurs et vendeurs de dinars (une partie des achats des Nigériens en Algérie est réglée en francs français).

dévaluation du dinar et conformément au souci de libéraliser l'économie, quelques opérateurs nationaux ont désormais accès à des lignes de crédit pour leurs opérations à l'étranger, ce qui réduit la pression sur le marché noir.

Le marché parallèle de Tamanrasset donne le taux de change à Agadès, les opérateurs étant informés plus par des voyageurs que par le téléphone car les lignes sont difficiles à établir. Le taux de change officiel était de 5 000 CFA pour 463 dinars alors que le taux parallèle était de 725 dinars au mois d'avril 1997

Les agents de change

L'activité de change n'est pas aussi visible qu'à la frontière du Nigeria car elle est très sévèrement réprimée en Algérie, des peines d'emprisonnement pouvant être prononcées à l'encontre des contrevenants[35]. A Tamanrasset, les réseaux de change sont étroitement liés aux circuits commerciaux transfrontaliers. Il n'y a pas de véritables cambistes professionnels comme au Nigeria, mais simplement une série d'opérateurs qui font le change au coup par coup en fonction de leurs besoins et des opportunités. Cette opération s'effectue clandestinement dans l'arrière-boutique de commerçants arabes ou de préférence chez eux. Il est indispensable d'être personnellement introduit auprès de ces cambistes car ils ne procèdent au change que si une connaissance accompagne le demandeur. Ce change peut se faire aussi sur le souk Soudania auprès de petits agents professionnels ou occasionnels. Les premiers sont des Aderaouas ou des Zindérois qui travaillent pour un patron qui leur confie, chaque jour, une certaine somme. Les seconds sont de jeunes Africains qui désirent retourner au pays après avoir travaillé pendant plusieurs mois en Algérie. Ils cherchent ainsi à se défaire de dinars sans passer par un cambiste afin d'éviter une commission.

La demande locale en devises et notamment en francs CFA est assez soutenue. La fixation du taux de change entre le franc CFA et le dinar varie quotidiennement. A Tamanrasset, ce sont les plus gros commerçants qui sont les premiers informés du taux pratiqué à Alger. Ils le transmettent ensuite aux autres opérateurs.

In Guezzam, dernière localité algérienne avant la frontière nigérienne, accueille aussi quelques cambistes. Chaque voyageur doit déclarer, au poste de douane, ses devises avant de rentrer en Algérie et obligatoirement changer l'équivalent de 20 000 francs CFA. En contrepartie, on lui remet 1 900 dinars (la même somme changée au marché noir représente 2 900 dinars). L'activité de change parallèle y est très réduite car les voyageurs ont pourvu en toute quiétude à leurs besoins en dinars

35. Plusieurs Nigériens sont actuellement emprisonnés pour avoir été surpris à faire du change.

à Assamaka. Toutefois, elle y est exercée discrètement par quelques Nigériens qui se livrent aussi au commerce frontalier, ou par des boutiquiers arabes (il y a aussi un souk Soudania animé par une trentaine de petits commerçants principalement haoussas et touaregs). Enfin, Djanet, localité proche de la frontière libyenne, a aussi une petite activité de change parallèle qui porte principalement sur les dinars libyen et algérien. Les cambistes sont les guides qui emmènent en Libye de jeunes Africains.

Au Niger, ce change parallèle (*changi na hannu* qui signifie en haoussa le change de la main à la main et qui s'oppose au change officiel *changi na banki*) se fait plus librement mais n'a pas la même ampleur. Les opérateurs arabes qui se livrent au commerce frontalier effectuent discrètement entre eux des opérations selon leurs besoins[36]. Il y a aussi des cambistes professionnels qui ont pignon sur rue comme à la frontière du Nigeria.

A Assamaka, dernière place nigérienne, il y a moins d'une dizaine de cambistes installés à proximité du poste de douane ou au marché. Ce sont principalement des Haoussas de la région de Mayahi et quelques Touaregs. Ils ont une activité assez soutenue car il y a beaucoup de passage. S'ils répercutent les fluctuations de cours données par le marché de Tamanrasset, ils s'entendent toutefois sur le taux du jour fixé en fonction de la demande locale déterminée par l'arrivée de camions venant d'Algérie ou y partant. Le cours du dinar oscillait autour de 725 à 800 dinars pour 5 000 francs CFA en février 1997, les cambistes se réservant une marge de l'ordre de 50 dinars pour 10 000 francs CFA changés. Ces agents travaillent beaucoup avec les devises occidentales qu'ils vont changer à Kano où ils en tirent un meilleur prix qu'au Niger.

Si, à Arlit, l'activité de change ne se fait que très ponctuellement à la gare routière lorsque des convois de véhicules partent en Algérie, à Agadès, cette activité est par contre assez importante car la ville voit arriver aussi bien des dinars algériens et libyens que des nairas du Nigeria. Outre les opérations que réalisent entre eux les grands commerçants arabes, quelques boutiquiers du marché « tôles » peuvent faire le change tout comme de jeunes vendeurs ambulants. Enfin, il y a une véritable officine à la gare routière.

Celle-ci est dirigée par un Bagobiri (Haoussa) de la région de Tchakyé (département de Maradi) qui a migré à Agadès il y a une quinzaine d'années. L'officine comprend une entrée, qui joue le rôle de salle d'attente, et le bureau du patron. Celui-ci se vante de changer toutes les devises occidentales (franc français, dollar, deutsche mark, franc suisse, florin, etc.), régionales (dinar algérien et libyen, franc CFA, naira, céddi ghanéen) et du golfe persique (Arabie saoudite, Koweït et Quatar). La radio et ses amis qui travaillent dans les banques de Niamey l'informent

36. Pour un grand commerçant algérien d'Agadès, c'était une partie importante de son activité.

de l'évolution du cours des devises. Pour la naira, il communique par téléphone avec un collègue installé à Maradi et un agent de change de Wappa, lieu où la plupart des bureaux de change de Kano se sont regroupés. Pour le dinar algérien, le taux de change pratiqué à Tamanrasset lui est donné par des voyageurs ou par téléphone. Toutefois, ce cambiste modifie sensiblement le taux en tenant compte de la demande locale qu'il évalue en fonction de l'arrivée des convois de voyageurs. Sa clientèle est en effet surtout composée de jeunes Africains (Nigérians, Ghanéens, Nigériens, etc.) qui partent en migration en Algérie ou en Libye. Ainsi, changea-t-il, lors d'un entretien, des dollars à un petit groupe d'Ibos qui se rendaient au Maghreb d'où ils avaient l'intention de regagner l'Europe par l'Italie. Quelques commerçants algériens viennent également dans sa boutique pour se défaire d'un reliquat de francs CFA après une exportation de dattes dont le montant n'a pas été intégralement dépensé en rachats de marchandises. Par contre, les Libyens le sollicitent rarement car les gains réalisés sur les marchandises vendues à Agadès sont totalement réinvestis en achats de cigarettes.

Depuis l'ouverture d'une agence de la Bank of Africa, il y a une certaine concurrence car cette banque pratique un taux de change plus intéressant que l'opérateur de la gare routière. Si elle refuse les dinars algériens et libyens, elle accepte les devises occidentales que les migrants rapportent du Maghreb et leur offre un taux de change plus avantageux : en février 1998, elle échangeait un dollar contre 580 à 585 francs CFA alors que le cambiste indépendant ne proposait que 500 à 550 francs CFA[37].

Conclusion

Des considérations économiques mais aussi politiques influent sur les échanges entre le Niger et l'Algérie. Aussi, deux séries de remarques s'imposent :

1/ Du point de vue économique, les opérateurs nigériens souffrent de la législation algérienne en matière d'importation et d'exportation ainsi que des multiples tracasseries administratives dont ils sont l'objet lors des contrôles : « Les Algériens bloquent tout car ils ne veulent pas que des étrangers gagnent de l'argent » dit un commerçant d'Arlit. Les commerçants africains pâtissent en effet de l'arrêté interministériel du 14 décembre 1994 qui définit les modalités d'exercice du commerce de troc entre l'Algérie et ses voisins sahéliens si bien que les Arabes origi-

37. Celui-ci les apporte ensuite à la banque où il bénéficie d'un taux préférentiel.

naires de ce pays contrôlent presque intégralement le commerce frontalier de gros. Seul le petit commerce de contrebande investi par les populations sahéliennes (Adéraouas et Haoussas de Maradi et de Zinder) tire son épingle du jeu comme l'atteste son dynamisme. Enfin, les Touaregs ne jouent en tant que commerçants qu'un rôle très secondaire tant à Agadès qu'à Tamanrasset. Par contre, ils animent les circuits de fraude et leur connaissance fine du terrain leur permet de convoyer, un peu comme par le passé, les marchandises en empruntant les pistes de contrebande qui traversent le désert (quelques caravanes continuent de parcourir le Sahara en acheminant des animaux à Tamanrasset).

La libéralisation des échanges extérieurs préconisée par les institutions de Brettons Woods est mal appliquée en Algérie. Ce pays ne se trouve plus pourtant dans une situation financière aussi difficile que par le passé, enregistrant d'importantes réserves de change due à une production d'hydrocarbures en hausse. Ses services douaniers ne sont pas encore familiarisés avec ce nouveau contexte de libéralisation et demeurent réticents à le mettre en œuvre, voyant là une situation de rente leur échapper. De plus, leur mentalité n'a pas été préparée à cette évolution après trente ans de socialisme. A l'exception des cigarettes et des alcools, tous les produits du Sud peuvent théoriquement rentrer librement en Algérie. En pratique, les douaniers continuent leurs tracasseries et ont exigé, lors de l'*Assihar* organisée en 1995, des commerçants nigériens qu'ils présentent des certificats phytosanitaires pour les produits agricoles et pastoraux afin de continuer à les rançonner[38].

Hormis le bétail, le Niger a peu de produits à offrir au Maghreb. Ce sont donc essentiellement des produits du Nigeria qui y sont exportés comme les produits agricoles mais aussi manufacturés, le Nigeria ayant monté une industrie assez diversifiée. Cela explique que l'axe nigérien soit plus actif que l'axe malien : des statistiques douanières algériennes estiment à près de 82 millions de dinars les importations nigériennes (16 pour le Mali) et à 62 millions les exportations vers le Niger (14 pour le Mali), soit un volume total de commerce informel estimé à près de 18 milliards de francs CFA[39]. L'axe Tamanrasset-Agadès est en effet doublé d'un autre axe qui lui est parallèle à l'ouest et qui part d'Adrar pour aboutir à Gao en passant par Reggan (une autre piste relie Tamanrasset à Gao)[40]. Des Algériens originaires du Touat se sont installés à Gao et y échangent des dattes et du tabac contre du bétail (ovins). S'il n'y a pas non plus dans la cité malienne de grands commerçants touaregs, il y a par contre une présence importante de marchands d'ori-

38. La même année, le gouverneur de Gao rebroussa chemin car les Algériens refusaient le passage du convoi de camions de marchandises qui l'accompagnait.

39. WILAYA DE TAMANRASSET, *Découvrir la Wilaya de Tamanrasset*, République algérienne démocratique et populaire, Tamanrasset, 1995.

40. Gao et Agadès commercent peu entre elles dans la mesure où elles offrent des produits comparables.

gine maure qui sont également implantés à Tombouctou d'où ils sont en étroite relation avec leur pays d'origine.

2/ Du point de vue politique, ces régions sahariennes demeurent agitées et difficilement contrôlables comme en témoigne la forte circulation d'armes dont la presse nigérienne se fait souvent l'écho[41]. Cette instabilité ne manque pas de se répercuter sur les courants d'échanges. La rébellion touarègue a brutalement affecté leur essor, de même que les événements politiques intérieurs algériens qui semblent avoir eu des prolongements au Niger : des groupes islamistes algériens auraient disposé de base d'entraînement à proximité des monts Tazerzaït situés dans le Tamesna, zone aux confins du Mali, du Niger et de l'Algérie. Selon certaines sources, ces installations auraient été détruites par l'armée nigérienne à la suite d'un violent accrochage (novembre 1998) au cours duquel quatre soldats auraient trouvé la mort (des éléments du Groupe islamique armé seraient parvenus à se réfugier dans une autre base située au Mali).

Ces événements montrent que les régions septentrionales du Niger demeurent liées au Sud algérien[42]. Si Agadès joue un rôle important dans les échanges marchands, il ne faut pas sous-estimer le rôle joué par Tahoua qui demeure aussi un carrefour d'échanges entre les deux pays. Cette ville et sa région sont le berceau d'une communauté arabe (Tasara est le siège du puissant sixième groupement arabe) commercialement active et liée à l'Algérie. Le journal *Le Républicain*[43] fait état d'une contrebande accrue dans le nord de cette zone qui porte sur un trafic de cigarettes très rémunérateur. Il aiguise la convoitise de « groupes de gens bien aguerris qui veilleront sur la bonne marche des affaires même si c'est par la force des armes. Ce qui fait dire à certains observateurs que c'est au vu et au su de plusieurs États que ce trafic se pratique. »

41. *Le Républicain*, n° 362, Niamey, 3 décembre 1998.

42. Une liaison aérienne assurée par Air Algérie relie chaque semaine Tamanrasset à Agadès.

43. *Le Républicain*, n° 363, Niamey, 10 décembre 1998.

2

Les échanges avec la Libye

L'Afrique noire et la Libye ont une tradition d'échange très ancienne rapportée par une riche et abondante littérature[1]. Dès le XV^e siècle, de grands flux de marchandises partaient de la Tripolitaine pour rallier les grandes cités haoussas, le voyage s'espaçant sur près de trois mois. Ce négoce transsaharien s'appuya sur toute une série de localités qui constituèrent autant de villes étapes. La principale route partait de Tripoli pour atteindre Katsina et Kano en passant par Ghadamès, Ghât, Agadès, Djadjidouna et Zinder. Les commerçants tripolitains et ghadamésiens qui contrôlèrent ces flux installèrent dans ces villes, sans doute dès le XVIII^e siècle, des petites communautés marchandes, parfois unies par les liens du mariage à des familles touarègues, haoussas ou kanouries. Celles-ci réceptionnaient les marchandises convoyées par des Touaregs, les Ajjers du Tassili et les Kel Ewey, qui en assuraient la protection lors de la traversée du désert puis du Damergou où les Kel Ewey s'appuyaient sur des villages peuplés par leurs esclaves (Walaléwa et Magami dans la région de Tessaoua)[2]. A Tripoli, ces négociants furent en contacts étroits avec des marchands européens qui s'y établirent dès la deuxième moitié du XVII^e siècle tandis qu'à Kano leurs correspondants traitaient avec des commerçants haoussas. Dès cette époque, une partie de l'Afrique noire se trouva ainsi intégrée à l'économie européenne.

Tripoli et sa région passèrent, au milieu du XVI^e siècle, sous l'influence ottomane. Après avoir été initialement conquise par les Espagnols (1510), le corsaire turc Tourghout les en chassa dès 1551 et

1. S. BAIER, *An Economic History of Central Niger*, Clarendon Press, Oxford, 1980 ; J.-L. MIÈGE, La Libye et le commerce transsaharien au XIX^e siècle, *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, n° 19, Aix-en-Provence, 1975 ; A. SALIFOU, *Le Damagaram ou le Sultanat de Zinder au XIX^e siècle*, *op. cit.* et A. SALIFOU, Malam Yaroh. Un grand négociant du Soudan central à la fin du XIX^e siècle, *Journal de la Société des Africanistes*, XLII (1), Paris, 1972, pp. 7-27.

2. A. ALHASSANE, *L'homme et l'environnement sahélien : évolution des agrosystèmes et crise de gestion de l'espace dans le Damergou*, Thèse de doctorat de 3^e cycle, Faculté des lettres, arts et sciences humaines, Département de géographie, Abidjan, 1994.

soumit le pays à la domination turque[3]. Celle-ci s'exerça très formellement, des corsaires ou des janissaires détenant le pouvoir effectif[4]. La conquête de l'Algérie par la France (1830) amena la Turquie à prendre davantage en mains les destinées de sa lointaine province : les troupes ottomanes débarquèrent à Tripoli en 1835 et un représentant d'Istanbul assura le gouvernement de la Tripolitaine. Toutefois, ce n'est que vers 1860 que la Libye fut à peu près intégralement soumise à la Turquie.

Tripoli qui comptait environ dix à douze mille habitants[5], resta le point de départ d'un commerce caravanier qui s'effectuait vers le Waddaï, le Bornou et surtout le pays haoussa (le trafic des esclaves semble avoir duré jusque vers 1880). Ses relations marchandes étaient également étendues aux autres rives de la Méditerranée : la ville commerçait avec Malte, la Sicile, la Tunisie, la Turquie et Marseille.

A la fin du XIX^{e} siècle, la conquête de l'Afrique par les puissances européennes s'intensifia et la Libye fut l'objet de leur convoitise. L'Italie s'empara de ce vaste territoire (1 759 000 km^2) avec lequel elle commerçait depuis longtemps. Elle en évinça la Turquie qui se retirait après plus de trois siècles de domination (traité de Lausanne-Ouchy de 1912). Les grands axes sahariens furent, dès lors, perturbés par la résistance sennousiste qui s'opposait à la domination européenne sur des terres de l'islam[6]. Les actions menées par la Sanoûsîya retardèrent la colonisation italienne qui ne se réalisa qu'au début des années trente après la soumission du Fezzan et la prise de l'oasis de Koufra. Plus au sud, la France s'était déjà heurtée à la Sanoûsîya, Kaosen ayant mobilisé ses hommes à sa cause.

La colonisation française privilégia l'axe algérien et freina par conséquent les grands flux marchands entre le pays haoussa, le Fezzan, la Tripolitaine et la Cyrénaïque qui étaient passés sous la tutelle de l'Italie. Cette politique se renforça avec l'arrivée au pouvoir de Mussolini puis la constitution d'un axe Rome-Berlin (1936). Durant la Seconde Guerre mondiale, le Fezzan fut le théâtre de violents combats entre les alliés et une coalition germano-italienne. Le 1er mars 1941, les troupes du général Leclerc, parties de Fort-Lamy (N'Djamena), s'emparèrent de l'oasis

3. Le développement du commerce maritime eut pour conséquence l'apparition de la piraterie dont Tripoli fut une des principales bases en Méditerranée. Cf. R. MANTRAN, La Libye des origines à 1912, in *La Libye nouvelle, rupture et continuité*, Centre de recherches et d'études sur les sociétés méditerranéennes, Éditions du CNRS, Paris, 1975, pp. 15-32.

4. Les janissaires sont des fils de chrétiens, enlevés à leurs familles, puis élevés dans la religion musulmane. Ils consacraient leur vie au métier des armes.

5. Sa population était estimée au début du XVIII^{e} siècle à 40 000 habitants. Elle fut ensuite décimée par une épidémie de peste.

6. La doctrine senoussie repose sur la recherche d'une approche personnelle de Dieu en se référant au Coran, à l'enseignement du prophète et à la Sounna. Elle prône le soufisme, doctrine mystique qui rejette tout ce qui est contraire à l'islam. Cf. R. MANTRAN, La Libye des origines à 1912, *op. cit.*

de Koufra et chassèrent les Italiens du Fezzan (1943). La France n'évacua cette province qu'en 1956 après la signature d'un traité franco-libyen (août 1955)[7]. En effet la Libye devint un royaume dirigé par le roi Muhammad Idriss el Mehdi de la confrérie Sanoûsîya, émir de Cyrénaïque, qui prit le nom d'Idriss I[8] (l'indépendance fut proclamée le 24 décembre 1951).

Ce bref rappel historique souligne les liens anciens et étroits qui unissaient le pays haoussa à la Tripolitaine. La France et l'Italie les dissocièrent : les flux furent presque inexistants durant toute la période coloniale puis au cours des années soixante. Ce n'est qu'après l'arrivée au pouvoir du colonel Muammal al-Kadhafi (1er septembre 1969) que les échanges s'amorcèrent à nouveau. Ils furent alors tributaires des relations diplomatiques entre le Niger et son puissant voisin. Bénéficiant de moyens financiers importants tirés des exportations de pétrole, la politique menée par le guide de la révolution au Tchad et à l'égard de la communauté touarègue ne manqua pas d'inquiéter le général Seyni Kountché. Les flux marchands entre les deux pays qui avaient connu un timide essor furent brutalement interrompus à l'orée des années quatre-vingt en raison des visées expansionnistes du colonel Kadhafi. Ils reprirent en 1984 pour connaître un développement spectaculaire qui laisse penser que le vieil axe transsaharien Tripoli-Kano renaît après un siècle de léthargie.

Des courants d'échanges limités

Les relations marchandes entre la Libye et l'Afrique noire furent donc pendant de longues années modestes. L'héritage de la période coloniale se fit longtemps sentir même si les relations diplomatiques entre le roi Idriss I et le Président Diori Hamani furent cordiales.

La période 1945-1969

Un environnement hostile handicapa également ces échanges : la traversée du désert du Ténéré (400 000 km^2) s'avérait difficile et dangereuse même si les missions effectuées dans le Sahara par la firme Berliet démontrèrent que des camions pouvaient désormais se jouer des obstacles les plus ardus. Aussi, au cours des années cinquante, les quelques marchandises que le Niger et la Libye échangèrent, empruntèrent les

7. Sabha, capitale du Fezzan, resta plus de dix ans sous administration française.
8. Y. MARTIN, La Libye de 1912 à 1969, in *La Libye nouvelle, op. cit.*, pp. 33-50.

anciennes pistes chamelières, les camions s'efforçant de contourner le Ténéré. Ils partaient d'Agadès pour regagner Tamanrasset car la piste était plus praticable. De là, ils traversaient le massif du Hoggar, atteignaient Djanet puis rentraient en Libye par Ghât après avoir contourné le massif de la Tadrart. Ce détour prenait trois jours au minimum car la piste emprunte des régions montagneuses, des dunes de sable et des zones de fech-fech. Arrivés à Ghât, la piste longe les vallées du Wadi Irawan puis du Wadi Adjal pour atteindre Sabha. Les produits échangés étaient alors limités : dans le sens sud-nord il s'agissait presque uniquement de bétail, dans le sens opposé de produits alimentaires.

L'accession du Niger à l'indépendance ne modifia pas ces flux car les contraintes physiques restèrent déterminantes. Quelques Touaregs traversaient toutefois le Ténéré avec des caravanes de 50 à 200 chameaux pour les vendre dans le Sud libyen (ils ne se séparaient alors que d'une bête sur deux afin de pouvoir ramener des marchandises). Des camionneurs faisaient également le trajet entre Agadès et Ghât, Sabha et Mourzouk. L'un d'entre eux me raconta un de ses périples : « Un grand commerçant d'Agadès, un certain Abba, me demanda d'amener chez un de ses correspondants arabes de Ghât, *alhaji* Zinguina, cent-vingt moutons que je devais charger à In Jitane, localité située au cœur de la plaine de l'Ighazer. On aménagea le camion en montant deux niveaux sur le plateau grâce à des planches de bois recouvertes de nattes cousues et d'un peu de sable afin d'installer soixante bêtes par niveau. Je passai la première nuit au poste frontalier d'Assamaka. Je n'ai pas déchargé les bêtes car il y avait encore un peu de fourrage dans le camion. Le second jour, j'atteignis Tamanrasset et laissai les bêtes paître et boire le long de l'oued pendant quarante-huit heures. Je rechargeai mon camion et attendis un peu de temps avant de repartir afin que les moutons aient fini de digérer pour ne pas risquer d'en perdre pendant le voyage. Je fis alors une première étape à Ideles (massif du Hoggar) où les bêtes se reposèrent une nouvelle fois. Je repris la route de Djanet où la douane algérienne m'obligea à décharger tous les animaux. Il me restait alors trois cents kilomètres pour parvenir à Ghât où je me rendis dans la maison d'*alhaji* Zinguina sans avoir perdu une seule bête[9]. On démonta le niveau supérieur du camion afin de le charger de marchandises (farine de blé, *macas*, etc.) que je rapportai quelques jours plus tard chez Abba à Agadès. »

Ce trajet qui passait par l'Algérie a été abandonné au cours des années soixante en raison des multiples tracasseries administratives des douaniers de Djanet qui rançonnaient systématiquement les commerçants et leurs camionneurs. Ceux-ci empruntèrent alors la piste qui traverse le Ténéré depuis Agadès jusqu'à Dirkou en passant par l'arbre

9. La piste fait un long détour par le Sud car elle ne peut franchir le massif du Tassili n'Ajjer. A vol d'oiseau, ces deux localités ne sont pourtant pas très éloignées.

du Ténéré et les falaises d'Acheggour, ce qui représente sept cents kilomètres. Ils ralliaient ensuite Sabha par l'oasis frontalier de Toummo puis Gatron (soit 1 150 kilomètres). La traversée du Ténéré devenait plus aisée car les camions étaient de plus en plus performants et fiables.

Des échanges conditionnés par des relations diplomatiques (1969-1984)

Au cours des années soixante-dix, quelques convois de camions amenèrent, au Niger, des pâtes, de la farine de blé, de l'huile d'olive d'origine turque, des matelas, des tapis fabriqués à Milan et divers produits d'origine méditerranéenne. Ces produits étaient, pour certains, revendus au détail sur un petit marché qui se situait non loin de l'hôpital d'Agadès. Au retour, les véhicules rapportaient des moutons, du mil et du henné qui provenaient du Nigeria et des régions de Maradi et de Zinder. Ce henné était acheminé à Sabha d'où il était ventilé à l'intérieur de la Libye, parfois même jusque sur les rives de la Méditerranée. Le pays haoussa et la Tripolitaine reprenaient donc leurs échanges à longue distance.

Ces flux devinrent tributaires des relations diplomatiques entre le Niger et la Libye. De 1969 à la fin des années soixante-dix, elles furent globalement bonnes en dépit de quelques démêlés liés à leur différend sur le tracé de la frontière, le Niger revendiquant la possession de l'oasis de Toummo occupé par la Libye. Ce litige n'empêcha pas le gouvernement nigérien de vendre quelques tonnes d'uranium à son voisin, de créer une banque commune, la Banque arabo-libyenne-nigérienne pour le commerce extérieur et le développement (BALINEX), et d'ouvrir une liaison aérienne régulière entre Tripoli et Niamey.

De 1981 à 1984, il y eut une crise politique qui mit brutalement fin aux exportations d'uranium et se traduisit par un gel des relations diplomatiques durant quatre ans. Cette crise obligea le Niger à renforcer son dispositif militaire dans les régions frontalières : Agadès et Dirkou devinrent d'importantes garnisons qui commandaient toute une série de postes avancés (Madama, Chirfa, Séguédine et Dao Timmi où le général Seyni Kountché détenait des prisonniers politiques). Les touristes et les commerçants désertèrent ces zones frontalières, notamment la région de Dirkou (des commerçants libyens quittèrent Agadès dès le début des tensions entre les deux pays).

Leurs (faibles) échanges périclitèrent de nouveau de 1980 à 1985 : la piste qui relie Dirkou à Sabha ne fut plus empruntée pendant plusieurs années même si la frontière n'était pas officiellement fermée, les commerçants considérant cette région comme une zone militaire. Aussi, réactivèrent-ils la voie algérienne, les camions passant comme autrefois par Tamanrasset, Djanet et Ghât. Ces flux étaient très marginaux car le régime militaire nigérien considérait comme suspects les opérateurs qui poursuivaient leurs affaires avec la Libye. Le dégel des relations diplo-

matiques s'amorça à la fin de l'année 1985 puis après la disparition du général Seyni Kountché en 1987. Cette période correspond aussi aux revers militaires du colonel Kadhafi au Tchad qui l'amenèrent à revoir ses ambitions. Les échanges entre les deux pays reprirent pour connaître une ampleur inattendue malgré l'inconvertibilité du dinar qui oblige les opérateurs à recourir, comme avec l'Algérie, au troc (il n'y a pas de convention de troc avec la Libye).

L'essor des échanges

La visite du Président Ali Saibou en Libye (1989) marqua la reprise des relations entre les deux pays. Leurs rapports ne cessèrent dès lors de s'améliorer, le Président Mahamane Ousmane effectuant un voyage officiel à Tripoli peu de temps après son élection. Isolé diplomatiquement après son coup d'État, le général Ibrahim Maïnassara Baré se rendit également à plusieurs reprises en Libye[10], le colonel Kadhafi lui apportant une aide financière de 467 millions de CFA dans le cadre de l'effort de redressement national (mars 1996). Un an plus tard, le général le reçut à Niamey alors qu'il venait assister à la Conférence internationale sur le soufisme, bravant l'embargo aérien dont il était l'objet. A cette occasion il fit don d'un avion Antonov et de matériel militaire (transmission, uniformes, etc.) à l'armée nigérienne pour un montant de deux milliards de francs CFA. Quelques mois plus tard, il proposa une convention de prêt de seize millions de dollars qui n'a finalement pas été signée par le Niger tant ses conditions étaient léoniennes.

Dans ce nouveau contexte politique, les échanges prirent un réel essor au milieu des années quatre-vingt : l'axe libyen retrouva un niveau d'activité qu'il n'avait pas connu depuis très longtemps, Agadès devenant, comme par le passé, davantage tournée vers la Libye que l'Algérie.

Ces échanges portèrent tout d'abord sur un gros commerce de bétail qui induira des flux de contrepartie. Plus récemment, un étonnant négoce de cigarettes prit la relève, montrant l'ingéniosité des acteurs économiques à mettre en place des circuits marchands audacieux.

Les exportations de bétail nigérien

La Libye est un gros importateur de bétail : on estime ses importations annuelles à plus de mille sept cents tonnes de viande par an et près

10. Il multiplia aussi ses voyages au Nigeria où le général Sani Abacha avait interrompu, comme lui, le processus démocratique après l'arrestation de Moshood Abiola, vainqueur des élections présidentielles.

de cinq cent mille moutons vivants ce qui représente une somme de quatre millions de dinars (soit près de sept milliards de francs CFA)[11]. Pour limiter ces flux, le colonel Kadhafi, assisté d'experts étrangers, mit en place des stations d'élevage qui connurent un succès mitigé car certaines d'entre elles étaient situées dans des zones arides. Aussi, le pays était-il toujours contraint de faire appel à des importations pour couvrir ses besoins.

Un circuit fut réactivé depuis le Niger qui exportait déjà quelques animaux au Maghreb : en 1975, le Service département du Plan d'Agadès estimait que près de 9 000 ovins étaient exportés surtout vers la Libye, 4 000 caprins, 500 bovins (en Algérie) et 2 500 camelins (en Libye principalement)[12]. En 1984, ces flux prirent une grande ampleur sous l'impulsion de quelques commerçants d'Agadès. Les bovins ne pouvant traverser le désert du Ténéré, ces exportations nigériennes furent composées essentiellement de camelins destinés à la boucherie et de moutons, notamment à l'occasion de l'*Aïd el Kébir*, leur prix passant de 220 dinars à 300 voire 400 dinars à l'approche de la fête (soit de 35 000 francs CFA à 45 000 voire 65 000 francs ce qui représente deux à trois fois leur cours au Niger).

Une société libyenne, Tagimiat Shariat créée en 1985, conclut des contrats de fourniture de bétail avec des exportateurs nigériens que la BALINEX réglait ensuite. Pour des raisons tant politiques qu'économiques, une seconde société, Murzuk trans desert, filiale d'une société d'État libyenne (la société d'import-export Murzuk), supplanta Tagimiat Shariat. Un homme d'affaires, en même temps haut responsable politique du Sud libyen proche du colonel Kadhafi, dirigeait la société-mère Murzuk. Ses solides amitiés au Niger le poussèrent à renforcer les échanges entre les deux pays[13]. La société Murzuk trans desert qui a également des activités industrielles s'adonna, au départ, au transport des marchandises et des voyageurs entre le Niger et la Libye. En 1988, elle diversifia son activité et ouvrit, en plein centre de Niamey, une antenne et un grand magasin où elle vendait des produits d'origine libyenne (tapis, dattes, *macas*, semoule, etc.)[14]. Dans sa représentation, elle offrait aux opérateurs nigériens des contrats de livraison de bétail qui portèrent parfois sur quatre mille bêtes livrables en trois ou quatre tranches.

---

11. G. GEORGY, *Kadhafi, le berger des Syrtes*, Flammarion, Paris, 1996.

12. Ministère du Plan, *Bilan départemental d'Agadez*, République du Niger, Agadez, 1978.

13. Cette personnalité est aussi à l'origine du développement des relations aériennes entre Tripoli, Sabha, Agadès et Niamey. L'embargo aérien décrété par l'ONU contre la Libye les interrompit en 1992.

14. Ce magasin fut un échec commercial car les Nigériens le boudèrent, restant méfiants à l'égard de tout ce qui provenait de Libye. Aussi, cessa-t-il toute activité un an après son ouverture, sa rentabilité étant par ailleurs affectée par de multiples malversations.

Les principaux exportateurs furent deux grandes familles d'Agadès, l'une d'origine maure installée au Niger depuis déjà plusieurs générations et l'autre originaire du Sud libyen (Gatron). Parmi les autres exportateurs, il y eut deux ou trois commerçants de Zinder mais surtout des familles toubou originaires du Kawar (arrondissement de Bilma) ou des régions de N'Guigmi, Tesker et Diffa qui sont de grosses zones d'élevage de camelins. En effet, il y avait deux grands flux de bétail qui partaient du Niger vers la Libye : le premier avait pour point de départ les régions d'Abalak, de Tahoua et d'Agadès, tandis que le second remontait directement depuis l'extrême Est du Niger. Ces deux flux de bétail opéraient leur jonction à Dirkou d'où ils poursuivaient leur route jusqu'à la frontière.

Les deux familles d'Agadès envoyèrent à elles seules des milliers de chameaux de l'autre côté de la frontière. Il s'agissait d'un négoce très délicat qui induisit une organisation méticuleuse. Comme me l'expliqua le fils aîné de l'une d'entre elles, les animaux traversaient le désert du Ténéré le plus souvent sur pied et non dans des camions. Aussi, fallut-il faire en sorte de perdre le moins de bêtes possible, le parcours (Agadès-Dirkou-oasis de Toummo-Sabha) étant alors choisi en fonction des points d'eau et des pâturages qui existaient en bordure de l'Aïr. Dans les zones désertiques, c'est-à-dire depuis l'Aïr jusqu'à Bilma (soit environ trente jours de marche), les chameaux étaient alimentés, tous les cinquante kilomètres environ, par des camions de fourrage et abreuvés par des citernes : au cours du trajet, il y avait seulement trois points d'abreuvement[15]. Il est en effet recommandé de ne pas trop faire boire un chameau car il risque de se fatiguer plus rapidement et de connaître des problèmes de déplacement, ses pattes se fragilisant. Après Dirkou, les animaux profitaient des maigres pâturages du Kawar. Arrivés à l'oasis frontalier de Toummo, des représentants de la société Murzuk trans desert les prenaient en charge[16]. Une fois vérifiée la conformité des bêtes, ils délivraient aux exportateurs nigériens un reçu qu'ils présentaient pour règlement au siège de la société à Niamey. La BALINEX instruisait leurs dossiers puis créditait leurs comptes.

Ces exportateurs nigériens, également éleveurs de bétail, montrèrent en organisant un tel circuit une connaissance fine des techniques d'élevage et des soins à prodiguer à leurs bêtes pendant la traversée du désert. Pour eux, le Ténéré était un long couloir de passage du bétail dont ils pallièrent artificiellement les insuffisances pastorales. Ils s'efforcèrent de surmonter les difficultés d'une traversée audacieuse en dosant habilement l'effort de leurs troupeaux et en s'appuyant sur l'expérience

15. Ces trois points se situent à la hauteur des falaises d'Acheggour, à Séguédine et à l'oasis de Toummo. Pour un convoi de deux mille têtes, une citerne et six camions de paille étaient nécessaires.

16. Les bêtes étaient conduites dans des pâturages pour être engraissées avant d'être abattues.

de chameliers touaregs qui les aidèrent à convoyer les animaux jusqu'en Libye. Mis à part ce convoyage, les Touaregs restèrent à l'écart de ce grand commerce ou ne s'y livrèrent que de manière très artisanale : quelques hommes partaient en Libye à la tête de petites caravanes composées d'une cinquantaine voire d'une centaine de bêtes qui appartenaient à différents propriétaires.

Ces exportations de bétail portèrent sur des sommes élevées et furent lucratives car le prix de chaque bête était au minimum triplé voire quadruplé à l'arrivée en Libye : ainsi, lors de la sécheresse de 1984, des exportateurs arabes achetèrent à vil prix des animaux aux éleveurs touaregs et peuls désemparés puis les engraissèrent avant de les exporter. Ces flux permirent donc l'enrichissement de quelques familles arabes et maures qui diversifièrent ensuite leurs affaires dans le transport, l'immobilier, l'import-export et le secteur du bâtiment et des travaux publics. Depuis cinq ans, ces mouvements de bétail se tarissent pour deux raisons :

– Les difficultés financières rencontrées par la société Murzuk trans desert qui ne parvint plus à assurer les règlements : les exportateurs nigériens devinrent de plus en plus réticents à poursuivre leur activité en raison de l'accumulation d'impayés qui limitait la rentabilité de l'opération. En février 1997, la BALINEX les estimait à près de trois milliards de francs CFA dont 700 à 800 millions de francs CFA pour la seule année 1996. Le colonel Khadafi finit par payer l'intégralité de ces arriérés lors de sa visite au Niger à l'occasion de la conférence internationale sur le soufisme.

– L'insécurité qui règne dans le Nord du Niger perturba de son côté ces flux de bétail en interrompant le circuit depuis les régions d'Agadès et de Tahoua. Seul subsiste l'axe qui part des zones d'élevage de N'Guigmi, Diffa, Kabalewa, Gouré, Tesker, Kellé et Birnin Kazoré. Ce sont donc des caravanes de chameaux composées parfois de plus de mille têtes qui se dirigent encore vers les grands marchés à bétail du Sud libyen que sont Ghât, Sabha, Gatron et Mourzouk (environ 5 à 10% des bêtes meurent en chemin).

L'insécurité en pays touareg, liée aux problèmes financiers de la société Murzuk, empêcha les exportateurs nigériens de tirer partie des effets de la dévaluation du franc CFA (janvier 1994) qui redonnait un gain de compétitivité aux productions nationales. Cela explique que les flux soient à présent nettement moins importants que par le passé. Toutefois, des transactions s'opèrent encore et s'effectuent désormais de gré à gré entre opérateurs arabes d'Agadès et de Sabha : les acheteurs sont des commerçants qui font de l'embouche dans leurs jardins ou des bouchers. Ces exportations représentent, chaque année, près de trois milliards de francs CFA. Elles donnent souvent lieu à des opérations de troc afin de contourner l'inconvertibilité du dinar (chameaux contre produits libyens). Ainsi, un commerçant d'origine libyenne installé à Agadès depuis les années cinquante a de la famille à Gatron et Sabha à

laquelle il envoie des chameaux. En contrepartie, celle-ci lui fait parvenir des produits libyens qu'il dirige vers son frère installé à Zinder. Ce dernier les écoule auprès de commerçants haoussas de la région ou du Nigeria. La naira étant inconvertible, ce frère renvoie à Agadès des produits agricoles et manufacturés du Nigeria qui seront revendus en Libye.

Le négoce des produits libyens subventionnés

Ces exportations de bétail se traduisirent en effet par des flux de contrepartie constitués de marchandises apportées par des camions qui partaient, chaque mois, de Sabha. Pour des raisons de sécurité (éviter de se perdre dans le désert et se prémunir contre toute panne), les camions traversaient le Ténéré sous la forme de convois de deux à trois véhicules depuis Dirkou jusqu'à Agadès. Les commerçants libyens y ont en effet des parents ou des compatriotes qui sont de véritables correspondants (ils ont souvent épousé une Nigérienne). Ces derniers, qui sont revenus au Niger dès la reprise de ses relations diplomatiques avec la Libye, leur facilitent leurs affaires et mettent à leur disposition des entrepôts. Ils jouent aussi le rôle d'intermédiaires auprès de l'administration des douanes et les aident à trouver des clients pour leurs marchandises et des fournisseurs en produits du Sud afin que leurs camions ne repartent pas à vide.

Ces convois furent très attendus à Agadès. Ils offrirent des opportunités d'affaires intéressantes, apportant des denrées alimentaires peu coûteuses car subventionnées en Libye[17]. Un témoin se souvient de l'arrivée d'un convoi de plus d'une centaine de camions appartenant à des commerçants de Sabha, de Mourzouk ou de Gatron. Ces véhicules transportaient des pâtes alimentaires, les fameux *macas*, mais aussi de la semoule, du riz qui provient d'Asie, de la farine de blé, de l'huile de soja, du lait en poudre, des boîtes de concentré de tomates d'origine italienne, des biscuits, des tissus noirs utilisés comme chèches par les Touaregs ou à la confection des tenues portées par les Toubous, des matelas, de l'électroménager (réfrigérateurs, téléviseurs, magnétoscopes, etc.), des pièces détachées d'automobiles (pneus, moteurs, etc.), des matériaux de construction légers (sanitaires), des couvertures en laine et les célèbres tapis italiens fabriqués à Monza qui représentent des animaux sauvages. Outre ces articles, comme à l'époque précoloniale, il y avait des produits d'origine méditerranéenne mais aussi des carburants destinés au seul arrondissement de Bilma. Enfin, quelques véhicules tout terrain du convoi et des camions étaient revendus : un négoce de véhi-

17. La Libye n'exporte pas de dattes car sa production est limitée et moins appréciée que celle de l'Algérie.

cules administratifs volés en Libye s'est en effet développé, des filières arabes et toubou les écoulant au Niger, au Mali et même en Mauritanie (des chameaux sont échangés contre des camions de 10 t à six roues motrices, ce qui explique que des exportateurs nigériens de bétail soient devenus de grands transporteurs sahariens).

Ces convois de camions remontaient en Libye chargés de henné, d'épices, de gingembre, d'arachides, de clous de girofle, de sésame, de mil (les Tchadiens et les Nigériens qui habitent le Sud libyen en consomment régulièrement), de natron, de gomme arabique, de pagnes, de tissus luxueux (basins), de divers produits nigérians (parfumerie, cosmétiques et pommades) et d'ovins qui ne peuvent traverser le désert sur pied comme les chameaux (les camions sont aménagés pour transporter soixante-dix à quatre-vingt bêtes par véhicule). Tous ces produits étaient commandés, depuis Agadès, par des commerçants libyens à leurs partenaires haoussas de Zinder, de Tessaoua voire de Maradi qui se les procuraient dans le Sud du Niger ou au Nigeria.

Ce négoce des produits subventionnés, qui fait pourtant l'objet d'un monopole d'État et d'une interdiction formelle d'exportation, est aux mains de gros commerçants de Sabha. La plupart sont apparentés au colonel Kadhafi ou à son second, le commandant Jalloud originaire du Wadi Ech Chati dont la capitale, Brak, n'est distante que d'une centaine de kilomètres de Sabha. Leurs appuis politiques confèrent à ces opérateurs une totale impunité qu'ils mettent à profit pour se livrer à de gros commerces de contrebande : ainsi les produits de première nécessité exportés au Niger sont théoriquement destinés aux garnisons du Sud. En pratique, la complicité d'officiers supérieurs permet de les détourner depuis Tripoli. L'organisation de la filière est donc identique à celle décrite à propos de l'Algérie où il y a également une étroite collusion entre militaires de haut rang qui détiennent le pouvoir et hommes d'affaires.

Ces convois de marchandises libyennes sont beaucoup moins importants qu'à la fin des années quatre-vingt en raison de l'insécurité créée par la rébellion qui les a attaqués à plusieurs reprises (les grands commerçants libyens évitent désormais de se rendre eux-mêmes au Niger). Aussi, l'armée nigérienne, comme sur les autres axes menant à Agadès, assure-t-elle désormais la protection de ces convois. Pour ne pas se rendre en pays touareg, les camions libyens s'arrêtent à Dirkou comme le font les véhicules nigériens qui ne s'aventurent jamais de l'autre côté de la frontière où ils s'exposeraient à de graves tracasseries administratives. Cette petite palmeraie est devenue un point de transbordement des marchandises de ce commerce frontalier. L'arrivée et le départ des convois rythment son activité et en font une ville de transit aux multiples petits hôtels, restaurants et bars.

Au départ garnison militaire, le rôle de Dirkou est comparable à celui d'Assamaka à la frontière algérienne. Des commerçants arabes et des petits détaillants haoussas et touaregs ont déserté celle-ci avec le ralen-

tissement des échanges entre le Niger et l'Algérie pour s'installer à Dirkou où le service des contributions diverses recensa 77 opérateurs économiques contre seulement 22 à Bilma, chef-lieu d'arrondissement. Fief d'une chefferie de canton toubou, Dirkou qui aurait été fondée au XI[e] siècle est une ancienne place marchande précoloniale qui joua un rôle important dans la traite des esclaves. Sa prospérité fut affectée par l'interdiction de ce négoce et par les attaques répétées de groupes touaregs et arabes Ouled Slimane[18] qui s'en prirent à plusieurs reprises aux convois empruntant la piste caravanière[19]. Dirkou, dernière ville nigérienne avant la frontière libyenne, a connu un certain essor au point de redevenir un marché dynamique très cosmopolite. C'est aussi une place stratégique car elle est le point de convergence d'une multitude de pistes de fraude bien connues des guides. Ces pistes conduisent à Ghât, Mourzouk et à Sabha en contournant les postes de contrôle de Toummo et de Gatron. Par contre, Dirkou communique peu avec le Nord du Tchad car la piste qui traverse le grand erg de Bilma est très difficile.

Ces échanges ont aussi souffert de l'embargo décrété contre la Libye le 15 avril 1992 pour avoir refusé de collaborer aux enquêtes internationales après les attentats contre les avions d'UTA et de la Pan Am : des marchandises qui venaient auparavant d'Europe ou d'Asie ne sont plus importées. Aussi, les produits alimentaires subventionnés constituent-ils l'essentiel des flux : en février 1998, un convoi d'une trentaine de camions apporta des *macas* immédiatement vendus à des commerçants de Zinder au prix de douze mille francs CFA le sac de cinquante kilogrammes. Ces camions ne cessent de parcourir le désert comme me le raconta un chauffeur : « Je suis parti, il y a quelques mois d'Agadès avec un chargement de mil et de moutons que nous avons déposés à Tajiri (Sud libyen) en passant par Dirkou. Après quelques jours de repos, je suis retourné à Dirkou avec un camion d'un commerçant toubou chargé de *macas* et de riz. Je suis reparti en Libye avec du bétail (moutons et chameaux) destiné à des bouchers de Bahé. De là, nous sommes partis à Faya Largeau avec du riz. Comme il n'y avait pas de marchandises à ramener en Libye, nous avons pris des jeunes Tchadiens et Camerounais qui partaient y chercher du travail. On les a débarqués à Mazana (vingt-cinq kilomètres de Sabha) afin qu'ils rentrent discrètement à Sabha. Je suis reparti ensuite à Mourzouk avec des produits alimentaires. J'en suis revenu avec des passagers. Enfin, depuis Sabha, je suis retourné à Agadès avec diverses marchandises. On a fait un grand détour par Fachi pour éviter les postes de contrôle nigériens. Mon camion va continuer sa route avec un autre

18. Chassés de Tripolitaine par les Turcs au milieu du XIX[e] siècle, les Ouled Slimane se réfugièrent au Borkou et au Kanem.

19. M. Le Coeur, *Les oasis du Kawar, une route, un pays,* Tome 1 *: Le passé précolonial*, Études nigériennes, n° 54, Paris, 1985.

chauffeur, mon patron voulant le vendre en Mauritanie avec sa cargaison. »

Outre ces flux de marchandises très hétéroclites et difficiles à évaluer étant donné leur caractère frauduleux et les précautions prises par les commerçants pour éviter d'acquitter les taxes d'importation en vigueur au Niger, un gros négoce de cigarettes s'est récemment développé. Il permit de rééquilibrer les flux d'échanges car, mis à part le bétail, le Niger n'a pas beaucoup d'autres produits à vendre à la Libye.

Le transit des cigarettes

Dans un précédent ouvrage consacré aux grands commerçants de Maradi[20], j'ai montré que le négoce des cigarettes est une « spécialité » nigérienne. Depuis plus de trente ans, ce pays tire de substantiels revenus de mouvements de réexportations de cigarettes en direction du Nigeria (les taxes représentent 10% de leur valeur) où leur importation y est pourtant interdite pour protéger l'industrie nationale. Selon le même principe, des flux se développèrent beaucoup plus tardivement vers l'Algérie et surtout la Libye qui assure à elle seule 80 à 85% des quantités exportées vers le Maghreb. Ces mouvements de réexportation s'expliquent par la très forte taxation voire l'interdiction d'importer des cigarettes étrangères décidée par ces deux pays pour le même motif que le Nigeria. Conjuguées à l'inconvertibilité du dinar et au refus de la banque centrale libyenne d'accorder des lignes de crédit aux importateurs, ces mesures encouragèrent les circuits de fraude. Ils se renforcèrent depuis l'embargo décrété par Conseil de sécurité de l'ONU.

Les réexportations de cigarettes vers la Libye portent sur du tabac américain très apprécié des fumeurs nord-africains (marque Marlboro) alors que les flux orientés vers le Nigeria concernent du tabac de Virginie (marques Rothman et Benson and Hedges) préféré par les consommateurs d'Afrique de l'Ouest. Ces flux représentent des sommes très importantes. L'analyse de la filière soulignera l'extraordinaire capacité des opérateurs économiques à se lancer dans des négoces audacieux pour tirer profit des différences de législation entre des États qui ne parviennent pas ou ne se donnent pas les moyens de les faire respecter.

En Libye, une société d'État qui assure la production des cigarettes nationales évinça le secteur privé du commerce des cigarettes importées d'Europe et des États-Unis. Des magasins d'État, sorte de supermarchés appelés les « souks », en assurent la distribution. Cette société se montre incapable de satisfaire la demande locale en cigarettes étrangères (très recherchées par les fumeurs pour leur qualité) surtout durant la période

20. E. GRÉGOIRE, *Les alhazai de Maradi (Niger). Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*, *op. cit.*

d'embargo et de dévaluation continue du dinar qui renchérit le coût des approvisionnements extérieurs. Aussi, des importations frauduleuses de cigarettes se développèrent-elles depuis l'Égypte mais aussi le Niger car les côtes libyennes sont très surveillées et les risques de saisies plus importants que par voie terrestre.

Les prémices de ce négoce au Niger remontent à la fin des années quatre-vingt. Il porta d'abord sur des quantités limitées : des Libyens profitèrent de la liaison aérienne Niamey-Sabha pour s'approvisionner dans la capitale nigérienne en alcools et en cartons de cigarettes qu'ils glissaient dans leurs bagages. Arrivés à Sabha, ils bénéficiaient de la complicité de l'équipage et des douaniers de l'aéroport. Ce petit trafic prit de l'ampleur au point que certains commerçants de Sabha ou leurs mandataires firent régulièrement la navette entre les deux pays. L'embargo aérien décrété contre la Libye mit brutalement fin à ce commerce par la voie aérienne. L'activité se restructura avec l'intervention d'une société de droit nigérien à capitaux libanais déjà spécialisée dans le transit des cigarettes vers le Nigeria : la SOBIMEX. Créée en mars 1990, cette SARL au capital de cinquante millions de francs CFA faisait partie d'un groupe dont le siège est à Londres. Celui-ci a également des activités en Russie, en Asie, en Europe et dans d'autres pays africains où il s'adonne au commerce des tabacs, des tissus hollandais et allemands, du sucre et du concentré de tomates.

Au Niger, la SOBIMEX commercialisa pendant quelque temps ces produits avant de se focaliser sur la réexportation de cigarettes. En quelques mois, elle surclassa ses concurrents qui exerçaient cette activité pourtant depuis déjà longtemps. Ainsi, réalisa-t-elle un chiffre d'affaires de plus de dix-huit milliards de francs CFA pour les neuf premiers mois de l'exercice 1989-1990 alors que le montant global du marché était légèrement supérieur à trente-huit milliards[21]. Par une politique de *dumping* et grâce aux conditions avantageuses octroyées par les marques étrangères en raison de la dimension internationale de son activité, elle élimina rapidement la plupart de ses concurrents du transit vers le Nigeria en opérant tantôt depuis le Sud du Bénin tantôt depuis le Niger. Elle se trouva donc bien placée au moment où les réexportations de cigarettes débutèrent vers le Maghreb car la firme Marlboro lui accorda un monopole de distribution[22]. La filière se caractérisa ainsi par une forte concentration des opérateurs, ce qui n'était pas le cas à la frontière du Nigeria. La SOBIMEX sut tenir sa position en bloquant l'arrivée de nouveaux concurrents, n'hésitant pas à gratifier des personnes bien placées dans les plus hautes sphères de l'appareil d'État nigérien.

21. Cf. *HASKE*, n° 15, Niamey, 1er juillet 1991.

22. Les multinationales de l'industrie du tabac sont très méticuleuses dans le choix de leurs partenaires commerciaux : ces firmes optent pour des commerçants ayant une surface financière importante et réputés pour leur sérieux car la qualité des cigarettes se dégrade si leur stockage se prolonge.

Dans ces réexportations vers la Libye, la SOBIMEX combina, au départ, différents modes de transport : un avion, le C 130 de l'armée nigérienne, ou le seul avion civil que possède le pays (Les monts Bagzan), était loué à raison de quatre millions de francs CFA l'heure de vol pour transporter des cartons de cigarettes depuis Niamey voire Cotonou jusqu'à Dirkou (soit deux heures trente de vol)[23]. Là, les camions prenaient le relais et amenaient les cartons de l'autre côté de la frontière. Le transport à l'aide du C 130 fut abandonné en raison de l'ampleur que prit le trafic. La route fut alors privilégiée : pendant plusieurs années, près de dix conteneurs de cigarettes prirent, chaque mois, le chemin de la Libye, ce qui ne manqua pas de se répercuter sur l'activité des grands transporteurs locaux (notamment maures et arabes). Le réseau établi par la SOBIMEX, tel que mes informations ont pu le reconstruire non sans mal étant donné son caractère occulte, fut un modèle d'organisation et d'ingéniosité : depuis Cotonou jusqu'à la frontière libyenne d'où les cigarettes étaient ensuite acheminées jusqu'aux côtes méditerranéennes, la société s'appuya sur toute une série de localités où elle disposait d'agents.

La première ville impliquée était le port de Cotonou où la SOBIMEX avait une représentation. Les conteneurs de cigarettes, qui provenaient des États-Unis ou d'Europe, étaient mis sur le train jusqu'à Parakou où s'arrête la ligne de chemin de fer. Des camions emmenaient ensuite les conteneurs jusqu'à Gaya, ville frontalière du Niger avec le Bénin. Certains y étaient stockés dans les entrepôts de la SOBIMEX en attendant une affectation (réexportation vers le Nigeria ou vers le Maghreb). D'autres poursuivaient leur route jusqu'à Agadès où ils avaient alors déjà parcouru près de 2 000 kilomètres.

Agadès joua un rôle important dans ce négoce car elle constitua une plaque tournante et un point de rupture de charge car les conteneurs y étaient déchargés dans des entrepôts. Les cartons de cigarettes étaient ensuite ventilés en fonction des commandes (principalement vers Sabha mais aussi, en plus faible quantité, vers Tamanrasset). Les cartons destinés à la Libye étaient emportés par les camions de transporteurs arabes équipés de six roues motrices[24] car il fallait traverser le désert du Ténéré sur plus de sept cents kilomètres pour se rendre à Dirkou et à Bilma, dernier point de rupture de charge. Le trajet, qui durait moins d'une semaine, coûtait un million de francs CFA pour un camion de 15 t. L'armée nigérienne encadrait les convois en raison de l'insécurité entretenue par la rébellion touarègue[25]. Ces transports eurent lieu une fois par

23. Le C 130 pouvait transporter mille cartons de cigarettes à chaque voyage soit davantage que la cargaison d'un camion. Au retour, il ramenait des *macas* et divers autres produits libyens.

24. Un 15 t. prend environ 750 cartons ce qui représente une valeur de près de 140 millions de francs CFA rendus à Bilma.

25. A plusieurs reprises, celle-ci s'empara de véhicules. En 1994, deux camions (soit 1 400 cartons) furent dérobés dans le Ténéré tandis qu'en octobre 1996, un camion

mois ou toutes les six semaines, le prix versé aux militaires étant de 50 000 francs CFA par camion (il était possible pour deux millions de francs CFA d'affréter un convoi spécial). En 1995, un convoi fut ainsi composé d'une soixantaine de camions dont près de quarante-cinq ne transportaient que des cigarettes, les autres acheminant des vivres, des marchandises destinées à la sous-préfecture de Bilma et aux garnisons militaires de la zone et quelques produits exportés dans le Sud libyen (henné, moutons, épices, mil, natron, pagnes nigérians, etc.).

Arrivée à Dirkou, l'armée nigérienne cessait toute protection. Les camions libyens poursuivaient leur route tandis que les transporteurs nigériens qui ne peuvent prendre le risque de rentrer leur chargement en fraude en Libye, regagnaient la proche localité de Bilma. La SOBIMEX y louait les entrepôts de l'Office des produits vivriers du Niger (OPVN) qui ne les utilisaient plus, intervenant dans la région uniquement sous la forme d'aide alimentaire directe (leur capacité de stockage est de 450 t). Un représentant de la société libanaise gérait le stock et exécutait les ordres de livraison que ses dirigeants lui donnaient depuis le siège (Niamey). Les clients furent de gros commerçants arabes de Sabha, de Gatron, de Mourzouk, de Ghadamès et de Ghât qui organisaient l'entrée illicite des cigarettes en Libye. Les camions, après avoir pris livraison de leur cargaison à Bilma, regagnaient Sabha, encore distante de près de 1 150 kilomètres. Ils passaient de nouveau par Dirkou puis Madama (le coût de ce trajet était d'un million de franc CFA de Bilma à la frontière libyenne). Une fois le dernier poste de contrôle nigérien franchi, ils traversaient frauduleusement la frontière en prenant soin d'éviter les contrôles des douanes volantes (les douanes fixes sont, paraît-il, plus arrangeantes). Pour plus de sécurité, des « éclaireurs » s'assuraient que la voie était bien libre avant que les camions ne quittent le Niger où ils pouvaient rester bloquer quelques jours. Ils ralliaient alors Gatron où ils retrouvaient une route goudronnée jusqu'à Sabha. Une fois arrivés, les cartons de cigarettes ne rentraient pas en ville mais étaient entreposés dans des jardins avant de prendre la route de Tripoli cachés dans des camions-citernes ou de marchandises.

Sabha est le pendant d'Agadès dans les échanges frontaliers entre le Niger et la Libye. Elle joue donc un rôle important dans ce commerce de cigarettes car elle en constitue à la fois leur point d'arrivée en Libye et un lieu de redistribution : ses grands commerçants arabes les ventilent à l'intérieur du pays livrant leurs clients de Tripoli, Sirte et Benghazi[26]. Une fois sortis de Sabha, les cartons circulent plus facilement car les contrôles sont moins nombreux et la route goudronnée. Partis du golfe de Guinée, certains cartons de cigarettes terminent leur périple aux

---

tomba entre les mains des hommes du FLAA de Rhissa ag Boula dans la région de Talak.

26. Les cartons de cigarettes ont parcouru près de 4 000 kilomètres depuis leur débarquement à Cotonou.

bords de la Méditerranée tandis que d'autres poursuivent leur route vers l'Europe où ils sont introduits en contrebande depuis Malte : ce serait l'opération la plus lucrative de ce trafic, près de la moitié des cigarettes acheminées en Libye franchissant la mer, selon certaines sources.

Outre le caractère spectaculaire de ce réseau de commerce à très longue distance, l'intérêt d'une description minutieuse permet d'en apprécier les incidences sur l'activité des villes qu'il traverse. Au niveau d'un grand port comme celui de Cotonou tourné essentiellement vers les mouvements de réexportations sur le Nigeria, son impact est assez faible. Par contre, il prend de l'ampleur au fur et à mesure que l'on remonte vers le nord : à Parakou, c'est près de cent quatre-vingt conteneurs représentant près de 2 700 tonnes[27] qui furent chargés, de janvier à août 1995, sur autant de camions augmentant ainsi le trafic routier de la ville et les activités qui en découlent. De même à Gaya, petite localité peuplée de moins de vingt mille habitants, l'impact fut encore plus fort au regard de l'animation créée autour de la douane (multiples petits commerces) et aux emplois offerts par la SOBIMEX (gestion des entrepôts et manutention). Gaya fut en effet une place clé dans son dispositif car cette localité était un lieu privilégié de ventilation des cartons : les uns étaient dirigés vers Agadès, d'autres vers les agences de la société installées le long de la frontière du Nigeria.

Cette activité rapporta, entre 1991 et 1996, des sommes considérables aux deux sociétés qui la contrôlèrent (leur chiffre d'affaires global porta sur plusieurs dizaines de milliards de francs CFA). Outre la SOBIMEX, de loin la plus importante, il y avait une société d'origine béninoise qui commercialisait des marques de cigarettes moins prisées (Wiston, Aspen, Gold Coast, London, etc.) et de meilleur marché que les Marlboro. Cette société appartient à un riche homme d'affaires yoruba de Porto Nuovo qui a des activités dans le transport, le commerce des produits agricoles et dans celui des cigarettes où il a été longtemps représentant exclusif d'une grande marque britannique. C'est aussi un industriel puisqu'il racheta récemment la SOBETA au groupe Bolloré qui produit la marque de cigarettes London. La plupart des transactions de ces deux opérateurs se firent en devises occidentales (dollar, franc français, etc.). D'autres furent réglées par les banques ou donnèrent lieu plus exceptionnellement à des opérations de troc en raison de l'inconvertibilité du dinar libyen, les cigarettes étant échangées contre des produits de ce pays.

Hormis les transporteurs locaux, la population d'Agadès profita peu des retombées de ce transit si ce n'est sous la forme de quelques emplois de manutentionnaires, de chauffeurs et d'employés auprès de la SOBIMEX. La situation fut très différente de celle qui prévalut à Maradi au cours des années soixante-dix, cette ville poursuivant son essor écono-

27. Ce tonnage global représente environ 165 000 cartons de cigarettes pour une valeur CAF Cotonou de près de 21,4 milliards de francs CFA.

mique grâce au développement de ses échanges avec le Nigeria qui reposaient sur le même type d'activité. A Agadès, les opérateurs de ce négoce étaient étrangers à la région car il nécessitait des capitaux très élevés. Ce commerce était sans doute aussi trop rémunérateur pour que des proches du pouvoir en place à Niamey ne s'y intéressent pas (ces derniers bénéficiaient des largesses des Libanais qui l'orchestraient). C'est pourquoi il fut totalement déconnecté de l'économie locale ; d'ailleurs la SOBIMEX se garda bien d'y réinvestir ses bénéfices en percevant les règlements des importateurs libyens en Tunisie, ce qui lui donnait un accès direct au marché des capitaux. La SOBIMEX contrôla ce négoce jusqu'en 1996, date où elle cessa toute activité en raison de pratiques financières frauduleuses que lui reprocha la police économique[28] : sous-facturation des cartons de cigarettes, non-rapatriement au Niger des produits des ventes, non-respect du contrôle de changes, fraude fiscale, etc. A cela s'ajoutaient des raisons politiques : une rumeur persistante à Niamey assurait que l'épouse du Président Mahamane Ousmane, sinon lui-même, était liée à la SOBIMEX ce qui déplut au général Ibrahim Maïnassara Baré qui, une fois au pouvoir, réorganisa cette filière très lucrative au profit d'entreprises qui lui étaient proches. Le stock de la société fut finalement saisi puis vendu pour un montant de 2,5 milliards de francs CFA alors que sa valeur réelle était proche du double, mais la SOBIMEX pouvait se permettre une telle perte puisqu'elle réalisa auparavant de très gros bénéfices (son chiffre d'affaires fut de près de 50 milliards de francs CFA en 1995 soit l'équivalent de celui de la COMINAK !). Après son départ du Niger, cette société par l'intermédiaire d'une filiale poursuivra son activité vers la Libye depuis le Tchad où elle constitua un nouveau réseau commercial : un avion amènait les cartons de cigarettes à N'Djamena puis des camions les conduisait à destination.

La filière est actuellement en pleine réorganisation d'autant plus que la législation a évolué : pour exercer cette activité de transit, une société doit désormais disposer d'un capital d'au moins deux cent cinquante millions de francs CFA, avoir déposé au Trésor public une caution de quatre cents millions de francs CFA et pouvoir justifier de cinq cents millions de garanties bancaires ou d'actifs immobilisés, cette disposition visant à éviter qu'une société comme la SOBIMEX ne revienne au Niger sans avoir déposé de garanties.

Cette nouvelle législation restructura l'activité. Les nouveaux opérateurs se regroupèrent au sein de la NIMPEX, sorte de consortium composé de trois actionnaires. La NIMPEX laissa rapidement la place à la société nigérienne de réexportation (SONIREX) : cette dernière est

28. La SOBIMEX avait déjà fait l'objet d'investigations de la commission « Crimes et abus » mise en place par la Conférence nationale. Ses dirigeants, accusés de fraude fiscale et de transferts illicites de capitaux, quittèrent le pays pour se soustraire à la justice nigérienne. Ils revinrent par la suite, ayant trouvé de nouveaux appuis politiques.

contrôlée par la société Burkina Moto assisté de cinq actionnaires nigériens qui sont pour la plupart les membres d'une même famille arabe. La SONIREX s'approvisionne auprès de la TRANSAFRICA implantée au Cameroun et qui partageait le monopole de distribution de la marque Marlboro avec la SOBIMEX. La SONIREX vend les cartons de cigarettes à divers commerçants et sociétés qui les exportent ensuite en Libye ou en Algérie. Parmi eux, se trouvent de nombreux commerçants d'origine arabe et une société, la COMENTER dont les principaux actionnaires sont les établissements Hima Souley, ce dernier étant un proche parent du défunt général Ibrahim Maïnassara Baré. Outre la SONIREX, la société Omar Taleb, qui effectue depuis longtemps le transit des cigarettes vers le Nigeria, ouvrit aussi une représentation à Agadès.

Ces réexportations vers la Libye sont moins importantes qu'il y a quatre ou cinq ans, ce qui affecte le montant des recettes douanières du Niger. La filière reste fragile : le récent arrêt de l'embargo décrété par la Communauté internationale peut amener la résurgence d'autres circuits concurrents même si ce négoce à travers le désert ne repose pas uniquement sur cet embargo à présent levé (février 1999). Elle est enfin assez mystérieuse car des hommes politiques haut placés dans l'appareil d'État libyen en tirent profit puisque des informations, qui n'ont pu être vérifiées, laissent entendre que des parents très proches du colonel Kadhafi y participent. Ce négoce rémunérateur est une source de prébendes qui éveilla également des convoitises dans les hautes sphères de l'État nigérien où il a été accaparé par les différents régimes politiques (civils et militaires) qui se succédèrent au pouvoir depuis 1990[29]. C'est grâce à la protection de personnalités politiques nigériennes, mais aussi béninoises, que la SOBIMEX put agir durant plusieurs années en toute impunité et illégalité, en contrepartie du versement de commissions difficilement chiffrables étant donné leur caractère occulte.

L'État nigérien apparaît donc comme un État fraudeur : il perçoit des revenus de la contrebande qui s'effectue aux dépens de ses voisins même si leurs autorités sont complices. Rappelons que l'OPVN, office étatique, loua ses entrepôts de Bilma à une société dont l'activité consiste à contourner la législation libyenne. De même, moyennant rémunération, l'armée nigérienne escorte encore les camions de cigarettes dans les zones d'insécurité. Dans le Sud, une société d'État, la NITRA, participe activement au transit de marchandises dont l'importation est prohibée au Nigeria. Alors pourquoi une telle complicité avec toutes sortes de trafiquants ? Classé au 172e rang (sur 173) dans le classement par indice de développement humain (IDH) du PNUD, le Niger a un besoin vital de rentrées financières (deux cent vingt quatre milliards de francs CFA sont nécessaires, selon les autorités, pour éradiquer la pauvreté !). Les marchandises réexportées acquittent une taxe de transit d'environ 10% de

29. Plusieurs partis politiques nigériens sollicitèrent la SOBIMEX et les autres sociétés impliquées dans ce transit pour financer leurs campagnes électorales.

leur valeur. En 1995, le négoce des cigarettes sur la Libye rapporta en moyenne environ 400 à 500 millions de francs CFA de recettes douanières mensuelles. Sur un an, ces revenus représentèrent cinq à six milliards de francs CFA, soit l'équivalent d'un mois et demi de salaire des fonctionnaires qui accusaient six mois d'arriérés en mars 1998. En 1993, l'État qui manquait de trésorerie instaura même un système d'avances : la SOBIMEX comme d'autres entreprises avançait des droits de douane sur une importation future. En contrepartie de ce prêt à court terme (dix jours), elle bénéficiait d'une remise de 10% ce qui était appréciable au regard des sommes en jeu et permettait de réaliser de substantiels bénéfices supplémentaires. Ces dégrèvements cessèrent lorsque le FMI s'aperçut que les recettes douanières ne correspondaient pas aux sommes réellement perçues par le Trésor public.

De mystérieux trafics

Divers témoignages avancent que certains cartons ne contenaient pas seulement des cigarettes mais aussi de la drogue destinée au marché européen. Celle-ci proviendrait du Nigeria ou ne ferait que transiter par ce pays depuis l'Asie. Enfin, la région du plateau du Djado et du Kawar, qui demeure une zone où l'État nigérien n'a guère de prises, constitue une plaque tournante dans un commerce d'armes venues du Tchad ou de la région de Diffa où d'anciens soldats d'Hissène Habré s'en séparaient[30]. Ces armes sont destinées au Nord de l'Algérie où elles sont réceptionnées par le Front islamique du salut. Elles ont aussi pourvu la rébellion touarègue. De même, plus à l'Ouest dans la région du Tamesna située aux frontières nigériennes, maliennes et algériennes, circulent également des armes : il s'agit d'une zone soumise à un activisme religieux soutenu (intégrisme musulman) comme l'a reconnu récemment le ministre nigérien de l'Intérieur et comme en attestent les affrontements qui auraient opposé les Forces armées nigériennes (FAN) à des éléments du Groupe islamique armé (GIA) près des monts Tazerzaït[31].

Rhissa Ag Boula évoqua précisément ces trafics obscurs avec la Libye dans un entretien accordé au journal *Le Républicain*[32] : « Il y a le trafic de devises, d'armes et de voitures volées dans le sens nord-sud. Maintenant dans le sens sud-nord vous avez les cigarettes et bien d'autres choses. » Il poursuivait en avançant : « Au niveau des complicités politiques au Niger (...) il y en a partout. Les cigarettes et autre chose

30. La piste caravanière qui traverse le Kawar a toujours été un vecteur de trafic d'armes comme l'a montré M. Le Coeur à propos de l'époque précoloniale (*Les oasis du Kawar, op. cit.*).

31. *Le Républicain*, n° 362, Niamey, 3 décembre et n° 363, Niamey, 10 décembre 1998.

32. *Le Républicain*, n° 261, Niamey, 24 octobre 1996.

vont en Libye par Madama. Tout ce trafic continue à Malte, au Soudan, en Tunisie et enfin en Europe. Des complicités importantes sont nombreuses dans l'appareil d'État, des plus hautes autorités au capitaine de la garnison de Madama... »

Le marché des changes parallèles

Le dinar libyen est, comme le dinar algérien, inconvertible, ce qui a donné naissance à un marché des changes parallèles où il est fortement dévalué par rapport à son cours officiel. Des agents de change très discrets animent ce marché noir en Libye où l'activité est interdite et sévèrement réprimée. Au Niger, les cambistes exercent leur métier en toute quiétude puisque certains d'entre eux acquittent une patente.

Les modalités de fixation du taux de change

Le système bancaire moderne joue un rôle plus important dans le règlement des échanges entre le Niger et la Libye qu'avec l'Algérie. La création de la BALINEX[33] montre que les deux pays, actionnaires chacun à hauteur de 50%[34], jugèrent utile de créer cet instrument même si les motivations libyennes furent davantage d'ordre politique qu'économique. En effet, la BALINEX enregistre des pertes régulières depuis de longues années, l'État libyen ne cessant de la renflouer, entendant maintenir une présence au Niger comme il le fait au Mali, au Togo, au Tchad, etc. Si la BALINEX fut, au départ, un instrument de financement de la coopération nigéro-libyenne, elle devint rapidement une banque commerciale. En 1984-1985, elle joua un rôle important dans l'octroi de crédits attribués notamment à des opérateurs arabes dont beaucoup d'entre eux ne les remboursèrent jamais[35]. En revanche, elle s'est guère impliquée dans le règlement des échanges bilatéraux. Elle intervint seulement au moment des exportations d'uranium et pour quelques opérations effectuées par la Société nigéro-arabe libyenne de développement de la production et de la commercialisation des produits agro-pastoraux (SONAL). Entre 1989 et 1992, la BALINEX assura le règlement de quelques exportations de camelins, mais elle n'honore plus, depuis quelque temps déjà, le paiement des documents présentés par les expor-

33. Elle est devenue la Banque commerciale du Niger (BCN), Tripoli entendant affirmer sa présence moins manifestement après l'embargo.

34. Pour la Libye, il s'agit de la Libyan arab foreign bank of Tripoli.

35. L'octroi de ces crédits s'est effectué avec une telle désinvolture que certains observateurs pensent que les Libyens avaient pour objectif d'encourager l'activité de leurs « frères » arabes pour qu'ils constituent un pôle économique puissant au Niger.

tateurs nigériens car la Banque centrale libyenne n'autorise plus les transferts de fonds vers l'étranger. A présent, elle n'est donc pas associée aux mouvements de réexportations de cigarettes qui sont pourtant en valeur de loin les plus importants.

Dans ce contexte, presque toutes les opérations financières liées aux échanges transfrontaliers se font sur la base du taux de change parallèle. Ce marché noir est dominé par de gros négociants arabes de Sabha et d'Agadès. Cette ville applique le taux de change donné par le marché parallèle de Sabha lequel ne fait que suivre le cours du marché de Tripoli. Le système est comparable à celui observé à la frontière du Nigeria, le cours de la naira au Niger étant donné par le marché de Kano lequel répercute le taux de celui de Lagos.

Tableau XIII : *Évolution du taux de change entre le dinar libyen et le franc CFA sur les marchés officiel et parallèle. (100 dinars en francs CFA).*

Années	12/1993	12/1994	12/1995	12/1996	4/1997	11/1997
Officiel	196 000	151 000	139 500	147 500	163 000	155 000
Parallèle	–	–	13 750	15 000	16 750	15 500

Sources : Banque française du commerce extérieur (taux officiel) et enquêtes personnelles (taux parallèle).

Cent dinars s'échangeaient donc en novembre 1997 contre 15 500 francs CFA alors qu'au taux officiel le cours était de 155 000 francs CFA. L'écart, analogue à celui observé à l'égard des autres devises étrangères (dollar, livre sterling, etc.), est donc considérable (un à dix), le dinar libyen étant nettement plus surévalué que le dinar algérien. On constate par ailleurs qu'il s'est sensiblement dévalué par rapport au franc CFA, l'embargo décrété contre la Libye par la communauté internationale expliquant ce mouvement observé entre 1993 et 1994. Enfin, le recours aux devises occidentales est plus systématique dans les échanges avec la Libye sans doute parce que les montants sont plus élevés. Une partie des réexportations de cigarettes mais parfois aussi des exportations de bétail est payée en dollars, en deutsche marks, en francs français, en francs suisses et dans d'autres devises occidentales.

Les agents de change

L'organisation du marché parallèle des changes diffère sensiblement de celle qui prévaut à la frontière entre le Niger et le Nigeria dans la

mesure où l'activité s'exerce davantage dans des arrière-boutiques que sur des marchés. Les grands commerçants libyens s'échangent les devises en fonction de leurs besoins. A Sabha, l'activité de change est, comme à Tamanrasset, très secrète. Un marché parallèle tente toutefois de répondre aux besoins des jeunes Africains qui retournent dans leur pays après avoir travaillé en Libye. A la gare routière, quelques cambistes effectuent, pour le compte d'employeurs arabes, le change de la main à la main avec les migrants qui se défont de leurs dinars contre des dollars, des francs français ou des francs CFA, devises qu'ils monnaieront aisément au cours de leur voyage de retour.

Au Niger, les cambistes exercent librement leur activité. A Agadès, le dinar libyen se change de manière analogue au dinar algérien. L'officine de change de la gare routière effectue le change aux voyageurs et aux petits commerçants. Pour les sommes élevées, les opérations se font auprès des grands commerçants arabes impliqués dans le commerce frontalier.

A Dirkou, quelques voyageurs s'improvisent agents de change afin de se défaire, dans les meilleures conditions possibles, de dinars libyens. Cependant, le marché noir y est assez structuré : quatre opérateurs réguliers (trois Haoussas et un Touareg) sont de véritables agents de change professionnels. Le plus important est un Haoussa originaire de la région de Mayahi. Ancien chauffeur dans une agence européenne de développement, Abdou s'installa, il y a huit ans, un peu par hasard à Dirkou. Il ouvrit, tout d'abord, un petit restaurant fréquenté par les militaires de la garnison et les Africains qui reviennent ou partent en Libye. Son affaire prospérant, il la diversifia en montant un petit commerce : ces migrants (Nigérians, Ghanéens, Maliens, Nigériens, etc.) rapportent de Libye toutes sortes de marchandises qu'ils revendent progressivement afin de contourner l'inconvertibilité du dinar et de réaliser un petit bénéfice. A Dirkou, Abdou est leur principal client. Il revend ensuite ces produits aux militaires et aux fonctionnaires de la place ou de Bilma. A force d'être en contact avec ces migrants, il est devenu agent de change.

Comme pour son restaurant, ces jeunes constituent sa principale clientèle car ils veulent se défaire de leur reliquat de dinars avant de poursuivre leur route. Ils savent que plus ils s'éloigneront de la Libye plus le taux de change leur sera défavorable. Inversement, ces dinars sont rachetés par d'autres jeunes qui se rendent en Libye et par des commerçants libyens qui se défont de francs CFA avant de retourner chez eux. Abdou applique le taux donné par le marché de Sabha. Toutefois, il joue sur l'offre et la demande locales : quand un convoi de camions arrive de Libye, cinq mille francs CFA ne sont plus échangés contre trente deux dinars qui est le cours moyen (avril 1997) mais quarante car l'offre est soutenue. Lors d'un départ de camions vers la Libye, le taux s'inverse : les voyageurs qui veulent vendre leurs francs CFA n'auront que vingt-cinq dinars libyen pour cinq mille francs CFA. Abdou réalise

ainsi de confortables marges et procède de manière analogue avec les devises étrangères. Il change enfin les francs CFA d'Afrique centrale (le taux est de dix mille francs tchadiens contre sept mille d'Afrique de l'Ouest) et la naira qui est très dévaluée (le taux est de 200 nairas contre mille francs CFA alors qu'au même moment il était de 145 à la frontière nigériane)[36].

Abdou reconnaît que ses affaires prospèrent mais ne sont pas sans risque car de faux dollars circulent dans toute la région. Ce trafic est aux mains de Maliens et de Sénégalais qui les achètent à raison de 15 à 20 000 francs CFA les cents dollars et les revendent au taux officiel qui oscille autour de 45 000 francs CFA (mars 1997). Les perdants sont quelques commerçants arabes libyens mais surtout les jeunes Africains qui ont acheté de bonne foi ces faux dollars au taux fort et qui doivent s'en défaire dans de mauvaises conditions avant de poursuivre leur voyage. Abdou apprit à reconnaître ces faux billets, la rumeur laissant entendre qu'ils sont fabriqués au Nigeria et en Libye. Aussi, il achète 15 000 francs CFA la coupure de 100 $ pour la revendre 20 000 aux Maliens et aux Sénégalais.

Conclusion

Le négoce arabe contrôle le gros commerce entre le Maghreb et l'Afrique noire. Les Arabes nigériens sont les correspondants ou les prête-noms de Libyens ou d'Algériens, ces hommes d'affaires ayant parfois la double nationalité. Les négociants libyens ont souvent de la famille ou des correspondants attitrés à Agadès[37] si bien que le réseau peut fonctionner en circuit fermé. Les commerçants nigériens en sont exclus. Ils ne peuvent sortir des marchandises de Libye étant donné la complexité administrative des circuits officiels (autorisation d'exportation, justificatifs de l'origine des fonds, attestation de change, etc.) et leur manque d'appuis politiques pour investir les circuits de fraude. Sans ces appuis, une telle opération s'avérerait trop dangereuse (risque de confiscation des marchandises et peines de prison). Enfin, quelques commerçants de Sabha sont les correspondants ou les dépendants de patrons installés à Benghazi, Tripoli ou Misrata. Cette ville industrielle possède des raffineries de pétrole, une aciérie et des usines de fabrication de pâtes alimentaires, de tapis et de couvertures qui finissent parfois sur les marchés nigériens.

36. Ne pouvant revendre ces nairas à Dirkou, il les recycle en achetant des marchandises au Nigeria.

37. Comme à l'époque précoloniale, des communautés marchandes libyennes s'implantèrent à Agadès, Zinder et Kano.

On retrouve là un cas de figure proche de celui en vigueur à l'époque précoloniale où la voie libyenne était plus active que l'axe algérien. Les Arabes gardent leur emprise sur le commerce transsaharien moderne tandis que les Touaregs n'ont pas su ni sans doute pu s'insérer dans ces circuits marchands. Le camion se substituant aux dromadaires, les négociants arabes assurent désormais eux-mêmes le transport de leurs marchandises, ayant constitué leur propre parc. Quelques exportateurs de bétail peuvent recourir aux services de pasteurs touaregs pour accompagner leurs troupeaux de l'autre côté de la frontière. De même il arrive que des commerçants engagent des passeurs-guides touaregs familiers des pistes de contrebande pour convoyer des marchandises en Libye. Les Toubous, dont le Kawar est le berceau, leur font toutefois concurrence[38].

Comme en Algérie, les Africains se limitent à un commerce transfrontalier de détail entravé par de multiples tracasseries. Celui-ci est le fait d'Aderaouas ou de Dagiraouas (originaires de Tanout ou de Gouré) qui écoulent leurs produits sur un souk de Sabha comparable au souk Soudania de Tamanrasset ou dans les rues de la ville comme me l'expliqua un jeune de Galmi : « Je pars au Nigeria acheter des chaussures, de la pommade, du savon et divers autres objets puis je me rends en Libye en passant par Agadès et Dirkou. Je revends mes marchandises discrètement à Sabha et achète des pièces détachées de véhicules que j'écoule au cours du voyage de retour, le reliquat étant vendu au Nigeria. Je peux compléter mon capital en travaillant un peu en Libye mais j'évite d'y rester longtemps car il y a trop de problèmes avec les autorités. Une fois la police m'arrêta et me prit 300 000 francs CFA. Je les ai récupérés grâce un ami toubou qui est policier. » Ces Africains se rendent toutefois davantage en Libye dans le cadre de migrations de travail que pour faire du commerce.

Agadès est le port de destination des marchandises échangées avec la Libye à laquelle elle est davantage liée qu'à l'Algérie. Le désert ne constitue pas un obstacle infranchissable mais les liaisons sont toutefois longues et difficiles car il faut traverser le désert du Ténéré. Cela nécessite des véhicules adaptés, toute une organisation matérielle (réserves d'eau et de nourriture) et une circulation sous forme de convois d'au moins trois camions. En dépit de ces précautions, il arrive que des camions perdent la piste, surtout par temps de vent de sable, ou tombent en panne comme cela se produisit en mars 1997 où une soixantaine de personnes périrent de soif.

L'axe Tripoli-Agadès-Kano est plus dynamique que les axes tchadiens (Tripoli-Sabha-Zouar-Faya Largeau-N'Djamena et Benghazi-Koufra-Faya Largeau-N'Djamena). Comme pour l'Algérie, le Nigeria joue un rôle moteur dans les échanges qui s'effectuent depuis le Niger.

38. Des minorités toubou résident au Fezzan. Peu nombreuses, elles sont en voie d'arabisation.

La piste caravanière qui part de Sabha pour atteindre N'Guigmi et Maïduguri en passant par Dirkou, Bilma et Agadem n'est toutefois pas négligeable. Cet axe contrôlé par des réseaux marchands toubou et arabes est spécialisé dans l'exportation de chameaux. Le transport par camions y est handicapé par l'impraticabilité de la piste entre Bilma et Dibella. De plus, l'absence d'un balisage régulier nécessite la présence d'un guide.

Les échanges avec la Libye ont davantage souffert de troubles politiques que d'une géographie défavorable. D'une part, l'insécurité qui règne sur leur parcours les perturba encore récemment, un convoi ayant été attaqué près de Madama par des combattants toubou. D'autre part, la Libye dans ses relations avec le Niger ne poursuit pas d'objectifs économiques mais plutôt politiques. Il n'y a cependant pas de commerce officiel entre les deux États ni d'organisation supra nationale : aucun organisme économique régional n'associe les États sahariens. Lors d'un sommet (15 et 16 août 1997) qui réunissait à Tripoli cinq chefs d'États africains (Libye, Mali, Niger, Tchad et Burkina Faso), l'idée de la mise en place d'une telle organisation a été toutefois lancée. Ce projet est ouvert à tous les autres États de la région. Aussi, les cinq pays initiateurs furent rejoints par la Tunisie, le Nigeria, le Soudan et l'Égypte, la Libye proposant également la création d'une unité politique. Cette dernière initiative ne manqua pas de soulever des oppositions. Les participants optèrent finalement pour la seule intégration économique et la signature d'accords de non-agression mutuelle au lieu de l'instauration d'un organe de défense commun également préconisé par Tripoli.

Les échanges, qu'ils soient de proximité ou à longue distance, sont donc du seul ressort des opérateurs économiques nationaux. Comme à la périphérie du Nigeria, une intégration par « le bas » ayant pour vecteur les réseaux marchands se réalise spontanément aux frontières septentrionales du Niger. Elle dessine des espaces économiques transétatiques plus ou moins légaux. Ces espaces s'opposent à ceux tracés par les frontières politiques ou mis en œuvre par les différents pays au sein d'organismes panafricains tels que l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) ou de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui sont censés encourager l'intégration régionale par « le haut ».

Cette analyse des pratiques marchandes et du modelage de l'espace économique, au sein duquel les commerçants interviennent, donnent aux notions de territoire, d'espaces d'échanges et d'identités marchandes une connotation originale. Les espaces d'échanges africains se dessinent spontanément, en marge des tentatives d'intégration régionale, et sont fondés sur l'existence même de frontières et des disparités économiques et monétaires qu'elles induisent. Les populations ont pris en main ces échanges qu'ils soient de proximité ou à longue distance (les Haoussas contrôlent les flux entre le Niger et le Nigeria, les Arabes ceux entre le Niger et le Maghreb). Ces marchands qui canalisent les flux forment de

véritables groupes identitaires, des solidarités extra-territoriales qui parcourent, vivent et pensent l'espace en jouant des opportunités offertes par l'économie moderne. Plus qu'ailleurs, le territoire est, en Afrique, une production sociale alors que dans les pays du Nord il est le résultat d'une volonté politique affichée.

3

Les migrations au Maghreb

De jeunes Africains comme les Adéraouas se rendent donc en Algérie ou en Libye échanger des produits d'Afrique noire contre des articles du Maghreb. Même si leur activité ne porte pas sur des volumes comparables à ceux des grands opérateurs arabes, ces petits commerçants contribuent néanmoins à l'animation des courants marchands transsahariens.

Au fil des ans, beaucoup de ces déplacements se transformèrent en migration de travail : il y a dans le Sud de l'Algérie et surtout de la Libye un appel en main-d'œuvre peu qualifiée employée à des travaux pénibles (manœuvre agricole, maçon, manutentionnaire, etc.) que les nationaux dédaignent d'accomplir. De jeunes Africains sans cesse plus nombreux, fuyant le chômage endémique qui sévit dans leurs pays, s'expatrient ainsi pendant plusieurs années au Maghreb : ils y constituent le capital indispensable à la réalisation de leurs projets une fois de retour chez eux. Ces migrations de travail s'accompagnent souvent d'une petite activité marchande qui permet de contourner les problèmes de change posés par l'inconvertibilité des dinars algérien et libyen et de réaliser un (maigre) bénéfice. Pour cela, ces exodants transforment une partie de leurs économies en marchandises qu'ils revendent au cours de leur périple de retour, certaines étant parfois rapportées au pays.

Le nombre de ces jeunes migrants augmenta fortement au cours de ces trois dernières décennies si bien qu'ils forment en Afrique du Nord des petites communautés solidaires. On les retrouve dans des villes telles que Tamanrasset, Djanet, Ghât, Sabha, Brak, Misrata, Tobbrouk, Syrte, Benghazi et même Tripoli où des familles maliennes et nigériennes y résident depuis déjà longtemps. Par affinité régionale, cantonale voire même villageoise elles prennent en charge les nouveaux arrivants et les aident à s'insérer dans les réseaux (souvent clandestins) de travail non qualifié.

Les Touaregs (Kel Ewey notamment) jouèrent un rôle important dans ces migrations. Leurs déplacements s'accrurent après la sécheresse de 1974 mais 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 et à In Guezzam) motiva leur

voyage mais aussi l'espoir de trouver l'emploi qui faisait tant défaut au Mali et au Niger. Enfin, les appels du colonel Kadhafi les incitant à rejoindre la légion islamique ne laissèrent pas indifférents certains d'entre eux. Plus récemment, quelques Touaregs vinrent chercher asile en Algérie pour échapper aux autorités nigériennes ou fuir l'insécurité créée par la rébellion.

Ces migrations se diversifièrent au cours des années quatre-vingt : les progrès réalisés en matière de transport permirent à d'autres Nigériens mais aussi à des ressortissants du Nigeria, du Ghana et de pays plus éloignés encore de se rendre plus aisément sur l'autre rive du Sahara. L'ampleur de ce mouvement témoigne de la vivacité des relations humaines et non plus seulement marchandes entre le Maghreb et l'Afrique noire. L'analyse distinguera le cas de l'Algérie de celui de la Libye, les conditions et l'ampleur de la migration différant sensiblement : la Libye accueille plus de migrants que l'Algérie ce qui n'est pas sans rappeler la traite esclavagiste où les captifs noirs étaient davantage dirigés vers la première que vers la seconde[1].

Les migrations dans le Sud algérien

Ces migrations de travail ne constituent pas un phénomène nouveau. L'Algérie fut, avant même son indépendance, un pôle d'attraction pour quelques jeunes Nigériens comme les Dagirawas (sing. Badagire) de la région de Tanout[2]. 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, ces migrations, socialement valorisantes[3], prirent de l'ampleur : les *wilaya* (départements) du Sud algérien, faiblement peuplées, ont besoin de main-d'œuvre étrangère comme le résuma un cadre algérien : « On a, nous aussi, nos immigrés. Ce sont les Soudanais. » Pour répondre à l'afflux de ses ressortissants à Tamanrasset, le Niger jugea opportun en 1985 d'y ouvrir un consulat pour faciliter la régularisation de leur situation administrative (défaut de pièces d'identité) mais aussi pour des raisons politiques évidentes (surveillance des Touaregs nigériens qui résident en Algérie).

1. Les estimations de la traite chiffrent à 65 000 le nombre de ressortissants dirigés vers l'Algérie entre 1700 et 1880 contre 400 000 en Libye. Cf. R.A. AUSTEN, The Transsaharan Slave Trade : a Tentative Census, in J. HOGENDORN, H. GEMERY (eds), *The Uncomon market : Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade,* New York Academic Press, 1979, pp. 23-76 cité par L. BLIN, Les Noirs dans l'Algérie contemporaine, in *Politique africaine*, n° 30, 1988, Paris, pp. 22-31.

2. Les *Dagirawas* constituent un sous-groupe des Kanouris.

3. Le retour au village est l'occasion d'exhiber tous les biens rapportés et de jouir d'un certain prestige étant donné le caractère aventureux du voyage.

Mes investigations ne prétendent pas cerner tous les aspects qualitatifs et quantitatifs de ces migrations qui mériteraient une étude approfondie tant elles sont méconnues. Tel n'est pas mon ambition qui se limite à identifier les grands traits de ces flux migratoires et à comprendre comment ils s'insèrent dans les relations contemporaines entre le Maghreb et l'Afrique noire. Aussi, mon enquête ne porta que sur soixante personnes[4], toutes de nationalité nigérienne car ce pays représente les effectifs les plus nombreux : environ quinze mille Nigériens résideraient dans le Sud algérien, cette communauté se concentrant sur Tamanrasset, ville d'environ soixante mille habitants, et dans une moindre mesure sur Djanet (moins de 20 000 habitants). Les autres populations d'Afrique de l'Ouest, à l'exception des Maliens, de quelques Béninois et Togolais[5], migrent peu dans ces régions : les Ghanéens et les Nigérians préfèrent se rendre en Libye où les rémunérations sont plus attractives bien que les risques encourus soient plus grands étant donné la sévérité et la fréquence des contrôles policiers.

Des migrants venus d'horizons lointains

Les migrants sont presque uniquement des hommes. Quelques femmes les suivent pour y exercer un petit commerce de plats cuisinés ou pour s'y prostituer.

Tableau XIV : *Répartition ethnique des migrants.*

Ethnie	Pourcentages
Touarègue	42,5 %
Maouri	3,75 %
Haoussa (gobirawa)	16,75 %
Aderaoua	16,75 %
Béri-Béri et Batagame	20,25 %
Total	100 %

4. Cet échantillon est, certes, assez limité au regard des Nigériens qui rentrent, chaque année, d'Algérie. Leur nombre est cependant difficilement quantifiable faute d'enquêtes précises (on peut raisonnablement situer leurs effectifs entre deux à quatre mille personnes).

5. Ils occupent un emploi qualifié (menuisier, garagiste, etc.) pour le compte d'un Algérien.

Les Touaregs sont les plus nombreux car ils ont une certaine tradition de migration vers l'Algérie avec laquelle ils partagent une même culture et où ils y ont souvent des attaches familiales : ainsi, pendant la rébellion, des familles touarègues se réfugièrent en Algérie (toutes ne sont pas encore retournées au Niger malgré les opérations de rapatriement). Les Haoussas et surtout les Aderaouas des régions de Bouza, Keita et Tamaské forment également une communauté importante. Certains d'entre eux s'adonnent à un petit commerce ambulant ou tiennent un étalage au souk Soudania tandis que d'autres occupent un emploi de manœuvre, de jardinier, de maçon ou diverses autres activités n'exigeant aucune qualification. Ces hommes, qui sont avant tout des cultivateurs, migrent sur une période de courte durée (huit à neuf mois) qui correspond à un moment d'inactivité du point de vue des travaux champêtres. Les Béri-Béris de la région de Zinder et les Batagame partent aussi en Algérie où ils investissent le secteur de la petite restauration (ils vont plutôt dans le Sud libyen). Enfin, les habitants de l'Ouest du Niger n'apparaissent pas ici : leurs déplacements vers le Maghreb sont limités car ils préfèrent se rendre en Côte-d'Ivoire et au Ghana, pays plus proches et d'accès plus aisé.

Tableau XV : *Répartition des migrants par classes d'âges.*

Ages	Pourcentages
- 20 ans	5,5 %
de 20 à 30 ans *	43,5 %
de 30 à 40 ans *	31 %
plus de 40 ans	20 %
Total	100 %

* Exclu.

Ce sont des hommes jeunes qui partent en migration, laissant au village femme(s) et enfant(s). C'est une main-d'œuvre aussi peu instruite : 75% d'entre eux n'ont pas été à l'école, 11% ont suivi l'école primaire et 5% ont le niveau du collège. Ces migrants ne possèdent pas non plus de véritable qualification professionnelle, ce qui explique en partie leur choix : moins d'un sur trois ont un métier comme la menuiserie, l'électricité, la réparation automobile, la plomberie, etc. Leurs motivations répondent donc au désir de trouver un emploi afin de se soustraire au chômage qui sévit chez eux.

Les réponses faites à la question « pourquoi avez-vous choisi d'aller travailler en Algérie plutôt qu'en Libye ? » sont significatives des conditions de leur migration et des problèmes auxquels ils sont confrontés :

Tableau XVI : *Motifs de la migration en Algérie.*

Motifs	Pourcentages
Par habitude	27 %
Retour plus rapide au pays	9 %
Vie plus facile qu'en Libye	31 %
A trouvé un travail aussitôt	18 %
A de la famille ou des amis	9 %
Divers	6 %
Total	100 %

Des tracasseries administratives et des contrôles de police moins draconiens incitent ces migrants à se rendre plutôt en Algérie qu'en Libye : « On y gagne plus mais on peut tout perdre avec les policiers. De plus, l'attente peut être longue à Sabha avant de trouver un camion pour revenir au Niger. On bouffe alors toutes nos économies » expliqua un Touareg de Dabaga. Ceux qui ont la chance de trouver du travail en Algérie y demeurent plutôt que de se risquer à poursuivre leur route jusqu'en Libye, ce qui était pourtant souvent le projet initial. Disposer d'un accueil familial ou amical pousse également les migrants à choisir le Sud algérien où ils seront protégés et pris en charge le temps de trouver du travail[6]. De même, ils estiment que cette région est d'accès plus facile que le Sud libyen, le voyage étant moins long, périlleux et coûteux[7]. Enfin, beaucoup choisissent l'Algérie par « habitude », y ayant déjà effectué plusieurs séjours.

6. Un jeune avait pour intention de se rendre en France après avoir reconstitué ses économies.

7. Depuis le Sud du Niger, le voyage jusqu'à Tamanrasset s'effectue en moins d'une semaine. L'insécurité créée par la rébellion touarègue allongea un peu ce délai (il faut compter entre dix à quinze jours car il faut parfois attendre que des convois de camions se forment pour effectuer le trajet entre Arlit et la frontière).

Tableau XVII : *Antécédents migratoires en Algérie.*

Migrations antérieures	Pourcentages
Aucune	7 %
Une	30,5 %
Deux	25 %
Trois	25 %
Quatre	5,5 %
Cinq et plus	7 %
Total	100 %

Les réponses tranchent de celles obtenues à propos de la Libye : si la migration y constitue une première aventure pour plus de 60% des jeunes, en Algérie il en est tout autrement car 7% seulement des personnes interrogées n'en sont ici qu'à leur première expérience en raison principalement de leur jeune âge. Les autres migrants séjournent régulièrement dans ce pays, certains pour y demeurer quelques mois, d'autres plus longtemps.

Tableau XVIII : *Durée de la migration en Algérie.*

Durée de la migration	Pourcentages
Moins de six mois *	8 %
De six mois à un an *	27,5 %
Deux	6,5 %
Trois	31,5 %
Quatre	12,5 %
Cinq et plus	4 %
Total	100 %

* Exclu.

La situation diffère là encore de ce qui a été observé pour la Libye où les séjours sont de plus longue durée. Outre des migrations de commerce, il y a vers l'Algérie deux types de migrations de travail qui apparaissent en filigrane dans le tableau : la première comprend de jeunes hommes qui s'y rendent après la récolte et jusqu'au début de la saison agricole suivante. La seconde touche des personnes qui s'y fixent durablement ayant trouvé un emploi stable.

Avoir une occupation régulière est un aspect essentiel car il conditionne la vie quotidienne en Algérie que les contrôles de police incessants rendent difficile : les jeunes qui ont la « chance » d'avoir un employeur algérien bénéficient ainsi d'une certaine protection car celui-ci parviendra toujours à les faire libérer en cas d'arrestation. Pour les autres, le séjour est plus risqué parce qu'ils ont tous franchi frauduleusement la frontière. Aucun migrant ne remplit les conditions légales d'entrée en Algérie qui impliquent d'avoir un passeport et un visa en cours de validité, documents coûteux et donc hors de portée de ces jeunes qui résident parfois loin des capitales où ils sont délivrés. Aussi, pénètrent-ils en Algérie par des voies détournées et, par prudence, par petits groupes. Depuis le poste douanier nigérien d'Assamaka, ils entreprennent une longue marche à pied (une vingtaine de kilomètres) afin de contourner celui d'In Guezzam (cf. carte IV). Certains restent quelques jours dans cette localité le temps de gagner l'argent nécessaire à la poursuite de leur voyage ou d'attendre le camion qui les déposera à quelques kilomètres de Tamanrasset en empruntant la transsaharienne. De là, ils termineront le voyage en marchant de nouveau afin de regagner discrètement la ville. D'autres préfèrent, toujours depuis Assamaka, recourir à des véhicules tout terrain qui les conduisent à Tamanrasset par des pistes qui doublent la transsaharienne tant à l'Est qu'à l'Ouest. Enfin, quelques Touaregs après y avoir convoyé des chameaux y restent travailler. L'un d'entre eux me raconta : « Nous avons croisé la police algérienne qui patrouillait près d'In Azaoua. Comme nous étions sur nos chameaux, ils ne nous ont rien demandé et nous ont même offert de l'eau et un peu de nourriture. »

La plupart de ces migrants finissent leur périple à Tamanrasset. 20% de ces jeunes continuent toutefois leur route vers Djanet : « Il n'y a pas autant de problèmes à Djanet. C'est pas comme à Tamanrasset. S'il y a une rafle de la police, on se cache pendant une semaine. De plus, si on a un patron algérien, celui-ci vous couvre comme cela se fait en Libye » fit remarquer un Haoussa qui y séjourna plus d'un an. Ceux qui ne trouvent pas de travail à Djanet, petite localité où les opportunités sont faibles, poursuivent leur chemin jusqu'en Libye. En ce sens, la migration en Algérie constitue une première étape : si elle s'avère infructueuse, le parcours migratoire se poursuit en Libye avec tous les risques que cela comporte. Rares sont ceux qui poursuivent leur itinéraire dans le Nord de l'Algérie : deux jeunes ont été jusqu'à In Salah, l'un d'entre eux ayant séjourné à Ghardaïa. La situation est différente en Libye où

ces Ouest-Africains se rendent parfois sur les rives de la Méditerranée. En Algérie, ils se limitent au seul Sud : les massacres de populations civiles perpétrés par le Front islamique du salut (FIS) les dissuadent de poursuivre leur route. Sans doute aussi, trouveraient-ils plus difficilement, au-delà de l'Atlas, un emploi car cette région est densément peuplée et connaît un chômage élevé (le taux de chômage du pays était officiellement de 28% en 1997). De toute manière, ce n'est pas les distances qui les arrêteraient.

A Tamanrasset, les migrants se concentrent dans quelques quartiers où séjournent déjà leurs compatriotes : il s'agit, d'une part, de Guett El Oued, zone autrefois périphérique située sur la rive occidentale de l'oued et accueillant le souk Soudania et, d'autre part, d'Amechouane, faubourg du sud-est de la ville traversé par la route qui conduit à la frontière nigérienne. C'est un quartier animé le soir. Les Adéraouas y louent des concessions où ils accueillent leurs frères[8]. Les Touaregs séjournent le plus souvent à Adrian qui servit de base de repli aux responsables de la rébellion et à leurs hommes qui s'y réfugièrent après avoir effectué des opérations militaires au Niger : en septembre 1992, plusieurs dizaines d'entre eux, dont leur chef Rhissa ag Boula, furent arrêtés par les autorités algériennes puis relâchés quelques semaines plus tard bien que le Niger eût engagé des pourparlers pour leur extradition. Les Arabes nigériens qui viennent traiter des affaires à Tamanrasset descendent dans le quartier Sersouf que les commerçants arabes algériens ont accaparé. Enfin, le quartier Tahaggart, situé sur une colline qui surplombe l'oued, est une zone qui fut autrefois occupée par des *Haratin* qui travaillaient dans les jardins. Aujourd'hui, on y trouve leurs descendants et des étrangers démunis. Le terrain y est accidenté et rocailleux si bien que les forces de l'ordre hésitent à l'investir. Aussi, lorsque d'importantes rafles de police sont annoncées, tous les Nigériens viennent s'y cacher (des relations complices au sein des corps d'État les avertissent fréquemment de l'imminence de telles opérations). Enfin, quelques Haoussas résident à Ankof qu'ils surnomment dans leur langue « garin dutse » (le village de pierre) car ce quartier est placé sur le flanc d'une colline également rocailleuse. C'est dans cette partie de la ville que les Aderaouas cachent leurs marchandises. Les autres quartiers ne sont guère prisés, étant des zones d'habitations centrales fréquentées par des Arabes venus des rives de la Méditerranée. De plus, elles sont étroitement surveillées par la police.

Les Nigériens habitent dans des concessions louées collectivement à des Algériens mais leur sécurité n'est pas garantie comme me le fit remarquer un Touareg : « La police est venue nous prendre en pleine

8. En Algérie, ces *aderaouas* sont des ressortissants des villages de Djibale, Salewa, Ayawane, Dan Makeri, Maï Hulla, Tsernaoua et quelquefois de Birnin Konni. Vers la Libye migrent plutôt des jeunes de Tamaské, Badaguichiri, Tabalak et de Kalfo. Les habitants de Bouza et de Keita partent dans ces deux pays.

nuit. Ils ont confisqué nos marchandises (cinquante cartons de tomates et deux sacs de semoule). Ils nous ont enfermés en prison puis nous ont laissé sortir au bout de trois jours. Ils ont gardé nos cartons et ne nous ont restitué que deux sacs de semoule. »

Des emplois subalternes

L'absence de qualification contraint ces migrants à accepter des emplois que les nationaux refusent d'occuper. La plupart d'entre eux sont manœuvres et perçoivent une rémunération de trois cents dinars par jour. D'autres sont jardiniers (toutefois moins fréquemment qu'en Libye où c'est leur principale activité), le salaire étant plus faible car ils sont logés et nourris (3 000 à 3 500 dinars par mois)[9]. Quelques-uns sont manutentionnaires (*dako*) et passent leurs journées à charger et à décharger des camions de marchandises. D'autres travaillent pour une faible rémunération dans le bâtiment ou fabriquent des briques en ciment ou en terre qui sont ensuite séchées au soleil. D'autres encore exercent toutes sortes de petites activités urbaines liées à leur qualification (électricien, réparateur, garagiste, domestique, menuisier, blanchisseur, gardien, etc.) : ils gagnent davantage d'argent, un menuisier pouvant obtenir 4 500 dinars chaque mois. D'autres enfin sont vendeurs pour le compte de commerçants algériens ou ont leur propre affaire au souk Soudania[10] : ils vendent des objets de l'industrie nigériane (parfums, cosmétiques, friperie, etc.) ou des produits de la pharmacopée traditionnelle nigérienne qui est très réputée. Cela n'est pas sans risques comme l'exposa un jeune Haoussa : « Le commerce rapporte beaucoup à Tamanrasset mais il y a parfois de fortes pertes. Si un policier voit une marchandise qui l'intéresse à 1 600 dinars, il la payera 500. Vous ne pourrez rien lui dire sinon vous allez vous retrouver au commissariat et peut-être même sans valise à la frontière. » Un cadre nigérien me précisa qu'il y a de grandes rafles au souk Soudania : « Les Soudanais remballent alors très vite et se sauvent. C'est un peu comme au métro Barbès à Paris lorsque la police fait des descentes pour saisir les étalages des Arabes et des Africains installés illégalement dans les couloirs. »

Les jeunes migrants estiment qu'il n'est pas très difficile de trouver un emploi en Algérie. Certes, c'était plus aisé encore il y a quelques années mais depuis lors ce pays traverse une période néfaste en raison de sa situation politique intérieure et des mesures d'ajustement structurel prises par le gouvernement. Aussi, plus de deux migrants sur trois ont connu une période d'inactivité inférieure à un mois. Ce faible chômage confirme que l'Algérie a bien besoin de leur force de travail.

9. Le SMIG en Algérie est de 4 800 dinars par mois, soit environ 500 FF.

10. Il y a un autre souk à Tamanrasset (Mouhala) fréquenté par les seuls commerçants arabes.

Cependant, quelques jeunes déplorèrent des périodes d'inactivité assez longues et soulignèrent le coût désormais élevé de la vie : celui-ci s'explique par la forte inflation générée par l'abandon de la politique de subvention des produits de base (lait, farine, etc.) sous la pression des institutions de Bretton Woods.

L'argent gagné ne l'est pas aisément car les tracasseries policières sont fréquentes. Tous ces Nigériens sont vulnérables au moindre contrôle, n'ayant ni passeport ni visa (son coût représente l'équivalent du prix du transport entre Tamanrasset et Agadès)[11]. Aussi, les migrants redoutent-ils les rafles d'un des chefs de la police surnommé Rouge. Celui-ci organise régulièrement des opérations avec reconduite à la frontière. Le plus souvent, il se contente de prendre quelques individus en situation irrégulière et de les conduire au commissariat où il les affecte à de menus travaux (nettoyage des bureaux, lessive, etc.). Leurs camarades s'arrangent alors pour les libérer en remettant à Rouge 500 à 1 000 dinars. Pour les Ghanéens et leurs compagnes, le tarif est plus élevé car les policiers savent qu'ils ont des moyens supérieurs aux Nigériens étant donné qu'ils se livrent à toutes sortes de trafics prohibés (prostitution, importation clandestine d'alcools, de haschisch et d'amphétamines). Un Touareg expliqua : « Il faut nécessairement s'entendre avec Rouge car quand il procède à de vastes rafles, il met les gens dans un camion et les fait reconduire à Assamaka sans leurs bagages. Ce que Rouge ne sait pas, c'est que ses hommes, moyennant rémunération, reviennent d'Assamaka avec d'autres Africains qu'ils déposent à proximité de Tamanrasset. Parfois, ce sont les mêmes types qu'ils viennent d'expulser qu'ils transportent. De toute manière, les expulsés reviennent toujours en fraude ce qui est beaucoup moins fréquent en Libye où les autorités sont trop sévères. » Ainsi, au début du mois de janvier 1997, une trentaine de personnes ont été refoulées. Deux jours plus tard, toutes étaient reparties à Tamanrasset !

Les Africains qui résident dans le Sud algérien sont donc nombreux à se plaindre de mauvais traitements, d'arrestations arbitraires, de confiscations de leurs biens et d'expulsions. Les Aderaouas, déplorant l'inefficacité du consul du Niger et le manque d'intérêt qu'il leur porte[12], s'organisèrent entre eux : « On a choisi l'un d'entre nous pour défendre nos intérêts auprès des autorités. C'est notre consul. Il a de bons rapports avec la police et la douane, ce qui nous permet de régler nos problèmes plus efficacement » précisèrent-ils au cours d'une discussion collective. Cette organisation devenait à leurs yeux indispensable car la corruption, autrefois marginale, s'est considérablement développée avec la crise économique. Celle-ci touche désormais les classes

11. Un visa pour l'Algérie coûte 16 500 francs CFA auxquels il faut ajouter 150 dinars de timbre fiscal.

12. Celui-ci intervient seulement dans le cas de grandes rafles (arrestations de « sans papiers » nigériens).

moyennes algériennes et en particulier les fonctionnaires qui peuvent enregistrer plusieurs mois d'arriérés de salaire comme c'est souvent le cas en Afrique de l'Ouest. Un Nigérien m'expliqua : « Les policiers sont affamés. Nous autres les Africains, on est leur banque et on leur assure une partie de leur salaire. » Un ressortissant de Belbéji souligna « qu'il y a la police partout. Si on a peur, on ne peut même pas aller chercher du travail. » Si ces problèmes avec les corps d'État prennent des proportions moindres qu'en Libye, il n'en demeure pas moins que les migrants sont continuellement à la merci des forces de sécurité et d'une corruption grandissante : « Si la police vous prend à Tamanrasset, elle vous garde deux ou trois jours voire une semaine. En Libye, vous pouvez rester des mois enfermé » me fit remarquer un jeune Agadésien.

Ces tracasseries, le désir de revenir parmi les siens ou le projet de s'adonner aux travaux champêtres à l'approche de l'hivernage figurent parmi les principales motivations de retour. Quelques jeunes estiment avoir suffisamment gagné d'argent pour se réinstaller au pays. D'autres jugent, au contraire, que leur voyage n'a pas été assez fructueux et pensent partir en Libye.

Tableau XIX : *Sommes gagnées par les migrants en Algérie.*

Valeur déclarée	Pourcentages
Moins de 50 000 CFA	18,25 %
de 50 à 100 000 CFA	47,75 %
de 100 à 200 000 CFA	29,5 %
Plus de 200 000 CFA	4,5 %
Total	100 %

Le montant des économies réalisées ne paraît pas très élevé. Pourtant à l'échelle du Niger où le salaire minimum garanti dans le secteur moderne est de 22 500 francs CFA par mois, il n'est pas négligeable et peut permettre de réaliser un projet comme l'ouverture d'un petit commerce. Ces économies sont complétées par toutes sortes de marchandises revendues au cours du voyage de retour et qui représentent parfois des sommes comparables : tous les migrants reviennent avec des couvertures et des sacs d'habits, beaucoup rapportent des matelas et des services à thé. Quelques-uns ramènent des vivres (sacs de dattes, de semoule, de sucre, cartons de lait en poudre *lahda*, de biscuits, de bonbons, de tomates séchées, de macas, de savons, etc.) et diverses autres marchandises.

Ce petit capital accumulé au fil des mois est à la merci des contrôles lors du voyage de retour : « En Algérie, sans pièces en règle, le problème n'est pas seulement à l'entrée mais aussi à la sortie. Au contrôle d'In Guezzam, les policiers et les douaniers font de vous ce qu'ils veulent et prennent tout ce qui les intéresse dans vos bagages. Vous ne pouvez alors rien dire. Pour éviter cela, j'ai pris une voiture avant In Guezzam qui m'a conduit en fraude à Assamaka » relata un Haoussa. Un de ses camarades procède différemment : « Je confie mon argent et mes biens à un chauffeur de camion algérien. Lui, on ne lui fait pas de tracasseries. » Un Baadare a eu une autre aventure : « N'ayant pas de papiers, les policiers d'In Guezzam m'ont pris 5 000 francs CFA et divers objets. De plus, ils m'ont obligé à travailler durant une journée entière. Ce sont des voleurs et on ne peut rien faire contre eux. »

Les projets quant à une nouvelle migration restent flous : la plupart des migrants attendent de voir ce qu'il adviendra une fois de retour au pays. Toutefois, certains projettent de retourner en Algérie après la saison des pluies car « il y a au moins du travail là-bas. »

Les migrations en Libye

Il ne s'agit pas d'un mouvement récent : un commerçant maure d'Agadès me narra le voyage qui le conduisit à la fin des années soixante jusqu'à Benghazi où il travailla quelques mois comme pompiste. Les Touaregs furent cependant les premiers à se diriger vers le Sud libyen. Ils entreprirent de manière assez systématique leurs premiers déplacements lors de la sécheresse de 1974 puis les répétèrent après celle de 1984. A cette époque, le voyage répondait, pour certains, aux sollicitations du colonel Kadhafi qui les invitait à rejoindre la révolution et sa légion islamique. Pour d'autres, c'est le souci de trouver des moyens de subsistance qui les motiva. De jeunes Africains venant d'horizons très diverses les rejoignirent à partir de 1987, date qui marqua le dégel des relations diplomatiques entre le Niger et la Libye : la piste qui reliait Sabha à Agadès par l'oasis de Toummo et Dirkou put être de nouveau empruntée.

Des jeunes en quête d'aventure et d'argent

Les Africains qui partirent en migration en Libye se livrèrent, au départ, à un commerce de détails. Ils allaient y chercher toutes sortes de marchandises pour les revendre ensuite en Afrique de l'Ouest. Comme pour l'Algérie, ces migrations de commerce se transformèrent en migrations de travail si bien que le nombre croissant de ces jeunes Africains

inquiéta les autorités libyennes. A plusieurs reprises, elles procédèrent à des vagues d'arrestations et d'expulsions (1979, 1981 et 1985), des avions de ligne étant même affrétés pour les ramener *manu militari* à Agadès. L'embargo aérien décrété par la communauté internationale mit fin à ces « charters ». Les reconduites à la frontière se firent par camions, les véhicules étant loués à des commerçants arabes de Sabha (ils en profitaient pour apporter au Niger des marchandises dont l'exportation était prohibée). En dépit de ces expulsions répétées, ce mouvement migratoire ne cessa point car la Libye a un fort besoin de main-d'œuvre peu qualifiée qu'elle affecte aux tâches les plus ingrates.

L'enquête porta sur environ cent-vingt personnes, toutes nationalités confondues. Cet échantillon est insuffisant pour être réellement représentatif de ce flux migratoire compte tenu qu'en 1995 près de quinze mille personnes sont revenues de migration en Libye par le Niger. Cependant, son dépouillement et les biographies de voyage réalisées parallèlement permettent déjà de s'en faire une idée assez précise.

Celles-ci concernent à plus de 95% des hommes. Quelques femmes, principalement des Ghanéennes et des Nigérianes, vont « chercher de l'argent » en Libye en s'y prostituant. Quelques (rares) femmes, originaires également de ces deux pays, travaillent dans des structures de soins car elles possèdent un diplôme d'infirmière. Dans ce mouvement migratoire, les Nigériens représentent près de la moitié des effectifs (ils seraient entre dix à vingt mille à vivre en Libye où ils résident principalement dans le Sud).

Tableau XX : *Répartition ethnique des Nigériens migrants en Libye.*

Ethnie	Pourcentages
Touarègue	46,5 %
Djerma-Songhaï	3 %
Peul	4,25 %
Bakoufaye	2 %
Haoussa (gobirawa)	11 %
Aderaoua	8,5 %
Béri-Béri et Batagame	24,75 %
Total	100 %

Les Touaregs constituent les plus gros effectifs. L'enquête montre qu'ils sont pour la plupart originaires des départements de Tahoua (Abalak et Tabalak) et d'Agadès (massif de l'Aïr et ville d'Agadès). Viennent ensuite les ressortissants de l'arrondissement de Tanout comme les Dagirawas de l'Alakos et du Koutous et les Batagames qui sont des populations qui migrent en Libye par tradition depuis longtemps. Quelques Haoussas de la région de Maradi effectuent aussi le voyage bien qu'ils soient plutôt attirés par le Nigeria, pays proche et influent, que ce soit du point de vue économique, linguistique, culturel ou religieux. De même, les Adéraouas se rendent davantage au Nigeria et en Algérie qu'en Libye. Enfin, il y a peu de gens de l'Ouest du Niger (3% de Djerma-Songhaï et 2% de Bakoufaye qui sont des Haoussas installés de longue date dans la région de Filingué) : le Maghreb, très éloigné, attire peu les habitants des régions de Niamey et de Dosso comme nous l'avons déjà noté à propos de l'Algérie.

Les non-Nigériens représentent des effectifs comparables. Les Nigérians et les Ghanéens sont les plus nombreux. Les premiers sont principalement des Ibos originaires d'Enugu, Calabar et de Makudi et quelques Yorubas venant de Lagos, Ibadan, Illorin et Abeokuta (il y a peu de Haoussas de la région de Kano). Les seconds viennent des deux grandes villes du Ghana que sont Accra et Kumasi. Parmi les autres nationalités, figurent des Maliens (Touaregs de la région de Gao et Bambaras de Bamako), des Togolais, des Béninois et des Burkinabés. Des hommes viennent de beaucoup plus loin encore puisque des Sénégalais, des Gambiens, des Sierra-Léonais et des Guinéens ont été recensés. C'est donc un peu tous les ressortissants d'Afrique de l'Ouest et parfois d'Afrique centrale (Tchadiens, Camerounais, Centrafricains et Gabonais) qui se rendent ainsi en Libye[13]. Les anglophones sont nombreux car l'anglais y est couramment parlé. De toute manière, la langue ne constitue pas un obstacle car ces migrants apprennent l'arabe au cours de leur périple. Tous ont laissé leur(s) femme(s) et leur(s) enfant(s) au village bien que des Maliens emmènent parfois avec eux leur(s) épouse(s) car leur voyage peut durer trois à cinq ans.

13. La voie tchadienne est de nouveau ouverte depuis la fin du conflit. Les exodants d'Afrique centrale ne passent donc plus par Agadès et empruntent la piste qui part de N'Djamena pour regagner Faya Largeau puis Zouar d'où ils pénètrent en Libye.

Tableau XXI : *Répartition des migrants par classes d'âges.*

Ages	Pourcentages
- 20 ans	5 %
de 20 à 30 ans *	43,25 %
de 30 à 40 ans *	33,75 %
plus de 40 ans	18 %
Total	100 %

* Exclu.

Ces migrants sont des hommes relativement jeunes ce qui n'est pas surprenant compte tenu de la difficulté du voyage et de la pénibilité du travail demandé sur place : 80% d'entre eux ont moins de quarante ans. Les classes d'âges inférieures à trente ans sont composées de jeunes qui n'ont effectué jusqu'à présent aucun ou un seul voyage. Pour les plus âgés, cette migration n'est souvent pas la première :

Tableau XXII : *Antécédents migratoires en Libye.*

Migrations antérieures	Pourcentages
Aucune	60,25 %
Une	28 %
Deux	9,25 %
Trois et plus	2,5 %
Total	100 %

Pour 60% des migrants interrogés sur le chemin du retour, il s'agissait de leur premier voyage. Ces non-initiés ne partent jamais seuls. Ce long et dangereux périple se fait par petits groupes de trois à quatre amis accompagnés d'un camarade qui l'a déjà effectué : « Il connaît les meilleurs itinéraires et sait déjouer les contrôles. C'est indispensable. Sinon, on se fait prendre et on a sans cesse des ennuis » remarqua un Touareg qui ajouta « qu'il faut aussi pouvoir compter sur ses amis en cas de maladie. »

En effet, ce voyage constitue une véritable aventure qui dure plus ou moins longtemps selon le parcours choisi. Trois parcours s'offrent aux migrants :

– Le premier, suivi par 75% des jeunes, consiste à passer par Agadès puis à rejoindre Arlit et Assamaka (cf. carte IV). De là, ils regagnent Tamanrasset par des pistes de fraude car ils ne possèdent ni passeports ni visas (quelques-uns se risquent à emprunter la transsaharienne). Tous y séjournent quelque temps pour reconstituer le capital qui leur permettra de poursuivre leur chemin. De Tamanrasset, ils vont, après trois jours de route, à Djanet (plus de sept cents kilomètres) d'où ils rentrent en Libye après avoir marché pendant trois ou quatre jours à travers le massif de la Tadrart. A l'époque des tensions diplomatiques entre le Niger et la Libye (1980-87), ce trajet était le seul envisageable et était donc emprunté tant à l'aller qu'au retour. Ce périple, depuis Agadès, peut s'effectuer en moins de deux semaines s'il n'est pas nécessaire de travailler en cours de route.

– Le second parcours, plus rapide, consiste, depuis Arlit, à se rendre directement à Djanet en passant par le Nord de l'Aïr et en évitant le poste de police d'In Azaoua. La piste passe par Tchigaren puis longe au Nord l'erg Killian. Elle atteint ensuite l'oasis de Djanet en franchissant l'oued Tafassâsset et l'erg Admer. A Djanet, cet itinéraire rejoint celui qui vient de Tamanrasset. Il faut alors aussi effectuer la traversée de la Tadrart à pied. Ce second trajet est réputé dangereux car des passeurs peu scrupuleux abandonnèrent à plusieurs reprises des jeunes dans la région d'In Salam où ils sont morts de soif et de faim. Prévenus, les migrants l'évitent désormais.

– Le troisième parcours n'est redevenu possible qu'avec le dégel des relations diplomatiques entre le Niger et la Libye. Il est emprunté par un migrant sur quatre. Il part d'Agadès, le voyage durant au mieux une dizaine de jours. La piste traverse le désert du Ténéré d'ouest en est pour atteindre Dirkou. Les migrants poursuivent ensuite leur route vers Sabha. Toujours juchés sur des camions ou des véhicules tout terrain légers, ils évitent l'oasis de Toummo et Gatron par des pistes détournées afin d'échapper aux contrôles de police et de douane. A quelques kilomètres de Sabha (Macharoua Hamza), ils descendent de camions et pénètrent discrètement en ville où ils se confondent avec la population locale d'autant plus aisément qu'elle est en majorité peuplée de Noirs. Cet axe est cependant dangereux : outre les risques de se perdre dans une tempête de sable en période d'harmattan (décembre à mars), ces migrants constituent des « proies » faciles pour quelques guides touaregs ou toubou malhonnêtes. Des hommes sont ainsi morts victimes de passeurs qui les abandonnaient en plein désert comme en témoignent les charniers découverts dans cette zone, mais aussi au Mali et en Algérie. Les récits recueillis auprès de Ghanéens abandonnés, près de Séguédine, par un guide toubou confirment de tels agissements : celui-ci simula une panne afin qu'ils se rendent dans un campement proche

chercher du secours. Il en profita pour s'enfuir en laissant sur place ses clients. La voie algérienne, plus sûre, est donc davantage empruntée, l'entrée en Libye s'y opèrant plus aisément qu'en arrivant à Sabha depuis Dirkou.

Dans les deux premiers cas, l'aventure débute dès le franchissement de la frontière car ces jeunes sont désormais à la merci des contrôles des autorités libyennes. Dans le second cas, elle commence à Agadès avec la traversée du Ténéré. Elle devient plus risquée encore dès l'entrée en territoire libyen. Si le voyage aller se fait plus fréquemment en passant par l'Algérie, le voyage retour emprunte presque uniquement le second axe car les jeunes sont chargés de bagages et de marchandises qui les empêchent de franchir la Tadrart à pied.

Des jeunes corvéables à merci

En partant ainsi loin de chez eux, l'objectif de ces jeunes est de revenir avec les économies qui leur permettront d'ouvrir un petit commerce ou d'acheter une parcelle de terrain en ville. Il y a cependant quelques exceptions : 3% des personnes enquêtées se sont rendues, au départ, en Libye pour y être chauffeurs de camions ou apprentis tandis que trois autres pour cent partaient y faire du commerce (acheter des pièces automobiles d'occasion pour les revendre au Nigeria).

Les emplois occupés sont assez variés avec toutefois une forte concentration dans le secteur agricole. Près d'un jeune sur deux travaille comme jardinier dans les palmeraies du Sud libyen qui sont parsemées de vergers où poussent des agrumes, des légumes, de la vigne, du tabac, du blé, de l'orge et une multitude d'arbres fruitiers (oliviers, grenadiers, figuiers, orangers, mandariniers, etc.). Dans ces jardins, on y fait aussi un peu d'élevage (moutons et chèvres)[14], les chameaux étant laissés en liberté dans les palmeraies. Ces petites exploitations appartiennent à des fonctionnaires de l'administration civile, à des militaires et à des commerçants. Beaucoup de Libyens possèdent au moins un jardin et recherchent cette main-d'œuvre étrangère de bon marché que sont les Africains. Parallèlement, l'État les recrute également car il a mis en place de vastes opérations de développement agricole et pastoral comme les projets Irawan, Maknusa ou le projet d'élevage de poulets. Ces projets emploient des conducteurs de camions et d'engins spéciaux mais surtout une foule de manœuvres affectés aux travaux agricoles, aux creusements de puits, à la réfection de routes et de pistes, etc. Après l'activité de jardinier, celle de manœuvre (déchargement de camions, travaux de terrassement, nettoyages divers, etc.) fut la plus souvent exercée par les personnes interrogées. Beaucoup de jeunes travaillent aussi dans le secteur du bâtiment. Ceux qui possèdent une petite

14. Les Touaregs sont souvent employés comme bergers.

qualification exercent, pour le compte d'un Libyen, une activité urbaine (mécanicien, tailleur, boucher, peintre, plombier, blanchisseur, boulanger[15], voire commerçant-détaillant). Enfin, d'autres séjournent en ville où ils sont domestiques, gardiens, laveurs de voitures ou réparateurs de pneumatiques, de montres, de radios, etc. Des Libyens autant que des organismes d'État (projets, mairie, magasins, etc.) embauchent donc ces jeunes Africains qu'ils affectent aux plus basses besognes ce qui fit dire à un Touareg : « En Libye, l'ouvrier, c'est l'Africain »[16].

Si le régime militaire du colonel Kadhafi ne manque pas d'organiser régulièrement et sans ménagement des expulsions, il 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. De plus, les nationaux répugnent à occuper les emplois des Africains car ils prétendent à des conditions de travail meilleures et à des niveaux de rémunération plus élevés. Les salaires mensuels versés aux Africains oscillent autour de 120 à 150 dinars par mois : un jardinier touche ainsi cette somme dans le Sud (soit 200 à 250 FF). Son montant s'élève au fur et à mesure que l'on progresse vers le Nord puisqu'il peut atteindre 180 à 200 dinars (300 FF) à Misrata, Brak et Tripoli. Un manœuvre a un salaire inférieur, des projets comme celui de la vallée de l'Irawan payant ses ouvriers autour de 100 dinars par mois. Les emplois qui demandent une petite qualification sont mieux rémunérés : un mécanicien ou un tailleur peut gagner jusqu'à 500 à 600 dinars par mois et un chauffeur atteint 350 dinars. Les prostituées qui ont pour clientèle principale ces jeunes migrants semblent « bien gagner leur vie » : quelques jeunes femmes m'ont indiqué que leur tarif est de 5 à 10 dinars dans le Sud, ce barème augmentant dans le Nord jusqu'à 15 à 20 dinars après Brak puis 20 à 25 dinars à Tripoli car « il y a moins de prostituées ». Toutes ont un « protecteur » qui leur assure nourriture et logement, leur trouve des clients et règle les problèmes avec la police en cas d'arrestation. « La recette est partagée entre nous » expliqua une Ghanéenne.

L'analyse des cent-vingt questionnaires d'enquêtes fait apparaître une certaine mobilité dans le travail et les lieux de résidence. Dès leur arrivée dans la région de Ghât, les migrants y travaillent quelques jours comme jardiniers : leur rémunération est faible car les employeurs jouent sur le fait qu'ils sont très nombreux à y faire étape. Une fois qu'ils ont accumulé quelques économies, ils poursuivent leur voyage et tentent leur chance plus à l'Est. En se rapprochant d'Ubari, de Mourzouk et de Sabha, ils savent qu'ils trouveront de meilleurs salaires. Tous ont aussi conscience que plus ils s'approcheront des rives de la Méditerranée mieux ils seront payés mais plus les risques de contrôles de police aug-

15. Emploi fréquemment occupé par des Touaregs notamment à Syrte.

16. Il arrive (rarement) que des ingénieurs ghanéens ou nigérians se rendent en Libye. Ils reviendraient avec plusieurs millions de francs CFA.

menteront. Aussi, peu d'entre eux se rendent à Brak, Misrata et Syrte. Plus rares encore sont ceux qui remontent jusqu'à Tripoli ou Benghazi. Dans ce cas, le séjour dure au minimum six mois, des Nigériens et des Touaregs maliens sont d'ailleurs installés dans la capitale libyenne depuis plusieurs années[17].

Cette mobilité induit évidemment des périodes de chômage. Si autrefois les migrants trouvaient aisément un emploi, l'embargo affecta l'économie libyenne. Aussi, ces jeunes traversent-ils des périodes d'inactivité plus ou moins longues : de quelques jours pour les plus chanceux à deux ou trois mois pour les plus infortunés voire davantage pour ceux qui ont été détenus, sont tombés malade ou restent bloqués à Sabha dans l'attente d'un camion pour retourner au Niger[18]. Globalement, ces périodes de chômage sont courtes surtout si on les compare à celles qu'ils connaîtraient chez eux.

Lorsqu'ils décident de quitter la Libye, ces jeunes s'efforcent de limiter les risques de saisies de leurs économies et des biens qu'ils ont accumulés au cours de leur migration. Tous privilégient l'or, l'argent et surtout les devises (dollar, deutsche mark, livre sterling, franc français et CFA) qu'ils pourront aisément dissimuler puis écouler au cours de leur voyage de retour. Les Ghanéens et les Nigérians savent qu'ils négocieront ces monnaies dans de bonnes conditions sur le marché parallèle des changes de leurs pays. Ceux qui ont gagné beaucoup d'argent, notamment les Maliens dont la migration est la plus longue, rapportent diverses marchandises sur lesquelles ils réalisent un bénéfice lors de leur revente. Leur choix porte sur des pièces automobiles d'occasion (vilebrequin, bloc-moteur usagé, boîte de vitesse, pont, démarreur, etc.), de l'électroménager (four, fer à repasser, réfrigérateur, cuisinière, ventilateur, etc.), du matériel hi-fi (téléviseurs, magnétoscopes, appareils photographiques, téléphones, etc.), de l'outillage, des motopompes, des groupes électrogènes, des machines à coudre, des vêtements, des draps, des chaussures, des couvertures, des tapis, des matelas, et de multiples autres articles.

Au Niger, les services douaniers exigent théoriquement que les nationaux et les étrangers, qui ont l'intention d'y vendre leurs marchandises, acquittent les taxes d'importation en vigueur. Par contre, seule une taxe de 10% de la valeur des biens est exigée en cas de transit (les migrants bénéficient d'une franchise pour leurs effets personnels).

17. A Tripoli, ces Soudanais attendent, par petits groupes, dans les rues de la ville. Des employeurs viennent les chercher pour les conduire sur un chantier, dans une ferme agricole ou pour effectuer des travaux de manutention. On les surnomme les « dockers » car ils travaillent souvent au port. Ils constituent donc une réserve de main-d'œuvre peu coûteuse et facilement mobilisable.

18. Les périodes de chômage traversées par les côtiers sont plus courtes que celles des Nigériens. Leur niveau de qualification et leur maîtrise de l'anglais ne sont pas étrangers à cela.

Tableau XXIII : *Valeur déclarée des marchandises rapportées par les migrants (1995).*

Valeur déclarée en francs CFA	Nombre d'individus	Pourcentages
moins de 200 000	241	69%
de 200 à 399 000	76	22%
de 400 à 599 000	17	5%
de 600 à 799 000	8	2%
plus de 800 000	9	2%
Total	351	100%

Source : Douanes d'Agadès.

Les valeurs déclarées sont globalement peu élevées. Les services douaniers les sous-estiment dans le souci (officiellement affiché) de ne pas trop « taxer » ces jeunes. De plus, les douaniers concluent des « arrangements » avec les migrants qui ont tout intérêt à satisfaire leur appétit plutôt que de se voir fortement imposés. Le tableau XXIII fait aussi apparaître que seulement 10% des Africains rapportent en nature des biens valant plus de 400 000 francs CFA, ce qui laisse penser que la Libye n'est pas un lieu d'enrichissement très important. Enfin, 351 personnes seulement ont acquitté cette taxe de transit en 1995, ce qui est marginal au regard des effectifs qui arrivent à chaque convoi : cette année-là, l'armée nigérienne avait encadré dix convois depuis Dirkou, ce qui représente environ quinze mille personnes. Si, comme nos enquêtes l'indiquent, les étrangers constituent la moitié des effectifs et si un migrant sur deux rapporte des marchandises, les services douaniers auraient dû enregistrer près de quatre mille personnes et non 351. Leur efficacité est donc très limitée : si beaucoup de jeunes échappent au contrôle, les malchanceux acquittent une taxe pour que les rôles des douanes ne soient pas vides tandis que les arrangements à l'amiable sont le cas le plus fréquent. Toutefois, le dédouanement des camions de marchandises qui ont déposé les jeunes à Agadès rapportent bien davantage d'argent aux douaniers. Les véhicules peuvent stationner durant deux à trois jours dans l'enceinte de la douane. Cela laisse suffisamment de temps aux douaniers pour trouver un accord avec les commerçants qui préfèrent verser une commission occulte plutôt que de se voir appliquer les barèmes en vigueur : la rumeur avance que la commission perçue pour un camion de 10 t chargé de vivres est de 300 000 francs CFA, les agents se répartissant le butin.

Après l'harassante traversée du Ténéré, l'arrivée de ces jeunes au poste de douane d'Agadès est un spectacle inoubliable dont j'ai été le

témoin : juchés debout sur des camions et portant un chèche pour se protéger du soleil et du vent de sable, tous, fatigués et marqués par la poussière, poussèrent des cris de joie en faisant le « V » de la victoire. L'étape d'Agadès est pour eux un soulagement : ils sont désormais en sécurité et dans un environnement humain qui ne leur est plus hostile. Très vite, ils récupérèrent leurs bagages et se précipitèrent vers la sortie pour échapper aux douaniers dépassés par cette marée humaine. Ceux qui avaient des effets pondéreux furent interceptés. Ce convoi, qui comptait quelques femmes et même de jeunes enfants, suscita à Agadès une activité inhabituelle. Il fit le bonheur des petits hôteliers, des bars et des transporteurs (taxis, pousse-pousse, charrettes asines) qui emmenaient en ville les nouveaux arrivants. Un Ibo installé de longue date à Agadès se chargea de ses compatriotes nigérians en leur assurant logement (mille à trois mille francs CFA la semaine) et clients pour leurs marchandises. De plus, il régla les problèmes qui pouvaient se présenter avec les autorités grâce à ses relations locales.

Ces migrations de travail dans le Sud libyen sont assez longues : il y a peu de séjours inférieurs à quelques mois qui correspondraient à une période séparant deux hivernages comme cela se produit, depuis le Niger, vers le Nigeria et même la Côte-d'Ivoire et l'Algérie.

Tableau XXIV : *Durée de la migration en Libye*

Durée de la migration	Pourcentages
Moins de six mois *	0,75 %
De six mois à un an	6 %
D'un an à dix-huit mois *	9,5 %
De dix-huit mois à deux ans *	16,25 %
De deux à trois ans *	44,50 %
De trois ans à quatre ans *	18,75 %
Plus de quatre ans	4,25 %
Total	100%

* Exclu.

Hormis une migration de commerce qui s'est espacée sur cinq mois, le tableau montre que 94% des jeunes Africains partent pour plus d'un an, plus de deux sur trois y séjournant plus de deux ans. Il s'agit donc d'une migration longue qui s'explique par la difficulté et le coût du

voyage qu'il faut amortir. Sa durée moyenne se situe autour de trente mois. Certains n'hésitent pas à rester plus longtemps encore : le séjour le plus long relevé au cours de l'enquête est de quatre ans et demi, son auteur rapporta 240 000 francs CFA et diverses marchandises d'une valeur analogue.

Des tracasseries policières infamantes et cupides

Les motivations du retour au pays sont diverses : dans trois cas sur quatre, le désir de revoir la famille restée au pays est avancé. La seconde raison mise en avant (10% des cas) tient aux multiples tracasseries policières dont les migrants sont victimes sur place. Divers projets personnels motivent également un retour (intention de monter un commerce avec les économies réalisées ou de se marier). Il peut aussi s'expliquer par un échec puisqu'il arrive que des jeunes reviennent au pays sans argent ayant été dépouillés au cours de contrôles. Enfin, il y a quelques expulsés et des hommes qui préfèrent devancer des opérations de reconduite à la frontière car des rumeurs circulent souvent à Sabha avant qu'elles ne se produisent.

Si près de 40% de ces jeunes de retour de Libye s'y étaient déjà rendus auparavant, les projets d'une nouvelle migration restaient encore assez flous :

Tableau XXV : *Perspectives d'une nouvelle migration en Libye.*

Nouvelle migration	Pourcentages
L'envisage	9,5 %
N'envisage pas	35,5 %
Ne sait pas	55 %
Total	100 %

Ceux qui projettent de retourner en Libye sont ceux dont la migration a été profitable ou pour lesquels « c'est le seul lieu où il y a du travail. » Beaucoup, au contraire, n'envisagent pas un nouveau voyage : « Je préfère cultiver mon champ » comme me le précisa un Haoussa. En effet, tous ces jeunes furent confrontés à de multiples problèmes avec les autorités et leurs employeurs qui profitèrent de leur situation irrégulière pour les rendre corvéables à merci. Plus de 95% des migrants ne possèdent ni passeports ni visas, ce dernier n'étant délivré que dans les capitales des pays où la Libye a une ambassade ou à son consulat d'Agadès

pour les Nigériens. Aucun visa de travail n'est délivré sauf présentation d'un contrat d'embauche fourni en bonne et due forme par une société libyenne. Seul est accordé un visa de visite pour une durée initiale d'un mois qui peut être prolongé de deux autres mois. Dans de telles conditions, auxquelles il faut ajouter le coût du visa et du voyage dans une capitale pour l'obtenir, il n'est pas étonnant que tous ces migrants soient dans une situation irrégulière et donc vulnérables : « Ils n'ont pas le choix car les formalités d'obtention d'un visa sont longues et compliquées. Certains peuvent faire deux ans sans être raflés, d'autres le sont au bout d'une semaine » témoigna un diplomate nigérien[19].

Ces « sans-papiers » sont donc continuellement exposés aux contrôles de la police et de l'armée libyenne. Arrêtés, ils sont conduits dans un camp de transit situé à sept kilomètres à l'est de Sabha et 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. Ils peuvent y demeurer pendant quelques mois et doivent verser le maigre pécule qu'ils ont gagné à leurs geôliers pour sortir. D'autres travaillent, quelque temps, dans les jardins des gardiens de prison qui finissent par les libérer. Un Touareg me raconta : « Si un militaire ou un policier veut de la main-d'œuvre pour son jardin, il vient au camp le matin prendre des prisonniers et les ramène le soir sans les avoir payés. »

Les récits recueillis sont en effet édifiants quant aux conditions de détention à Katib Rashia. Un jeune Touareg, Al Ousseïni, me narra son aventure : « J'ai été arrêté une première fois à la descente d'un taxi à Sabha. La police m'a gardé treize jours à Katib Rashia. J'ai pu sortir en donnant à mes gardiens 100 dinars et ma montre. Je suis alors parti à Goddhua où j'ai travaillé comme jardinier pendant onze mois. Mon employeur ayant refusé d'augmenter mon salaire, je suis parti chercher du travail ailleurs mais j'ai été aussitôt arrêté par la police puis transféré de nouveau à Katib Rashia. J'y suis resté un mois et ai été relâché après avoir versé 100 dinars à mes geôliers. Nous étions très nombreux ainsi détenus (plus de mille personnes). Il y avait des Nigériens, des Maliens et beaucoup de gens de la côte. On est enfermé toute la journée dans une grande pièce que l'on ne quitte que pour la prière. On a deux repas par jour, riz à chaque fois. Pour l'eau, on donne un bidon au gardien qui va en chercher. La nuit, on dort entassés à plusieurs sur une natte et dès que les gardiens voient qu'il y a un peu de place ils amènent quelqu'un d'autre. Il y a des malchanceux qui restent plus de sept mois en détention. Pour sortir, il faut verser de l'argent ou que vos copains se cotisent de l'extérieur si vous n'en avez pas. Il y a des gens qui subissent des sévices corporels (on tape leurs pieds avec des bâtons après les avoir ligotés sur une chaise). D'autres sont très affaiblis et finissent par mou-

19. Tous les jeunes rencontrés sont entrés frauduleusement en Libye.

rir. Pour les Nigériens, les Libyens avertissent alors le consul du Niger à Sabha qui vient chercher le corps. C'est tout ce qu'il fait pour nous autres. » Mon informateur poursuivit : « Il y a aussi des femmes détenues dans un bâtiment à part. Ce sont des prostituées ghanéennes et nigérianes que leurs copains font sortir en payant 300 dinars voire davantage. »

Ces conditions de vie difficiles dissuadent de nombreux jeunes de retourner en Libye car « il y a trop de problèmes. » En effet, presque la moitié des migrants rencontrés ont été arrêtés par la police et ont fait quelques jours de détention. Tous confirment le récit d'Al Ousseïni et avancent même des chiffres plus élevés pour leur libération (120 à 150 dinars). D'autres, sans avoir été internés, ont été dépouillés de leur maigre pécule par la police au cours d'un contrôle. Un Touareg d'Abalak me fit remarquer : « Il faut toujours travailler ou se cacher pour ne pas se faire prendre. Notre problème est le manque de passeports. Certains n'ont même pas de carte d'identité avec eux. » Ces mauvais traitements expliquent que la plupart de ces migrants ne se prononcent pas quant à leurs projets futurs. Leur décision dépendra des conditions de réinsertion qu'ils trouveront dans leur pays. Les Nigériens veulent se remettre à l'agriculture. D'autres, ayant réalisé suffisamment d'économies, pensent acheter quelques animaux et s'adonner à l'élevage. D'autres désirent monter un commerce ou exercer un métier. Quelques-uns iront chercher une embauche en ville : ceux qui resteront sans travail seront tentés de repartir en Libye.

Récit d'un parcours migratoire

En novembre 1993, la rébellion affecta profondément l'économie d'Agadès qui avait été désertée par les touristes, les projets de développement et bon nombre de commerçants. Aussi, Mohammed, Touareg Kel Ewey d'Indoudou âgé alors de vingt-huit ans, fut licencié par le responsable du projet dans lequel il était employé. Il décida de se rendre à Tamanrasset pour y chercher du travail, ses amis lui disant qu'il en trouverait aisément : « J'ai beaucoup entendu parler de Tamanrasset et de la Libye. J'ai voulu voir plutôt que de rester à ne rien faire à Agadès. Quand on part ainsi, on ne sait pas quand on revient. Il y en a même qui font cinq ans sans revenir. »

Mohammed prit le car pour Arlit avec trente mille francs CFA en poche. Il passa la première nuit de son (long) voyage chez un camarade qui travaille dans la cité minière. Dès le lendemain, il eut la chance de trouver un camion qui se rendait à Tamanrasset avec un chargement de bovins. Le transporteur arabe accepta de le prendre à condition qu'il effectue le voyage dans la bétaillère. Au poste frontalier d'In Guezzam, il n'eut pas de problèmes de passeport ni de visa car les policiers crurent qu'il gardait les animaux. Il parvint donc sans encombre à

Tamanrasset, le trajet lui ayant déjà coûté huit mille cinq cents francs CFA dont sept mille versés pour le seul parcours Arlit-Tamanrasset.

A Tamanrasset, il fut hébergé par un ami, un Touareg nigérien qui était gardien d'un garage situé dans le quartier Amechouene : « Dans la concession, on était huit, tous Touaregs. Le matin, on partait au souk Soudania ou en ville chercher du travail. Des commerçants arabes nous embauchaient pour le déchargement des camions de dattes ou d'autres marchandises. On faisait un contrat global : on vidait le camion pour 75 à 100 dinars qu'on se répartissait ensuite. Cela nous permettait de ne pas crever de faim et de faire quelques économies. » Mohammed et ses compagnons survécurent, pendant un mois, en déchargeant des camions ou en fabriquant des briques en banco à raison de 20 à 25 dinars par jour. Avec ses amis, ils décidèrent finalement de se rendre en Libye : « Certes, c'est plus dangereux qu'en Algérie mais on gagne davantage d'argent car il y a moins de chômage. » Aussi, partirent-ils pour Djanet sur une « Toyota de fraude » qui transportaient, à travers le Hoggar, d'autres jeunes. Au cours du voyage, il y eut bien quelques contrôles mais « on s'est toujours arrangé. Toutefois, l'entrée à Djanet est très surveillée et lorsqu'ils prennent des gens ils peuvent les ramener au Niger. Par prudence, on descendit de voiture cinq kilomètres avant le poste de contrôle. On a fini le trajet à pied en rentrant discrètement en ville. »

A Djanet, il séjourna avec ses amis deux jours chez des Touaregs algériens. Ils les aidèrent à trouver un guide fiable pour se rendre en Libye. Il faut en effet franchir le massif de la Tadrart à pied car le trajet par la route est très long (trois cents kilomètres) et onéreux car il faut contourner les montagnes par le sud. « Notre guide était un Touareg nigérien marié à une Algérienne. D'ailleurs les guides sont toujours des Touaregs nigériens car les Algériens estiment qu'il y a trop de risques à faire cela. Il nous a demandé 25 dinars par personne. Le prix varie toutefois selon les clients : c'est moins cher pour les Nigériens, plus coûteux pour les côtiers car les guides savent qu'ils ont plus d'argent que nous. C'est encore plus cher pour les femmes car elles retardent la marche qui peut prendre alors une journée de plus. On était près d'une soixantaine à partir par la montagne, certains groupes pouvant compter près d'une centaine de personnes. »

La veille du départ, ils préparèrent des provisions de nourriture pour trois à quatre jours de marche (dattes, sucre, semoule, macas, farine de pain, lait en poudre, thé) et de l'eau : « Il faut être très vigilant car il n'y a que quatre points d'eau entre Djanet et Albarkate et cela fait quatre-vingt kilomètres. » Ils quittèrent Djanet pendant la nuit afin d'échapper aux contrôles de police et marchèrent, sans lampe torche, pendant près de cinq heures. Ils couchèrent alors au pied d'un massif montagneux qu'ils traversèrent le lendemain. Au cours de leur pénible ascension, ils rattrapèrent des Ghanéens qui s'étaient égarés dans la montagne voulant faire l'économie d'un guide. Ils dormirent près d'un puits appelé « Yane

Nachamour. » Le troisième jour, après avoir marché toute la journée, ils atteignirent la frontière. Le guide les quitta en leur indiquant le chemin à suivre pour atteindre, en pleine nuit, Albarkate, oasis peuplée de Touaregs et située à sept kilomètres de Ghât. Si le village apparaissait au loin, la marche était encore longue et le guide leur avait conseillé de ne pas se défaire de leur réserve d'eau. Quant à lui, il avait l'intention d'attendre quelque temps à la frontière qu'un groupe de jeunes ou de petits trafiquants se présente. Il ne préférait en effet pas rentrer seul à Djanet car des bandits armés rôdent dans le massif de la Tadrart.

Dès leur arrivée à Albarkate, Mohammed et ses compagnons de route furent repérés par la police et durent se disperser pour mieux se dissimuler dans les jardins. Ils eurent la chance d'être recueillis par un Libyen qui les hébergea et les nourrit contre trois heures de travail quotidiennes. Le reste du temps, ils travaillaient dans d'autres jardins à raison de deux dinars et demi par jour soit quatre cents francs CFA. Ils restèrent un peu plus d'une semaine chez ce Libyen. Ils apprirent par la suite qu'il était policier et avait coutume d'embaucher ainsi des nouveaux arrivants indispensables à la mise en valeur de ses jardins. Ce petit séjour chez ce policier permit à Mohammed de se reposer un peu après l'éprouvante marche effectuée dans la montagne, de vivre en toute sécurité car « quand on est dans les jardins, on ne risque rien », et de reconstituer son petit capital avant de poursuivre sa route. Désormais, le petit groupe d'amis dut se séparer pour ne pas se faire repérer par la police.

Mohammed partit donc seul pour Ubari dans un camion de l'armée, caché sous une couverture. Le chauffeur le conduisit directement chez un de ses amis, militaire également. Pendant deux mois il travailla pour ce dernier à raison de 100 dinars par mois, logé et nourri. Son travail consistait à entretenir un jardin où étaient cultivés des légumes, de la luzerne et d'autres plantes fourragères destinées à alimenter un petit troupeau de chameaux et de moutons. Grâce à l'appui de son patron, il fut embauché ensuite au Projet agricole de la vallée de l'Irawan dans les mêmes conditions, d'abord comme chauffeur de camions puis conducteur d'engins de travaux publics : « Il y avait beaucoup d'Africains dans la ferme agricole. C'étaient des Maliens, des Nigériens, des Ghanéens, des Camerounais et quelques Guinéens. Les cadres étaient tous libyens. » Mohammed travailla ainsi pendant dix-huit mois. En août 1995, il décida de retourner au Niger afin de revoir sa famille. Il était aussi las de devoir vivre sans pouvoir sortir librement de peur de s'exposer aux tracasseries de la police qui peuvent anéantir plusieurs mois de travail. Ils étaient cinq Nigériens à avoir pris, comme lui, cette décision de rentrer au pays. Le Projet Irawan ne leur fit pas de difficultés bien qu'il s'efforce toujours de retenir ses ouvriers car il craint de manquer de main-d'œuvre. D'ailleurs, des employés libyens se rendent jusqu'à Albarkate proposer du travail aux migrants qui arrivent d'Algérie.

Mohammed et ses amis prirent donc la route de Sabha. Par précaution, ils confièrent leurs bagages à un camionneur et louèrent un taxi de

brousse. Ayant des pièces administratives délivrées par le Projet Irawan, ils purent passer les contrôles aisément. A Sabha, ils logèrent chez un transporteur libyen, un certain Omar, qui venait de partir au Niger avec un convoi de camions. Aussi, durent-ils attendre son retour et séjournèrent près de trois mois à Sabha[20] : « On a bouffé toutes les économies réalisées à Irawan. De plus, de Sabha à Agadès, le voyage coûte 120 dinars. » Finalement, ils quittèrent Sabha le 25 novembre. Laissons le soin à Mohammed de nous raconter les péripéties de son voyage retour.

« Omar avait quatre camions, le convoi en comptait près d'une cinquantaine. Un premier camion est tombé en panne sur le goudron qui mène à Gatron. On l'a déchargé et laissé sur place. Un second a versé dans un passage difficile faisant trois morts et de nombreux blessés. On a dû revenir à Sabha prendre un autre véhicule et le charger. On est alors aussitôt reparti pour Gatron où nous avons passé trois nuits. Nous avons poursuivi notre voyage en empruntant des pistes détournées jusqu'à Tajarhi. En fait, les militaires, la police et les douaniers libyens sont les complices des commerçants. Entre frères, ils s'arrangent toujours. On a fini par atteindre l'oasis frontalière de Toummo, soit cinq jours après notre départ de Sabha. Là, l'armée libyenne nous a demandé de poursuivre notre route immédiatement. Nous avons donc roulé toute la nuit et sommes arrivés, tôt le matin, à Madama, premier poste de contrôle nigérien. »

Mohammed poursuit son récit : « Au Niger, on en a fini des problèmes même si l'on a dû décharger intégralement le camion car l'armée voulait s'assurer qu'aucune arme n'était cachée. On a finalement atteint Dirkou après quatre jours de route, notre camion étant tombé en panne. Nous sommes restés cinq jours à Dirkou car nous eûmes la chance de trouver un convoi qui partait à Agadès (j'ai payé cinq mille francs CFA plus deux mille francs pour mes marchandises). Il y avait, outre l'armée qui assurait sa sécurité, une soixantaine de véhicules, certains venant comme nous de Libye, d'autres transportaient du sel et des dattes du Kawar. Nous avons passé la première nuit à mi-chemin entre Dirkou et les falaises d'Acheggour où nous avons fait étape le lendemain. Nous avons ensuite roulé toute la journée pour arriver à la nuit tombante à l'arbre du Ténéré. Là, nous avaient rejoint les services douaniers et sanitaires d'Agadès car le sous-préfet de Bilma avait signalé des cas de méningites et de rougeole dans le convoi. Aussi, nous avons été vaccinés à l'arbre du Ténéré[21]. De son côté, la douane a voulu faire les forma-

20. Les voyageurs qui retournent en Afrique de l'Ouest se réfugient à l'autogare car les contrôles y sont peu fréquents : les policiers savent qu'ils s'apprêtent à retourner dans leur pays.

21. Des convois sont parfois arrêtés en chemin. Au moment du coup d'État du général Ibrahim Maïnassara Baré, l'un d'entre eux fut bloqué quelques jours en attendant que la situation politique se décante.

lités. Nous avons refusé car ils voulaient profiter que nous étions en plein désert pour nous taxer davantage. Ils n'ont pas insisté et nous avons repris notre chemin le lendemain où nous avons fait une dernière étape au puits de Tourayet où il y a des petits commerces (viande séchée, fromage, bois, charbon et même produits maraîchers, etc.). Le surlendemain vers dix heures, nous étions à Agadès où les camions nous ont conduits dans l'enceinte de la douane pour faire les formalités. On doit en effet théoriquement déclarer nos effets mais on arrive à sortir facilement si l'on ne possède pas d'affaires encombrantes. De plus, ce jour-là, le préfet était venu s'assurer que l'arrivée du convoi se déroulait dans de bonnes conditions. Aussi, beaucoup d'entre nous ont-ils profité de ce que les douaniers étaient occupés par sa visite impromptue pour filer sans être rackettés comme cela se produit habituellement. »

Ce récit montre que notre voyageur, hormis les avatars inévitables d'un tel voyage, n'a pas eu de graves problèmes malgré une longue attente à Sabha qui a fortement entamé les économies accumulées au Projet Irawan. Peut-être a-t-il su mieux que d'autres se débrouiller. Sans doute aussi a-t-il été servi par la chance comme il le dit puisqu'il y avait dans le convoi qui le ramenait à Agadès de nombreux jeunes expulsés de Libye après avoir été dépouillés de tous leurs biens[22]. Toutefois, ses économies étaient maigres : quinze mille francs CFA, une machine à coudre revendue 30 000 francs CFA et une valise de vêtements. Mohammed est à présent chauffeur de taxi de brousse et assure la liaison Tahoua-Abalak où réside son épouse. Il n'exclut pas de retourner en Libye même si sa première expérience n'a guère été fructueuse, mais il préfère rester au Niger « tant qu'il y aura du travail. »

Conclusion

Ces migrations soulignent que le Maghreb et l'Afrique noire ne sont pas deux univers séparés et que le Sahara ne constitue pas un obstacle à la circulation des hommes. Leurs interrelations montrent, au contraire, que ces espaces demeurent intimement liés malgré la naissance d'États-nations : des réseaux de commerce actifs perpétuent les grands mouvements d'échanges transsahariens tandis que ces flux migratoires cosmopolites viennent se greffer sur ces circuits marchands.

22. Un chauffeur raconta que lorsque des commerçants veulent exporter de grosses quantités de vivres, ils se rendent à Katib Rashia d'où ils font sortir quelques dizaines de jeunes après avoir gratifié les gardiens afin de simuler une expulsion massive. Cela ne trompe personne mais ménage les apparences. Arrivés à Gatron, ils déchargent ces faux expulsés qui retournent à Sabha récupérer leurs affaires ou travailler.

En choisissant de travailler au Maghreb, ces migrants font preuve d'un esprit d'aventure et d'un dynamisme surprenant : 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 Nigérians 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.

Que ce soit dans le cas de l'Algérie ou de la Libye, ces migrations font partie d'un même mouvement qui s'effectue hors de tout cadre étatique. Cependant, le Niger et la Libye envisagent officiellement d'œuvrer pour maîtriser cette immigration clandestine. Les autorités libyennes, selon le journal *Le Sahel* [23], auraient ainsi accepté de concéder, chaque année, un contingent déterminé de travailleurs nigériens auxquels il serait délivré des visas de séjour et de travail. Si cette mesure est effectivement appliquée, les conditions de vie des exodants en Libye s'en trouveraient peut-être améliorées bien qu'on puisse en douter tant les Africains y sont méprisés.

Les emplois qu'ils occupent dans le Maghreb sont des travaux de force souvent sous-rémunérés : « Ces jeunes soumis à l'arbitraire des policiers remplacent les esclaves d'antan » m'expliqua un cadre touareg qui souligna « qu'un simple contrôle peut ainsi anéantir le fruit de plusieurs mois d'un dur labeur. » Se posent aussi de réels problèmes quant à l'insertion de ces « immigrés » dans les pays d'accueil, étant parfois « sans papiers » et toujours en situation irrégulière, ayant clandestinement franchi les frontières. Ces jeunes sont donc vulnérables aux contrôles des autorités qui peuvent confisquer toutes leurs économies et les conduire dans des camps de transit. Leurs conditions de vie indignes en font de véritables prolétaires n'ayant que leur seule force de travail pour capital. Leur quotidien est fait d'hostilité, de clandestinité, de pénibilité du travail, mais fort heureusement de solidarité entre eux.

23. *Le Sahel*, Niamey, 9 avril 1996.

QUATRIÈME PARTIE

L'ÉCONOMIE TOUARÈGUE

1

Les activités traditionnelles

L'analyse a jusqu'à présent fait apparaître l'absence de la communauté touarègue des grands circuits économiques et des réseaux qui les animent. En retrait des mondes marchands et industriels modernes, elle n'en a pas moins sa propre économie qui repose sur ses activités traditionnelles : l'élevage, le commerce caravanier et l'artisanat. En raison de son aptitude à se mouvoir en Aïr et dans le Ténéré, elle s'est ouverte avec un certain succès au tourisme, secteur que nous étudierons dans le chapitre suivant.

Le pastoralisme demeurant un des fondements de l'économie touarègue, le lecteur peut s'étonner de ne voir traiter cet aspect que dans la quatrième partie de cet ouvrage. Il s'agit là d'un choix délibéré. En effet, du point de vue de l'accumulation qui est au cœur de notre étude, l'élevage ne constitua pas un domaine aussi crucial que le développement du commerce ou l'implantation d'une industrie minière dans le département d'Agadès. Toutefois, son rôle ne fut pas négligeable pour autant : la communauté arabe donna une impulsion initiale à ses affaires en mettant en place tout un circuit d'exportation de bétail vers le Maghreb. De même, quelques grands commerçants haoussas de bétail (*sarkin shanu*) créèrent des réseaux d'exportation structurés vers le Nigeria. La société touarègue resta en marge de cette insertion de la production pastorale dans l'économie marchande tant pour des motivations sociales que culturelles : l'exploitation de son cheptel privilégia l'accumulation de bétail et la satisfaction de ses besoins alimentaires plus que sa commercialisation où elle ne s'est guère impliquée dans les circuits.

L'élevage est pourtant un pan important de l'économie nigérienne puisqu'il représentait environ 15% du Produit intérieur brut en 1996 et constituait la seconde branche d'exportation du pays après l'uranium (soit plus de douze milliards de francs CFA en 1993). Au cours du premier semestre de l'année 1994, il bénéficia de la dévaluation du franc CFA, les exportations vers le Nigeria s'accroissant sensiblement. Les incidences positives de cette mesure monétaire s'érodèrent rapidement car la dépréciation de la naira à l'égard du franc CFA reprit comme cela

était prévisible, si bien que la naira retrouva son cours antérieur à la dévaluation dès le mois d'octobre 1994[1]. Depuis lors, les flux sont légèrement supérieurs à ce qu'ils étaient à la veille de la dévaluation, le cheptel nigérien n'ayant pas bénéficié d'un réel regain de compétitivité.

Plus encore que le secteur agricole, l'élevage qui touche une population de plus d'un million de personnes (pasteurs nomades, agropasteurs et sédentaires) fut affecté par une succession de crises qui se déclenchèrent au cours des sécheresses de 1973-1974 puis de 1984-1985. A présent, le cheptel national est en grande partie reconstitué : les évaluations du ministère de l'Agriculture et de l'Élevage l'estiment, en 1997, à près de 400 000 camelins, 500 000 asins, 90 000 équins, plus de dix millions de petits ruminants (ovins et caprins) et de deux millions de bovins. Ces crises touchèrent profondément le monde touareg car elles engendrèrent des bouleversements irréversibles au niveau de la propriété du cheptel, du contrôle du foncier et de la commercialisation des animaux.

Le commerce caravanier fut également confronté à un certain nombre d'événements contraires : tout d'abord, la création de frontières politiques puis l'ouverture de nouvelles voies de communication dans le Sud affectèrent les circuits d'échanges transsahariens dont les Touaregs étaient les convoyeurs. La généralisation du transport par camions lui porta ensuite un fort préjudice car ces véhicules sans cesse plus performants techniquement constituèrent un redoutable concurrent pour les caravaniers. Enfin, les différentes sécheresses amputèrent le cheptel camelin d'un nombre important de bêtes, hypothéquant parfois l'organisation des caravanes comme celles qui relient le massif de l'Aïr au Kawar. Même si elles reprirent après chaque période d'aridité, elles connaissent à présent une activité moins soutenue due à une conjoncture globalement néfaste.

Le dynamisme de l'artisanat contraste avec les difficultés du pastoralisme et du commerce caravanier. Une tradition ancienne de fabrication de bijoux fit la réputation des artisans touaregs qui mirent à profit leur savoir-faire ancestral pour diversifier leur production. En outre, sa qualité s'améliora sensiblement pour répondre à une demande européenne plus exigeante que celle de l'aristocratie touarègue qui constituait la clientèle traditionnelle. Le développement rapide de cet artisanat s'opéra en effet de manière concomitante à celui du tourisme.

1. E. GRÉGOIRE, Niger-Nigeria : l'impact de la dévaluation du franc CFA, *op. cit.*

Le pastoralisme

Dans le département d'Agadès, l'élevage est la principale activité économique des populations. Pourtant, les pâturages ne couvrent qu'environ 10% de sa superficie, la moitié d'entre eux étant temporaires (les plaines de l'Ighazer et le Talak sont des zones de pâturages d'hivernage). Les ressources des arrondissements septentrionaux des départements de Tahoua et de Maradi viennent donc compléter celles de la région d'Agadès, les pasteurs nomades transhumant d'une zone à l'autre en fonction des périodes de l'année.

De nombreux auteurs se sont déjà penchés sur les différents volets du pastoralisme touareg : l'organisation sociale de la production (formation du troupeau et différents types, gestion de celui-ci, hiérarchies sociales, etc.), les techniques d'élevage, l'exploitation et le contrôle de l'espace pastoral, les mobilités (nomadisme, agro-pastoralisme), les conditions physiques de la pratique de l'élevage (ressources en pâturages et en eau du sol, pluviométrie, etc.), l'économie pastorale et familiale sont autant de thèmes déjà abordés par de nombreux auteurs[2]. Aussi, je n'entreprendrai pas ici une nouvelle analyse qui apparaîtrait redondante au regard de la littérature existante. Je m'attacherai plutôt, en partant de l'examen des profondes transformations qu'a connues cette activité au fil des décennies, à montrer qu'elle ne fut pas un facteur d'accumulation pour la communauté touarègue, ce qui ne fut pas le cas pour d'autres groupes de pasteurs comme les Arabes. Autrement dit, il s'agit de comprendre pourquoi la société touarègue n'est pas parvenue à s'insérer dans l'économie marchande alors que le bétail et ses dérivés sont devenus des produits dont la commercialisation est non seulement une source de profits mais aussi un enjeu économique.

Pour saisir une telle évolution, il convient de récapituler quelques aspects des différentes crises qui affectèrent le pastoralisme touareg depuis la pénétration coloniale. Nous analyserons ensuite les grandes filières de commercialisation et les différents groupes qui les animent.

Les crises du pastoralisme touareg

Cette crise s'est opérée sous l'influence d'une série de facteurs qui sont à la fois d'ordre politiques, climatiques et écologiques, sociaux et économiques. Leurs incidences se sont combinées si bien que l'élevage revêt à présent des formes bien différentes de celles qui prévalaient il y a

2. E. BERNUS, *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur, op. cit.* A BOURGEOT, *Les sociétés touarègues, op. cit.* J. GALLAIS, *Pasteurs et paysans du Gourma. La condition sahélienne,* CEGET/CNRS, Bordeaux, 1975. G. SPITTLER, *Les Touaregs face aux sécheresses et aux famines,* Éditions Karthala, Paris, 1993.

une trentaine d'années : le pasteur nomade s'efface devant le commerçant-éleveur qui possède de gros troupeaux et accapare à son seul profit les plus beaux pâturages.

Les facteurs politiques

La colonisation constitua un premier choc car elle modifia profondément la pratique de l'élevage en introduisant des lois étrangères à celles qui régissaient l'univers traditionnel. La conquête française signifia en effet la fin des guerres et des expéditions de pillage (rezzous). Edmond Bernus[3] note que « la guerre chez les Kel Tamasheq vise moins à conquérir, à occuper le terrain, ou même détruire physiquement les ennemis, qu'à se saisir de leurs biens et de leurs forces productrices. » Il en est ainsi des rezzous qui avaient pour unique objectif le pillage, ses auteurs cherchant à s'approprier par la force et la surprise d'esclaves et de troupeaux, le butin étant ensuite partagé entre le pouvoir politique et ses auteurs. Ces rezzous, qui entraînaient parfois des contre-rezzous organisés par les victimes pour récupérer leurs biens, permettaient de compléter le cheptel d'une tribu, la capture de chameaux, dont l'élevage était souvent réservé à l'aristocratie, étant particulièrement recherchée. Ces rezzous cessèrent définitivement à l'orée des années trente.

La révolte de Kaosen fut aussi pour le pastoralisme touareg un événement décisif car beaucoup d'animaux (chameaux) périrent aux combats ou faute de soins. A cela, il faut ajouter une nouvelle organisation de l'espace qui limita les aires de déplacements des nomades. La colonisation instaura de nouvelles frontières qui présentèrent un caractère d'autant plus restrictif qu'elles délimitaient les possessions françaises des territoires relevant de puissances étrangères. Ainsi, la Colonie du Niger se trouva coupée de la Libye et dans une moindre mesure du Nigeria qui était sous contrôle britannique. Les relations avec l'Algérie furent également plus difficiles car ce territoire était administré depuis la Méditerranée (Alger) et non Dakar. Par contre, la circulation des hommes et des marchandises ne fut pas entravée avec le Mali ni le Burkina Faso car ces régions relevaient, comme le Niger, du gouverneur de l'Afrique occidentale française (AOF).

A ces frontières politiques se greffa une partition de l'espace agricole et pastoral. Edmond Bernus explique dans l'ouvrage précédemment cité que des Touaregs tels les Oullimminden furent confinés dans leur domaine pastoral situé hors des régions productrices de céréales : « Le cloisonnement de l'espace se manifeste et se précise par l'établissement de frontières contraires à la vision touarègue du monde. La défense des paysans contre la pression nomade isole et confine les Touaregs dans un espace réduit, à l'intérieur ou hors de la zone sédentaire. Or les nomades

3. E. BERNUS, *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur, op. cit.*

ne peuvent vivre en autarcie avec les seules ressources de l'élevage : leur économie a toujours été complémentaire de celle de la zone agricole. » L'administration coloniale manifestait sans doute par là son désir de développer davantage le secteur agricole plutôt que l'élevage, les cultures de l'arachide et du coton intéressant au premier chef la métropole. Hormis l'exportation des cuirs et peaux, l'élevage n'intéressa en effet guère les grandes maisons de commerce panafricaines et ne fit donc pas l'objet d'une politique orientée vers sa promotion. Les autorités françaises se contentèrent de prendre des mesures pour permettre la reconstitution du cheptel (installation de services zootechniques) puis pour assurer de meilleures conditions d'exploitation du troupeau aux pasteurs nomades. Cette politique fut poursuivie après l'indépendance. Elle se traduisit par la construction de puits cimentés afin de combler le déficit permanent en eau dont souffraient les troupeaux durant la saison sèche. Des campagnes de vaccinations furent parallèlement organisées pour lutter contre les grandes épizooties (peste bovine). Ces actions entraînèrent un accroissement sensible du cheptel qui profita d'une période favorable du point de vue climatique (années soixante). Au fil des ans, il finit par représenter une charge trop importante pour le milieu naturel, d'autant plus que l'espace pastoral tendait dans le même temps à se réduire en raison du manque de terres agricoles.

Cette progression de l'agriculture dans des zones de plus en plus septentrionales peu arrosées en saison des pluies inquiéta, dès 1954, les autorités françaises qui décidèrent de l'enrayer. Pour cela, elles fixèrent une limite au nord de laquelle toute culture d'hivernage et toute installation de groupements de cultivateurs étaient interdites. En 1961, un décret repoussa plus au nord encore cette limite (cf. carte II) qui fut par la suite largement dépassée en raison de l'extension continuelle de l'agriculture. Celle-ci s'expliquait par le fort accroissement démographique du Sud et l'intensification du commerce arachidier : seule ressource d'exportation du pays, cette culture permettait aux paysans de s'acquitter de l'impôt, le champ cultivé en arachide étant appelé le champ de l'impôt *(gonan limpo)*. Les premières victimes de cette poussée agricole furent les éleveurs touaregs mais aussi peuls, repoussés progressivement vers les zones semi-désertiques qui se prêtaient mal à l'élevage bovin (région d'In Gall par exemple). De plus, leur transhumance vers les terres du Sud fut perturbée par la présence prolongée de cultures en fin d'hivernage. Le nombre et la violence des conflits entre éleveurs et agriculteurs sont révélateurs des tensions qui se sont établies au cours de ces dernières décennies.

Ces tensions se manifestent également entre groupes d'éleveurs, l'enjeu étant désormais le contrôle (privatif) des points d'eau et des pâturages alors qu'ils étaient auparavant gérés communautairement. Les éleveurs arabes, dont le troupeau ne cessa de croître, accaparent ainsi des zones entières de pâturages (à l'est d'Abalak en particulier) et en évincent les autres éleveurs éventuellement *manu militari :* plusieurs témoi-

gnages recueillis en 1997 avancent que des puits ont été investis par des hommes armés (Comité de vigilance de Tassara) qui en ont interdit l'accès à d'autres groupes. Des pasteurs touaregs et peuls WoDaaBe doivent donc éviter de se rendre dans certaines zones. N'ayant pas les moyens de s'opposer aux actions des Arabes, les WoDaBee préfèrent se replier dans l'Est du Niger (région de Tesker) car ils n'ont pas d'ancrage territorial ancien dans cette région contrairement aux Touaregs. Bénéficiant d'un pouvoir économique indéniable et de solides appuis politiques, les éleveurs arabes constituent à présent des ranchs d'élevage en colonisant de nouvelles terres à leur seul profit[4].

Ce maillage de l'espace remit en cause bien des valeurs de la société touarègue. Il eut de profondes incidences sur le pastoralisme nomade qui se voyait amputer d'une partie de ses terrains de parcours habituels. Celui-ci restait enfin périodiquement vulnérable aux perturbations climatiques qui affectèrent les conditions mêmes de la production pastorale.

Les facteurs climatiques et écologiques

Dans ces contrées à faible pluviométrie (elle oscille, selon les années, entre 100 et 200 mm à Agadès)[5], l'élevage est extrêmement tributaire des contraintes pluviométriques non seulement du point de vue de la hauteur annuelle des précipitations mais aussi de celui de leur répartition au cours de l'hivernage. Cette saison est donc stratégique car elle détermine la quantité et la qualité des pâturages, cette pluviométrie aléatoire imposant un élevage de type extensif.

La tendance générale du climat local se caractérise par des successions d'années plus ou moins favorables aux activités pastorales et agricoles. L'aridité est donc une menace permanente qui peut s'accompagner de famines touchant à la fois les hommes et les animaux. Le passé atteste qu'elles se produisent régulièrement au point de porter des noms propres et de servir de jalons à l'histoire. Gerd Spittler[6] recensa entre 1911 et 1985 sept grands épisodes de sécheresses qui touchèrent l'Aïr à intervalles de temps réguliers (entre sept et treize ans)[7]. La sécheresse y a donc un caractère endémique si bien que les populations apprirent à en atténuer les effets grâce à un système économique souple et à des structures sociales adaptées[8]. Celle de 1973 laissa de profondes traces car les garde-fous traditionnels ne purent opérer.

---

4. Ils ont récemment acheté une partie du troupeau autrefois constitué par *alhaji* Balla Dan Sani, un des plus riches commerçants de Maradi décédé en 1996 (il était composé de près de 25 000 têtes).

5. La pluviométrie moyenne entre 1922 et 1977 est de 156 mm. Elle fut de 89 mm de 1968 à 1973 (l'année 1970 enregistra seulement 39,7 mm).

6. G. Spittler, *Les Touaregs face aux sécheresses et aux famines*, *op. cit.*

7. Celle qui s'abattit sur toute la zone sahélienne en 1913-1914 se révéla particulièrement meurtrière en Aïr et dans le pays haoussa.

8. C'est le cas des Kel Ewey de l'Aïr dont l'économie est diversifiée (pastoralisme, commerce caravanier, agriculture).

Nous avons déjà souligné (chapitre 1, II[e] partie) la précarité du système de production touareg affecté par une série de déséquilibres qui s'accumulèrent au cours de la période coloniale puis durant les années qui suivirent l'indépendance. Aussi, la sécheresse prit une tournure dramatique en 1973 dans la mesure où le sort de la société touarègue était désormais intimement lié à celui de son environnement. Après plusieurs années défavorables dont les prémices se manifestèrent au cours de l'hivernage 1968, elle n'eut plus les moyens de réagir, comme par le passé, à la sécheresse qui occasionna dès lors de lourdes pertes. Le retour des pluies au cours de l'hivernage 1974 permit une reconstitution rapide du troupeau pour les petits ruminants, plus lente pour les camelins et surtout les bovins. Une certaine reprise de la vie pastorale fut donc possible jusqu'en 1984, année marquée par un brusque retour de l'aridité qui ébranla à nouveau la société touarègue (la pluviométrie fut de 4,2 mm à Agadès) : les pasteurs qui étaient parvenus à reconstituer leur troupeau, furent de nouveau touchés et plus sévèrement encore que dix ans plus tôt.

Ces déficits pluviométriques successifs ne furent pas seuls responsables de la dégradation du couvert végétal. Le surpâturage y contribua également en raison de la forte augmentation du troupeau entre 1954 et 1965 : les statistiques du service de l'Élevage reprises par Edmond Bernus[9] montrent qu'au cours de cette période le cheptel nigérien passa de 2,2 millions de têtes pour les bovins à près de quatre millions, de 250 000 à 360 000 pour les camelins et de six millions pour les petits ruminants à près de neuf millions. S'il semblait ne pas y avoir de surcharge de l'espace pastoral jusqu'à la sécheresse de 1968, il y avait en saison sèche une forte concentration du bétail autour des stations de pompage et des puits alors que des zones de pâturages restaient désertées faute de points d'eau. Ce cantonnement dans un espace restreint contribua à la détérioration de l'environnement d'autant plus qu'il s'amplifiait en période de sécheresse.

La fragilité des écosystèmes pâturés fut manifeste dès 1969, cette précarité touchant durablement l'ensemble de la zone pastorale. Gerd Spittler soulignant l'importance du développement de la végétation pour l'élevage observa de nombreux signes attestant que l'état de la végétation ne périclitait pas seulement dans l'Azawak mais aussi en Aïr : l'absence de régénération arboricole et la disparition d'espèces végétales étaient notoires dans l'oasis de Timia où la disparition des bovins constituait un indicateur significatif du recul de la végétation herbacée. Dans ce contexte de rareté des ressources naturelles, l'homme est contraint, pour des raisons de survie, à des pratiques prédatrices qui contribuent à aggraver davantage encore la situation : « L'an dernier, j'ai fait un inventaire avec les vieux. Il ne reste plus que trois espèces végétales impor-

9. E. BERNUS, *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur, op. cit.*

tantes, donc nutritives pour le bétail, alors qu'il y a quinze ans, il y en avait une trentaine » expliquait un missionnaire de Bermo[10].

L'espace pastoral subit donc de graves bouleversements écologiques qui se greffèrent sur sa réduction simultanée face à la progression des cultures. Cette évolution du milieu naturel affecta le pastoralisme nomade, la société touarègue perdant la maîtrise de la gestion de son environnement. Cela ne manqua pas de mettre en péril sa reproduction sociale.

Les facteurs sociaux

La colonisation en abolissant l'esclavage et les liens de dépendance entraîna une rupture sociale fondamentale. Des captifs (Touaregs noirs), traditionnellement chargés des tâches d'entretien, de garde et d'abreuvement des animaux, s'émancipèrent dès les années 1930. Ils quittèrent les campements nomades pour exploiter leur propre troupeau ou tenter une aventure agricole dans le Sud de la zone pastorale. Il semble que l'administration française n'ait pas eu le désir manifeste de favoriser ce mouvement ni par conséquent d'accélérer la désintégration de la société touarègue dans la mesure où les dépendants (*iklan*) qui le souhaitaient étaient libres de rester auprès de leurs maîtres. Le gouvernement nigérien adopta une attitude similaire après l'indépendance même si la persistance de serviteurs lui paraissait incompatible avec la construction d'un État moderne.

L'organisation de la production pastorale en fut donc modifiée. Elle se caractérisa par un morcellement des groupes familiaux et donc des unités d'exploitation pastorale parfois réduites à un simple foyer. On assista à une *individuation* de l'élevage pour reprendre une expression d'André Bourgeot [11] : les règles de gestion des pâturages appliquées par des générations de pasteurs commencèrent alors à tomber en désuétude tandis que les comportements changeaient et devenaient de plus en plus individualistes. Au fil des ans, il s'établit une différenciation au sein des éleveurs : les chefs prestigieux disposaient de gros troupeaux tandis qu'à leurs côtés se trouvait une multitude de petits pasteurs. Dans ce contexte, le groupe des agropasteurs se renforça car de nombreux anciens dépendants se tournèrent vers l'agriculture tout en s'efforçant de constituer un troupeau, étant rodés aux techniques de l'élevage.

Riches et pauvres furent confrontés à la sécheresse et tentèrent de sauver leurs bêtes. Face à ce désastre, les éleveurs touaregs eurent des réactions très diverses : les éleveurs dont les animaux avaient encore la force de se déplacer cherchèrent refuge dans les zones méridionales du Niger et dans la frange septentrionale du Nigeria, régions qui furent moins dramatiquement touchées par la sécheresse. D'autres tentèrent de survivre sur place, les troupeaux caprins et camelins résistants mieux à

10. Cité par SIFIA, n° 100 mai 1997.

11. A. BOURGEOT, Une rupture du couple écologie-économie (la crise du pastoralisme touareg), *op. cit.*

la sécheresse que les bovins et les ovins. De nombreux pasteurs ne purent envisager ces stratégies de survie : ayant perdu tous leurs animaux, ils n'eurent d'autres solutions que de rejoindre les points de distribution de vivres ou les villes afin d'y trouver du secours[12]. Des hommes prirent alors le chemin de l'exode et partirent chercher du travail en Libye ou au Nigeria où ils s'engagèrent comme gardiens à Kano (beaucoup d'entre eux y vivent encore aujourd'hui). De toute manière, pour nombre de ces nomades, 1973 marque la fin d'une vie de pasteurs, n'ayant plus les moyens, comme ils parvenaient à le faire autrefois, de reconstituer leur cheptel. Certes, l'État prit des mesures pour les aider (en 1978, dix mille familles bénéficièrent de prêt d'animaux) mais ce plan spécial ne suffit point au regard du nombre de personnes sinistrées. Dans de telles conditions, beaucoup de pasteurs se sédentarisèrent et associèrent l'agriculture à l'élevage. Quelques-uns se transformèrent en intermédiaires de vente, jouant sur les différences de prix d'un marché à l'autre ou d'une époque de l'année à l'autre (augmentation du prix des moutons au moment de la Tabaski et de Noël car la demande des musulmans et des chrétiens devient forte au Nigeria). Toutefois, rares sont ces intermédiaires qui atteignirent le stade du gros commerçant-exportateur.

Dix ans plus tard, une seconde sécheresse amplifia les conséquences de la précédente : les familles qui étaient parvenues à résister en 1973 furent touchées à leur tour, provoquant un exode massif dans un contexte politique national devenu hostile, le général Seyni Kountché exerçant répressions et vexations à l'encontre du monde touareg.

Les pasteurs arabes réussirent à atténuer les effets néfastes de la sécheresse grâce à l'exercice d'une activité marchande. Il semble qu'en 1973-1974 mais surtout en 1984 quelques familles mirent en place un système d'abreuvement de leurs troupeaux par citernes et d'approvisionnement en fourrage par camions. De plus, quelques riches éleveurs prirent le risque d'acheter des animaux à des pasteurs touaregs ou peuls qui désiraient s'en dessaisir à n'importe quel prix. Ils parvinrent à sauver des bêtes puis à les engraisser pour les vendre à un prix nettement supérieur à celui payé à l'achat comme nous l'avons précédemment décrit.

En l'espace d'une quinzaine d'années, on assista à un transfert de la propriété du cheptel au profit de nouveaux éleveurs : agriculteurs sédentaires du Sud, fonctionnaires, commerçants des villes, mais aussi quelques éleveurs arabes qui combinèrent habilement élevage et activités marchandes[13]. Ces opérateurs embauchèrent les pasteurs touaregs

12. En 1973-1974, 38 000 nomades vinrent se réfugier dans les camps installés à Maradi (cf. P. SAWADOGO, *Enquête sur les nomades refoulés par la sécheresse, zones de Maradi et de Dakoro, Niger 1974*, Programme formation pour l'environnement IDEP-UNEP-SIDA, Dakar, 1974).

13. Selon certaines sources, 80% du bétail qui transhume dans le sud de la zone pastorale appartiendrait à ces groupes. Cf. IRAM/Commission européenne (projet PROZOPAS), *Étude sur la commercialisation des produits et des sous-produits de l'élevage de la zone pastorale*, Paris, 1998.

comme bergers en raison de leur savoir-faire : si cette évolution n'est pas perceptible *de visu*, elle n'en est pas moins profonde : dans la zone pastorale plus de la moitié du troupeau était déjà l'objet en 1985 de contrats de gardiennage[14]. Cette pratique traduit l'introduction de rapports de type salariaux dans l'élevage et une nouvelle conception de celui-ci tourné désormais vers le marché.

Les facteurs économiques

La colonisation imposa une nouvelle conception de l'économie non plus basée sur l'échange mais sur les exigences de la loi du marché. De ce fait, elle contraignit les sociétés africaines à s'insérer dans de nouveaux circuits économiques. Ce fut pour la communauté touarègue une « révolution » à laquelle elle était sans doute pas préparée tant culturellement que socialement : le commerce n'est en effet pas une activité valorisante, notamment aux yeux de l'aristocratie. Cette conception est très éloignée de celle des sociétés arabe ou haoussa qui font du commerce une de leurs valeurs cardinales. A travers le commerce transsaharien ou côtier (négoce de la cola entre Kano et l'Ashanti), celles-ci étaient en effet déjà très rodées au négoce à longue distance. Elles furent donc beaucoup plus réceptives aux nouvelles règles qui organisaient désormais l'économie locale. Elles s'y s'adaptèrent d'ailleurs aisément comme le montre la rapide insertion des commerçants haoussas dans les circuits de traite. Ce ne fut pas le cas de la société touarègue : celle-ci ne sut pas profiter de sa situation, au départ dominante dans le domaine de l'élevage pour la transformer en une hégémonie marchande. Ce sont d'autres groupes qui mirent en place les réseaux de commercialisation au point de contrôler la filière et même de l'investir au niveau de la production en constituant de grands troupeaux après les sécheresses de 1973-74 puis de 1984.

Avec la pénétration coloniale, l'économie devint plus monétaire. Auparavant, les transactions sur les marchés s'effectuaient sous forme de troc (animaux contre céréales ou pagnes, thé, sucre, etc.) ou encore à l'aide de cauris (petits coquillages provenant des îles Maldives utilisés comme monnaie). A partir du moment où l'administration coloniale introduisit le franc et exigea le paiement de l'impôt avec celui-ci[15], les Touaregs durent vendre des animaux pour obtenir de l'argent. C'est ainsi qu'ils furent confrontés à la loi de l'offre et de la demande et à une économie de marché, alors que leur mode de fonctionnement traditionnel reposait sur l'échange. L'administration coloniale pas plus que l'État nigérien ne les assistèrent dans une telle transition.

14. A. MALIKI BONFIGLIOLI A, Évolution de la propriété animale chez les WoDaaBe du Niger, *Journal des Africanistes*, 55 (1-2) : Lê Worso. Mélanges offerts à Marguerite Dupire, Paris, 1985, pp. 29-37.

15. La capitation et l'impôt sur le bétail ne furent abolis qu'en 1974, le budget de l'État étant désormais financé par les exportations d'uranium.

Les politiques gouvernementales mirent plutôt l'accent sur l'amélioration de la production animale que sur sa commercialisation : après la sécheresse de 1973-1974, les autorités désiraient instaurer une spécialisation des différentes zones en distinguant une zone septentrionale naisseuse fournissant de jeunes animaux à une zone intermédiaire où les animaux étaient « ré-élevés » avant d'être dirigés vers la zone agricole méridionale chargée de l'embouche dans le cadre de ranchs[16]. Ce maillage de l'espace pastoral était accompagné de projets qui regroupaient les éleveurs en groupements mutualistes pastoraux (GMP). Ils connurent une existence éphémère car beaucoup d'éleveurs ne voyaient en ces associations qu'un moyen de bénéficier de prêts avantageux. Le retour brutal de la sécheresse en 1984 mit un terme à ces GMP comme à l'expérience de spécialisation des zones d'élevage même si l'idée n'était pas définitivement abandonnée.

Ce mouvement coopératif fut moins organisé chez les éleveurs que chez les agriculteurs : les structures mises en place connurent l'échec car elles ne disposèrent pas non plus des ressources financières suffisantes pour adopter une stratégie commerciale offensive face aux puissants commerçants des villes : ce ne sont pas des éleveurs indépendants qui exportent actuellement le bétail vers le Nigeria ou le Maghreb mais des circuits de commercialisation très structurés et concentrés car ce négoce exige des capitaux importants. Aussi, le secteur privé opéra sans entrave d'autant plus que la SONERAN (Société nigérienne d'exploitation des ressources animales[17]) ne parvint jamais à réguler le marché ni à protéger les producteurs comme ce fut le cas de l'Office des produits viviers du Niger (OPVN) dans le négoce des céréales : celui-ci fit l'objet de réglementations et parfois d'actions énergiques pour enrayer les spéculations des commerçants. Enfin, la filière de l'élevage a peu de liens avec le secteur moderne, seule la société OLANI collectant une faible partie de sa production de lait.

La société touarègue ne réussit donc pas à s'insérer dans ce nouveau système économique dans la mesure où sa pratique de l'élevage n'a pas pour vocation la commercialisation de la viande. Sa logique économique est différente : le troupeau doit, d'une part, apporter la nourriture quotidienne (lait, viande), assurer le fonctionnement de la vie sociale (dons, prêts, etc.) et permettre, par échange ou vente d'animaux, l'achat de mil et d'autres produits. D'autre part, le cheptel doit faciliter les déplacements et fournir donc des animaux de bât (chameaux, ânes). Il s'agit donc d'un capital qui n'est pas tourné vers le marché d'autant plus que les éleveurs répugnent à se séparer d'animaux lorsque la nécessité ne se fait pas sentir : le déstockage n'a lieu qu'en dernier recours (quand la

16. E. BERNUS, Le nomadisme pastoral en question, *Études rurales*, n° 120, Paris, 1990, pp. 41-52.

17. Créée en 1974, cette société a aujourd'hui disparu sous la pression de la Banque mondiale.

sécurité alimentaire est menacée autant pour l'homme que pour son troupeau) et en épargnant autant que possible son potentiel de reproduction. C'est pourquoi le négoce du bétail revint principalement à d'autres groupes et non à des Touaregs pour lesquels il ne constituait pas une fin[18].

Les récentes sécheresses précipitèrent l'insertion de l'élevage dans l'économie marchande car elles favorisèrent l'enrichissement de quelques commerçants-éleveurs qui rachetèrent à vils prix les animaux des nomades : ainsi, un bœuf qui se serait vendu en période normale autour de 20 000 francs CFA était bradé parfois moins du quart de son prix en 1974. Beaucoup d'acheteurs furent des commerçants et même des fonctionnaires qui constituèrent des troupeaux dans de bonnes conditions. Ce fut une affaire lucrative puisque la diminution du cheptel en 1973-1974 fut suivie d'une flambée des prix (en 1978, un bœuf coûtait six fois plus cher qu'en 1968, soit près de 90 000 francs CFA). On vit donc apparaître une nouvelle génération d'éleveurs dont la stratégie était davantage tournée vers le marché alors que les éleveurs traditionnels ne vendaient des animaux que pour satisfaire des besoins monétaires immédiats (achats de céréales et de produits indispensables à la vie courante).

Le marché étant devenu une finalité, ces nouveaux éleveurs réalisèrent des investissements afin de rentabiliser et de sécuriser leur activité (creusement de points d'eau privatifs, achats de camions-citernes pour l'abreuvement des animaux, stocks de paille, sélection des races, campagne de vaccinations[19], etc.). De véritables ranchs privés composés de centaines de têtes de bétail se constituent désormais et se développeront sans doute dans un avenir proche. La pression foncière de ces entreprises se traduit par l'éviction progressive d'éleveurs « traditionnels » qui ont de plus en plus de difficulté à cohabiter avec ces nouvelles structures. A moyen terme, elles risquent de les marginaliser à moins que de nouvelles sécheresses n'éliminent les derniers pasteurs nomades...

Le contrôle de la filière : les circuits de commercialisation du bétail

Si le savoir-faire de la communauté touarègue en matière de technique d'élevage est reconnu, son rôle commercial est marginal dans la mesure où elle est un intervenant « primaire » (vente de bétail au détail, intermédiaire sur les marchés) et non un gros collecteur ou exportateur.

18. Sur le marché d'In Gall, ces intermédiaires sont des Arabes, cf. E. et S. BERNUS, *Du sel et des dattes,* Études nigériennes, n° 31, CNRSH, Niamey, 1972.

19. Les moyens matériels et les largesses que ces gros éleveurs ne manquent pas de faire à l'égard des fonctionnaires du service de l'élevage assurent à leurs animaux une bonne couverture sanitaire.

Les circuits de commercialisation tant vers les grandes villes du Niger que vers le Maghreb et le Nigeria ont été accaparés par des opérateurs arabes, maures et haoussas[20]. Ces derniers ont une tradition marchande ancienne dans le négoce du bétail comme l'attestent les courants d'échanges précoloniaux qui s'effectuaient entre leur région et celle d'Ibadan dans le Sud du Nigeria[21].

La commercialisation du bétail vers le Maghreb

Sans reprendre l'analyse déjà consacrée à ces flux, il est bon de rappeler qu'ils sont aux mains d'une demi-douzaine de personnes d'origine arabe ou maure. Cette filière donna naissance à d'importants marchés d'exportations vers l'Algérie et la Libye comme In Gall, Tchin-Taborak, Agadès et Arlit où les prix sont plus élevés en raison de la proximité de la frontière algérienne (le prix d'un chameau est d'environ 125 000 francs CFA à Agadès et de 150 000 à Arlit). Sur les marchés de la zone pastorale, une sélection des camelins est opérée : les mâles les plus robustes sont exportés au Maghreb tandis que les animaux les moins costauds sont dirigés vers le Nigeria où les conditions de transport sont plus aisées. Pour les bovins, les exportations se font essentiellement vers le Nigeria : les flux sont limités vers l'Algérie étant donné les conditions de transport difficiles (les animaux sont chargés sur des bétaillères) et nuls vers la Libye (seuls les camelins et les petits ruminants résistent à la traversée du Ténéré).

Les éleveurs arabes disposent à présent de deux sortes de troupeaux : l'un est de type familial et est destiné à la reproduction (il est surtout composé de chamelles et de vaches), l'autre est orienté vers la commercialisation, notamment l'exportation. Si la vente d'animaux permit à ces éleveurs de rassembler le capital indispensable à la création d'un commerce, il y eut par la suite une étroite combinaison entre ces deux activités. Les surplus dégagés par l'exercice d'un commerce étaient souvent réinvestis ou épargnés dans l'élevage. Ces bénéfices commerciaux permettaient, en outre, d'affronter des périodes difficiles en autorisant l'achat massif de fourrage : cela explique que les éleveurs arabes furent moins touchés par les sécheresses que les pasteurs peuls et touaregs. Inversement, ces commerçants-éleveurs disposent à travers leur cheptel d'un capital mobilisable à tout moment : la vente d'animaux peut compléter le capital nécessaire à l'achat de marchandises importées ou d'engins de travaux publics, ce secteur ayant été particulièrement investi par ces opérateurs au cours de ces dernières années.

---

20. Les flux à destination du Mali et du Burkina Faso sont négligeables.

21. A. COHEN, *Customs and politics in urban Africa : a study of hausa migrants in Yoruba towns*, Routledge & Kegan, Univiversity of California, London, 1969 et A. COHEN, The Social Organisation of Credit in West African Cattle Market, *Africa*, XXXVI, 1, London, 1965, pp. 8-20

Ce système économique, qui associe habilement commerce et élevage, permit aux communautés arabes et maures pourtant numériquement peu nombreuses (moins de 1% de la population du pays) de devenir un des groupes les plus puissants dans le domaine de l'élevage et du négoce. Cette double activité facilita leur insertion dans les circuits de commercialisation du bétail vers le Maghreb car ils reposent souvent sur le troc, étant donné l'inconvertibilité des dinars algériens et libyens : les exportations de bétail en Libye donnent lieu à des importations de marchandises dont la revente au Niger permet à ces commerçants de dégager une nouvelle marge qui accroît la rentabilité de l'affaire.

Ces opérateurs sont les seuls à avoir tissé des réseaux commerciaux solides au Maghreb et à pouvoir rassembler dans de brefs délais des milliers de têtes pour répondre à une commande des importateurs libyens (rares sont les caravaniers touaregs qui conduisent pour leur propre compte des animaux dans le Sud algérien ou libyen). Ils bénéficient donc d'un monopole de fait, ce qui n'est pas le cas vers le Nigeria où leur intervention semble plus modeste car ils doivent affronter la concurrence du commerce haoussa.

La commercialisation du bétail vers le Nigeria

Le Nigeria est le pays à la fois le plus gros producteur mais aussi importateur de viande de l'Afrique de l'Ouest (42% de la demande globale) car il en est aussi le plus gros consommateur. Aussi, son approvisionnement constitue un marché important pour un pays sahélien comme le Niger qui y exportait déjà du bétail à l'époque coloniale.

Ces flux augmentèrent au fur et à mesure des besoins croissants du Nigeria liés à l'augmentation soutenue de sa population (plus de 100 millions d'habitants en 1997). En 1967, les deux pays conclurent un accord pour les développer car l'approvisionnement du Nigeria était perturbé par la guerre du Biafra. Aussi, le gouvernement nigérien accorda des licences d'exportations de bétail et de haricot-niébé à quelques commerçants de Maradi. Cette facilité contribua à l'enrichissement de ces *alhazai* car leurs transactions furent pendant quelque temps réglées au taux de change officiel et non plus au taux du marché noir qui sert de base habituellement aux transactions entre opérateurs installés de part et d'autre de la frontière. De plus, elles donnèrent lieu à des exportations fictives, les commerçants jouant sur les cours parallèles et officiels des monnaies pour réaliser de substantiels bénéfices. En 1974, ces mêmes *alhazai* rachetèrent, pour des sommes dérisoires, les animaux des pasteurs touaregs, peuls et bouzous, puis les exportèrent au Nigeria sous forme de viande boucanée, contournant par là une interdiction officielle[22]. Lors de la sécheresse de 1984, une situation identique se reproduisit : les mêmes commerçants profitèrent du déstrockage mas-

22. E. GRÉGOIRE, *Les alhazai de Maradi (Niger). Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens, op. cit.*

sif des éleveurs et de la chute des prix du bétail pour réaliser une nouvelle fois de fortes marges.

Toutefois, cette année-là, le gouvernement nigérien prit des mesures énergiques pour faciliter la reconstitution du cheptel national. Il interdit les exportations de bétail sur pied et l'abattage de toutes les femelles en âge de reproduire. La reprise des exportations ne fut autorisée qu'en décembre 1986, mais un quota national, réparti entre les différents départements, fut imposé pour éviter des exportations massives. Celui-ci ne fut même pas atteint car, en l'espace d'un peu moins de deux ans, les conditions monétaires des échanges transfrontaliers avec le Nigeria s'étaient profondément modifiées : la création d'un second marché des changes officiels (Second exchange foreign market) entraîna une très forte dépréciation de la naira[23]. Aussi, le Niger éprouva-t-il des difficultés à exporter ses animaux car leur prix devenait trop élevé pour les importateurs nigérians : un bœuf qui coûtait environ 280 nairas auparavant en valait plus de 1 500 au taux du nouveau marché et près de 1 700 nairas au taux de change du marché parallèle. Dans de telles conditions, le Nigeria se tourna vers des sources d'approvisionnement moins onéreuses (viande congelée d'Argentine) et tenta de développer sa propre production[24].

Depuis lors, les exportations nigériennes diminuèrent. De 18 milliards de francs CFA en 1984, elles chutèrent à près de 12,5 milliards de francs CFA en 1993. Si les flux parvinrent à se maintenir, c'est grâce à une certaine pression sur les prix qui se fit aux dépens des éleveurs. La dévaluation du franc CFA apporta un regain de compétitivité au cheptel nigérien dont les exportations augmentèrent d'environ 30%. Cet impact positif bénéficia peu de temps aux éleveurs qui virent leurs charges s'élever en raison de l'augmentation des prix[25]. Cette envolée des exportations et des prix ne fut cependant que temporaire. La naira reprit, au bout de six mois, son cycle de dépréciation à l'égard du franc CFA si bien qu'un an après celle-ci, le Niger avait perdu les avantages qu'elle lui avaient procurés. Les éleveurs virent enfin leurs gains réduits par la forte inflation (plus de 40%) qui toucha les produits vendus sur le marché nigérien.

Aux frontières du Nigeria, les intervenants de la filière d'exportation de bétail sont multiples. Au sommet de la pyramide, se trouvent les *sarkin shanu* d'origine haoussa (« chefs des bovins »). Ils résident dans les chefs-lieux de départements ou d'arrondissements qui sont aussi de gros

23. Alors que mille francs CFA s'échangeaient contre moins de trois nairas en mars 1986, un an plus tard il fallait plus de 13 nairas, cf. J.-L. AMSELLE, E. GRÉGOIRE, *État et réseaux marchands transnationaux en Afrique de l'Ouest*, Club du Sahel-CILSS-Ministère de la Coopération, Paris, 1988.

24. On observa même, en 1987, l'importation au Niger de quelques animaux en provenance du Nigeria.

25. La hausse aurait été de 20% pour les bovins, de 30 à 40% pour les ovins et les caprins et seulement de 5% pour les camelins.

marchés à bétail (Birnin Konni, Madaoua, Maradi, Tessaoua, Zinder, etc.). Ces grands exportateurs sont peu nombreux (moins d'une vingtaine pour l'ensemble du pays) et disposent de réseaux commerciaux étendus tant au Niger qu'au Nigeria où ils ont des acheteurs attitrés. Leurs dépendants (*yaras*) procèdent à leurs achats et les informent de l'évolution des cours et des éventuelles tensions du marché. Ces grossistes bénéficiant d'une licence d'exportation acquittent les diverses taxes (patentes) prévues par la loi même si une partie de leur activité échappe à tout contrôle. Comme leurs homologues arabes avec le Maghreb, ils commercent sous la forme de troc car la naira nigériane est inconvertible : l'argent gagné sur les exportations de bétail est réinvesti dans l'achat de mil ou de marchandises ensuite importées au Niger (ciment, tissus, etc.). Ils effectuent rarement une opération de change car ils parviennent toujours à recycler leurs nairas[26].

A leurs côtés interviennent de gros importateurs nigérians dont certains ont installé des dépendants sur les principaux marchés du Niger. Comme dans le commerce des vivres, leur stratégie tend à renforcer leur présence dans ce pays afin de faire l'économie d'un intermédiaire. Ainsi des Nigérians se rendent dans des localités comme Tchin-Tabaraden, Kao, Abalack, In Gall, Aderbissinat, Dakoro, Tamaské, Bakin Birgi et Tanout acheter des bêtes qui sont ensuite convoyées par des bergers de l'autre côté de la frontière[27]. Ils réalisent alors une marge supplémentaire car le prix des animaux est plus élevé sur les grands marchés d'exportation du Sud (Birnin Konni, Madaoua, Maradi, Tessaoua, Matameye et Zinder) et plus encore sur ceux situés de l'autre côté de la frontière (Illéla, Djibya, Mai Adoua, etc.) que dans ces zones de collecte. Lorsque la demande est faible dans les grandes agglomérations du Nord du Nigeria (Kano, Katsina, Sokoto, Zaria et Kaduna), les animaux sont acheminés par camion dans les grands centres de consommation du Sud (Ibadan et Lagos).

A un niveau inférieur, il y a toute une série de petits exportateurs nigériens qui utilisent les licences d'exportations des *sarkin shanu* moyennant rémunération ou qui investissent les circuits de fraude convoyant les troupeaux par la brousse au Nigeria. Enfin, quelques éleveurs se rendent eux-mêmes sur les marchés situés à proximité de la frontière pour vendre quelques têtes de bétail. Tous ces circuits parallèles se traduisent par un manque à gagner pour l'État en termes de recettes d'exportation.

Du point de vue régional, on assista à une remontée progressive vers le Nord des grands marchés de commercialisation : comme dans le

26. Pour éviter de payer une commission de change coûteuse, ces exportateurs se transforment en cambistes occasionnels, afin d'écouler eux-mêmes leurs nairas sur le marché parallèle.

27. Cette tendance a toutefois été atténuée durant la rébellion car ces marchés étaient moins sûrs que ceux situés à proximité de la frontière nigériane.

négoce des céréales, les gros acheteurs investirent l'ensemble de la zone pastorale y compris ses franges septentrionales où le prix des animaux est traditionnellement moins élevé que dans le Sud. Si l'évolution des prix est aisément observable, celle des flux s'avère beaucoup plus difficile car les commerçants s'efforcent de ne pas payer les taxes afférentes à la vente du bétail et la taxe statistique perçue sur les exportations. Ce système de fraude généralisée empêche toute quantification sérieuse des flux et explique l'absence de données statistiques officielles fiables. La discrétion des opérateurs ne fait que rendre cette tâche plus ingrate encore, d'autant plus qu'ils effectuent de nombreux achats en brousse qui échappent à tout contrôle.

Les débouchés des produits de l'élevage nigérien sont donc lointains. Même si les sociétés pastorales (y compris touarègues) s'impliquent davantage que par le passé dans l'économie marchande, il n'en demeure pas moins qu'elles n'en tirent pas les plus gros bénéfices. Les principaux acteurs sont les commerçants qui ont investi le secteur en constituant de gros troupeaux comme ils l'ont fait dans l'agriculture à travers la création de grandes exploitations parfois mécanisées. Leurs exportations plus que le commerce intérieur (approvisionnement des centres urbains nigériens) leur permettent de réaliser les meilleures marges.

Si le pastoralisme reste son activité principale, la société touarègue ne contrôle pas les grands réseaux de commercialisation du bétail, se contentant d'offrir ses produits ou d'être des intermédiaires de vente sur les marchés. Elle est par conséquent exclue des gros bénéfices engendrés par les flux d'exportations vers le Maghreb et le Nigeria. De puissants opérateurs se sont enrichis sur le malheur des pasteurs lors des récentes sécheresses et les ont transformés en convoyeurs et en bergers. C'est là une des principales ruptures qu'a connue ce secteur qui poursuit de manière irréversible sa mutation vers l'économie marchande. Son avenir dépend à présent de sa compétitivité et des progrès qu'il pourra réaliser en ce domaine car la concurrence internationale est de plus en plus sévère.

Le commerce caravanier

Le commerce caravanier est lié à l'élevage dans la mesure où les chameaux, dont l'introduction remonte peu avant l'ère chrétienne, en sont les principaux animaux de transport[28]. Appartenant surtout aux Touaregs, ceux-ci assuraient le convoyage et la protection des marchandises que leur confièrent des commerçants arabes. La révolte de Kaosen

28. Les ânes ne sont utilisés qu'en zone pastorale et n'effectuent jamais la traversée saharienne.

perturba ces flux pendant quelques années. S'ils purent reprendre, des facteurs économiques et politiques mirent par la suite en péril la survie même de quelques grands axes caravaniers qui souffrirent également de l'arrivée des véhicules à moteur : redoutable concurrent, le camion finit par remplacer le chameau même si des mesures furent prises pour préserver certains axes comme les caravanes de sel, vitales pour l'économie des Touaregs de l'Aïr et d'autres groupes.

Plusieurs grands circuits relient Agadès et sa région à des contrées parfois très éloignées. Les uns se dirigent en direction du Maghreb, les autres partent vers l'Est pour atteindre les oasis de Fachi et de Bilma, d'autres enfin se rendent dans le Damagaram et le pays haoussa. Tous ces mouvements s'effectuent selon un calendrier qui se répète d'une année sur l'autre et qui est établi en fonction des pâturages et de la disponibilité des produits échangés (céréales).

Les caravaniers qui animent ces flux d'échanges à longue distance sont tous des Touaregs : si les Kel Ewey du massif de l'Aïr (Timia, Iférouane, Tabelot, etc.) jouent un rôle prépondérant, d'autres tribus (Kel Gress et Itesen) y participent également depuis les régions de Madaoua et de Dakoro. Les convois, dirigés par un guide, sont d'importance inégale : les caravanes de sel peuvent être composées de plusieurs centaines de chameaux. Celles qui se dirigent vers le pays haoussa ne comptent que quelques dizaines de bêtes car le trajet n'est pas périlleux et ne nécessite donc pas de longs convois (il faut un homme pour s'occuper de huit chameaux, chaque animal pouvant transporter une charge de plus de 100 kg).

Les caravanes entre l'Ahaggar et le Niger

Le désir de la France d'encourager les relations entre l'Algérie et le Niger permit à cet axe de se développer. Ce processus se fit au détriment de celui qui reliait le pays haoussa aux grandes villes libyennes que sont Tripoli, Ghadamès et Ghât[29]. Il y avait d'ailleurs déjà à l'époque précoloniale une certaine rivalité entre ces deux grands courants d'échanges transsahariens.

Ces flux dirigés depuis le Niger vers l'Algérie avaient pour principale destination l'Ahaggar. Ils furent longtemps caractérisés par un mouvement symétrique de caravanes : les unes partaient de l'Ahaggar pour se rendre au Niger tandis que les autres quittaient l'Aïr pour regagner les régions de Tamanrasset et de Djanet voire parfois aussi l'oasis libyenne de Ghât.

Dans le sens nord-sud, la caravane de l'Ahaggar avait pour objectif de ravitailler ce massif en mil et en sorgho car ces deux céréales sont à la base de l'alimentation de sa population. En outre, elle amenait des

29. B. HAMA, *Recherches sur l'histoire des Touareg sahariens et soudanais*, *op. cit.*

tissus (pagnes et foulards noirs appelés *toukourdi*), divers objets artisanaux et des selles de chameau fabriquées au Niger. Ces caravanes apportaient, dans le Damergou et la région de Tahoua, du sel qui provenait de l'Amadror et des plantes médicinales et aromatiques séchées. Presque toutes les tribus se livraient à ce mouvement qui s'opérait sous la forme d'une multitude de petits convois, les départs s'effectuant au mois de septembre ou d'octobre depuis la région de Tamanrasset. Pour atteindre le Damergou, les caravanes passaient par le poste frontalier d'In Guezzam puis regagnaient le forage artésien d'In Jitane. De là, elles poursuivaient leur route en rejoignant Aderbissinat puis atteignaient les grands marchés du Damergou (Tanout, Belbéji, Gougawa, etc.). La caravane qui se rendait dans la région de Tahoua se séparait de la précédente à Tegidda n'Tessem pour se diriger vers In Gall puis Tahoua. Enfin, un dernier parcours reliait les salines de l'Amadror à Agadès en traversant le massif de l'Aïr après avoir fait une halte au puits d'In Azaoua (il constitue un point de passage obligé pour les caravanes qui parcourent le Tanezfrout central car les points d'eau y sont rares). Les camions suivent à présent assez fidèlement ces anciennes pistes caravanières lorsqu'ils n'empruntent pas la route goudronnée qui relie Arlit à Agadès.

Cette caravane de l'Ahaggar a disparu depuis les années soixante-dix sous l'effet d'une série de facteurs. D'une part, la détérioration des termes de l'échange sel-mil s'accéléra fortement au détriment des Kel Ahaggar : le prix du sac de 100 kg de mil enregistra de brutales et fortes augmentations après la sécheresse puisqu'il passa de 1 200 francs en janvier 1972 à 3 000 francs un an plus tard puis à 7 000 francs en janvier 1978. D'autre part, la traversée de la frontière nigéro-algérienne handicapait ces flux car elle posait des problèmes douaniers (en période de disette, le Niger interdisait les exportations de céréales) et de change : même s'il s'agissait d'une économie de troc, l'inconvertibilité du dinar et sa dépréciation continue par rapport au franc CFA constituaient une contrainte supplémentaire. Enfin, le transport routier concurrença les caravanes : de nombreux camions apportaient en Algérie des quantités importantes de mil dès la récolte achevée et surtout à l'occasion de la foire de Tamanrasset où il est échangé contre des dattes. Les commerçants de cette ville en organisaient ensuite la commercialisation dans les campements de l'Ahaggar.

Dans le sens sud-nord, des petites caravanes animés par des chameliers Kel Ewey partaient de l'Aïr pour se rendre à Tamanrasset et Djanet et parfois même dans le Tassili n'Ajjer (Ghât). Elles y apportaient presque exclusivement du bétail (ovins, caprins et camelins) et en rapportaient des dattes, du tabac, du sucre, du thé, des couvertures et divers autres produits revendus ensuite dans les campements touaregs. Ces caravanes se sont raréfiées depuis vingt-cinq ans en raison de la concurrence des camions : bovins et ovins sont chargés sur des véhicules et effectuent en deux jours le trajet Agadès-Arlit-Tamanrasset. Toutefois,

des camelins partent encore par la brousse en prenant soin de contourner les postes de douane pour introduire illicitement des marchandises en Algérie.

Ces mouvements caravaniers ont été les premiers à pâtir du transport routier moderne. Dès les années quarante, quelques riches commerçants mozabites, arabes et chaambas de Tamanrasset étaient équipés de camions. Leurs correspondants du Tell leur envoyaient des marchandises dont certaines étaient ensuite réexpédiées au Niger (dattes). Évincés de ces circuits, les caravaniers touaregs jouent à présent un rôle marginal qui se limite toujours au convoyage pour le compte de négociants arabes de chameaux destinés à la boucherie ou au transport dans le Sud libyen et algérien.

La caravane de sel (taghlamt)

Cette caravane, qui est organisée par les Touaregs de l'Aïr (Kel Ewey et Kel Ferwan) et quelques Kel Gress, a pour objectif d'échanger le mil ainsi que les produits du Sud (tissus) et de l'Aïr (tomates séchées, oignons, etc.) contre le sel et les dattes de l'Agram (région de Fachi) et du Kawar (quelques bêtes sont chargées de fourrage pour alimenter le convoi). Le trajet (aller et retour) s'effectue en une quarantaine jours, l'Aïr et le Kawar étant distants d'environ 550 kilomètres. Les salines du Kawar, qui sont exploitées depuis plusieurs siècles, mettaient donc en contact les Touaregs et les Kawariens en leur permettant de se procurer les marchandises indispensables à leur économie[30].

Ces caravanes furent très importantes au XIX[e] siècle puisqu'elles pouvaient comprendre dix à vingt mille chameaux. Outre les dangers présentés par la traversée du Ténéré, ces *taghlamt* étaient régulièrement l'objet de rezzous entrepris par des bandes toubou ou des Arabes installés au Kanem (les Ouled Slimane). Pour assurer leur sécurité, l'administration coloniale décida, de 1907 à 1925, de la faire escorter par des détachements méharistes. Cela n'empêcha pas les troupes de Kaosen de l'attaquer et de la piller en 1916. L'insurrection touarègue l'interrompit ensuite durant plusieurs années. Ce n'est qu'en 1920 qu'elle put se rendre de nouveau dans le Kawar mais avec des effectifs inférieurs à ceux qu'elle avait auparavant connus car le cheptel camelin avait été décimé.

La pacification achevée, la *taghlamt* reprit son cycle avec toutefois une périodicité différente : les caravanes de février et de juillet avaient été supprimées au profit de celle du mois d'octobre pour ménager les détachements méharistes. Le trafic ne cessa, dès lors, d'augmenter pour retrouver un niveau d'activité analogue à celui qui prévalait avant l'in-

30. M. Le Coeur, *Les oasis du Kawar. Une route, un pays, op. cit.*

surrection touarègue : en 1938, ses effectifs furent comparables à ceux de 1914, la grande caravane d'automne comptant 17 000 chameaux et le mouvement caravanier annuel plus de 22 000. Cette tendance s'amplifia après la Seconde Guerre mondiale puisqu'on estimait, en 1953, à plus de 28 000 le nombre de chameaux participant au mouvement. Celui-ci se modifiait d'ailleurs progressivement car la pacification permit aux chameliers de partir dès qu'ils le souhaitaient, sans attendre donc le grand rassemblement annuel. La *taghlamt* ne se présentait plus sous la forme d'un unique cortège mais d'une multitude de convois composés de quelques centaines de chameaux. En septembre, ils quittaient la région de Tabelot[31], riche en pâturages et dernier puits avant la traversée du désert. Ils atteignaient, après trois jours de marche, l'arbre du Ténéré. Deux itinéraires s'offraient aux caravaniers[32]. Soit ils empruntaient la route Nord en traversant les falaises d'Acheggour pour atteindre Dirkou et les oasis du Kawar (ce trajet fut un moment abandonné en raison de l'insécurité entretenue par des pillards toubou sur la dernière partie de son parcours). Soit ils se dirigeaient vers le sud-est et atteignaient, après trois autres jours de marche, Fachi pour regagner ensuite Bilma et le Kawar (le trajet est alors moins long et pénible).

La *taghlamt*, que la loi protégea quelque temps de la concurrence des camions, constitua jusqu'à la fin des années soixante un mouvement caravanier important sans qu'il soit vraiment possible de chiffrer le montant des marchandises ainsi transportées (l'éclatement des caravanes rend cette évaluation plus délicate encore). La sécheresse qui se manifesta dès 1968 toucha son activité, de nombreux camelins étant morts de faim. Edmond Bernus[33] citant un rapport de la sous-préfecture de Bilma avance un chiffre de 11 000 chameaux pour l'année 1970. En 1972, la *taghlamt* fut interrompue faute de fourrage pour assurer le ravitaillement des chameaux durant le trajet (le gouvernement nigérien approvisionna alors le Kawar en mil à l'aide de camions qui rapportèrent au retour le sel). Elle reprit l'année suivante mais avec des effectifs moindres en raison des pertes d'animaux enregistrées pendant la sécheresse. Depuis lors, le cheptel camelin est reconstitué et la *taghlamt* continue de rythmer la vie des oasis de Fachi et de Bilma. Dans le Damagaram et le pays haoussa, les *kantus* (pains de sel) achetés dans le Kawar sont revendus en gros auprès des Haoussas qui les écoulent ensuite au détail ou les exportent au Nigeria : un *kantu* acheté 75 francs CFA à Bilma était revendu autour de 400 francs à Agadès et de 900 francs à Tessaoua en 1976. Il atteignait près de 1 750 francs au Nigeria.

31. C'est la période où les chameaux sont robustes, ayant bénéficié des bons pâturages d'hivernage.

32. Les plus réputés furent Dagra Ahmed, Takona, Irowatan et Awialher.

33. E. BERNUS, *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur, op. cit.*

Comme la caravane de l'Ahaggar, la *taghlamt* est soumise à l'évolution des termes de l'échange entre, d'une part, le sel et les dattes et, d'autre part, le mil. Même si les transactions donnent lieu à du troc, les variations du cours respectif de ces produits ne manquent pas d'avoir des incidences sur le niveau du trafic. Les récentes fluctuations ont été défavorables au sel dont le prix a baissé sur les marchés du Sud alors que le prix du mil a, au contraire, fortement augmenté. Une détérioration plus forte encore des termes de cet échange risquerait d'hypothéquer la survie même des caravanes. Toutefois, la *taghlamt* parvient encore à se maintenir, résistant même à la concurrence des camions des commerçants arabes et libyens qui prirent l'habitude de traverser le désert au cours des années soixante-dix. Désormais, ils transportent, parmi une multitude de produits d'origine libyenne, les *kantus* habituellement amenés par les caravanes (un camion de 15 t prend une charge équivalente à celle de cent-cinquante chameaux environ). Parmi ces nouveaux transporteurs ne figure aucun Touareg : la *taghlamt* n'a sans doute pas permis de dégager des surplus suffisants pour permettre aux *madugaï* et à leurs convoyeurs de constituer un parc de camions. D'autres groupes et sur d'autres négoces investirent le transport saharien (certains groupes touaregs ont pourtant une tradition marchande ancienne comme les Kel Aïr).

Les caravanes vers le Sud

De multiples mouvements caravaniers, dont certains sont très anciens, reliaient la région d'Agadès au Damagaram et au pays haoussa (700 kilomètres environ séparent Agadès de Kano). Suivant leur destination, trois grands axes s'offraient à eux. Le premier, le plus à l'Est, rejoignait Zinder puis Daoura et Kano par Aderbissinat et Tanout. Le second regagnait Tessaoua puis le Nigeria par Aderbissinat puis Ourofane. Un autre itinéraire permettait également de rejoindre Kano en suivant un cap plein Sud depuis Agadès : il franchissait les falaises de Tigguidit à Marandet d'où les caravanes regagnaient Bermo, Dakoro puis Maradi[34]. A l'Ouest, les convois atteignaient d'abord In Gall avant de rejoindre Tahoua et les riches vallées du massif de l'Ader. Autant les mouvements vers le Kawar étaient concentrés dans l'espace et le temps, autant les trajets pour se rendre en pays haoussa étaient plus variés car moins dangereux. Enfin, ces mouvements se faisaient presque tout au long de d'année avec une fréquence plus forte en saison sèche et un arrêt durant l'hivernage afin que les animaux ne nuisent pas aux cultures.

34. Les liens entre l'Aïr et Maradi furent peu soutenus, les caravanes passant plutôt par Tessaoua. Toutefois, les mémoires gardent le souvenir de Yari na Babba qui réceptionnait du sel et du natron acheminés depuis Bilma. Ses caravanes y rapportaient du tabac et des tissus.

Outre les grandes caravanes transsahariennes qui empruntaient ces axes, d'autres mouvements d'amplitude moindre reliaient régulièrement la région d'Agadès au Damagaram et à des villes comme Katsina et Kano. Certains flux étaient complémentaires de la *taghlamt*. Après un court repos dans l'Aïr (deux semaines), les convois qui n'étaient pas redescendus directement du Kawar vers le pays haoussa repartaient dans le Sud. Les caravaniers Kel Ewey quittaient l'Aïr en novembre avec du sel, des dattes et quelques produits de ce massif (blé) pour les échanger contre le mil récemment récolté et des produits manufacturés (chaussures, tissus, etc.). Une fois dans le Sud, ils se livraient au transport, ramenant aux villages les récoltes d'arachide ou de coton des agriculteurs ou les acheminant sur des marchés de brousse. En même temps, les chameaux profitaient des verts pâturages pour reconstituer leurs forces afin de reprendre le chemin du Nord avant l'arrivée des premières pluies : transport commercial et transhumance étaient habilement combinés.

D'autres caravaniers partaient dès la fin de l'hivernage de la région d'Agadès avec des troupeaux de vaches ou de moutons destinés à être échangés contre du mil. Inversement, les Kel Gress transportaient, depuis les régions de Tessaoua et de Maradi, du mil et diverses marchandises qui étaient échangés contre le sel de Bilma et des animaux. A ces mouvements, il faut ajouter le rôle joué par la « cure salée ». Les régions d'In Gall et de Tegguidda n'Tessoum, qui présentent des terres salées et des pâturages herbacés à rendement élevé, sont en effet, de juillet au mois de septembre, des lieux de transhumance importants. Cette cure salée permet aux troupeaux de reprendre des forces après la saison sèche. Elle est enfin l'occasion de retrouvailles et d'une grande fête au cours de laquelle des mariages sont célébrés et des jeux organisés (courses de chameaux, etc.).

Au cours de ces dernières années, ce commerce caravanier a eu tendance à se contracter fortement sous la conjugaison de plusieurs facteurs : d'abord, la sécheresse qui affecta le cheptel camelin. Ensuite la concurrence du transport par camion qui devient de plus en plus vive car il bénéficia de l'amélioration du réseau routier nigérien[35]. Enfin les conditions mêmes de l'échange furent perturbées par l'évolution parfois dissymétrique de la valeur des produits échangés (le sel marin raffiné européen concurrence fortement le sel saharien). La rébellion et l'état de dénuement dans lequel se trouvèrent les populations de l'Aïr affectèrent également ces caravanes.

35. La route de l'uranium donna un coup de fouet au transport des marchandises entre Agadès et Tahoua car elle raccourcit sensiblement la durée du trajet et limita son coût (la détérioration du matériel était très importante sur les anciennes pistes). Le transport chamelier en pâtit.

L'artisanat

L'artisanat qui permet de limiter le chômage urbain et l'exode rural en saison sèche est un secteur d'activité important au Niger puisqu'il contribue pour près du tiers à la formation du Produit national brut (PNB). C'est donc un domaine vital pour l'économie du pays dans la mesure où il offre de multiples emplois. Ses produits sont variés : les populations utilisent quotidiennement certains d'entre eux (outils agricoles, poteries, sparteries, ustensiles de cuisine, harnachements, etc.) tandis que d'autres, tout en gardant des fonctions traditionnelles, touchent un public de touristes ou d'amateurs d'artisanat d'art (statues, bijoux, etc.).

En pays touareg, la coutume attribue aux artisans que l'on a l'habitude d'appeler forgerons, un statut social original et des fonctions précises (ils interviennent dans les rituels de mariages et les pratiques traditionnelles qui relèvent de la magie). Toutefois, leur activité opéra, au cours de ces deux dernières décennies, une véritable mutation en s'ouvrant sur le monde extérieur grâce à l'afflux de touristes qui constituèrent une nouvelle clientèle. Quelques ateliers sont ainsi passés du stade artisanal à celui de la petite entreprise.

Aspects traditionnels de l'artisanat touareg

Population nomade et pastorale vivant dans un environnement hostile, les Touaregs ont développé un secteur artisanal certes pas très important mais suffisant pour leur donner une certaine indépendance. Ils sont ainsi capables de pourvoir aux besoins de leur vie courante (habitation, transport, conservation de l'eau et des produits laitiers), de l'élevage et de leur protection (armement). Leur production artisanale comprend toutefois une lacune : l'absence de tisserands et de teinturiers qui les contraint à se tourner vers le marché pour se vêtir.

La littérature qui porte sur les artisans, les *inadan* (sing. *enad*), est riche. Plusieurs auteurs[36] examinèrent avec soin leur rôle au sein de la société touarègue. Aussi, comme pour l'analyse du pastoralisme, je me limiterai à rappeler quelques aspects de l'artisanat traditionnel pour cen-

36. A. BOUBAKAR, *Artisanat touareg de l'Aïr*, Département de géographie, Université Abdou Moumouni, Niamey, 1995. E. BERNUS, Place et rôle du forgeron dans la société touarègue, in *Métallurgies africaines, nouvelles contributions*, textes réunis par N. ÉCHARD, Mémoire de la société des africanistes, Paris, 1983. D. CASAJUS, *La tente dans la solitude : la société et les morts chez les Touaregs Kel Ferwan*, Maison des sciences de l'homme/Cambridge University Press, Paris, 1987. F. NICOLAS, Contribution à l'étude des twaregs de l'Aïr, *Mémoires de l'Institut français Afrique noire* (10), Dakar, 1950, pp. 459-480.

trer mon analyse sur les mutations que ce secteur connut au cours de ces dernières années.

Les artisans sont perçus comme des hommes de condition, des « gens de caste »[37]. Leur statut social est à l'opposé des nobles tant sur le plan des activités que sur celui du comportement[38]. L'homme noble est guerrier tandis que l'*enad* s'occupe des fabrications manuelles, d'où ce manque de considération : les *inadan* sont une caste méprisée mais aussi crainte en raison de leurs rapports au feu et aux êtres surnaturels[39]. L'artisan joue pourtant un rôle important dans la vie quotidienne car il confectionne toutes sortes d'objets utiles : les uns sont en métal (glaives ou *tacouba,* javelots, poignards, cadenas, mais aussi bijoux), d'autres en bois (lits, mortiers, vaisselles, selles de chameaux appelées *tamzak* et de chevaux), en cuir (boucliers en peau d'oryx, tente en peaux, puisettes, outres à eau et à lait, sacs divers, portefeuilles, coussins, harnachements, sandales, amulettes, etc.), en terre (canaris), en pierre de talc (jouets, objets divers) ou confectionnés à partir des produits naturels de. la brousse (sparterie). Le savoir technique de ces *inadan* se transmet de père en fils[40].

Les forgerons-bijoutiers travaillaient habituellement pour l'aristocratie touarègue. A l'occasion d'événements familiaux (mariages, baptêmes, fêtes religieuses), celle-ci leur apportait des bijoux anciens ou des pièces de monnaie en argent (Thaler autrichien[41], pièce de cinq francs français, écus italiens et suisses) en leur demandant de les fondre pour obtenir de nouveaux bijoux (croix d'Agadès, colliers de mariage, pendentifs, bracelets, bagues, boucles d'oreilles, etc.)[42]. Une relation de confiance unissait le commanditaire à l'artisan, le bijoutier réutilisant l'intégralité de l'argent contenu dans le bijou ancien ou la pièce de monnaie. Il ne lui substituait aucun autres matériaux. En guise de rémunération, il recevait des présents sous la forme de petit bétail (chèvres ou moutons) lorsqu'il s'agissait de fondre un bijou. Dans le cas des pièces de monnaies, il y avait une pièce consacrée à la confection d'un bijou et une autre affectée à la rémunération de l'artisan. Dans les deux cas, cette rémunération pouvait être complétée par des dons en nature (vivres et vêtements) effectués de manière plus ou moins régulière. Par contre, les étrangers étaient tenus de payer un montant préalablement fixé en espèces, en nourriture (mil) ou en bétail.

37. E. BERNUS, Place et rôle du forgeron dans la société touarègue, *op. cit.*

38. A. BOUBAKAR, *Artisanat touareg de l'Aïr, op. cit.*

39. J. NICOLAISEN, *Structures politiques et sociales des Touaregs de l'Aïr et de l'Ahaggar*, Niamey, IRSH, 1982 (traduit par S. BERNUS).

40. Leurs connaissances ne sont pas seulement techniques mais aussi médicales (guérisseurs) et religieuses.

41. Ph. FLANDRIN, *Les thalers d'argent, histoire d'une monnaie commune*, Éditions du Félin, Paris, 1997.

42. Cela explique que les bijoux anciens soient rares car la plupart ont été fondus pour en faire de nouveaux.

La clientèle des forgerons-bijoutiers était essentiellement locale. Leur éventail de produits était limité, ces derniers étant plus ou moins bien travaillés, à partir des bijoux fondus ou des lingots d'argent apportés, depuis Zinder et Kano, par des commerçants haoussas. Ces forgerons étaient des gens simples qui exerçaient leur activité chez eux. Ils ne travaillaient que sur commande. Les clients leur donnaient une avance pour qu'ils se procurent de l'argent, n'ayant ni stocks ni capacités d'autofinancement.

Les épisodes de sécheresse qui touchèrent la région bouleversèrent leurs conditions de vie comme celles des pasteurs nomades. Certains se sédentarisèrent tandis que d'autres quittèrent l'Aïr pour se réfugier à Agadès. Les forgerons-bijoutiers opérèrent ainsi une première mutation en s'adaptant au milieu urbain. Ils s'ouvrirent ensuite à une nouvelle demande liée au développement du tourisme à partir de la fin des années soixante-dix.

L'amorce d'une accumulation

Les touristes s'intéressèrent à leurs produits notamment à la célèbre croix d'Agadès (*teneghel*), mondialement connue, ainsi qu'aux vingt autres croix qui symbolisent les diverses localités de la région (In Gall, Tahoua, Timia, etc.). En 1980, une exposition de bijoux touaregs provenant de la collection personnelle d'un coopérant français fut organisée à Agadès puis au Centre culturel franco-nigérien de Niamey. Elle connut un succès remarquable puisqu'elle ne devait durer que deux semaines et se prolongea deux mois. Un tel accueil donna aux organisateurs l'idée de présenter cette collection dans une galerie du quartier Beaubourg à Paris. Là encore, les produits des bijoutiers connurent un franc succès. Comme à Niamey, les visiteurs avaient le loisir de passer des commandes qui étaient exécutées par deux artisans d'Agadès. Ces expositions eurent un impact considérable car elles permirent de faire connaître à un large public les produits de l'artisanat touareg. De leur côté, les artisans s'efforcèrent de participer, souvent avec succès, à des concours et à diverses manifestations. Celles-ci étaient organisées au Niger mais aussi dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest (Burkina Faso, Mali, Sénégal, Côte-d'Ivoire, etc.) voire au Maghreb (Maroc). Ils assurèrent ainsi la promotion de leurs produits que l'on trouve désormais dans presque toutes les grandes capitales ouest-africaines.

Pour faire face à cet engouement, les forgerons comprirent qu'ils ne pouvaient plus fonctionner selon le système des commandes. Aussi, constituèrent-ils des stocks pour répondre à la demande des touristes qu'il fallait satisfaire rapidement car leur séjour au Niger était de courte durée. Parallèlement, ils réalisèrent quelques investissements et s'ouvrirent à de nouvelles techniques. C'est ainsi qu'ils développèrent initialement leurs affaires. Au cours des années quatre-vingt, ils vendirent de

nombreux articles aux touristes qui affluèrent dans la région et à la caravane du rallye Paris-Dakar qui faisait, chaque année, étape à Agadès. Ces Européens furent un catalyseur pour leur activité car ils constituèrent une clientèle peu regardante sur les prix.

D'artisans, certains forgerons-bijoutiers devinrent de véritables patrons qui mirent au travail des ouvriers et des apprentis. Les ateliers se transformèrent en petites entreprises dont le dirigeant ne se consacrait plus à la production pour ne s'occuper que de sa commercialisation. Les tâches au sein des ateliers furent de plus en plus hiérarchisées : des ouvriers étaient spécialisés dans la production d'objets déterminés (croix, bracelets, colliers, bagues, pendentifs, etc.) tandis que d'autres effectuaient les incrustations. De jeunes enfants âgés de huit à dix ans étaient affectés à des tâches simples (polissage d'objets), à l'approvisionnement en bois, à l'alimentation des foyers et à divers petits travaux avant de devenir eux-mêmes apprentis.

Quelques artisans installés en brousse continuèrent cependant d'exercer leur activité selon un mode ancien. En milieu urbain, les nouveaux chefs d'entreprise délaissèrent leur clientèle aristocratique traditionnelle (tout en honorant encore ses commandes) pour privilégier le secteur touristique. Pour satisfaire ses goûts, ils diversifièrent leur production et améliorèrent sensiblement la qualité et la finition de leurs articles. Dans le cadre de projets de développement, des Européens leur prodiguèrent des conseils et les initièrent à de nouveaux produits. Des catalogues circulaient à Agadès, les artisans s'efforçant de reproduire ou d'interpréter les modèles présentés. L'itinéraire d'Ulal, qui est à présent un des artisans touaregs les plus réputés, illustre bien cette mutation.

Ulal est issu d'une famille de bijoutiers de la région d'Atri (30 km d'Agadès) qui ne travaillait que pour l'aristocratie locale. Il apprit le métier avec son père qui confectionnait également des selles de chameaux (les artisans travaillent aussi bien le bois que le fer). Lors de la sécheresse de 1973-1974, l'administration exigea de détenir une autorisation pour la coupe des arbres (le permis coûtait 5 000 francs CFA pour les espèces non protégées et pouvait monter jusqu'à 20 000 francs pour les espèces protégées). N'ayant pas les moyens d'acquitter de telles sommes, son père cessa la production des selles de chameaux pour ne se consacrer qu'à la bijouterie. Il fabriqua avec son fils Ulal des bijoux traditionnels puis quelques nouveaux modèles (boucles d'oreille) demandées par les jeunes filles. A la fin des années soixante-dix, les touristes s'arrêtèrent dans son village pour acheter ses produits. Ulal sentant là de nouvelles opportunités s'installa dans un des campings d'Agadès (l'Oasis) et proposa aux campeurs quelques bijoux et objets en pierre de talc qu'il disposait sur une simple natte. Quand il ne travaillait pas dans son atelier ou au camping, Ulal servait de guide aux touristes et les aidait à acheter des bijoux anciens dans les campements.

Le tourisme se développant, il ouvrit une petite boutique dans un autre camping de la ville. L'emplacement fut meilleur qu'à l'Oasis car il

jouxtait la nouvelle route goudronnée. Depuis Arlit, elle était empruntée par de nombreux jeunes qui traversaient le désert avec leurs véhicules. Ulal dut rapidement améliorer la qualité de ses articles et utiliser de l'argent pur car sa clientèle fut de plus en plus exigeante. Il recevait des avances sur le prix convenu, 50% de celui-ci était consacré au produit, 50% à sa rémunération. Au fil des ans, Ulal se constitua une clientèle fidèle. Un ami se proposa de lui offrir un voyage en Suisse pour y vendre ses bijoux. Avec le produit de la vente, il ramena trois kilogrammes d'argent massif. Son activité prit, dès lors, une autre envergure. Il diversifia sa gamme de produits, accrut ses stocks et engagea ses frères pour travailler dans l'atelier toujours installé dans le campement familial. Dans le même temps, Ulal ouvrit une première boutique dans l'enceinte de l'hôtel de l'Aïr. Il travaillait alors pour son compte mais ne négligeait pas pour autant la coopérative d'Agadès où il déposait des objets comme les autres artisans. C'est ainsi que sa petite entreprise se développa progressivement.

Ses affaires prospérant, il installa un nouveau local à Agadès où il embaucha des artisans. Il ne travaillait plus lui-même à la confection des articles et ne s'occupait désormais que de leur commercialisation. Celle-ci l'amenait à effectuer régulièrement des voyages en Suisse et en France où des amis lui assuraient l'hébergement, ses moyens lui permettant de financer le seul billet d'avion. Il emportait avec lui un stock important de bijoux. Le produit de leur vente était consacré à l'achat d'argent massif au prix de 110 à 120 000 francs CFA le kilogramme. Pour l'introduire au Niger, il prenait soin de le cacher ou de s'assurer de la complicité des douaniers de l'aéroport de Niamey afin de ne pas payer de taxes. Très élevées, celles-ci risquaient de compromettre la rentabilité même de son périple (Ulal pouvait ainsi introduire discrètement près de dix kilogrammes d'argent par voyage).

La rébellion contraint Ulal à fermer sa boutique et à replier son activité dans la capitale où il n'avait auparavant aucune base. La clientèle de touristes et de coopérants qu'il avait à Agadès et en Europe lui avait jusqu'alors suffi si bien qu'il n'avait pas éprouvé le besoin de s'implanter à Niamey où il y obtenait cependant régulièrement des commandes. Ulal ne fut pas le seul à effectuer un tel transfert puisque tous les grands chefs d'ateliers d'Agadès s'y installèrent également, emmenant avec eux une partie de leurs ouvriers : n'étant pas contraints, en raison de leur statut social, de rejoindre les rangs des combattants, ils purent poursuivre normalement leur activité.

Ulal ne bénéficia jamais de prêts bancaires. Il s'autofinança comme beaucoup d'autres artisans qui, comme lui, ont toujours été très méfiants à l'égard des banques. A présent, il diversifie ses investissements. Il acheta des parcelles de terrain à Agadès et à Niamey et dispose d'un véhicule qui lui permet de se rendre régulièrement dans le Nord. Beaucoup de patrons forgerons-bijoutiers font désormais comme lui la navette entre les deux villes, ayant laissé une partie de leur famille à

Agadès ainsi que des ouvriers. La clientèle d'Ulal est occidentale mais il ne refuse pas sa clientèle traditionnelle : il ne fond plus à présent les bijoux anciens apportés par des Touaregs mais les échangent contre des bijoux neufs pour les revendre ensuite à des collectionneurs européens. Enfin, il confectionne des pendentifs renfermant des versets du Coran, cet article étant destiné à la fois à son ancienne clientèle et aux touristes.

Si certains artisans s'organisèrent de manière autonome comme Ulal, d'autres travaillèrent dans le cadre de la coopérative d'Agadès qui joua un rôle important dans la promotion de l'artisanat local. Pour pallier les effets néfastes des années de sécheresse, un prêtre de la Mission catholique engagea, en 1984, une action d'aide auprès des femmes et des forgerons pour développer l'artisanat qui était jusqu'alors destiné au seul usage domestique. Il mit en place l'Association pour les artisans du Sahel (APAS), et la dota d'un fonds de roulement. Pour assurer des débouchés, ce prêtre fit appel à ses relations en France et y envoya régulièrement des objets de vannerie fabriqués par les femmes touarègues et des articles confectionnés par les forgerons. Cette initiative prit une telle ampleur qu'il devint impératif de la doter d'une structure durable et officielle. Un service de l'artisanat fut créé au sein de l'Union régionale des coopératives (URC) qui n'intervenait alors que dans la commercialisation des produits des jardins de l'Aïr (pommes de terre, oignons, échalotes sont produits de longue date dans les régions de Timia, d'Iférouane et de Tabelot).

Cette structure fut chargée d'animer des Groupements mutualistes dans les villages et de diffuser leurs produits en assurant un suivi technique et administratif. Si la majeure partie de ses effectifs était composée de femmes, la nouvelle coopérative intégra d'autres artisans. Certains d'entre eux étaient d'ailleurs déjà organisés en coopérative mais de manière très informelle comme c'est souvent le cas en Afrique. Un des soucis majeurs de la coopérative fut d'obtenir des artisans qu'ils accomplissent de réels progrès du point de vue de la qualité de leurs produits, l'APAS n'étant jusqu'alors peu regardante étant une œuvre caritative : les articles (broderie, vannerie, sparterie, bijoux, sculpture sur pierre, etc.) jugés mal finis furent systématiquement rejetés si bien que de gros progrès furent accomplis du point de vue de leur qualité et de leur finition. La coopérative put alors ouvrir une boutique à Agadès puis à Niamey. En outre, elle participa à de nombreuses foires nationales et internationales en Afrique (Burkina Faso, Kenya, Madagascar, etc.).

Tableau XXVI : *Progression des ventes de la coopérative artisanale d'Agadès*[43].

Années	1986-87	1987-88	1988-89
Au Niger	6 342 000	6 320 000	8 692 000
A l'étranger	5 081 000	16 831 000	19 808 000
Total	11 423 000	23 151 000	28 500 000

En l'espace de trois ans, la progression des ventes fut spectaculaire, la coopérative d'Agadès expédiant, chaque année, trois conteneurs de produits artisanaux en Europe. Les destinataires étaient constitués d'ONG telles que l'APAS, Caritas Suisse, OXFAM Belgique, OXFAM-TRADING (Grande-Bretagne) et Terre des Hommes (Genève).

Parallèlement, un nouveau secteur connut une forte expansion à partir de 1985 : la sculpture de pierre de talc, matériaux friable mais au polissage aisé. Cette pierre se trouve en abondance dans plusieurs gisements de l'Aïr notamment près d'Azel, village situé à une dizaine de kilomètres d'Agadès[44], de Tchin-Taborak, de Therazer et de Bélamboq. Traditionnellement, elle était utilisée à la fabrication de bracelets, de petits jouets représentant des animaux, d'ustensiles de cuisine et d'objets décoratifs. Les artisans qui la travaillaient étaient des spécialistes du bois sculpté.

Devant l'émergence d'un nouveau marché stimulé par le tourisme, ces artisans se reconvertirent dans la taille de la pierre de talc et firent preuve de beaucoup d'habileté et d'imagination en fabriquant de nombreux objets (vases, jeux d'échecs, œufs, coupes, cendriers, boîtes de toutes formes, figurines diverses, etc.). Là encore, il y eut une mutation importante et une filière est née *ex nihilo* en 1988. Les artisans firent preuve d'un incontestable esprit d'initiative en s'organisant par eux-mêmes : ils se regroupèrent spontanément par village au point de se passer des services de la coopérative et de se charger eux-mêmes de la commercialisation. Des artisans se déplaçaient par groupes de deux ou trois individus dans les grandes villes du Niger et même jusqu'à Abidjan, Lomé, Dakar et Ouagadougou où ils furent récompensés à l'occasion d'expositions artisanales. A Agadès, la coopérative leur prenait quelques objets car elle avait également créé un marché en Europe pour la pierre de talc.

43. B. BUTEL, *Une expérience de promotion et de développement de l'artisanat d'art dans le département d'Agadès, op. cit.*

44. Les artisans creusent les collines à l'endroit des filons et ramènent la pierre au village avec des ânes ou des chameaux. Lorsque les gisements sont éloignés, ils affrètent des véhicules.

Cette coopérative toucha environ deux mille personnes dont mille cinq cents femmes (1989)[45]. Elle fut la structure la plus importante. Ce ne fut cependant pas la seule car des Organisations non gouvernementales, des projets (Vallées de l'Aïr) et des entreprises comme la SOMAIR menaient aussi des actions dans ce domaine[46]. La coopérative contribua incontestablement à la création de petites unités de production dans la mesure où certains de ses membres (en particulier des bijoutiers) s'en affranchirent pour créer leur propre entreprise, parfois dans une optique concurrentielle. Au fil des ans, une série de PME vit ainsi le jour. A la suite de problèmes de gestion, l'ancienne coopérative céda la place en 1995 à une nouvelle structure dotée d'une boutique située face à la grande mosquée d'Agadès.

A la veille de la rébellion, quelques entreprises artisanales disposaient de moyens équivalents sinon supérieurs à ceux de beaucoup d'agences de voyages. La rébellion accéléra cette évolution car les forgerons ne s'engagèrent pas dans ses rangs alors que les hommes qui travaillaient dans le tourisme regagnèrent l'Aïr dès le déclenchement des hostilités.

Un repli dans le Sud et la recherche de marchés extérieurs

Pour pallier la désertion des touristes, les artisans transférèrent leurs affaires à Niamey adoptant la même démarche que les grands commerçants d'Agadès[47]. Ils s'installèrent au pied du « Château 1 », rue très fréquentée par les Européens et où se trouvaient déjà de nombreux commerces. Ils établirent également des ateliers dans l'enceinte du musée national que les artisans Kel Gress avaient investi depuis déjà longtemps (travail du bois et du bronze). D'autres artisans enfin ouvrirent des ateliers dans les quartiers africains de Dan Gao et de Madina, certains servant en même temps de lieux de travail et d'habitation.

Progressivement, les artisans mirent en place de nouveaux circuits de vente si bien que leur activité ne souffrit pas du contexte politique et économique né de la rébellion. Sans doute, ont-ils soutenu le mouvement sous forme d'une contribution financière (volontaire ou obligée) bien qu'ils se défendent de s'impliquer dans la vie politique. En ajoutant une nouvelle croix en hommage à Mano ag Dayak aux vingt et une déjà existantes, ils voulurent sans doute manifester leur solidarité avec la

45. La coopérative désirait que les femmes prennent une part notoire dans l'économie familiale.

46. B. BUTEL, *Bilan de l'artisanat dans le département d'Agadès*, Projet BIT NER/87/010, Direction de la Promotion de l'Artisanat, Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat, Niamey, 1989.

47. Ce mouvement n'était cependant nouveau car des bijoutiers et des cordonniers touaregs s'étaient déjà depuis longtemps fixés à Niamey, cf. S. BERNUS, *Particularisme ethnique en milieu urbain : l'exemple de Niamey*, Paris, Musée de l'homme, 1969.

rébellion et démontrer qu'ils font bien partie de la communauté touarègue : cette revendication de l'ethnicité renvoie au fait qu'ils ne sont pas toujours considérés comme des membres à part entière de celle-ci, notamment par l'aristocratie.

Outre le recentrage de leur activité sur la capitale, quelques artisans parmi les plus dynamiques cherchèrent de nouveaux marchés en Europe (France, Suisse, Allemagne, Bénélux, Italie, Autriche, etc.). Pilar Fernandez[48] observe que cette arrivée massive d'artisans à Niamey entraîna une surproduction locale de bijoux et une saturation du marché. De plus, la concurrence ne cessait de s'accroître avec ses conséquences néfastes sur l'évolution des marges. Cela incita quelques patrons à diversifier leur activité en cherchant une nouvelle clientèle dans les autres capitales africaines (Abidjan, Dakar et Ouagadougou notamment qui n'est guère éloignée de Niamey) mais aussi en Europe. Dans ce dernier cas, ils démarchent des boutiques et se rendent régulièrement dans des salons, des expositions, des foires internationales qui sont autant d'occasions de vendre leurs produits et de se créer de nouveaux débouchés. La rentabilité de leur voyage est accrue par l'achat de véhicules d'occasion et de diverses autres marchandises revendues avec bénéfice au Niger. Une dynamique entrepreneuriale est donc née et se développe de manière autonome : elle repose sur la seule initiative des individus et sur le capital relationnel qu'ils ont tissé à l'étranger.

De nouveaux entrepreneurs

Les patrons de ces nouvelles entreprises, véritables PME, sont tous issus de la caste des forgerons. Ce sont le plus souvent des Kel Ewey et des Kel Ferouan (les Iforas sont peu représentés alors qu'ils contrôlent le tourisme). Ces forgerons se sont affranchis des Touaregs nobles qui ne pouvaient plus subvenir à leurs besoins ayant perdu une grande partie de leur patrimoine (troupeaux) au cours des récentes sécheresses. Ces artisans se tournèrent vers le marché et trouvèrent des débouchés inespérés dans le développement du tourisme. Leur statut social, qui en faisait une classe inférieure au sein de la société touarègue, en a été profondément modifié. Certains d'entre eux disposent à présent de moyens supérieurs à ceux de leurs anciens maîtres : c'est un des aspects importants de l'évolution récente de la société touarègue marquée par la disparition voire l'inversion des rapports de clientélisme.

Le développement de ces PME fit naître chez les ouvriers un sentiment d'exploitation de leur travail par leurs employeurs. Les rapports sociaux au sein des ateliers se transformèrent progressivement : les

48. P. FERNANDEZ, *Les artisans de l'Aïr au Niger : recomposition sociale et transformations économiques*, mémoire de DEA en anthropologie sociale et ethnologie, École des hautes études en sciences sociales, Paris, 1998.

ouvriers tentent désormais de négocier au mieux leur force de travail bien qu'ils dépendent le plus souvent d'un patron qui leur fournit les matières premières[49]. Ces ouvriers distinguent les « bons patrons » (c'est-à-dire ceux qui payent bien) des « mauvais » (c'est-à-dire ceux qui les rémunèrent mal et font de gros bénéfices sur leur labeur). Ces bénéfices sont pour partie réinvestis dans l'activité et servent aussi à l'achat de maisons (plusieurs patrons possèdent des parcelles dans le quartier Dagmanet), de voitures, au financement des voyages qu'ils effectuent en Europe et parfois à l'acquisition d'or : quelques artisans innovent en utilisant l'or dans la reproduction des modèles habituellement fabriqués en argent ou dans la confection de nouveaux bijoux.

Le dynamisme de ce secteur artisanal contraste avec le tourisme, dans la mesure où l'accumulation se fait sur un secteur de production et non de services. Cependant, elle reste lente et modeste. En cela, elle tranche avec celle réalisée dans le secteur marchand : le volume d'affaires des artisans est nettement inférieur à celui réalisé par les fournisseurs des sociétés minières. Les opérateurs qui bénéficient de leurs marchés, ont créé de véritables entreprises aux chiffres d'affaires conséquents alors que les artisans touaregs ne dépassent pas le stade de la PME. Toutefois, la profession a profondément évolué et s'est hiérarchisée : elle compte une foule de petits artisans-producteurs, quelques artisans-commerçants peu nombreux et un groupe très restreint d'hommes d'affaires[50]. Employant de nombreux ouvriers, ces derniers disposent de boutiques, orchestrent la commercialisation, se livrent simultanément à d'autres négoces et investissent dans l'immobilier.

Conclusion

L'insertion des artisans-forgerons dans l'économie marchande inversa les rapports économiques et sociaux : de dépendants, beaucoup d'artisans sont passés au stade de dominants, leur accumulation tranchant avec la situation socio-économique de leurs anciens maîtres qui s'est au contraire détériorée avec les crises du pastoralisme.

Ce sont donc des hommes considérés autrefois comme marginaux qui se montrèrent les plus réceptifs au changement de système économique. Sans doute, ont-ils été favorisés par leur statut social méprisé : ils n'avaient aucun complexe à verser dans le commerce, activité dédaignée par l'aristocratie touarègue qui n'opéra pas une telle transition pour des

49. Celles-ci sont achetées auprès de commerçants haoussas et arabes. L'argent vient d'Europe et du Nigeria.

50. Les intéressés réfutent cette appellation, revendiquant toujours celle d'artisans, cf. P. FERNANDEZ, *Les artisans de l'Aïr au Niger*, *op. cit.*

raisons tant morales que culturelles. Sans doute aussi n'a-t-elle jamais eu la volonté de modifier son mode d'organisation économique comme le firent ces forgerons.

L'amorce d'une accumulation réalisée par les artisans tranche donc avec la situation observée dans les domaines de l'élevage et du commerce caravanier où aucun investissement significatif dans la sphère marchande n'a été constaté. Les pasteurs ne virent pas d'alternative marchande à leur activité basée sur l'échange. Quant aux caravaniers, ils ne purent abandonner une économie de type familial pour s'insérer dans un nouveau mode de fonctionnement qui s'inscrit dans une logique économique différente, celle de la loi du marché. Faute d'avoir opéré une telle transition, ils ne purent soutenir la concurrence des camions qui détrônaient l'hégémonie millénaire de leurs chameaux dans le transport saharien. Ces deux groupes ne parvinrent pas à affronter la concurrence des commerçants et des transporteurs haoussas et arabes alors que les forgerons-bijoutiers opérèrent une véritable mutation en créant leurs propres réseaux commerciaux. Ils comprirent très vite que leurs objets étaient devenus des marchandises et n'hésitèrent pas à se déplacer pour leur trouver de nouveaux débouchés. En cela, ils se prémunissaient de la concurrence des commerçants haoussas d'Agadès qui s'intéressèrent à la filière à ses débuts (ils apprirent d'ailleurs à parler le haoussa, langue des commerçants au Niger).

2

Le tourisme

Le tourisme s'est développé en Afrique de l'Ouest plus tardivement que sur les autres continents, ce retard s'expliquant par l'insuffisance des infrastructures routières et hôtelières et le coût élevé du transport aérien. Ses promoteurs, qui entendaient proposer de nouvelles destinations à leur clientèle, avançaient que ce secteur serait un facteur de développement économique pour les pays africains. Si le Sénégal et la Côte-d'Ivoire reçurent, dès 1970, respectivement 37 000 et 45 000 touristes grâce à l'exploitation de leurs façades maritimes[1], le Mali, le Niger et le Burkina Faso ne furent touchés par cette nouvelle activité qu'une dizaine d'années plus tard : ils constituèrent alors de nouveaux gisements pour les agences de voyages européennes car ils présentaient une alternative aux célèbres « 4S » (*sun, sand, sea, sex*) en proposant des périples privilégiant l'aventure et la découverte du folklore, de la faune, de la flore et des espaces infinis d'une Afrique « authentique ».

Dans ce contexte, le Niger possède des atouts incontestables car il répond à une certaine vision de l'Afrique « profonde » et offre des paysages contrastés qui vont de la savane arbustive (parc national du « W » au Sud) aux grandes étendues montagneuses et désertiques du département d'Agadès. Ces atouts amenèrent l'État à considérer que le tourisme pouvait contribuer au développement économique en créant des emplois. En 1987, il devint une priorité clairement affichée comme l'atteste la création du ministère des Transports et du Tourisme chargé de le promouvoir. Six ans plus tard, il constitua la troisième source de rentrées brutes de devises du pays (2,5 à 3 milliards de francs CFA) après les exportations de minerais d'uranium et de produits agricoles (niébé) et pastoraux.

La région d'Agadès qui renferme les sites les plus attractifs (massif de l'Aïr, désert du Ténéré) devint une destination prestigieuse car le « désert est un mot qui évoque et provoque »[2]. Comparée à d'autres des-

1. J.-L. BOUTILLIER, J. COPANS, M. FIÉLOUX, S. LALLEMAND, J.-L. ORMIÈRES, *Le tourisme en Afrique de l'Ouest, panacée ou nouvelle traite*, Maspero, Paris, 1978.

2. J.-R. HENRY, Le désert nécessaire, in *Désert (nomades, guerriers, chercheur d'absolu)*, Éditions Autrement, Série Monde, HS n° 5, Paris, 1983.

tinations africaines pourtant moins prestigieuses, cette vocation touristique n'a cependant jamais été réellement mise en valeur au regard de ses ressources. Leur exploitation plus systématique aurait eu des effets positifs sur l'économie locale en injectant davantage de revenus et en créant des emplois dans une zone au chômage endémique.

Si les Européens furent les premiers à se lancer dans le tourisme saharien et à le structurer, les Touaregs sous la conduite de Mano Ag Dayak se substituèrent à eux en créant leurs propres agences de voyages à l'orée des années quatre-vingt. Ce transfert était logique dans la mesure où les Touaregs étaient, d'une part, les seuls capables d'investir cette activité en raison de leur connaissance et leur aptitude à se mouvoir dans ses régions. Ils jouissent, d'autre part, d'un grand prestige : le mythe de « l'homme bleu » parcourant le désert reste très vivace en Occident où cet espace est perçu comme un lieu d'aventures, d'exploits sportifs et de défis mais aussi d'absolu.

Ce secteur touristique bénéficia de la couverture médiatique exceptionnelle du rallye automobile Paris-Dakar dont l'étape à travers le désert du Ténéré était la plus suivie car la plus difficile. Cette épreuve permit de faire connaître à un très large public l'Aïr et le Ténéré et eut un impact important sur l'économie d'Agadès : « Le rallye était, chaque année, attendu avec impatience. On savait que des millions allaient tomber sur la ville » témoigna un vendeur ambulant. Participant à cet engouement pour la région, des jeunes gens traversaient le désert avec des véhicules qu'ils revendaient à Arlit ou à Agadès : de ponctuels, ces flux se transformèrent en un véritable négoce qui s'effectua pendant près de quinze ans entre l'Europe et le Niger, et d'une manière plus générale l'Afrique noire.

Le tourisme eut de multiples retombées sur l'hôtellerie, le transport, l'artisanat voire même l'agriculture (développement des activités de maraîchages pour répondre à une demande urbaine accrue). La rébellion interrompit brutalement son essor, les étrangers désertant la région en raison de l'insécurité. Leur retour, tant attendu, tardait encore, en 1998, car les agences européennes jugeaient qu'elles ne pouvaient mettre à nouveau cette destination dans leur catalogue, les routes de l'Aïr et du Ténéré étant peu sûres.

Les grandes étapes du tourisme saharien au Niger

Un espace de fascination

Le Sahara qui s'étend des côtes mauritaniennes aux confins du Soudan est le plus grand désert du monde. il est sans doute aussi le plus beau et le plus mythique : dès le début du XVIII[e] siècle, des explorateurs

tentèrent d'en percer les mystères. Le Britannique Hugh Clapperton, parti de Tripoli, atteignit le lac Tchad en 1823 puis le Niger en 1825. 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[3]. Quelque temps plus tard, l'Allemand Heinrich Barth parcourut durant cinq ans le Soudan et résida à Agadès où la maison dans laquelle il séjourna est devenue un musée. Au cours de son long voyage, il accumula une foule d'informations d'ordre géographique, ethnologique et économique qui feront de ses ouvrages des documents de référence pour les missions militaires qui précédèrent la conquête coloniale[4].

Celle-ci achevée, le désert devint le théâtre des exploits des plus grands noms de l'industrie aéronautique (Bréguet) et automobile françaises. Les autochenilles Citroën effectuèrent la première grande traversée automobile du Sahara en partant de Touggourt pour se rendre à Tombouctou par Tamanrasset (1922-1923). L'année suivante, elles ouvrirent l'axe Colomb Béchard-Adrar-Bourem-Tombouctou. A la fin de l'année 1924, les voitures de la célèbre croisière noire passèrent par Gao, Niamey, Zinder et Fort-Lamy. Un groupe de véhicules rallia Le Cap tandis que les autres atteignirent les côtes de l'Afrique de l'Est avant de prendre le bateau pour Madagascar. Dès 1930, une carte des pistes transsahariennes et sahéliennes pouvait être établie si bien qu'un premier rallye automobile, ancêtre du Paris-Dakar, fut organisé, les concurrents traversant le Sahara de la Méditerranée au fleuve Niger avec des voitures de séries[5].

Dès lors, le désert fut parcouru par des voyageurs et des touristes fortunés désireux de se rendre au Soudan pour y chasser les « fauves ». Dès le début des années trente, deux compagnies de transport exploitèrent les deux grands axes nord-sud aménagés : la Compagnie générale transsaharienne assurait la liaison Ouest (Colomb Béchard-Bidon V-Gao-Niamey-Bamako[6]) tandis que la Société algérienne des transports tropicaux, qui se transforma après la guerre en Société africaine des transports tropicaux (SATT), exploitait l'axe Est (Alger-Ouargla-Tamanrasset-Agadès-Zinder-Kano). Après 1945, chacune des deux compagnies doubla son réseau terrestre d'une liaison aérienne. Georges Estienne, qui fut un des pionniers de la conquête automobile et aéronautique du Sahara, dirigea la SATT dont les cars assuraient, d'octobre à fin

3. L'Anglais Laing l'avait précédé mais y était décédé.

4. H. BARTH, *Travels and Discoveries in North and Central Africa, Centenary Edition*, F. Cass and Co., 3 volumes, London, 1965.

5. D. BEJUI et P. BEJUI, *Exploits et fantasmes transsahariens 80 ans de traversées sahariennes abouties ou (...) rêvées, en auto, en camion, en train et en avion*, Éditions La Régordane, Chanac, 1994.

6. Ce premier axe transsaharien s'arrêtait à Bamako. Le chemin de fer prenait ensuite le relais jusqu'à Dakar car les pistes étaient impraticables au-delà de Bamako.

avril[7], deux liaisons par mois sur le parcours Alger, Tamanrasset, Agadès, Zinder, Kano, Niamey, Fort-Lamy. L'hébergement des voyageurs se faisait dans des campings et des hôtels gérés par une filiale de la compagnie. A Agadès, elle exploitait l'hôtel de l'Aïr, ancienne demeure de Kaosen, tandis qu'à Niamey elle possédait l'hôtel Terminus.

Dans l'entre-deux-guerres, le trafic fut assez marginal : les voyageurs étaient le plus souvent des fonctionnaires de l'administration coloniale et des agents des maisons de commerce qui désiraient rentrer en métropole par le Sahara plutôt que par le bateau. Quant au transport des marchandises, il se limitait à quelques produits d'Afrique noire (henné) et aux dattes algériennes, ce trafic étant plus dense entre Alger et Ghardaïa et dans le Touat qu'entre Tamanrasset et Agadès.

Au cours des années cinquante, le tourisme saharien resta ponctuel pour ne pas dire inexistant. Le désert était parcouru par des militaires français et leurs goumiers, quelques grands raids automobiles comme les Missions Ténéré (1959) puis Tchad (1960) du constructeur de camions Berliet et des chercheurs du Commissariat à l'énergie atomique ou de la Compagnie générale de géophysique qui effectuaient de la prospection minière et pétrolière dans le massif de l'Aïr et le plateau du Djado. Quelques Européens qui résidaient à Niamey organisaient des expéditions au cours desquelles ils découvraient des sites jusqu'alors inconnus.

Le pharmacien Louis-Henri Mourèn fut le pionnier du tourisme saharien au Niger. Passionné de chasses et de grands espaces qu'il aimait photographier, il fut un des premiers à découvrir le cœur de l'Aïr. Il y traça des pistes à partir d'Iférouane et à destination de Timia, de Temet, de l'Adrar Chiriet et du superbe site qu'il dénomma la « Pince de crabe » (cirque de montagnes d'Arakao). Toutes ses explorations lui faisaient prendre conscience que cette région possédait des potentialités touristiques exceptionnelles :

– Le massif de l'Aïr, les « Alpes sahariennes », présente un paysage contrasté de montagnes volcaniques traversées par des cours d'eau temporaires (les koris) qui donnent naissance à des oasis verdoyantes où l'on découvre de nombreux jardins, palmeraies, gueltas (mares d'eau fraîche et pure) et les campements des tribus touarègues. En outre, ce massif est riche en sites historiques (des villes antiques telles qu'Assode ancienne capitale de l'Aïr fondée vers la moitié du XIV^{e} siècle), paléontologiques et archéologiques comme en témoignent les gravures rupestres qui attestent de la présence de civilisations très anciennes.

– Le Ténéré, le « désert des déserts », offre aussi un spectacle inoubliable de mer de sable s'étendant sur des centaines de kilomètres et entrecoupée de quelques oasis enclavées telles que Fachi, Bilma et Dirkou. A l'ouest, le Ténéré vient buter sur la frange orientale de l'Aïr,

7. La chaleur accablante empêchait toute liaison hors de ces périodes.

montagnes et dunes de sable s'enchevêtrent alors à la « Pince de crabe », à Kogo (domaine des autruches et des antilopes) et à l'Adrar Chiriet petit massif montagneux entouré de dunes. Au nord-est, le Ténéré est bordé par le plateau du Djado avec ses falaises roses d'Orida et ses villes mortes de Djado et Djaba dont les ruines se confondent avec les roches naturelles. Enfin au sud-est, se trouve le fameux cimetière des dinosaures des dunes de Gadafawa.

– La ville d'Agadès présente enfin un intérêt touristique indéniable : fondée dans la seconde moitié du XV^e^, elle offre une architecture soudanaise parfaitement conservée avec ses vieilles maisons en banco de couleur ocre. En suivant ses ruelles tortueuses, le voyageur découvre les palais du sultan de l'Aïr et de l'Anastafidet (chef des Touaregs Kel Ewey), la curieuse « maison du boulanger » construite par des maçons zindérois et la célèbre mosquée édifiée au XV^e^ siècle et consacrée à la prière du vendredi. Son minaret compte une série de poutres de bois en palmier doum qui traversent sa structure en se prolongeant au-delà de son épaisseur ce qui lui donne un aspect original. Du haut de ses 27 mètres, il domine la ville et, visible de loin, signifie pour le voyageur la fin d'un périple parfois très long.

Dans ce cadre grandiose vit la population touarègue dont le mode de vie nomade et ses coutumes ont toujours fasciné les Européens depuis les premiers explorateurs jusqu'aux touristes actuels[8].

Les prémices du tourisme saharien

La reconnaissance des sites sera suffisamment avancée, en 1968, pour donner naissance à une première agence de voyage : Air trans image Niger. Cette agence, qui disposait de deux véhicules tout terrain et d'un avion, fut créée par Louis-Henri Mourèn et quelques amis. Son existence bien qu'éphémère révéla qu'un nouveau secteur d'activité émergeait : l'exploitation touristique du Sahara devenait possible et était facilitée par l'arrivée des Land-Rover, véhicules robustes et bien adaptés au transport dans ces régions d'accès difficile.

Air trans image Niger laissa la place à une nouvelle agence, la Croix du Sud, fondée par le seul Louis-Henri Mourèn qui bénéficia de l'appui du Président Diori Hamani qui entendait développer les potentialités touristiques de son pays[9]. La Croix du Sud installa un campement à Iférouane, cette localité située au cœur de l'Aïr jouant un rôle central dans son organisation[10]. L'agence accueillit ses premiers touristes

8. Le désert inspira beaucoup d'auteurs (Th. Monod, A. Gide, A. de Saint-Exupéry, R. Frison-Roche, etc.).

9. Une autre agence, Transcap voyages, intervenait dans la vallée du fleuve Niger.

10. Iférouane était un petit poste administratif doté d'une gendarmerie, d'une école, d'un campement et d'un bureau de l'Office des Postes et Télécommunications (OPT).

en 1971 : c'étaient des gens aisés, passionnés du Sahara et de sa culture auxquels l'agence de Louis-Henri Mourèn faisait découvrir des sites grandioses et méconnus. Pour limiter le coût d'un périple déjà très onéreux, ils empruntaient les vols d'Air Algérie dont les prix sont nettement inférieurs à ceux des compagnies qui desservaient le Niger. Arrivés à Tamanrasset ou à Djanet, plusieurs circuits leur étaient proposés à travers le Hoggar, l'Aïr et le Ténéré. Ils ne passaient pas à Agadès jugée trop excentrée par rapport aux sites les plus intéressants. Les deux cités algériennes sont à cet égard mieux placées car elles sont le point de départ de nombreuses excursions tant à pied qu'à dos de chameau. En 1973, la Croix du Sud cessa son activité en raison d'un litige qui l'opposa aux autorités algériennes (elles saisirent ses véhicules et son matériel).

A la même époque, un Italien, Vittorio Gioni, avait monté une agence (Sahara-voyages) qui fonctionnait de manière analogue : les touristes arrivaient en Algérie et visitaient, selon les circuits qu'ils avaient choisis, le Hoggar, l'Aïr et le Ténéré (aucun ne passait à Agadès). Sahara-voyages possédait des infrastructures à Tamanrasset, Djanet, In'Salah et surtout à Iférouane où une maison et des cases en paillotes accueillaient les clients. C'est d'ailleurs dans cette localité que Sahara-voyages recruta ses employés, tous touaregs (comptable, guides, chauffeurs, cuisiniers, magasiniers, etc.). En 1973, cette agence fut à son tour l'objet de tracasseries administratives à Tamanrasset, l'Office national algérien du tourisme (ONAT) exigeant qu'elle lui rétrocède, chaque année, son parc de véhicules à vil prix. Sahara-voyages dut se résoudre à quitter l'Algérie, le prétexte avancé par l'ONAT étant qu'elle n'avait pas de licence d'exercice alors qu'aucune disposition légale ne prévoyait une telle obligation.

Après avoir évincé les Européens, l'ONAT se retrouva en situation de monopole dans le Sud algérien, objectif avoué de l'État socialiste alors dirigé par Houari Boumédienne. Ayant mis en place des structures lourdes et inadaptées, l'ONAT fut rapidement dépassé par l'ampleur que prenait le tourisme : ses services ne furent pas à la hauteur des exigences des agences de voyages européennes si bien que le Président Chadli Bendjedid finit par autoriser la création d'agences privées. Quelques-unes d'entre elles furent fondées par d'anciens employés de Sahara-voyages comme Ténéré-voyages dont le directeur, Kirani, sut parfaitement répondre aux attentes d'une clientèle exigeante[11].

Sahara-voyages replia son activité au Niger sous l'appellation Sahara-Niger (1974). Son siège était à Agadès avec une antenne à Iférouane d'où partaient les méharées. L'agence bénéficiait d'un contexte favorable, les pouvoirs publics entendant promouvoir le tou-

11. En Algérie, les principaux opérateurs sont souvent issus de brassages chaamba (père) et touareg (mère). Les riches commerçants mozabites n'ont pas investi ce secteur de même que les négociants arabes qui ont préféré concentrer leur activité dans le commerce.

risme national. Un texte législatif, qui autorisait les étrangers à exercer une activité touristique dans le pays, traduisit ce désir politique dans les faits[12]. Sahara-Niger fut, de 1974 à 1980, la principale agence locale et reçut près de 200 visiteurs en 1975[13]. Quelques-uns de ses proches, tel que Mano ag Dayak, emmenaient sous son couvert des touristes en Aïr et dans le Ténéré. D'autres opérateurs comme Jerrican expéditions avaient mis en place un mode d'organisation différent qui se prolongea jusqu'à la fin des années quatre-vingt : il consistait à ne venir à Agadès que pendant la saison touristique (octobre à avril) puis à rapatrier, une fois celle-ci achevée, ses véhicules en Europe (pour révision) et à entreposer son matériel à Agadès. Enfin il y avait une autre agence, Atlantide-voyages, fondée par l'épouse d'une personnalité touarègue associée à une Italienne (1975). Cette agence tournait au ralenti faute de moyens logistiques bien qu'elle fût couplée à un hôtel, l'Atlantide, qui ne connut guère la fréquentation escomptée, la consommation d'alcools y étant prohibée !

En 1980, la législation interdit l'exercice de toute activité touristique à des étrangers dans un souci de « nigérianisation », cette philosophie se retrouvant dans d'autres secteurs de l'économie nationale. Le même décret retira sa licence à Sahara-Niger et attribua la sienne à Temet-voyages de Mano ag Dayak sans que celui-ci soit intervenu dans la première décision. D'ailleurs, il avait dû patienter de longues années avant d'obtenir cette autorisation : Beignou Beïdo, longtemps préfet d'Agadès, gela son dossier et l'écarta même de la ville pendant quelques mois : ce préfet voyait en lui un agitateur entretenant des sentiments autonomistes voire indépendantistes au sein de la société touarègue[14].

Les Européens qui avaient lancé le tourisme saharien laissaient donc, comme en Algérie quelques années auparavant, la place aux nationaux et en particulier aux Touaregs qui, après s'être formés à leur contact, se substituèrent naturellement à eux.

L'ère touarègue

Les touristes qui venaient passer quelques jours de vacances en Aïr et dans le Ténéré étaient des clients des agences de voyages européennes, celles-ci travaillant en étroite relation avec les agences locales. Toute-

12. Une antenne de l'Office national du tourisme (ONT) a été ouverte à Agadès en 1972.

13. A. BOUBAKAR, *Agadez et sa région, op. cit.*

14. Il semble que Mano ag Dayak ait été également bloqué par l'agence Atlantide-voyages. Voyant en lui un concurrent redoutable, l'époux de sa dirigeante, qui fut ministre de l'Information sous le régime du Président Seyni Kountché, se serait efforcé de faire jouer ses relations politiques pour empêcher l'octroi d'une licence à Mano ag Dayak afin qu'Atlantide-voyages soit seule sur le marché.

fois, la région d'Agadès avait déjà un petit vivier de clients potentiels : une importante communauté française résidait sur les sites miniers d'Arlit et d'Akokan mais aussi à Agadès où il y avait des coopérants et des ingénieurs qui participaient à la construction de la SONICHAR et de la route Tahoua-Arlit. Les infrastructures routières se modernisant, cette région devenait aussi plus accessible pour toute une population d'expatriés qui résidait au Niger et qui avait l'habitude de profiter de périodes de congés pour faire une excursion dans le Nord du pays.

Temet-voyages tira partie de cette conjoncture favorable et contribua de manière décisive à promouvoir le tourisme saharien qui constituait un excellent produit. Mano ag Dayak domina le marché pendant une dizaine d'années. Au départ, il s'appuya sur le petit fond de clientèle constitué au cours des quelques expéditions qu'il avait organisées clandestinement ou sous le couvert de Sahara-Niger. Son charisme et son sens des relations publiques lui permirent par la suite de devenir le correspondant privilégié des agences européennes et de jouir d'une grande notoriété. Il tissa ainsi tout un réseau de relations qui firent de lui l'interlocuteur presque incontournable de tous ceux qui désiraient se rendre dans la région d'Agadès ou qui y avaient des projets (cinématographiques, de développement, etc.).

Une fois sa licence obtenue, Temet-voyages racheta le matériel de Sahara-Niger et récupéra une partie de son personnel. Mano ag Dayak étoffa son entreprise en recrutant des mécaniciens et des chauffeurs-guides qui étaient le plus souvent originaires de la vallée de Tidène comme lui. Ses moyens logistiques (quatre à cinq automobiles) étant insuffisants pour répondre à une demande croissante, il confia des groupes à des guides renommés qui disposaient de leurs propres véhicules et auxquels il versait une somme forfaitaire comprenant la location de la voiture et la rémunération du chauffeur-guide. L'un d'entre eux m'expliqua : « Du temps de Mano, tout le monde travaillait. Même s'il avait des voitures de libre, il donnait du travail aux autres. C'est lui qui a tout fait ici. C'était le patron. Tous les guides sont passés chez lui. Cela va changer avec sa disparition car il va y avoir une concurrence entre les agences. »

Pendant cinq ans environ, Temet-voyages fut presque en situation de monopole et bénéficiait de ses liens étroits avec les organisateurs du rallye Paris-Dakar. La création d'une agence nigéro-italienne, Niger-Ténéré-voyages (NTV), dont le siège était à Niamey avec une antenne à Agadès, ne fut pas un concurrent dangereux : le marché était suffisamment porteur pour que d'autres agences s'installent. Niger-Ténéré-voyages pratiquait, en outre, un tourisme un peu différent de celui de Temet-voyages : des accompagnateurs européens encadraient les groupes pour leur expliquer l'histoire, les paysages et les coutumes des zones visitées. Leur clientèle se distinguait enfin par son origine géographique : Temet-voyages était liée à des agences françaises (Explorators, Terres d'Aventures, Vogues voyages, Nouvelles frontières, etc.), alle-

mandes (Mini-Trek, Hause et Ikarus) et helvétiques (Kuoni) tandis que Niger-Ténéré-voyages était le correspondant de groupes italiens comme Spazi d'Aventura, Aventurno del Mondo, Dunes et Kel 12 dont le dirigeant était un de ses actionnaires. Les circuits ne variaient, par contre, guère d'une agence à l'autre car toutes deux prétendaient faire découvrir les sites les plus réputés à leurs clients. Temet-voyages proposait un circuit en Aïr de cinq jours, un périple Aïr-Ténéré de sept jours, une expédition traversant le Ténéré pour rejoindre le plateau du Djado (douze jours) et divers petits circuits d'une durée variable.

A la même époque, le tourisme se développait davantage encore dans le Sud algérien qui bénéficie d'un potentiel important grâce aux massifs du Hoggar (plateau de l'Assekrem avec l'ermitage du père Charles de Foucauld) et du Tassili n'Ajjer. Cela n'empêcha pas quelques agences de Tamanrasset de faire de discrètes incursions en territoire nigérien. Temet-voyages jugea cette concurrence déloyale : les agences algériennes étaient en effet beaucoup plus compétitives qu'elle auprès des voyagistes européens. Ceux-ci étaient sensibles au taux de change favorable dû à un dinar déprécié, au prix avantageux du transport aérien en Algérie, au faible prix des carburants et des nombreux produits de base alors subventionnés. Dans un tel contexte, pour le prix d'une semaine au Niger un touriste pouvait séjourner presque deux semaines en Algérie. Ces agences algériennes (une soixantaine en 1992), qui étaient mieux équipées (bureaux accueillants, véhicules performants, etc.), s'appuyaient sur de correctes infrastructures aériennes (Tamanrasset est un aéroport de classe internationale), routières et hôtelières[15]. Elles bénéficiaient aussi d'une saison touristique plus longue (septembre à fin avril) en raison d'un climat moins chaud. Tous ces atouts leur donnaient un caractère plus professionnel que leurs concurrentes nigériennes et leur permettaient d'accueillir, chaque année, entre dix à quinze mille touristes.

Mano ag Dayak passa un accord avec elles qui stipulait que les voitures et les guides devaient être changés chaque fois qu'un groupe franchissait la frontière. Cet accord ne s'inscrivit guère dans les faits car une telle organisation renchérissait considérablement les coûts, les véhicules étant amenés à faire des trajets à vide pour aller chercher à la frontière des groupes ou pour les ramener. Aussi, l'agence Ténéré-voyages de Djanet contourna-t-elle la difficulté en aidant un Touareg nigérien à monter sa propre entreprise (Caravane voyages) qui fut son correspondant attitré au Niger, lui permettant ainsi d'y venir librement.

A la fin des années quatre-vingt, la société Temet-voyages avait fini par accumuler des dettes importantes en raison d'une gestion un peu trop laxiste et redistributrice[16]. Initialement société en nom propre,

15. Tamanrasset a une capacité de plus de six cents lits et possède plusieurs campings.

16. Mano ag Dayak était sans cesse sollicité par les siens. Sa générosité conjuguée à des considérations sociales et culturelles l'obligeait à une forte redistribution.

l'agence devint, en 1989, une société anonyme au capital de vingt millions de francs CFA répartis entre trois actionnaires touaregs et quatre européens (Mano ag Dayak possédait plus de la moitié du capital à lui seul). Cette mutation semble s'être opérée également sous la pression de l'État qui, au regard de son succès, désirait voir Temet-voyages devenir une véritable entreprise. Un crédit de la Banque internationale pour l'Afrique de l'Ouest (BIAO) garanti par le Fonds européen de développement (FED) lui permit d'assainir sa situation financière et d'investir pour porter son parc de véhicules à une douzaine[17]. Elle se dota aussi d'un bureau de liaison dans la région parisienne qui était chargé des relations avec les agences européennes et de démarcher des clients particuliers : Temet-voyages participa au tournage de films (*Un thé au Sahara, La captive du désert*), organisa un séminaire en plein désert pour une secte américaine, assista de multiples équipes de télévision et prit en charge les cadres ou les clients de grandes entreprises qui venaient assister au passage du rallye Paris-Dakar.

Parallèlement, un Groupement d'intérêt économique (GIE), qui se proposait de promouvoir le développement de l'entreprise privée au Niger, s'intéressa au tourisme qu'il considérait comme une des filières prioritaires du pays. Les professionnels regroupés au sein de l'Association nationale des professionnels du tourisme et de l'hôtellerie (ANTPH) obtinrent des financements et des stages de formation pour leurs employés (cuisiniers, guides, mécaniciens, accompagnateurs, comptables, etc.), cette initiative visant à améliorer la qualité de leurs prestations.

Ce secteur touristique connut donc une forte expansion : Temet-voyages accueillit, en 1986, 900 clients en incluant les contrats obtenus lors du passage du rallye Paris-Alger-Dakar. Ce chiffre est monté à près de 2 000 personnes en 1988 auxquelles il fallait ajouter quelques groupes qui se rendaient dans la vallée du fleuve et le parc du « W ». Son chiffre d'affaires était de l'ordre de 450 millions de francs CFA durant la saison 1989-1990, de 380 millions la saison suivante puis chuta brutalement avec le début de la rébellion qui entraîna la fermeture définitive de l'agence.

Ce secteur touristique se développa donc au cours des années quatre-vingt puisqu'en 1989 les agences comptabilisèrent trois mille touristes, ce qui représentait environ 650 millions de francs CFA de chiffres d'affaires[18]. D'autres agences se mirent en place comme Tamzak-voyages

17. Elle pouvait également compter sur huit autres véhicules qui appartenaient à des proches.

18. Pour les saisons 1988-89 et 1989-90, l'aéroport d'Agadès enregistra un flux moyen de 1 000 passagers par an. Cf. A. MAÏGA, L'impact économique du tourisme international dans le développement de la région d'Agadez au Niger, Mémoire de D.E.S. de Tourisme, Université de Paris 1, Institut de recherche et d'études supérieures de tourisme, 1991.

qui s'installa à Arlit en 1983 afin de répondre à la demande du personnel expatrié des sociétés minières, Aligouran-voyages (1985), Aïr-voyages (1988) puis quelques autres en particulier en 1990 et 1991, période où la fréquentation augmentait sensiblement (cf. tableau XXVII). Toutes ces agences travaillaient comme sous-traitants des voyagistes étrangers qui étaient tenus juridiquement de passer par elles. Leurs prestations comprenaient l'accueil, le transport et l'hébergement des touristes. Lors de la saison 1989-1990, Temet-voyages conservait cependant sa position hégémonique en représentant plus de 75% du marché, précédant Niger Car[19] et Niger-Ténéré-voyages qui reçut près de 360 touristes en 1991-1992. Ces trois opérateurs s'étaient constitués en sociétés, les autres agences étant de petites entreprises individuelles qui possédaient un ou deux véhicules qu'elles complétaient en recourant à la location.

Tableau XXVII : *Touristes ayant effectué un circuit recensé par l'antenne d'Agadès de l'Office national du tourisme (ONT)* [20].

Années	Nombre de touristes	Années	Nombre de touristes
1986	1 336	1992	1 180
1987	1 550	1993	0
1988	1 135	1994	0
1989	1 473	1995	228
1990	2 462	1996	450
1991	2 489	1997	630

Source : ONT, Agadès.

Longtemps restée modeste, la fréquentation touristique connut une forte croissance en 1990 et 1991 qui s'explique par l'inauguration d'un vol aérien hebdomadaire entre Paris et Agadès qui fut un événement important car il fallait auparavant envoyer des véhicules à Niamey pour chercher les touristes et les reconduire (ce qui prenait du temps et augmentait les charges). En 1992, la région enregistra une chute sévère du nombre des touristes puis un brutal arrêt en 1993 et 1994 dû à la rébel-

19. Niger Car, principale agence du Sud, avait un correspondant dans le Nord (Aïr voyages).

20. Cette formalité est obligatoire afin que les autorités soient informées des expéditions et puissent faire des recherches en cas de problèmes. Les touristes l'accomplissaient généralement car ils pouvaient être contrôlés aux postes de gendarmerie ou de l'armée d'Iférouane, Dirkou, Bilma, Chirfa, etc.

lion. Si ces chiffres sont très inférieurs comparés à d'autres destinations, ils révèlent qu'il y a eu quelques années favorables dont profitèrent Temet-voyages et dans son sillage de nombreux Touaregs comme ce guide.

Abdoulaye est le fils d'un éleveur originaire d'un village proche d'Agadès. Jeune, il suivit l'école coranique mais n'a pas été à l'école moderne. Comme son père, il fut pasteur nomade conduisant ses animaux dans les pâturages de l'Aïr et de l'Azawak. Le hasard ou plutôt selon lui la chance lui firent rencontrer des chercheurs du Commissariat à l'énergie atomique qui l'embauchèrent comme apprenti-mécanicien à la SOMAIR alors qu'il n'avait aucune formation. Il y resta trois ans puis quitta la société après avoir obtenu son permis de conduire. Il avait alors dix-neuf ans. Un ami algérien, qui travaillait pour Sahara-voyages, lui fit rencontrer le directeur de l'agence qui le recruta comme chauffeur-mécanicien dans la même équipe que son ami, guide expérimenté. C'est ainsi qu'Abdoulaye apprit à connaître les pistes du désert : de 1972 à 1979, il ne cessa de parcourir le Hoggar, l'Aïr et le Ténéré au point d'être à présent un des guides les plus chevronnés d'Agadès[21]. Dès la création de Temet-voyages, il travailla pour Mano ag Dayak pendant trois ans puis acheta à partir de ses économies et d'un prêt de celui-ci un véhicule tout terrain à un touriste belge . Dès lors, il fut sous-traitant pour Temet-voyages qui louait son véhicule à raison de 30 000 francs CFA par jour auxquels il fallait ajouter sa rémunération soit 15 000 francs CFA. En 1987, après un différend, il abandonna Temet-voyages et effectua des expéditions pour Niger-Ténéré-voyages. En 1992, il cessa toute activité en raison de la rébellion et partit au Tchad, le directeur de cette agence y ayant transféré son activité pour pallier son interruption au Niger. En 1994, il revint à Agadès et acquit un nouveau véhicule espérant un redémarrage rapide du tourisme, surtout après la signature des accords de paix. Comme d'autres anciens chauffeurs-guides de Mano ag Dayak, il songe à monter sa propre affaire mais préfère attendre avant de prendre une telle décision que la situation politique se décante.

Cette biographie est révélatrice de la manière dont les Touaregs entrèrent dans la profession. En raison de leurs activités pastorales et caravanières, ils étaient les mieux placés pour la contrôler, ayant une bonne connaissance du milieu et une aptitude remarquable à s'adapter à ses conditions de vie difficiles. Au contact des Européens, ils apprirent à se repérer dans des zones qui ne leur étaient pas au départ familières. Progressivement, ils s'initièrent aux rudiments du métier de guide (accueil et encadrement de la clientèle, installation de bivouacs, cuisine occidentale, etc.) et se substituèrent à leurs anciens patrons le moment

21. Abdoulaye partait chaque année en Europe avec son patron pour faire réviser les véhicules. Ils remontaient ainsi jusqu'à Tunis, traversaient l'Italie et la France et se rendaient aux usines Land-Rover de Cardiff.

venu. Ce transfert s'opéra sans tensions ni conflits. Bien au contraire, certains Européens aidèrent leurs employés touaregs à se lancer dans le tourisme comme ce coopérant qui fit don de son véhicule à son chauffeur en quittant le Niger (il est à présent directeur d'une des principales agences).

Dans cette mutation, les Touaregs ne furent pas gênés par les Haoussas ni les Djermas qui ont toujours éprouvé une certaine aversion et crainte du désert. Les Arabes n'investirent pas non plus ce domaine qu'ils abandonnèrent aux Touaregs, préférant se concentrer sur le commerce qu'ils estimaient plus rentable. Aussi, sur la dizaine d'agences que comptaient Agadès en 1991, six d'entre elles – dont les plus importantes – appartenaient à des Touaregs, deux à des Agadésiens[22], une à un Arabe algérien et une dernière associait un Italien à un opérateur djerma qui possède l'hôtel Ténéré à Niamey.

La rébellion affecta durablement ce secteur qui avait déjà pâti de la désertion du rallye Paris-Dakar (1992) puis de la guerre du Golfe dont les effets s'étaient sévèrement fait sentir dans le Sud algérien. Le Nord du Niger en subit cependant le contrecoup l'année 1991 (cf. tableau XXVII), enregistrant une fréquentation touristique comparable à celle de l'année précédente qui avait connu, au contraire, une impressionnante progression.

En 1992, l'antenne d'Agadès de l'Office national du tourisme enregistra une forte baisse de la fréquentation, la saison ne s'espaçant que sur un trimestre en raison des tensions de plus en plus vives entre la communauté touarègue et l'armée nigérienne. Le 19 mars 1992, les Forces armées nigériennes (FAN) investirent les locaux de Temet-voyages qu'elles soupçonnaient être de connivence avec la rébellion, confisquèrent son matériel radio, suspendirent sa licence d'exercice, mirent ses locaux sous scellés et arrêtèrent son personnel. Mano ag Dayak avait anticipé une telle intervention en s'éloignant de la région dès le mois de février. De son côté, son comptable, Rhissa ag Boula, était parti dans la montagne, dès octobre 1991, pour organiser la rébellion et son mouvement, le Front de libération de l'Aïr et de l'Azawak (FLAA)[23]. Bien que les autorités restituèrent à Temet-voyages sa licence au mois de mai (elles la lui reprirent à nouveau en septembre), la saison était terminée : aucun touriste n'osait plus s'aventurer dans la région dont les sites étaient devenus inaccessibles pour des raisons de sécurité. Les agences fermèrent leurs portes les unes après les autres, beaucoup de leurs responsables regagnant les rangs de la rébellion. Cette situation se prolongea en 1993 et 1994, le climat politique et militaire interdisant toute activité touristique.

22. L'activité de l'un d'entre eux se limita à louer ses véhicules à des confrères.

23. M. DAYAK, *Je suis né avec du sable dans les yeux*, Éditions Fixot, Paris, 1996.

Une reprise avortée

A la fin de l'année 1995, une reprise s'amorça timidement après la signature des accords de paix. Quelques professionnels pensèrent que la situation autorisait désormais une tentative de relance du tourisme, les attaques de la rébellion devenant plus sporadiques et les grands axes conduisant à Agadès moins dangereux. De plus, l'arrivée au pouvoir du général Ibrahim Maïnassara Baré avait été bien accueillie par les responsables de la rébellion qui préféraient traiter avec un pouvoir militaire plutôt qu'avec un régime civil dont les engagements n'étaient pas toujours suivis par la troupe. La conjoncture se retournait : on ne parlait plus de rébellion mais « d'insécurité résiduelle » due à des « bandes incontrôlées ».

Quelques opérateurs touaregs et étrangers reprirent prudemment leur activité, leur initiative étant confortée par l'idée que le tourisme bénéficiait d'atouts favorables :

– La dévaluation du franc CFA permit au Niger de devenir plus concurrentiel. Ce gain de compétitivité était renforcé par l'évolution du taux de change parallèle entre le franc CFA et la naira nigériane qui avait retrouvé son cours antérieur à la dévaluation (les agences d'Agadès s'approvisionnent au Nigeria, notamment en pièces de rechange).

– Le tourisme algérien, son principal concurrent, avait cessé toute activité en raison d'attaques de groupes par des « bandits armés maliens » puis des actions menées par le Front islamique du salut (FIS)[24]. Confinées dans le Nord du pays, celles-ci ont jusqu'à présent épargné le Sud si bien que les professionnels locaux estimaient que le tourisme pouvait très bien reprendre, mais cet avis n'était pas partagé par les professionnels européens (les agences algériennes reconvertirent leur activité dans la location de véhicules à la SONATRACH qui effectuent d'importantes campagnes de recherches pétrolières dans le Tassili n'Ajjer).

– Le Niger demeurait privilégié dans le contexte régional : il était peu concurrencé par le Mali bien que l'ouverture d'une liaison aérienne entre Marseille et Gao eut un effet positif sur le développement du tourisme dans l'Adrar des Iforas. De même, le Tchad ne fut jamais un rival sérieux en raison du conflit qui le déchira pendant près de trente ans (il dispose cependant d'indéniables atouts avec les massifs du Tibesti et de l'Enedi). Enfin, la Libye n'a pas de sites comparables aux siens, le massif de l'Akakous n'est pas aussi impressionnant que celui de l'Aïr même s'il renferme quelques sites rupestres intéressants. Toutefois, l'État libyen tenta d'encourager ce secteur pour profiter des problèmes qu'il rencontrait en Algérie et au Niger, mais ce pays n'a pas une bonne image de marque en raison de la politique extérieure du colonel Kadhafi, très hostile aux Occidentaux. De plus, son développement fut handicapé

24. Le massacre de marins yougoslaves par le FIS en rade d'Alger déclencha le départ des agences de voyages européennes.

par l'embargo aérien (1992-1999) : les touristes devaient partir de Tunis d'où ils rejoignaient le Sud libyen par un très long périple routier.

Agadès se mobilisa donc pour organiser la saison 1996-1997. On assista à une prolifération des agences de voyages dont quelques-unes ne disposaient d'aucun véhicule, comptant seulement en louer en ville selon leurs besoins. Cette évolution, qui fit craindre que ne règne une certaine « anarchie », s'explique par deux raisons :

– L'attitude des autorités gouvernementales : elles voulaient que le processus de paix s'enclenche durablement et délivrèrent des licences à tous les opérateurs qui le sollicitaient. En cela, elles marquaient une rupture avec le passé où les licences n'étaient accordées qu'avec une extrême parcimonie. Certains voyaient là un plan machiavélique qui consistait à pousser les Touaregs à investir le tourisme tout en sachant que leur réussite serait aléatoire : beaucoup d'entre eux ne disposaient ni d'un capital financier suffisant ni des contacts indispensables à la réussite dans le milieu des voyagistes européens. Cette attitude risquait donc, toujours selon les partisans de cette thèse, de déboucher sur des luttes fratricides qui opposeraient ceux qui désiraient travailler à ceux restés dans les montagnes pour poursuivre le mouvement ou qui n'avaient pas les moyens de se réinsérer, ce qui les condamnaient à perpétuer les attaques[25].

– La disparition de Mano ag Dayak : elle laissait la place libre à de nouvelles agences, Temet-voyages ne pouvant repartir étant enferrée dans des problèmes de succession. Aussi, certains de ses anciens sous-traitants ou de ses employés créèrent-ils leur propre entreprise, ce qu'ils n'auraient sans doute pas fait auparavant.

La configuration du marché qui comptait, en 1996, vingt-sept agences, se métamorphosa[26]. Trois agences occupèrent rapidement une position dominante : Dunes-voyages fondées par le directeur financier de Temet-voyages, d'abord associé à un de ses compatriotes puis à des Nigériens, Tidène-expéditions créée par un ancien guide de Temet-voyages assisté d'un parent de Mano ag Dayak et de son ancien employeur français et enfin la Société de voyages sahariens (SVS) mise en place par un actionnaire italien de Niger-Ténéré-voyage[27]. A leurs côtés, des Touaregs constituèrent, entre 1995 et 1997, toute une série de petites agences dont certaines furent créées à partir d'argent gagné dans la rébellion (vols de véhicules, vente de marchandises dérobées). Dans le contexte politique qui prévalait alors, il était impensable que des

25. En décembre 1996, une délégation représentant les différentes agences de voyages d'Agadès était partie négocier avec Rhissa ag Boula, chef de l'Organisation de la résistance armée (ORA). Certains étaient prêts à prendre les armes contre lui s'il s'attaquait à leurs groupes. Un conflit fratricide était alors à craindre.

26. Aucune de ces nouvelles agences ne bénéficia de prêts de l'AFELEN, institution pourtant destinée à financer le développement des petites entreprises nigériennes.

27. SVS est une SARL même si elle s'apparente à une coopérative, son personnel étant associé au capital.

agences extérieures à la communauté touarègue puissent emmener des touristes en Aïr sans s'exposer à des représailles (une agence algérienne exigeait de ses clients qu'ils signent une décharge avant de partir en expédition !). D'ailleurs, il semblait que certaines agences étaient étroitement liées ou émanaient de fronts qui leur assuraient protection dans les secteurs qu'ils contrôlaient.

Les mentalités changèrent également comme me le précisa un guide : « Mano était autrefois le patron et donnait du travail à tout le monde. Lui disparu, les gens ont monté leur propre affaire. C'est désormais chacun pour soi. Les comportements vont changer. Ce sera la rivalité entre les agences. » Une nouvelle hiérarchie s'établit effectivement assez vite. Les trois agences qui associaient des Touaregs à des Européens prirent le pas sur les autres grâce à leurs moyens matériels plus conséquents et aux relations qu'elles avaient tissées auprès des agences de voyages européennes qui acceptaient aussi de relever le défi en relançant le tourisme saharien au Niger. Si en théorie toutes les agences peuvent effectivement nouer des contacts avec ces professionnels, en pratique ils ne traitent qu'avec des correspondants qu'ils connaissent de longue date ou qui peuvent répondre à leurs exigences en termes de prix et de prestations offertes. Le savoir-faire de beaucoup de petites agences touarègues les tient d'office à l'écart de tels marchés. Il y a donc une inégalité dans l'accès aux marchés qui fait dire à certains Touaregs que le tourisme reste une affaire de « Blancs » et que ses principales retombées échappent à la communauté qui reste cantonnée dans un rôle de sous-traitant. Le déroulement de la saison 1996-1997 leur donna partiellement raison (seules Dunes-voyages et la Société de voyages sahariens ont connu un niveau d'activité satisfaisant).

Une campagne de promotion pour la saison touristique 1996-1997 fut organisée par l'Office national du tourisme assisté de l'antenne d'Agadès et de l'Association nationale des professionnels du tourisme et de l'hôtellerie. Des journalistes représentant les grands quotidiens et hebdomadaires européens furent invités à se rendre dans la région et à témoigner que les circuits pouvaient se faire en toute sécurité. Dans le même esprit, les proches de Mano ag Dayak organisèrent, dans la vallée de Tidène où il est enterré, une commémoration à l'occasion du premier anniversaire de sa mort (un avion d'une centaine de places fut spécialement affrété depuis Paris). Des autorités gouvernementales se joignirent à cet hommage rendu à la mémoire d'un homme qui les avaient pourtant combattues jusqu'à sa tragique disparition...

La fin de l'année 1996 vit donc le retour des touristes et la reprise d'un vol aérien entre Agadès et Paris. La saison fut brutalement interrompue après l'attaque de plusieurs groupes dévalisés lors de leur périple en Aïr, les uns par des fronts clairement identifiés, les autres par des « bandes isolées. » Les agences, dont les responsables s'impliquèrent dans la rébellion, semblaient pouvoir emmener leurs groupes sans crainte d'être inquiétées[28]. Par contre, les étrangers et les (rares) opérateurs touaregs qui

restèrent en marge du mouvement voyaient leur activité menacée de manière permanente. Pour se prémunir, ils embauchèrent des employés proches de la rébellion (chauffeurs, accompagnateurs) : cette stratégie ne fut pas payante puisque les victimes des attaques furent surtout des clients des deux agences animées par des étrangers.[28]

Le morcellement de la rébellion, désormais subdivisée en de multiples fronts à la suite de dissidences continuelles, compromit en effet le retour des touristes tant l'Aïr était parcouru par des groupes incontrôlables. Un combattant me relata : « Des petits groupes en désaccord avec leurs chefs peuvent spontanément faire sécession et constituer un nouveau front avec pour capital deux ou trois véhicules et des armes dérobés à leurs chefs. » Il s'ensuit un morcellement permanent du mouvement en une kyrielle de petites unités qui échappent à tout contrôle. A la recherche de moyens de subsistance, elles se déplacent sur des espaces étendus et vivent sur le dos des populations locales ou d'attaques perpétrées sur les divers axes de la région. Le butin est alors discrètement acheminé à Agadès où il est confié à un homme de confiance qui revend les marchandises dérobées sur le marché, le bénéfice étant réparti entre le Front, l'intermédiaire en ville et l'homme qui y a acheminé les objets dérobés.

A cet aspect, venait s'en greffer un second qui découlait de l'émiettement de la rébellion : l'ORA, la CRA et l'UFRA ne pouvaient garantir la sécurité des touristes transportés par leurs sympathisants que dans les zones qu'elles contrôlaient : le partage spatial de l'Aïr entre ces trois grandes tendances de la rébellion découpait *de facto* des zones touristiques où les agences pouvaient évoluer en toute sécurité en fonction de leur affiliation à ces organisations. Ainsi, les agences appartenant à des Iforas n'étaient-elles vraiment en sécurité que dans la seule zone contrôlée par le Front de libération *temust* et, d'une manière plus générale, par la CRA dont Mano ag Dayak était le chef. Cela explique que plusieurs opérateurs d'Agadès limitaient leurs expéditions à des zones où ils étaient connus des combattants.

Après ces attaques, les voyagistes européens cessèrent aussitôt l'envoi de touristes[29]. Le vol entre Paris et Agadès, qui n'avait effectué que deux rotations, fut suspendu. Les agences enregistrèrent alors des pertes financières compte tenu des investissements réalisés[30]. Ces professionnels en

28. Certaines agences informaient ainsi les combattants de l'itinéraire qu'elles allaient emprunter avec leurs groupes pour prévenir tout incident.

29. Le 9 janvier, la secrétaire d'État au Tourisme ouvrait pourtant officiellement, en présence de Daniel Astier, chef de la Mission (française) de coopération, la saison touristique à Agadès alors que les récentes attaques de touristes l'avaient irrémédiablement condamnée...

30. Une agence replia son activité au Tchad où le tourisme démarrait après trente ans de guerre. Une importante agence algérienne suivit cette initiative mais dut renoncer, un de ses véhicules ayant sauté sur une mine provoquant la mort d'une touriste néerlandaise.

anticipant une reprise péchèrent par excès d'optimisme et sous-estimèrent les risques qu'ils prenaient en réactivant leurs entreprises : il suffisait d'une ou deux attaques de touristes pour anéantir leurs efforts, ce qui s'est effectivement produit. De plus, le retour du rallye Paris-Dakar, qui revenait au Niger après six ans d'absence, faisait figure de test pour le déroulement de la saison touristique : si celui-ci ne donna lieu à aucun incident notoire, les organisateurs durent annuler l'étape de l'Aïr, certains groupes menaçant d'attaquer les concurrents faute d'avoir bénéficié de gestes financiers des organisateurs.

La saison 1996-1997 se termina donc dès le mois de décembre 1996 bien qu'elle eût correctement débuté. Quelques groupes entreprirent des expéditions en Aïr et dans le Ténéré au début de l'année suivante. Ces touristes, très peu nombreux, prenaient soin d'éviter l'Aïr. Ils concentraient leur périple sur les régions de Fachi et de Bilma ainsi que le plateau du Djado qui n'avait pas encore été l'objet d'attaques des Forces armées révolutionnaires du Sahara (FARS) dirigées par Barka Wardougou. Néanmoins, les agences d'Agadès espéraient encore en un redémarrage de l'activité avec la saison 1997-1998, comptant sur la mise en place du cantonnement des combattants pour mettre fin aux actions des bandes incontrôlées bien que connues de tous.

Leurs espoirs furent déçus, dès septembre 1997, avec les attaques perpétrées contre les localités de Tchirozérine, de Madama, d'Aderbissinat et le convoi militaire qui relie régulièrement Agadès à Dirkou. En novembre, de violents combats opposèrent au pied des monts Bagzans les Forces armées nigériennes aux combattants de l'UFRA et des FARS qui remettaient en cause les accords de paix. L'armée nigérienne dut renoncer à ce « nettoyage » dans la région d'Abardok car sa progression butait sur des zones minées. Enfin, le décès d'un touriste italien (janvier 1998), lors d'un barrage effectué par un groupe « incontrôlé » à Guirmat (massif de l'Aïr), anéantit toute reprise à court terme[31].

L'impact du rallye Paris-Dakar

Depuis le premier rallye organisé en 1930, le Sahara nigérien fut traversé par diverses compétitions ou grands raids : en 1950, ce fut le premier rallye Alger-Le Cap dont l'organisation cessa en 1962 à cause des événements politiques intérieurs algériens. Une nouvelle compétition, le « Côte-Côte », fut organisée en 1975-1976 entre Abidjan et Nice en reprenant ce concept de rallye-raid. C'est cette épreuve qui donna l'idée à Thierry Sabine d'organiser le Paris-Dakar.

31. Les agences de voyages françaises avaient estimé à juste titre que la situation était trop précaire pour revenir au Niger, ce qui ne fut pas le cas des Italiens.

Une étape prestigieuse : Agadès

La première édition se déroula en 1978 et fit une brève étape à Agadès où le passage du rallye ne fit pas grand bruit car l'épreuve n'était pas encore médiatisée et les concurrents étaient des amateurs peu fortunés. Le Paris-Dakar ne retourna ensuite à Agadès qu'en 1983, celui-ci ayant jusqu'alors privilégié la voie malienne (Gao et Tombouctou). Thierry Sabine, qui cherchait de nouvelles pistes pour redonner un parfum d'aventure à son épreuve, fit appel à Mano ag Dayak pour l'aider à repérer un itinéraire inédit. Ils mirent au point un parcours qui faisait une grande boucle à travers le Ténéré avant d'atteindre Agadès depuis Dirkou. Cette étape Dirkou-Agadès resta célèbre car les concurrents furent pris dans une tempête de sable si bien que plusieurs d'entre eux s'égarèrent dans le Ténéré. Retrouvés finalement par Mano ag Dayak, l'événement eut un écho important, cette traversée du Ténéré restant célèbre dans les annales du rallye.

Au fil des ans, le rallye acquit un impact médiatique considérable si bien que les grandes firmes automobiles européennes et japonaises y participèrent pour promouvoir leur matériel : les amateurs et les aventuriers des premières éditions laissèrent la place à des pilotes professionnels que les constructeurs dotaient de moyens technologiques de pointe, l'épreuve étant devenue un enjeu commercial. Agadès bénéficia des retombées de son passage d'autant plus que la caravane y faisait étape pendant deux nuits : les concurrents y disposaient d'une journée de repos que les mécaniciens mettaient à profit pour réparer les véhicules.

De 1983 à 1992, Temet-voyages fut le principal partenaire du rallye car elle était un des seuls opérateurs d'Agadès capable de répondre à sa demande. Pourtant Mano ag Dayak fut, au départ, hostile à l'épreuve : « Ce rallye, je le percevais d'abord comme un affront au désert, comme une insulte au silence et au dénuement de ce monde jusque-là préservé de la folie de cette armada de voitures, de motos, de camions, de journalistes et de vedettes médiatiques »[32]. Le rallye eut aussi des opposants en France qui se regroupèrent au sein du collectif PASDAK qui l'accusa de causer des dégâts à l'environnement et de traverser les villages à vive allure au risque de tuer des enfants comme cela se produisit plusieurs fois[33].

Très vite, Mano ag Dayak changea d'avis et se lia d'amitié avec Thierry Sabine et son équipe : il comprit alors le parti que sa région et son agence pouvaient tirer d'une telle manifestation en s'impliquant

32. M. DAYAK, *Je suis né avec du sable dans les yeux, op. cit.*

33. Pour répondre à ces critiques, les organisateurs lancèrent un mouvement de solidarité et d'aide en faveur des pays traversés (Mauritanie, Mali, Niger et Sénégal). Celui-ci se traduisit par quelques actions en matière de santé, d'éducation et d'hydraulique et par l'organisation d'une caravane humanitaire qui suivait les concurrents. Les sommes allouées sont cependant dérisoires par rapport au budget de l'épreuve, mais il est vrai que celle-ci n'est pas une entreprise philanthropique.

dans son organisation. Temet-voyages devint l'interlocuteur privilégié de Thierry Sabine Organisation (TSO) qui finit par représenter le tiers environ de son chiffre d'affaires annuel. L'agence fut chargée de la réservation de villas, de chambres d'hôtels pour les concurrents, les mécaniciens, les nombreux journalistes et les *sponsors* qui se rendaient à Agadès à cette occasion (plus de mille personnes allaient y séjourner durant deux jours). Il fallait, en outre, fournir à ces visiteurs des véhicules adaptés pour leur permettre de suivre les étapes de l'Aïr et du Ténéré. Temet-voyages s'occupa également de l'aménagement d'emplacements où les écuries pouvaient réparer leurs véhicules, du fret et de ses formalités douanières, de l'approvisionnement en carburants et de l'installation de points de ravitaillement en essence tout au long du parcours (elle sous-traitait le transport des fûts à des négociants arabes et leur surveillance à des gardiens touaregs). Enfin, après le départ des concurrents, l'agence ramenait à Agadès les véhicules accidentés ou tombés en panne dans le désert (la moitié des concurrents seulement poursuivait la course après l'étape d'Agadès). Mano ag Dayak fut donc au centre du dispositif (il sous-traitait des prestations à des commerçants et à des transporteurs locaux).

De 1983 à 1991, des sommes importantes furent, chaque année, injectées dans l'économie d'Agadès. En l'espace d'une semaine des liquidités énormes circulaient en ville sous forme de francs français, CFA, dollars, lires italiennes, deutsche marks, etc. Certaines estimations avancent un chiffre supérieur à 300 millions de francs CFA, d'autres un montant de 500 millions voire davantage :

Tableau XXVIII : *Bilan financier du passage du rallye Paris-Dakar à Agadès (1987).*

Postes de dépenses	Montant (millions de CFA)
Carburants automobiles Location de villas, hôtellerie, restauration	322
Artisanat, garages, location avions, divers	227,5
Voyages des groupes de touristes	75
Moyens aériens (carburants, taxes diverses)	38,6
Essais privés des firmes	34
Groupes engendrés par le rallye	90
Total	787,1

Source : Direction du tourisme.

Ces chiffres, même s'ils prêtent à caution tant une telle évaluation est délicate, donnent une idée des principaux postes de dépenses du rallye. On constate que le carburant tient une place prépondérante : les taxes perçues sur la seule vente d'essence se chiffraient en 1990 à près de 30 millions de francs CFA, le rallye laissant plus de 52 millions de francs CFA au trésor nigérien en recettes diverses[34]. D'autres secteurs engrangèrent de substantiels revenus comme l'hôtellerie (le prix d'une nuitée d'hôtel passait de 5 000 francs CFA à 25 000) et les agences de voyages. Cette manne profita également à tout un secteur d'activités urbaines composé de garagistes, de vendeurs en tout genre, d'artisans, de chasse-touristes, de gardiens, de prostituées qui venaient à cette occasion à Agadès, de particuliers et de fonctionnaires qui louaient leurs maisons et leurs véhicules au prix fort. L'administration en profitait pour percevoir les patentes en menaçant les mauvais payeurs de fermer leur établissement lors du passage du rallye. Enfin, les autorités locales louaient des locaux et des lieux d'hébergement à la caravane.

Cette injection d'argent s'amplifia après la disparition de Thierry Sabine en 1986 : le rallye s'ouvrit davantage aux grands constructeurs qui venaient faire des essais privés pour tester leur matériel avant l'épreuve[35]. Au moment de la course, ils dépensaient des sommes considérables achetant produits et prestations à des montants exorbitants. En effet, le passage du rallye se traduisit par une flambée des prix, toute la ville tentant d'en toucher quelques subsides[36] : « Pendant deux jours, les gens gagnaient suffisamment d'argent pour vivre un an » me fit remarquer un hôtelier. En 1992, le rallye qui devint un Paris-Sirte-Le Cap, évita Agadès bien qu'il traversât le Ténéré de Dirkou à N'Guigmi. Ce fut le souci d'un tracé direct qui amena les organisateurs à ne pas y faire étape. Ils n'étaient toutefois pas mécontents de signifier à la ville que le rallye pouvait se passer d'elle car le racket y devenait inacceptable. Il fallut attendre l'année 1997 pour qu'ils fassent de nouveau étape à Agadès qu'ils désertèrent donc pendant cinq ans en raison de la rébellion.

Un retour difficile

L'enjeu fut de taille pour la région. Les organisateurs, très attachés à l'étape du Ténéré qui forgea la légende du rallye, donnèrent une nouvelle chance à la ville tout en prévenant qu'en cas d'abus sur les prix ou

34. C. RIETSCH, Le rêve qui passe, *Haské,* n° 00, Niamey, mai 1990.

35. Les véhicules étaient amenés de France par avion. Temet assurait l'hébergement, l'alimentation, le ravitaillement en essence et mettait à la disposition des firmes des guides.

36. Un véhicule, qui se louait habituellement 35 000 francs CFA par jour, était loué le double.

de problèmes de sécurité ils la bouderaient de nouveau. Comme les professionnels du tourisme, ils estimèrent que la situation politique se décantait et que la rébellion allait se terminer comme au Mali. De plus, ils bénéficièrent de l'appui des autorités issues du coup d'État du 27 janvier 1996 qui entendaient montrer qu'elles parvenaient à restaurer la paix dans le Nord. Enfin, les organisateurs connaissaient bien le chef touareg Rhissa ag Boula qui contrôlait l'Aïr : autrefois comptable de Temet-voyages, il venait régulièrement à Paris faire le bilan financier du passage du rallye. Un accord qui garantissait le bon déroulement de la course était donc envisageable avec lui, une rumeur persistante à Agadès avançant que son mouvement reçut une importante somme d'argent en contrepartie de la garantie qu'aucune action ne serait entreprise contre les concurrents et la caravane[37].

En presque vingt ans, la philosophie de l'épreuve avait beaucoup changé : initiative au départ d'une bande de « copains » regroupés autour de Thierry Sabine, l'organisation se restructura avec la création de TSO (Thierry Sabine organisation) qui fut ensuite racheté par le groupe Amaury sport organisation (ASO). Ce dernier contrôle des journaux à grands tirages tels que *l'Équipe* et *le Parisien libéré* [38] et organise des épreuves sportives comme le Tour de France. L'optique n'était donc plus la même : les intérêts financiers primaient désormais tant pour les constructeurs automobiles que pour le groupe Amaury qui considère le rallye comme une entreprise commerciale[39].

Cette logique de profits bouleversa les données sur le terrain. Si le rallye avait largement recours auparavant aux services des villes où il faisait étape, TSO fit en sorte qu'il soit de plus en plus autonome en renforçant sa logistique, souci guidé par le fait que de nombreux fournisseurs africains s'étaient avérés défaillants par le passé. Ce nouveau mode de fonctionnement pouvait être aussi une source de gains supplémentaires dégagés sur des domaines qui n'étaient plus localement sous-traités (alimentation, ravitaillement en boissons, etc.). De plus, TSO créa sa propre agence de voyages qui proposait des circuits pour suivre le déroulement de la course. Cette agence concurrença directement celles d'Agadès qui affrétaient habituellement des avions depuis l'Europe à l'occasion du passage du rallye (c'était pour elles un important marché). Aussi, l'agence de TSO fut très mal perçue par les professionnels du tourisme nigérien qui voyaient là une situation de monopole se créer d'autant plus que les organisateurs voulurent mobiliser l'aéroport

37. Sans doute en signe d'avertissement, l'équipe de reconnaissance du rallye fut l'objet d'une attaque et d'un vol de véhicule dans la région de Talak.

38. ASO prit le contrôle du rallye en 1992. S'il reste une aventure sportive et humaine, c'est aussi une opération financière rentable grâce aux droits de télévision vendus à près de quatre-vingt chaînes.

39. Les frais d'engagement pour des concurrents amateurs se chiffraient à 43 000 FF par personne en 1997.

d'Agadès à leur seul usage, ce qui est contraire aux lois internationales. Ce mécontentement des opérateurs d'Agadès était d'autant plus acerbe que la région espérait beaucoup du retour du rallye après cinq ans de conflit.

Leurs espoirs furent largement déçus. Le rallye fonctionnait désormais de manière indépendante et la caravane resta confinée dans l'enceinte de l'aéroport alors qu'autrefois elle s'éparpillait dans la ville[40]. Cette nouvelle stratégie se justifiait aux yeux des organisateurs par l'absence d'interlocuteur local fiable comme le fut Mano ag Dayak et pour des raisons de sécurité. Quelques contrats furent bien passés avec des opérateurs régionaux pour la fourniture de carburant, l'installation d'un bivouac sur l'aéroport d'Agadès et l'édification d'un mur l'isolant de la ville afin que les concurrents ne soient pas opportunés par ses habitants mais aussi pour des motifs de sécurité[41] : les sommes ainsi dépensées furent néanmoins nettement moins élevées que par le passé.

Excepté les hôteliers, les loueurs de villas et de voitures ainsi que les deux stands artisanaux qui eurent le privilège de pouvoir s'installer au cœur même du bivouac[42], l'impact économique du rallye fut faible comparativement à qu'il fut au cours des années quatre-vingt. Cet impact fut d'autant plus réduit que le nombre de personnes venues voir le rallye était beaucoup moins important que par le passé. Aussi, les habitants d'Agadès prirent conscience « qu'il n'y avait plus rien à gagner avec le rallye » comme le dirent ces nombreux vendeurs d'objets artisanaux dont certains s'endettèrent pour faire le voyage depuis Niamey. Quelques Agadésiens souhaitèrent même que le bivouac s'installe la prochaine fois à l'arbre du Ténéré : « Ce sera pareil pour nous. » D'autres parlèrent d'un « comportement néo-colonialiste qui ne prenait pas en compte les quatre années de souffrance d'une population qui défendait son identité. »

Du point de vue sportif, l'épreuve fut perturbée par l'insécurité causée par quelques groupes armés qui s'étaient attaqués quelques jours plus tôt à des touristes. L'étape qui devait traverser le massif de l'Aïr fut annulée en raison des menaces qui planaient sur les concurrents[43]. Du point de vue politique, le retour du rallye fut par contre un succès pour les organisateurs et surtout pour le général Maïnassara Baré qui s'était fait élire, six mois plus tôt, à la présidence de la République dans des conditions très contestables : celui-ci rendit visite au bivouac en compa-

40. La caravane était composée d'environ mille cinq cents personnes. On dénombra près de vingt-cinq avions sur l'aéroport d'Agadès (l'avion remplace les camions d'assistance).

41. Des militaires furent postés le long du mur dès l'arrivée des concurrents.

42. L'un d'eux appartenait à la femme du préfet. La mini foire organisée à l'extérieure du bivouac fut, par contre, un échec commercial retentissant pour les artisans.

43. Ce changement amena les organisateurs à annuler l'étape d'Arlit au grand mécontentement des opérateurs locaux qui avaient investi des sommes importantes à cette occasion.

gnie de Jacques Godfrain, alors ministre français de la Coopération, venu spécialement de France.

La population d'Agadès fut dépassée par ce nouveau mode d'organisation du rallye. Déjà auparavant déconnecté du milieu local en raison de ses moyens impressionnants (la structure médicale du rallye est mieux équipée que l'hôpital d'Agadès), il l'est désormais de la ville et vit totalement en autarcie dans une logique de profits. L'annulation de l'étape de l'Aïr amena les organisateurs à rayer Agadès et le Niger du tracé de l'édition 1998. Pour combien de temps ? Le rallye peut-il se priver aussi longtemps de la prestigieuse étape du Ténéré ? Quoi qu'il en soit, la population n'attendra désormais sans doute plus grand-chose de son retour finalement prévu en janvier 2000.

Le commerce des véhicules d'occasion

Ce négoce fut lié au tourisme même si ses acteurs n'étaient pas des clients aussi intéressants que les groupes envoyés par les agences de tourisme européennes. Ces voyageurs s'inscrivaient cependant dans un mouvement d'engouement pour le désert dont la traversée constituait une aventure envisageable sans moyens exceptionnels.

Ce commerce s'amorça dans la seconde moitié des années soixante-dix. Il débutait avec le mois d'octobre et se terminait en avril avec le retour de la saison chaude. Des jeunes gens désirant découvrir le Sahara et l'Afrique l'animèrent initialement. Pour cela, ils utilisèrent des véhicules d'occasion qu'ils avaient remis en état à peu de frais : leur revente en Afrique leur permettait de prendre l'avion et d'éviter de revenir en Europe par la route. Au cours des années quatre-vingt, ces mouvements s'amplifièrent, profitant sans doute de l'achèvement de la transsaharienne qui reliait Alger à Tamanrasset. Au Niger, les liaisons furent facilitées par la « route de l'uranium » qui reliait le Nord du pays au reste du réseau routier. Seul un tronçon d'environ six cents kilomètres entre Tamanrasset et Arlit posait encore des difficultés car la piste était mauvaise et les risques d'ensablement nombreux.

Très vite, il s'avéra que la revente des véhicules était une opération lucrative, ce qui donna l'idée à certains d'en faire un négoce en se rendant plusieurs fois par an au Niger. Ces touristes nouèrent des contacts avec des acheteurs qui leur commandaient des véhicules, le plus souvent destinés à devenir des taxis de brousse. Le prix d'achat en Europe était multiplié par deux, trois ou quatre, ce qui rendait l'activité rentable d'autant plus qu'elle s'accompagnait de multiples petits commerces plus ou moins licites. Des groupes sans cesse plus structurés organisaient de véritables convois de camions chargés de voitures et de pièces détachées revendus à Arlit, Agadès, Zinder, Niamey et Maradi où les commerçants

locaux agissaient pour le compte de Nigérians. Les véhicules qui ne trouvaient pas acquéreurs au Niger étaient revendus au Bénin, au Togo ou au Burkina Faso.

De véritables professionnels donnèrent naissance à toute une série de réseaux qui avaient des points d'appuis en Algérie et au Niger où ils jouèrent finalement un rôle important dans la constitution du parc automobile national. En Algérie, ils vendaient frauduleusement des alcools et des vêtements recherchés (*blue jeans*), ce qui leur permettait de faire face à leurs dépenses courantes (alimentation, carburants). Au Niger, ils étaient liés à tout un univers peu scrupuleux de chasse-touristes qui les mettaient en contact avec des acheteurs. C'étaient le plus souvent des commerçants mais aussi des agents des compagnies minières qui disposaient d'un pouvoir d'achat non négligeable. Des fonctionnaires trouvaient là aussi un moyen avantageux d'acheter une voiture, le prix de celles-ci à l'état neuf étant hors de portée de leurs moyens.

Un chasse-touriste touareg se souvint : « J'étais le plus souvent à Arlit car c'est au camping que descendaient les touristes. Je leur proposais de trouver un acquéreur. Celui-ci essayait le véhicule et s'il désirait l'acheter, je jouais le rôle d'intermédiaire dans la transaction. Une fois le marché conclu, je m'occupais des formalités de police et de douane et recevais une commission de 5% de la part du vendeur et un cadeau de l'acheteur. Ceux-ci étaient principalement des gens du Sud qui revendaient ensuite les voitures à Niamey ou au Nigeria. Ils me précisaient souvent les modèles qui les intéressaient et dès que ceux-ci se présentaient, je les avertissais. Les véhicules en bon état et recherchés se vendaient vite (un à deux jours) mais les carcasses pouvaient mettre beaucoup de temps à se négocier. Les touristes descendaient alors à Agadès puis plus dans le Sud s'ils ne parvenaient pas à se débarrasser de leur auto. »

A Agadès, les transactions se déroulèrent dans des lieux privilégiés : le camping et le Sahara hôtel dont le patron se livrait également à cette activité. Les chasses-touristes étaient si nombreux qu'ils se constituèrent en un syndicat dirigé par trois d'entre eux, les autres étant des rabatteurs. Ce syndicat disposait d'une caisse commune alimentée par les commissions perçues sur les transactions. Elle était répartie, chaque mois, entre ses différents membres au prorata de leur activité. Ces chasse-touristes s'efforçaient de tirer le meilleur parti possible des touristes en facilitant leur hébergement, en leur faisant découvrir la région et certains de ses plaisirs cachés (drogue, prostitution). Enfin, ils les mettaient en contact avec des artisans touaregs auxquels ils achetaient des bijoux pour les revendre en France afin de rentabiliser leur voyage.

En 1990, la demande était encore soutenue d'autant plus que des commerçants ibos du Nigeria se rendaient jusqu'à Agadès et Arlit acheter des véhicules. Le bureau de douanes d'Arlit enregistra ainsi un nombre important de véhicules d'occasion importés au Niger :

Tableau XXIX : *Véhicules de touristes enregistrés au poste de douane d'Arlit.*

Années	Nombre de véhicules
1990	2 407
1991	2 513
1992	1 187
1993	746
1994	429
1995	228
1996	122

Source : Bureau des douanes d'Arlit.

Ces flux se ralentirent avec le début de la rébellion : les touristes s'arrêtèrent à Arlit car ils n'osèrent plus s'aventurer au-delà. Les chasse-touristes d'Agadès s'installèrent dans la cité minière pour continuer leur activité. En 1992, les quelques touristes qui poursuivirent leur négoce malgré la rébellion s'arrêtèrent cette fois-ci au poste frontalier d'Assamaka où les chasse-touristes les avaient rejoints. Certains renonçaient déjà à se rendre au Niger et cédaient leurs voitures à des commerçants arabes de Tamanrasset qui les revendaient ensuite aux Nigériens à In Guezzam ou à Assamaka[44]. A partir de 1994, ce négoce s'éteignit en raison des événements politiques intérieurs algériens et de la rébellion qui se généralisa en pays touareg. Un autre courant d'importation prit alors le relais : des commerçants haoussas de Maradi et de Birnin Konni se rendirent en Europe acheter des véhicules d'occasion. Ils les embarquèrent dans les ports d'Anvers, de Rotterdam et du Havre à destination de Cotonou d'où ils regagnaient le Niger.

Ces mouvements à travers le désert furent saisonniers avec une plus forte intensité en saison froide (novembre à avril) notamment en janvier : 656 véhicules en janvier 1991 furent ainsi enregistrés à Arlit, soit plus de vingt voitures par jour, ce qui n'est pas négligeable compte tenu de la difficulté du parcours.

44. La frontière a été fermée de février 1992 jusqu'au début de l'année 1993 à ces touristes pour des raisons de sécurité.

Tableau XXX : *Véhicules enregistrés au poste de douane d'Arlit en 1991.*

Mois	Entrées	Mois	Entrées
Janvier	656	Juillet	102
Février	319	Août	72
Mars	325	Septembre	34
Avril	152	Octobre	76
Mai	193	Novembre	146
Juin	171	Décembre	267
Total 2513			

Source : Bureau des douanes d'Arlit.

Cohabitant avec un tourisme plus officiel et lucratif, ces voyageurs contribuèrent au développement de l'économie locale ayant un impact sur des secteurs comme l'hôtellerie et la restauration. Comme dans les autres activités marchandes, les Touaregs ne jouèrent qu'un rôle mineur dans ce commerce qui se limitait à celui d'intermédiaire.

L'hôtellerie

Comme le tourisme, ce secteur fut initialement animé par quelques Français qui possédaient des auberges et lieux de restauration. Ils cessèrent leur activité les uns après les autres si bien que le secteur revint progressivement aux mains des Nigériens.

L'hôtellerie ne connut guère d'expansion notoire au cours des années soixante (elle offrait 58 chambres en 1972). Il fallut attendre le développement du tourisme pour que des opérateurs nationaux se lancent dans cette activité. Certains rachetèrent les affaires des Français tandis que d'autres créèrent leur propre entreprise si bien qu'Agadès compta, à la fin des années quatre-vingt, quelques infrastructures. Celles-ci représentaient un potentiel insuffisant tant du point de vue de la capacité d'hébergement que de la qualité des services offerts : en 1990, l'Office national du tourisme enregistra seulement 21 500 nuitées pour une capacité d'environ 511 lits dont 150 sont classés en plus de deux étoiles.

Depuis lors, le secteur fut très affecté par la rébellion et la désertion des touristes. Les infrastructures se dégradèrent faute de clientèle et

d'entretien. Toutefois, le retour du rallye Paris-Dakar incita quelques hôteliers à réhabiliter leurs établissements dont les principaux sont :

– L'hôtel de l'Aïr qui est l'ancienne demeure de Kaosen. La SATT l'exploita pendant de longues années avant de le remettre aux autorités nigériennes après l'indépendance. Propriété du groupe SONHOTEL, il figure à présent sur la liste des établissements privatisables bien que le Niger considère qu'il fasse partie de son patrimoine culturel.

– L'hôtel Sahara était géré par un Burkinabé qui quitta Agadès au début de la rébellion (seul le bar resta ouvert, l'hôtel est à réhabiliter entièrement).

– L'hôtel Telwa appartenait initialement à un Français. Il le céda à un Camerounais qui l'exploita sous le nom de l'Auberge Gabriel. Il fut repris par l'épouse d'une personnalité touarègue et devint l'hôtel de l'Atlantide. Un opérateur haoussa le dirige à présent sous le nom d'hôtel Telwa (il possède également l'hôtel Bungalow).

– L'hôtel Agreboun, beaucoup plus modeste, s'adresse davantage à une clientèle africaine qu'européenne plus exigeante sur la qualité des chambres et des prestations.

– L'hôtel Tidène a été fondé par une des filles du commandant Bourgès et a été récemment rénové par un parent de Mano ag Dayak.

– La pension Tellit a été ouverte au début des années quatre-vingt-dix par Vittorio Gioni, ancien dirigeant de Sahara-voyages qui a restauré une belle demeure remarquablement placée face à la mosquée. Il s'agit de l'hôtel le plus confortable de la région et le seul de classe internationale malgré ses faibles capacités d'hébergement (cinq chambres).

Outre ces infrastructures hôtelières, Agadès possède deux campings : l'Escale installée sur la nouvelle route qui mène à Arlit par un opérateur originaire d'Agadès et l'Oasis fondé autrefois par l'Alsacien Joyce. Ce potentiel hôtelier est donc très modeste tant en qualité qu'en quantité au regard des critères du tourisme international.

En marge de ces établissements, il y avait tout un secteur actif de restauration et de bars le plus souvent tenus par des Haoussas, des Agadésiens ou des étrangers (Béninois et Burkinabé) que par des Touaregs. Contrairement aux agences de voyages, les Touaregs ont peu investi dans l'hôtellerie et la restauration. Mano ag Dayak avait toutefois un projet de création d'un grand complexe hôtelier (Chiriet Hôtel) qui ne vit jamais le jour pour des considérations financières puis à cause de la rébellion. Ce projet redevint d'actualité sous l'impulsion de la Coopération française qui envisage la construction d'un hôtel de très grande classe à Iférouane. Des investisseurs italiens installent quant à eux un nouvel hôtel : Agadès la Plage. Le site choisi est un jardin verdoyant de la vallée du kori Telwa où les touristes pourront être isolés des désagréments de la ville...

Ces projets qui entendent promouvoir un tourisme de luxe soulèvent l'hostilité des professionnels locaux qui craignent que des sites soient réservés à leur seule clientèle. De même, le projet de l'UICN dont

l'objectif est la protection du patrimoine naturel et culturel suscita de vives réactions malgré les garanties apportées par l'UICN quant à la poursuite de leur activité touristique[45].

Conclusion

Le désert nigérien restera une destination prestigieuse et convoitée par les professionnels du tourisme occidentaux. Aussi, cette activité peut-elle être un secteur porteur pour la région si elle parvient à passer du stade artisanal à une gestion plus professionnelle. Pour cela, elle doit améliorer ses infrastructures et se montrer capable de fournir des prestations correctes aux agences de voyages européennes qui doivent désormais trouver à Agadès des interlocuteurs crédibles.

Un examen attentif des hommes qui se livrent au tourisme au sein de la communauté touarègue révèle un accès inégalitaire : les Iforas, et dans une moindre mesure les Kel Ferouane, surent mieux que d'autres s'insérer dans la profession et tisser des réseaux de relations en Europe. Les Iforas, dont le chef de file fut Mano ag Dayak, jouent toujours un rôle prépondérant. Ils ont pris une certaine avance sur les autres groupes (Kel Ewey, Kel Tadélé, etc.) qui ont tendance à les jalouser et à dénoncer leur hégémonie sur la profession[46]. Les habitants de la bordure Est de l'Aïr (régions de Kogo et de Zagado) préférèrent mettre en valeur leur zone du point de vue agro-pastoral. Aussi, comme les populations des monts Bagzans, ils profitèrent peu des retombées du tourisme alors que ces régions renferment les plus beaux paysages de l'Aïr. Enfin, en termes de revenus et d'emplois[47], ce secteur eut un impact plus fort sur Agadès que sur la brousse même si les citadins qui y travaillent redistribuent, sous forme d'aides, dans les villages et les campements une partie des sommes gagnées en ville.

A travers l'exercice du tourisme, les Touaregs ont le sentiment de poursuivre une vie nomade, parcourant à longueur d'années, comme leurs ancêtres et les caravaniers, les pistes du désert et les faisant découvrir à un public conquis d'avance. Il y a là une certaine continuité, le

45. Pour protéger cette zone, la réserve nationale de l'Aïr et du Ténéré (RNNAT) a été créée le 22 janvier 1988 et s'étend sur une superficie de plus de 77 000 km^2. Une partie de celle-ci, la Réserve intégrale, est théoriquement interdite aux visiteurs afin de préserver une faune en voie de disparition composée d'oryx et d'addax d'où son nom de « sanctuaire des addax » (en pratique, elle a été très empruntée surtout pendant la rébellion).

46. Les Iforas restent parfois perçus comme des étrangers en raison de leur récente immigration depuis le Mali (XIX^e siècle).

47. Les agences d'Agadès représentaient plus d'une centaine d'emplois permanents et à peu près autant d'emplois saisonniers au début des années quatre-vingt-dix.

Sahara demeurant un espace social et culturel. Toutefois, son exploitation touristique demeure timide et l'accumulation réalisée, depuis plus de quinze ans, reste cependant en deçà des résultats obtenus dans le commerce ou le transport par d'autres groupes entrepreneuriaux. Le tourisme, activité saisonnière, n'est pas un domaine d'accumulation rapide et de fortes marges car il doit tenir compte de la concurrence internationale (autrefois algérienne, aujourd'hui mauritanienne et malienne). Aussi, cette absence de gains élevés a-t-elle pu dissuader des opérateurs potentiels. On me cita le cas de Touaregs qui estimaient inintéressant de monter une agence pour n'en tirer qu'un revenu mensuel initial d'environ 300 000 francs CFA. Les hommes d'affaires arabes qui se tinrent à l'écart de ce secteur (hormis la location de véhicules) perçurent sans doute sa faible rentabilité à moins qu'ils ne voulussent le laisser aux Touaregs afin de ne pas attiser les rivalités.

Cette faible accumulation comparée aux activités marchandes a été mise en avant par des responsables de la rébellion. Ils estiment que les Touaregs étaient les seuls à pouvoir verser dans le tourisme et l'artisanat. Ils le firent par « obligation » comme me le mentionna l'un d'entre eux. Toutefois, certains pensent qu'ils n'en ont profité (et n'en profitent encore) que partiellement car les Européens continuent de contrôler l'activité malgré les mesures légales qui les empêchent de l'exercer directement. Ainsi, les Européens jouèrent-ils un rôle important au sein de Temet-voyages ou de Niger-Ténéré-voyages car ce sont des professionnels du tourisme qui disposent de solides relations dans le milieu des voyagistes. Ces derniers sont d'ailleurs de plus en plus exigeants sur la qualité du service et sur les prix car ils mettent en concurrence le Sahara nigérien avec d'autres destinations : le Maroc, le Mali et surtout la Mauritanie qui possèdent aussi de très beaux paysages sahariens (régions d'Atar et de Chinguetti).

Dans le contexte actuel, une relance durable de l'activité touristique, telle qu'elle avait pris forme au cours des années quatre-vingt dans la région d'Agadès, paraît conditionnée à la résolution définitive du problème politique : toute reprise dépend de la disparition définitive de l'insécurité résiduelle qui persiste notamment en Aïr. La nomination de Rhissa ag Boula comme secrétaire d'État au Tourisme constitua un bon choix : c'est la première fois qu'un Touareg connaissant bien les problèmes de la profession occupe ce poste. Toutefois, cette nomination ne permit pas de sortir de l'impasse : le message qu'il tenta de faire passer auprès des voyagistes internationaux lors du Salon du tourisme à Paris (mars 1998) ne reçut pas l'écho escompté. Ces derniers ne partageaient alors pas son optimisme et demeuraient très sceptiques quant à l'assurance que la sécurité de leurs clients serait garantie. Même s'ils maintinrent, par principe, le Niger dans leurs catalogues, ils ne le recommandaient pas cette destination à leur clientèle, ne voulant pas prendre le risque de ternir leur réputation (ils peuvent s'exposer aussi à de coûteux procès en cas de problème).

La saison 1999-2000 s'annonce sous de nouveaux auspices : un vol hebdomadaire va reprendre entre Paris et Agadès, quelques agences de voyages européennes prenant le pari de relancer l'activité, le contexte politique leur semblant désormais favorable. Espérons que les incidents passés ne se reproduiront plus mais de réelles craintes subsistent car il y a encore des armes et des groupes incontrôlés qui circulent en Aïr et qui peuvent de nouveau anéantir du jour au lendemain tous les efforts accomplis par ceux qui ont intérêt à ce que l'activité reprenne...

Conclusion générale

De profonds bouleversements touchèrent cette partie du continent africain où la pénétration coloniale imposa un nouveau mode d'organisation politique et un modèle économique qui repose sur la loi du marché. La France créa à la lisière du Sahara un nouveau territoire, le Niger, qu'elle engloba dans un vaste ensemble qu'elle avait conquis : l'Afrique occidentale française. Parallèlement, son économie devint dépendante de celle de la métropole qui comptait sur ses ressources pour pourvoir à son approvisionnement en produits tropicaux (arachide, coton, gomme arabique, etc.).

Les sociétés nigériennes firent preuve de capacités d'adaptation très différentes à ce nouveau contexte : du point de vue politique, les sociétés djermas-songhaïs furent les premières à fréquenter l'école des « Blancs » et à peupler leur administration, ce qui leur permit de les remplacer au moment de l'indépendance. Du point de vue économique, les sociétés arabe et haoussa qui possèdent une tradition marchande ancienne montrèrent de réelles prédispositions à s'insérer dans un mode de fonctionnement économique désormais monétarisé. Par contre, la communauté touarègue éprouva d'énormes difficultés à s'inscrire dans cette nouvelle matrice politique et économique dont les valeurs ne sont pas en phase avec ses référents sociaux-culturels et ses pratiques : cette société donne l'impression d'avoir été dépassée par ces évolutions dont elle n'a guère été partie prenante, s'étant plutôt repliée sur elle-même.

Ces transformations de son environnement se traduisirent par une série de crises qui ébranlèrent les fondements mêmes de la société touarègue. S'interroger sur ce processus, dont la rébellion est la résultante, semble fondamental pour saisir la situation présente. Encore faut-il le faire en faisant fi de toutes passions et parti pris réducteur : le « problème » touareg doit être abordé en portant l'attention sur l'analyse des conditions historiques dans lesquelles cette marginalisation s'est opérée. C'est cet aspect que je voudrais brièvement synthétiser avant de réfléchir sur le devenir de cette société et les défis qu'elle devra relever pour assurer non seulement sa survie mais aussi son avenir.

Les différents aspects d'une marginalisation

En reprenant la grille d'analyse proposée au début de cet ouvrage, on constate que les interrelations entre la société touarègue et l'État, l'éco-

nomie et l'espace connurent de profondes mutations au cours des décennies passées.

– 1/ Du point de vue de ses rapports à l'État colonial puis indépendant, l'histoire révèle qu'ils furent toujours complexes et tendus. Si le début de la période coloniale fut marqué par un antagonisme aigu, les relations entre les Français et les Touaregs s'améliorèrent par la suite. Depuis 1960, les différents chefs d'État nigériens s'efforcèrent d'associer toutes les communautés à la gestion du pays afin de conforter l'unité nationale. André Salifou note qu'il y a eu depuis 1958 « en moyenne deux ministres touaregs dans les trente-huit gouvernements qui se sont succédés au Niger, ce qui est considérable car cette moyenne est de quatre pour les Haoussas qui constituent plus de 50% de la population du Niger tandis que les Touaregs n'en représentent que 8 à 9% »[1]. Au-delà de ces chiffres, il faut admettre que la communauté touarègue ne fut pas délibérément écartée du pouvoir comme les responsables de la rébellion l'ont prétendu à tort : si les Touaregs jouèrent un rôle modeste au sein de l'appareil d'État et de ses grandes entreprises – ce qui les empêcha d'influer sur les décisions prises tant au niveau régional et que national – c'est parce qu'ils ne disposaient pas de suffisamment de cadres pour occuper ces postes de responsabilité et non parce qu'il y avait une volonté de les en écarter systématiquement.

Le refus prolongé de la scolarisation par les couches sociales dominantes de la société touarègue fut une erreur historique qui se traduisit par cette sous-représentation politique et administrative. L'écart avec les autres populations ne cessa de se creuser au fil des ans alors que le département d'Agadès ne fut pas défavorisé du point de vue de la création d'écoles : en 1991, son taux de scolarisation était le plus élevé du Niger (44%)[2]. Certes, les écoles se trouvent en milieu urbain et insuffisamment en brousse où résident les nomades dont la scolarisation des enfants est complexe en raison de leur continuelle mobilité (des efforts ont été accomplis à travers la mise en place d'écoles nomades). Ces difficultés organisationnelles n'expliquent pas à elles seules le retard pris : le recrutement de jeunes élèves d'origine touarègue ne pose-t-il pas encore problème comme le reconnaissent de nombreux enseignants ? La rébellion aggrava cette situation car l'insécurité entraîna la fermeture d'écoles ramenant le taux de scolarisation en milieu rural de 22,1% en 1989-1990 à 14,2 en 1992-1993. Depuis l'année scolaire 1994-1995, il est remonté à 16,9% grâce à la réouverture d'écoles et à la création de classes sous l'impulsion d'ONG[3]. Une scolarisation généra-

1. A. SALIFOU, *La question touarègue, op. cit.*

2. Celui de la ville d'Agadès se chiffrait à 64%. Seule la capitale Niamey présentait un taux supérieur (88%), cf. P.-M. DECOUDRAS, S. ABBA, *La rébellion touarègue au Niger : actes de négociations avec le gouvernement*, Centre d'études d'Afrique noire, Travaux et Documents, Bordeaux, 1995.

3. Bulletin d'information, n° 3, Direction départementale du Plan, Agadès, 1995.

lisée et poussée de ses enfants aurait permis à la communauté touarègue de compenser son faible poids démographique (10% de la population nigérienne) comme cela s'est produit pour d'autres minorités (les Ibos au Nigeria).

Ce faible poids démographique a des incidences quant à sa représentation politique[4]. L'analyse des différentes consultations électorales organisées démocratiquement entre 1993 et 1995 fait nettement ressortir que les électeurs nigériens se prononcent davantage selon des considérations régionalistes plus que sur des idéologies, des plates-formes politiques ou des propositions d'action[5]. Dans le contexte national où les blocs haoussa et djerma-songhaï disposent d'une position dominante, la communauté touarègue apparaît comme une minorité dont le nombre d'élus à l'Assemblée nationale est forcément limité.

A cet aspect, il faut ajouter qu'elle s'est montrée de tout temps divisée. Elle n'a jamais pu réaliser son unité politique à l'ère précoloniale ni même plus récemment comme le prouve le morcellement de la rébellion : elle ne présenta un front uni qu'à ses débuts pour s'effriter ensuite en de multiples mouvements qui nuisirent à sa cohésion. Ces divisions internes renvoyant à des rivalités entre différents groupes voire tribus semblent structurelles : l'incapacité à présenter un front uni a affaibli la rébellion tout en compliquant le déroulement des négociations de paix, les mouvements rejetant les uns après les autres les accords puis les entérinant de nouveau.

– 2/ Du point de vue économique, la communauté touarègue ne parvint pas à s'insérer dans l'économie de marché ni en conséquence dans les grands circuits économiques qui se mettaient en place. Les retombées de la création d'une industrie minière et du développement de l'urbanisation et du commerce se font dorénavant pleinement sentir ce qui n'était pas le cas il y a vingt-cinq ans. La rente née de ces secteurs d'activités lui a totalement échappé : rares sont ses représentants qui jouent un rôle important dans l'approvisionnement des sociétés minières et des villes. Plus grave encore, les Touaregs furent évincés des grands courants d'échanges transsahariens : les commerçants arabes parcourent désormais les pistes du désert sans recourir à leur protection[6]. Ils n'ani-

4. Selon le recensement général de la population effectué en 1988, la communauté touarègue n'est majoritaire que dans le département d'Agadès où elle représente 67% des résidents. Ce pourcentage n'a cessé de diminuer depuis l'indépendance en raison de l'immigration induite par l'installation du secteur minier et d'un dynamisme démographique interne des populations originaires du Sud plus soutenu.

5. F. GAULME, Tribus, ethnies, frontières, *Afrique contemporaine*, numéro spécial, Paris, 1992, pp. 43-49.

6. Quelques Touaregs sont employés par ces négociants comme chauffeurs. D'autres servent de guides surtout lorsque les véhicules empruntent des itinéraires peu fréquentés (pistes de fraude). Comme autrefois, ce sont donc des convoyeurs et non des spécialistes de l'échange, cf. P. BONTE, L'organisation économique des Touaregs Kel Gress, in *Éléments d'ethnologie*, R. Cresswell (éd.), tome 1, Armand Colin, Paris, 1975, pp. 166-215.

ment donc plus ces mouvements qui reposent sur l'utilisation de moyens de transport modernes qu'ils ne possèdent pas car le commerce caravanier ne leur a pas permit de dégager les surplus nécessaires à l'achat de camions. Enfin, pasteurs reconnus pour leur maîtrise des techniques de l'élevage, ils ne surent pas contrôler les grands circuits de commercialisation du bétail vers le Nigeria et le Maghreb qui sont aux mains de négociants haoussa et arabe. Les Touaregs n'interviennent que comme producteurs primaires ou intermédiaires de vente sur les marchés. Ils n'engrangent donc pas les principaux bénéfices tirés des filières d'exportation qui furent le point de départ d'accumulations individuelles.

A l'exception du tourisme et de l'artisanat, les grands pans de l'économie de la région d'Agadès sont à présent contrôlés par les autres communautés nigériennes. Si les riches *àlhazai* de Maradi, de Zinder et de Birnin Konni se sont principalement tournés vers le Nigeria, ils ne négligèrent pas pour autant l'approvisionnement des sites miniers et les contrats liés à la mise en place de nouvelles infrastructures dans le nord du Niger et à son ravitaillement. De même, la communauté arabe qui affirma son identité lors la rébellion réussit à jouer un rôle dominant dans le domaine de l'élevage qu'elle combina à d'autres activités marchandes. Les commerçants arabes, très liés pour certains au Maghreb et pour d'autres au Moyen-Orient (Arabie saoudite, Koweït[7]), devinrent un des pôles économiques nationaux en investissant parfois la sphère politique, les familles s'éparpillant habilement au sein des principaux partis issus de l'avènement de la démocratie.

Les secteurs économiques que la société touarègue contrôle sont finalement ceux dont la rentabilité est la plus faible : le tourisme, d'une part, dégage des marges limitées étant donné la pression exercée par les agences de voyages européennes qui doivent tenir compte de la concurrence internationale. L'artisanat, d'autre part, est une activité de production moins génératrice de profits que les activités marchandes. Toutefois, quelques artisans surent créer de véritables petites entreprises en réinvestissant une partie des surplus dégagés par leur activité.

Cette transition vers l'économie de marché devait inexorablement s'accompagner de mutations structurelles que la société touarègue, très hiérarchisée, ne réussit pas à opérer ce qui ne fut pas le cas d'autres groupes pastoraux (arabes et peuls). Elle renferme sans doute en elle-même des blocages doublés d'une certaine aversion culturelle pour le commerce considéré comme une activité dégradante qu'il convient d'abandonner à d'autres. L'accumulation est aussi entravée par des obligations de redistribution : partager et faire profiter autrui de sa fortune apporte davantage de considération et de reconnaissance que de jouir

7. Une riche famille d'origine maure est liée au prince Bandar du Koweït. Chaque année, elle organise les chasses au faucon que celui-ci vient faire dans l'Azawak au mécontentement des écologistes nigériens et des agents du service de la protection de la faune.

égoïstement de ses richesses ou tenter de les faire fructifier. Aussi, un homme comme Mano ag Dayak n'eut jamais une envergure financière comparable à celle des négociants arabes. Sa force tenait à son indéniable charisme qui lui permit de constituer de solides et puissants réseaux de relations en Europe et non à ses ressources personnelles.

Ces aspects renvoient à la mentalité de la société touarègue comme me le fit observer un de ses (rares) membres commerçant : « Il n'y a toujours pas de grands marchands touaregs car on n'a pas développé le même esprit que nos cousins arabes. On est resté dans le pastoralisme et les animaux sont partis avec les sécheresses. On a payé notre retard dans l'éducation car nous ne disposons pas de frères bien placés pour nous donner des marchés. On a été finalement peu sensible aux évolutions récentes, cela explique qu'on en soit resté à l'écart. » Puis il ajouta : « Mes frères seraient plutôt des "culbuteurs" que des "accumulateurs". Ils seraient davantage intéressés par des gains rapides que par un profit lent et régulier issu d'un projet précis. On est ainsi. »

– 3/ Du point de vue du contrôle de l'espace, la communauté touarègue a perdu son hégémonie avec le déclin du commerce caravanier et les crises du pastoralisme nomade : les pistes du désert ne semblent plus lui appartenir et les pâturages de l'Azawak, de l'Ighazer et du Tadress sont l'objet d'un enjeu foncier où elle n'a plus de prééminence.

La généralisation du transport moderne porta un coup sévère au commerce caravanier car le chameau, après deux mille ans de règne, a été détrôné par les camions plus rapides (il faut quatre à cinq jours pour relier Agadès à Dirkou alors qu'une caravane met une quinzaine de jours) et rentables (un camion de 15 t transporte la charge d'une quarantaine de chameaux). Aussi, les Touaregs perdirent-ils le monopole de la traversée saharienne (seules subsistent les *taghlamt*) et la maîtrise de leurs territoires hormis celle du massif de l'Aïr où ils exercent encore un droit d'accès. Leur aptitude à se déplacer dans cet univers hostile n'est donc plus mise à profit que dans sa seule exploitation touristique.

Dans le domaine pastoral, une concurrence accrue se fait sentir dans l'exploitation des pâturages où la communauté arabe accroît son emprise : le contrôle des puits devient stratégique et donna lieu à des affrontements armés où des milices chassèrent d'autres éleveurs de zones qu'elles désiraient s'approprier. L'évolution récente du pastoralisme se caractérise donc par une exclusion et une paupérisation croissantes de certains éleveurs et l'accumulation d'autres qui entendent maîtriser les conditions de son exercice.

A ce lent effondrement se greffèrent les conséquences de la rébellion : la sous-représentation administrative et politique de la communauté touarègue s'amplifia car des cadres et des employés quittèrent leurs postes pour se réfugier dans la montagne ou rejoindre les combattants. En matière économique, le département d'Agadès paraît sinistré : les circuits de distribution tardent à se rétablir et le tourisme ne parvient pas véritablement à repartir en raison d'une insécurité latente qui

entrave également le retour des projets de développement qui constituent des sources d'emplois et d'investissements importants.

Avec le recul du temps, certains Touaregs comme ce responsable d'une agence de voyages reconnaissent que « la rébellion s'est achevée sans gloire. On a cessé le mouvement sous la pression des populations. Il y avait trop de souffrances. On n'a finalement pas obtenu grand-chose. Si on a l'intégration de quelques anciens combattants dans l'administration et dans les unités sahariennes ce sera déjà pas mal. Il faut voir ce que donneront les projets. Enfin, la décentralisation paraît utopique car l'État n'a pas les moyens de la mettre en place. » Ce sentiment d'échec est assez partagé. Quelques cadres touaregs sont conscients de la précarité de la situation présente. La rébellion leur fit sans doute prendre conscience des erreurs passées et de la nécessité de prendre en mains leur avenir.

Quel avenir ?

Avec la restauration de la paix, la question est de savoir comment la communauté touarègue va parvenir à s'insérer dans le contexte national pour en constituer un des pôles régionaux.

L'édification d'une économie touarègue

La construction d'une véritable économie semble impérative : le commerce de fraude à travers les pistes du désert et des pratiques encore trop fréquentes basées sur le racket, qui ne sont pas sans rappeler les rezzous, doivent laisser la place à d'autres modes de fonctionnement pour éviter la généralisation d'une économie de type maffieux.

Certes, les Touaregs éprouveront des difficultés à refaire leur retard économique car leurs atouts sont limités n'ayant, mis à part quelques groupes (Kel Ewey), aucune tradition marchande. Peu d'individus disposent des capitaux nécessaires et de la compétence technique indispensable à la création d'entreprises. La diversification de leurs activités paraît cependant vitale pour qu'ils parviennent, un jour, à jouer un rôle économique au sein de la communauté nationale et peut-être même à figurer parmi les milieux entrepreneuriaux nationaux. Les échanges Nord-Sud sont en train de renaître et des réseaux commerciaux se rétablissent entre le Maghreb et l'Afrique noire : les Touaregs ne doivent plus rester à l'écart de ces circuits et doivent s'efforcer au contraire de les investir comme ils le firent dans le passé. Il ne faut désormais plus qu'ils se focalisent sur les seuls pastoralisme et tourisme même si ce dernier secteur est porteur. De nouvelles activités doivent être explorées pour éviter aux jeunes générations les conditions de travail pénibles qu'ils rencontrent dans le Maghreb. Si le pastoralisme leur est dorénavant inaccessible car beaucoup d'entre eux n'en maîtrisent pas les techniques n'ayant jamais été éleveur, il est indispensable de trouver un emploi à ces jeunes car celui-ci conditionne leur réinsertion économique et par là leur désarmement.

Pour atteindre un tel objectif, l'éducation et la formation doivent être des priorités absolues et constituer un des volets essentiels des différentes interventions envisagées en faveur de la région : il s'agit d'une condition *sine qua non* pour combler le retard accumulé tant en matière de compétences administrative qu'économique. Certes, c'est une tâche de longue haleine aux effets perceptibles sur plusieurs générations mais y a-t-il une autre solution ?

Un autre défi devra être aussi relevé : l'argent promis par les bailleurs de fonds qui interviendront lorsque la pacification de ces zones sera définitivement acquise. La communauté touarègue devra se montrer capable de saisir les opportunités offertes par les projets de développement et de prendre une part active à la reconstruction de sa région. Les entrepreneurs touaregs et les artisans devront développer des affaires crédibles en déposant, par exemple, des dossiers auprès de l'organsime « Entreprendre au Niger » ou de l'Agence de financement et d'encouragement de libre entreprise au Niger (AFELEN) qui a toujours ignoré le Nord du Niger n'y finançant qu'un seul projet (la boulangerie industrielle d'Arlit pour un montant de 24 millions de francs CFA) alors qu'elle accorda, en quatre années d'exercice au Niger, 5,741 milliards de francs CFA de crédits au profit de 182 entreprises et projets[8]. Enfin, les employés et les ouvriers touaregs devront faire preuve de sérieux, d'ardeur au travail et d'aptitude à accomplir les tâches qui leur seront confiées : il est grand temps qu'ils cessent de bouder le salariat et prennent conscience que le monde a profondément changé.

Cette insertion dans le tissu économique ne sera pas réalisable sans une véritable volonté des responsables politiques du pays pour que les aides extérieures soient effectivement dirigées vers la communauté touarègue et non accaparées par d'autres comme ce fut fréquemment le cas par le passé. Or l'argent qui sera versé par les bailleurs de fonds sera convoité par les hommes d'affaires de Niamey et des autres grandes villes du pays qui n'entendent sans doute pas laisser à d'autres le bénéfice de cette manne. Pour cela, ils disposent de multiples relations politiques et administratives qu'ils peuvent mettre en œuvre. C'est donc au gouvernement nigérien et aux investisseurs étrangers d'être vigilants en faisant en sorte que la communauté touarègue soit bien bénéficiaire des aides promises.

Ces dernières devront être également réparties équitablement au sein des différents groupes qui composent la société touarègue qui est loin d'être homogène et solidaire. On peut craindre que certains de ses membres ne soient tentés d'accaparer à leur seul profit les ressources promises alors que d'autres n'en recevraient que les miettes. Pour éviter les rivalités, les interventions extérieures devront tenir compte de ces hétéro-

8. Cf. le rapport très critique de M. BOTZUNG, Ph. CHETELAT, M. BOUKAR MAINA, *Agence de financement et d'encouragement de la libre entreprise au Niger (AFELEN)*, Rapport provisoire d'évaluation à mi-parcours, GRET, Paris, 1996.

généités dans le choix et la définition de leurs actions afin qu'elles touchent l'ensemble des populations (notamment rurales) et non une frange qui saura mieux que d'autres accaparer les circuits d'aide. Les cadres touaregs devront enfin avoir d'autres objectifs que l'accès à des postes de responsabilités et aux voitures « noires » symbole des hauts responsables du pays. Un nouvel échec risquerait de déboucher sur des problèmes plus graves encore que ceux qui affectèrent récemment cette région.

L'intégration dans l'État moderne

Au cours d'un entretien, des responsables de la rébellion m'ont expliqué que « le contenu des accords de paix les satisfaisait pleinement. Reste leur application et la mise en place de la réforme administrative qui tarde. » Leur concrétisation paraît en effet difficile parce que la décentralisation ne peut se faire dans le contexte économique actuel : les caisses de l'État sont désespérément vides, celui-ci ne parvenant même pas à honorer les salaires de ses fonctionnaires ou se montrant incapable de prendre en charge financièrement la moindre consultation électorale sans un appui massif de l'extérieur.

Ces contraintes financières sont très préoccupantes car l'économie nigérienne ne laisse entrevoir aucune embellie à court terme ni même à moyen terme à moins d'un miracle aurifère ou pétrolier peu probable pour le moment car les explorations effectuées dans le Djado ne pourront donner lieu à une exploitation avant une dizaine d'années. Dans ces conditions, on ne voit pas comment une réforme administrative coûteuse comme la décentralisation pourrait se mettre en place sans une aide extérieure massive.

Que ce soit du point de vue politique, économique ou social, cette aide semble conditionner toute reprise économique et est seule capable dans la conjoncture actuelle de pouvoir assurer le retour d'une certaine stabilité. Certes, les bailleurs de fonds donnent l'impression d'être lassés d'apporter sans cesse une assistance tantôt mal utilisée et parfois détournée. Mais cette région démunie et d'une manière plus générale le Niger, pays en état de faillite, ne constituent-t-ils pas à présent un terreau favorable aux thèses islamistes les plus extrémistes : pauvreté, chômage endémique, fatalisme, absence de quelconques perspectives ne sont-ils pas là les ingrédients habituels favorables au développement de tels mouvements dans un pays où l'influence du Maghreb et du Moyen-Orient ne cesse de croître ?

La rébellion n'apparaît finalement que comme un sursaut de révolte qui accentua la situation de sous-développement dans laquelle se trouve la société touarègue. Celle-ci est en péril : elle doit impérativement explorer de nouvelles voies pour éviter de devenir le figurant d'un merveilleux décor admiré par des touristes en quête d'exotisme. C'est une question de survie. La marche de l'histoire ne l'attendra pas...

Bibliographie

Abadie M., *La Colonie du Niger*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1927.

Alhassane A., *L'homme et l'environnement sahélien : évolution des agrosystèmes et crise de gestion de l'espace dans le Damergou*, Thèse de doctorat, Faculté des lettres, arts et sciences humaines, Département de géographie, Abidjan, 1994.

Amadou Alfaizé C., Dayak O., Faugères B., *Revue de la première phase du programme de développement en zone pastorale*, Fonds européen de Développement/Ministère du Plan, Niamey, 1997.

Amselle J.-L., Grégoire E., *État et réseaux marchands transnationaux en Afrique de l'Ouest*, Club du Sahel/CILSS-Ministère de la Coopération, Paris, 1988.

Anfani, Niamey, 1er janvier 1993.

Anfani, Niamey, 16 avril 1995.

Anonyme, *Connaissance du Sahara*, Document SEBOM, Paris, 1958.

Austen R.A., The Transsaharan Slave Trade : a Tentative Census, in The Uncomon market : Essays, in *The Economic History of the Atlantic Slave Trade*, Hogendorn J., Gemery H. (eds), New York Academic Press, New York, 1979, pp. 23-76.

Baier S., *Travels and Discoveries in North and Central Africa*, Centenary edition, F. Cass and Co., 3 volumes, London, 1965.

Baier, S., *An Economic History of Central Niger*, Clarendon Press, Oxford, 1980

Baltzer M., Botto. A., *Rapport d'exécution* (édition provisoire), Haut-Commissariat à la Restauration de la Paix/Mission française de Coopération et d'Action culturelle, Niamey, 1997.

Baulin J., *Conseiller du Président Diori*, Éditions Eurafor-Press, Paris, 1986.

Bejui D. et Bejui P., *Exploits et fantasmes transsahariens : 80 ans de traversées sahariennes abouties ou (...) rêvées, en auto, en camion, en train et en avion*, Éditions La Régordane, Chanac, 1994.

Bellot J.-M., La politique africaine de la Libye, *Le mois en Afrique,* n° 176-177, Paris, 1980, pp. 21-37.

Berg E., *Le développement accéléré en Afrique au Sud du Sahara*, Programme indicatif d'action, Banque mondiale, Washington, 1981.

Bernus E., Espace géographique et champs sociaux chez les Touaregs Illabakan (République du Niger), *Études rurales*, 37-38-39 : 46-64, Paris, 1970.

Bernus E., *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, Mémoire ORSTOM, n° 94, Paris, 1981.

Bernus E., Place et rôle du forgeron dans la société touarègue, in *Métallurgies africaines-Nouvelles contributions,* textes réunis par ECHARD N., Mémoire de la société des africanistes, Paris, 1983, pp. 237-251.

Bernus E., Le nomadisme pastoral en question, *Études rurales,* n° 120, Paris, 1990, pp. 41-52.

Bernus E. et Bernus S., *Du sel et des dattes*, Études nigériennes, n° 31, CNRSH, Niamey, 1972.

Bernus S., Bonte P., Brock L., Claudot H., *Le fils et le neveu. Jeux et enjeux de la parenté touarègue*, Cambridge University Press, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, 1986.

Bernus S., *Particularisme ethnique en milieu urbain : l'exemple de Niamey*, Musée de l'homme, Paris, 1969.

Blin L., Les Noirs dans l'Algérie contemporaine, *Politique africaine*, n° 30, Paris, 1988, pp. 22-31.

Blin L., *L'Algérie du Sahara au Sahel*, Collection histoire et perspectives méditerranéennes, L'Harmattan, Paris, 1990.

Boilley P., L'OCRS. Une tentative avortée, in *Nomades et commandants. Administration et sociétés nomades dans l'ancienne AOF,* Karthala, Paris, 1993, pp. 215-239.

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

Bonte P., L'organisation économique des Touaregs Kel Gress, in *Éléments d'ethnologie,* Cresswell R. (éd.), tome 1, Armand Colin, Paris, 1975, pp. 166-215.

Botzung M., Chetelat Ph., Boukar M., *Agence de financement et d'encouragement de la libre entreprise au Niger (AFELEN)*, Rapport provisoire d'évaluation à mi-parcours, GRET, Paris, 1996.

Boubakar A., *Agadez et sa région,* Études nigériennes, n° 44, IRSH, Niamey, 1979.

Boubakar A., *Artisanat touareg de l'Aïr*, Département de géographie, Université Abdou Moumouni, Niamey, 1995.

Bourgeot A., Les mouvements de résistance et de collaboration en Ahaggar (Algérie) de 1880 à 1920, *Annuaire de l'Afrique du Nord*, XXII, Paris, 1984, pp. 481-499.

Bourgeot A., Le commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord », Éditions SÉPIA, Paris, 1989, pp. 129-137.

Bourgeot A., Le désert quadrillé des Touaregs du Niger, *Politique africaine*, n° 38, Paris, 1990, pp. 68-75.

Bourgeot A., L'enjeu politique de l'histoire : vision idéologique des événements touaregs (1990-1992), *Politique africaine*, n° 48, Paris, 1992, pp. 129-135.

Bourgeot A., Le corps touareg désarticulé, ou l'impensé politique, *Cahiers d'études africaines*, 136, XXXIV-4, Paris, 1994, pp. 659-671.

Bourgeot A., Révoltes et rébellions en pays touareg, *Afrique contemporaine*, n° 170, Paris, 1994, pp. 3-19.

Bourgeot A., Une rupture du couple écologie-économie (la crise du pastoralisme touareg), in *A la croisée des parcours. Pasteurs, éleveurs, cultivateurs*, Blanc-Pamard Ch. et Boutrais J. (éds.), Éditions de l'ORSTOM, Collection Colloques et Séminaires, 1994, Paris, pp. 63-78.

Bourgeot A., *Les sociétés touarègues. Nomadisme, identité, résistances*, Éditions Karthala, Paris, 1995.

Bourgeot A., Les rébellions touarègues : une cause perdue ?, *Afrique contemporaine*, n° 180, Paris, 1996, pp. 481-499.

Boutillier J.-L., Copans J., Fiéloux M., Lallemand S., Ormières J.-L., *Le tourisme en Afrique de l'Ouest. Panacée ou nouvelle traite*, Dossiers africains, Maspero, Paris, 1978.

Bulletin d'information, n° 3, Direction départementale du Plan, Agadès, 1995.

Butel B., *Une expérience de promotion et de développement de l'artisanat d'art dans le département d'Agadès*, Union régionale des Coopératives d'Agadès/Service de l'Artisanat, Agadès, 1990.

Butel B., *Bilan de l'artisanat dans le département d'Agadès*, Projet BIT NER/87/010, Direction de la Promotion de l'Artisanat, Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat, Niamey, 1989.

Casajus D., Les amis français de la cause touarègue, *Cahiers d'études africaines*, XXXV(1), 137, Paris, 1995, pp. 237-250.

Casajus D., *La tente dans la solitude : la société et les morts chez les Touaregs Kel Ferwan*, Maison des sciences de l'homme/Cambridge University Press, Paris, 1987.

Caupin V., *Les flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigeria : Formes, estimation, déterminants et impact sur l'économie du Niger*, ORSTOM, Niamey, 1997.

Claudot-Hawad H., Bandits, rebelles et partisans : vision plurielle des événements touaregs, 1990-1992, *Politique africaine*, n° 46, Paris, 1992, pp. 143-149.

Claudot-Hawad H. (éd.), *Les Touaregs : portraits en fragments*, Edisud, Aix-en-Provence, 1993.

Cohen A., *Customs and politics in urban Africa : a study of hausa migrants in Yoruba towns*, Routledge & Kegan, University of California, London, 1969.

Cohen A., The Social Organisation of Credit in West African Cattle Market, *Africa,* XXXVI, 1, London, 1965, pp. 8-20.

Comité information Sahel, *Qui se nourrit de la famine au Sahel ?,* Maspero, Paris, 1974.

Copans J.(éd.), *Sécheresses et famines du Sahel,* 2 tomes, Maspero, Paris, 1975.

Coordination de la résistance armée, *Programme-cadre de la résistance*, Niamey, 1994.

Dagra M., *La politique extérieure du Niger (1974-1987). Contribution à l'étude des structures diplomatiques et de la politique africaine d'un État sahélien,* Université Cheikh Anta Diop, Faculté des sciences juridiques et économiques, Thèse pour le doctorat d'État, Dakar, 1987.

David O., *Les circuits de l'oignon en Afrique de l'Ouest ou la filière haussa approvisionnant Abidjan en oignons*, CIRAD-FLHOR, Montpellier, 1995.

Dayak M., *Touareg, la tragédie,* Éditions Lattès, Paris, 1992.

Dayak M., *Je suis né avec du sable dans les yeux*, Éditions Fixot, Paris, 1996.

De Barrin, Des centaines de Touaregs tués au Niger, *Le Monde*, Paris 15 juin 1990.

Decoudras P.-M., Abba S., *La rébellion touarègue au Niger : actes de négociations avec le gouvernement,* Centre d'études d'Afrique noire, Travaux et documents, Bordeaux, 1995.

Decraene Ph. et F. Zucarelli F., *Grands sahariens à la découverte du « désert des déserts »*, Éditions Denoël, Paris, 1994.

Le Démocrate, n° 149, Niamey, 3 avril 1995.

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), *Réalimentation de la nappe d'Agadez*, République du Niger, Niamey, 1988.

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)/ République du Niger/ Université de Karlsruhe, *Schéma d'aménagement de la ville d'Agadès*, Karlsruhe, 1988.

Direction générale des douanes, *Assihar,* Alger, 1995.

Fernandez P., *Les artisans de l'Aïr au Niger : Recomposition sociale et transformations économiques*, Mémoire de DEA en anthropologie sociale et ethnologie, École des hautes études en sciences sociales, Paris, 1998.

Fèvre F., *Les Seigneurs du désert. Histoire du Sahara*, Presse de la Renaissance, Paris, 1983.

Le Figaro, n° 12612, Paris, 20 mars 1985.

Flandrin Ph., *Les thalers d'argent, histoire d'une monnaie commune*, Éditions du Félin, Paris, 1997.

Foureau F., *D'Alger au Congo par le lac Tchad*, Mission Saharienne Foureau-Lamy, Masson, Paris, 1902.

Fuglestad F., Les révoltes des Touaregs du Niger (1916-17), *Cahiers d'études africaines,* XIII (1), 49, 1973, pp. 82-120.

Gallais J., Les sociétés pastorales ouest-africaines face au développement, *Cahiers d'études africaines,* XII (3), n° 47, Paris, 1973, pp. 353-368.

Gallais J., *Pasteurs et paysans du Gourma. La condition sahélienne*, CEGET/CNRS, Bordeaux, 1975.

Gast, M., Échanges transsahariens et survie des populations locales, *Ecol. hum.* vol., n° 2, 1989, pp. 3-23.

Gaulme F., Tribus, ethnies, frontières, *Afrique contemporaine*, numéro spécial, Paris, 1992, pp. 43-49.

Georgy G., *Kadhafi, le berger des Syrtes*, Flammarion, Paris, 1996.

Giazzi F. (sous la direction de), *La Réserve naturelle nationale de l'Aïr et du Ténéré (Niger)*, MH/E-WWF-UICN, Niamey, 1996.

Grégoire E., *Les alhazai de Maradi (Niger) : Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*, Travaux et Documents n° 187, Éditions de l'ORSTOM, Paris, 1986 (réed. 1990). Version anglaise : *The Alhazai of Maradi : Traditionnal Hausa Merchants in a Changing Sahelian City*, traduction de B. H. Hardy, Lynne Rienner publishers, Boulder (Colorado), 1992.

Grégoire E., Démocratie, État et milieux d'affaires au Niger, *Politique africaine*, n° 56, Paris, 1994, pp. 94-107.

Grégoire E., Niger-Nigeria : l'impact de la dévaluation du franc CFA, *Afrique contemporaine,* n° 173, Paris, 1994, pp. 20-25.

Grégoire E., Niger : le long apprentissage de la démocratie, *Parlements et francophonie,* n° 94-95, Paris, 1995, pp. 70-76.

Grégoire E., Les grands courants d'échanges sahéliens : histoire et situations présentes, in *Sahels, diversité et dynamiques des relations sociétés-nature,* Raynaut Cl. (éd.), coédition GRID-Karthala-SEI, 1997, pp. 121-141. Version anglaise : Major sahelian trade networks : past and present, in *Societies and nature in the Sahel*, Raynaut Cl. (ed.), Routledge/SEI Global Environment and Development Series, London, 1997, pp. 90-108.

Grégoire E., Sahara nigérien : terre d'échanges, *Autrepart*, n° 6, Éditions de l'Aube/ORSTOM, Paris, pp. 91-104.

Grégoire E., Un territoire parcouru : le désert du Ténéré, in *Le voyage inachevé... Hommage à Joël Bonnemaison,* Textes réunis par Guillaud D., Seysset M., Walter A., Éditions de l'ORSTOM/PRODIG, Paris, 1998, pp. 255-261.

Grégoire E., Labazée P., *Le fonctionnement du marché parallèle des changes et ses incidences sur le commerce céréalier entre le Niger et le Nigeria*, Mission française de Coopération, Niamey, 1994.

Grégoire E., Labazée P., Niger : comptes et mécomptes d'un jeune État démocratique, *Politique africaine*, n° 52, Paris, 1993, pp. 129-132.

Grégoire E., Olivier de Sardan J.-P, Il faut reprendre la coopération avec le Niger, *Le Monde*, Paris, 8 février 1996.

Grégoire E., Olivier de Sardan J.-P., Niger : le pire a été évité, mais demain ?, *Politique africaine*, n° 61, Paris, 1996, pp. 117-121.

Grégoire E., Olivier de Sardan J.-P., Niger : mise au point et suite, *Politique africaine,* n° 63, Paris, 1996, pp. 136-141.

Grevoz D., *Les méharistes français à la conquête du Sahara*, L'Harmattan, Paris, 1994.

Guitart F., *Les conditions de l'évolution du commerce d'une ville Nord sahélienne du début du XIX^e^ siècle aux années 1970 : Agadès,*

République du Niger, Thèse pour le doctorat de géographie de l'Université de Paris I, Paris, 1988.

Hama B., *Recherche sur l'histoire des Touaregs sahariens et soudanais*, Publication de la République du Niger, Éditions Présence africaine, Paris, 1967.

Hama I., Niger-Mali : la marche inexorable vers la paix, *Le Républicain*, n° 237, Niamey, 28 mars 1996.

Hamani D., *Au carrefour du Soudan et de la Berberie. Le Sultanat touareg de l'Ayar*, IRSH, Études nigériennes, n° 55, Niamey, 1989.

Haské, n° 1, Niamey, 30 juin 1990.

Haské, n° 15, Niamey, 1er juillet 1991.

Henry J.-R., Le désert nécessaire, in *désert (nomades, guerriers, chercheur d'absolu)*, Éditions Autrement, Série Monde, HS n° 5, Paris 1983.

IRAM/Commission européenne (Projet PROZOPAS), *Étude sur la commercialisation des produits et des sous-produits de l'élevage de la zone pastorale*, Paris, 1998.

Jean Capt., *Les Touaregs du Sud-Est de l'Aïr : leur rôle dans la politique saharienne*, Larose, Paris, 1909.

Jeune Afrique, n° 1544 1, Paris, 1-7 août 1990.

Koulaima-Gabriel A., *La suspension de l'aide comme sanction de la non-performance. L'Europe et les leçons de la crise nigérienne*, Document de travail n° 56, Centre européen de gestion des politiques de développement, Maastricht, 1998.

Le Cœur M., *Les oasis du Kawar, une route, un pays*, tome 1 : *Le passé précolonial*, Études nigériennes, n° 54, Paris, 1985.

Lhote H., *Le Hoggar. Espace et temps*, Armand Colin, Paris, 1984.

Lhote H., *Les Touaregs du Hoggar*, Armand Colin, Paris, 1984.

Maïga A., *L'impact économique du tourisme international dans le développement de la région d'Agadez au Niger*, Mémoire de DES de tourisme, Université de Paris 1-Institut de recherche et d'études supérieures de tourisme, Paris, 1991.

Maliki Bonfiglioli A., Évolution de la propriété animale chez les WoDaaBe du Niger, *Journal des Africanistes*, 55 (1-2) : Le Worso. Mélanges offerts à Marguerite Dupire, Paris, 1985, pp. 29-37.

Mantran R., La Libye des origines à 1912, in *La Libye nouvelle, rupture et continuité*, Centre de recherches et d'études sur les sociétés méditerranéennes, Éditions du CNRS, Paris, 1975, pp. 15-32.

Marchés tropicaux et méditerranéens, n° 2243, Paris, 4 novembre 1988.

Marchés tropicaux et méditerranéens, n° 2677, Paris, 28 février 1997.

Mariko K., *Les Touaregs Ouelleminden*, Éditions Karthala, Paris, 1984.

Martin Y., La Libye de 1912 à 1969, in *La Libye nouvelle, rupture et continuité*, Centre de recherches et d'études sur les sociétés méditerranéennes, Éditions du CNRS, Paris, 1975, pp. 33-50.

Miège J.-L., La Libye et le commerce transsaharien au XIX^e siècle, *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, n° 19, Aix-en-Provence, 1975, pp. 135-168.

Ministère du Plan, *Bilan départemental d'Agadez*, République du Niger, Agadez, 1978.

Monod Th., Les bases d'une division géographique du domaine saharien, *Bulletin de l'IFAN*, T. XXX, B, n° 1, Dakar, 1968, pp. 269-288.

Nicolaisen J., *Structures politiques et sociales des Touaregs de l'Aïr et de l'Ahaggar*, IRSH, Niamey, 1982 (traduit par Bernus S.).

Nicolas F., Contribution à l'étude des twaregs de l'Aïr, *Mémoires de l'Institut français d'Afrique noire* (10), Dakar, 1950, pp. 459-480.

L'Opinion, n° 160, Alger, 18-19 décembre 1992.

Pandolfi P., In-Salah 1904/Tamanrasset 1905 : les deux soumissions des Kel-Ahaggar, *Cahiers d'études africaines*, XXXVIII n° 149, Paris, 1998, pp. 41-83.

Pandolfi P., *Les Touaregs de l'Ahaggar, Sahara algérien. Parenté et résidence chez les Dag-Ghâli*, Éditions Karthala, Paris, 1998.

Raynaut Cl., Trente ans d'indépendance : repères et tendances, *Politique africaine*, n° 38, Paris, 1990, pp. 3-29.

Raynaut Cl., Le cas de la région de Maradi, in *Sécheresses et famines au Sahel*, Copans J. (éd.), tome II, Maspero, Paris, 1975, pp. 5-43.

Regnier Y., *L'état d'esprit des Touaregs de l'Adrar pendant l'été 1960*, CHEAM, n° 3 457, Paris, 1961.

Le Républicain, n° 35, Niamey, 27 février 1992.

Le Républicain, n° 81, Niamey, 14 janvier 1993.

Le Républicain, n° 261, Niamey, 24 octobre 1996.

Le Républicain, n° 362, Niamey, 3 décembre 1998.

Le Républicain, n° 363, Niamey, 10 décembre 1998.

Le Républicain, n° 377, Niamey, 18 mars 1999.

République du Niger, *Société minière de Tassa n'Taghalghe. Cadre général et technique*, Niamey, 1979.

République du Niger, *Accord de paix définitifs entre le gouvernement de la République du Niger et l'organisation de la résistance armée*, Niamey, 1995.

Rietsch C., Le rêve qui passe, *Haske*, n° 00, Niamey, mai 1990.

Rolland J.-F., *Le grand capitaine : un aventurier inconnu de l'épopée coloniale*, Grasset, Paris, 1976.

Le Sahel, Niamey, 25 novembre 1991.

Le Sahel, Niamey, 9 avril 1996.

Le Sahel Dimanche, Niamey, 30 juillet 1994.

Salifou A., *Le Damagaram ou le sultanat de Zinder au XIX^e siècle*, Études nigériennes, n° 27, CNRSH, Niamey, 1971.

Salifou A., Malam Yaroh, Un grand négociant du Soudan central à la fin du XIX^e siècle, *Journal de la Société des Africanistes*, XLII (1), Paris, 1972, pp. 7-27.

Salifou A., *Kaoussan ou la révolte sénoussiste*, Études nigériennes, n° 33, CNRSH, Niamey, 1973.
Salifou A., *La question touarègue*, Éditions Karthala, Paris, 1993.
Sanlaville C., *Étude d'opportunité pour la création d'une agence bancaire à Agadez*, Bank of Africa/Mission de Coopération et d'Action culturelle au Niger, Niamey, 1996.
Sawadogo P., *Enquête sur les nomades refoulés par la sécheresse, zones de Maradi et de Dakoro,* Niger 1974, Programme « formation pour l'environnement » IDEP-UNEP-SIDA, Dakar, 1974.
Séré de Rivières E., *Histoire du Niger*, Collection Mondes d'outre-mer, Édition Berger-Levrault, Paris, 1965.
SIFIA, n° 100, Paris, mai 1997.
Spittler G., *Les Touaregs face aux sécheresses et aux famines*, Éditions Karthala, Paris, 1993.
Syndicat national des enseignants et chercheurs du supérieur (SNECS), *Éléments de réponse au Programme-cadre de la résistance armée*, Info spécial, Niamey, 1994.
Timidria, *Rapport évaluatif du 1er séminaire*, Tahoua, 26-28 octobre 1994.
Triaud J.-L., *Tchad 1900-1902. Une guerre franco-libyenne oubliée ?*, L'Harmattan, Paris, 1987.
Wilaya de Tamanrasset, *Découvrir la Wilaya de Tamanrasset,* République algérienne démocratique et populaire, Tamanrasset, 1995.

Index des sigles

AEF	Afrique équatoriale française.
AFC	Alliance des forces du changement.
AFD	Agence française de développement.
AFELEN	Agence de financement et d'encouragement de la libre entreprise au Niger.
AFVP	Association française des volontaires du progrès.
AMACA	Association mutualiste d'action culturelle et artistique.
ANDDH	Association nigérienne des droits de l'Homme.
ANDP	Alliance nigérienne pour la démocratie et le progrès.
ANTPH	Association nationale des professionnels du tourisme et de l'hôtellerie.
AOF	Afrique occidentale française.
APAS	Association pour les artisans du Sahel.
APLN	Armée populaire de libération du Nord.
ARLN	Armée révolutionnaire de libération du Nord-Niger.
ASI	Achats service international.
ASO	Amaury sport organisation.
BALINEX	Banque nigéro-arabe libyenne pour le commerce et le développement.
BCN	Banque commerciale du Niger.
BDRN	Banque de développement de la République du Niger.
BIAO	Banque internationale pour l'Afrique de l'Ouest.
BOA	Bank of Africa.
BTP	Bâtiment et travaux publics.
CA	Chiffre d'affaires.
CDS	Convention démocratique et sociale.
CEA	Commissariat à l'énergie atomique.
CEDEAO	Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest.
CENI	Commission électorale et nationale indépendante.
CFAO	Compagnie française de l'Afrique de l'Ouest.
CFM	Compagnie minière de Mokta.
CGG	Compagnie générale de géophysique.
CICS	Compagnie industrielle et commerciale du Niger.
CMS	Conseil militaire suprême.
CNF	Compagnie du Niger français.
CNRS	Centre national de la recherche scientifique.
COGEMA	Compagnie générale des matières premières.
COMINAK	Compagnie des mines d'Akouta.

CRA	Coordination de la résistance armée.
CVT	Comité de vigilance de Tasara.
DGSE	Direction générale de la sûreté de l'État.
DLD	Association démocratie, liberté et développement.
DMP	Détachements de maintien de la paix.
EHESS	École des hautes études en sciences sociales.
EMAIR	École des mines de l'Aïr.
ENUSA	Empressa national de uranio S.A.
FAN	Forces armées nigériennes.
FAR	Force armée révolutionnaire.
FARS	Front armé révolutionnaire du Sahara.
FASR	Facilité d'ajustement structurel renforcée.
FDR	Front démocratique révolutionnaire.
FED	Fonds européen de développement.
FIAA	Front islamique arabe de l'Azawad.
FIDES	Fonds d'investissement pour le développement économique et social.
FIS	Front islamique du salut.
FLAA	Front de libération de l'Aïr et de l'Azawak.
FLN	Front de libération nationale.
FLT	Front de libération *temust.*
FMI	Fonds monétaire international.
FPLN	Front populaire de libération du Nord.
FPLS	Front populaire de libération du Sahara.
FRDD	Front pour la restauration et la défense de la démocratie.
GIA	Groupe islamique armé.
GIE	Groupement d'intérêt économique.
GMP	Groupements mutualistes pastoraux.
GTZ	Gesellschaft für technische zusammenarbeit.
HCR	Haut-conseil de la République.
IDH	Indice de Développement humain.
IRD	Institut de recherche pour le développement.
IRSH	Institut de recherche en sciences humaines.
MFUA	Mouvements et fronts unifiés de l'Azawak.
MNSD	Mouvement national pour la société de développement.
NIGETIP	Agence nigérienne des travaux d'intérêt public.
NITRA	Niger-Transit.
NTV	Niger-Ténéré-voyages.
OCRS	Organisation commune des régions sahariennes.
ONAFEX	Office national des foires et des expositions.
ONAREM	Office national des ressources minières du Niger.
ONAT	Office national algérien du tourisme.
ONG	Organisation non gouvernementale.
ONPPC	Office national des produits pharmaceutiques et chimiques.
ONT	Office national du tourisme.

ONU	Organisation des Nations Unies.
OPT	Office des postes et télécommunications.
OPVN	Office des produits vivriers du Niger.
ORA	Organisation de la résistance armée.
ORSTOM	Institut français pour le développement en coopération.
OURD	Overseas uranium resources development company ltd.
PME	Petites et moyennes entreprises.
PIB	Produit intérieur brut.
PNB	Produit national brut.
PNDS	Parti nigérien pour la démocratie et le socialisme.
PNUD	Programme des Nations unies pour le développement.
PPN	Parti progressiste nigérien.
PUND	Parti pour l'unité nationale et la démocratie.
RDA	Rassemblement démocratique africain.
RINI	Riz du Niger.
RNNAT	Réserve nationale de l'Aïr et du Ténéré.
RTA	Route Tahoua-Arlit.
SAFEX	Société algérienne des foires et des expositions.
SARL	Société anonyme à responsabilité limitée.
SATOM	Société anonyme des travaux d'outre-mer.
SATT	Société africaine des transports tropicaux (ex-société algérienne des transports tropicaux).
SFCTA	Société financière pour la construction de la route Tahoua-Arlit.
SMDN	Société minière du Niger (ex-société minière du Dahomey-Niger).
SMTT	Société minière de Tassa n'Taghalghe.
SMIG	Salaire minimum interprofessionnel garanti.
SNC	Société nigérienne de cimenterie.
SNTN	Société nationale des transports nigériens.
SOMAIR	Société des mines de l'Aïr.
SONAL	Société nigéro-arabe libyenne de développement de la production et de la commercialisation des produits agro-pastoraux.
SONARA	Société nigérienne de commercialisation de l'arachide.
SONERAN	Société nigérienne d'exploitation des ressources animales.
SONICHAR	Société nigérienne de charbon.
SONIDEP	Société nigérienne des produits pétroliers.
SONIREX	Société nigérienne de réexportations.
SOREIS	Société de réalisation, d'équipement, d'ingénierie et de services forages-sondages.
SVS	Société des voyages sahariens.
TSO	Thierry Sabine organisation.
UDPS	Union pour la démocratie et le progrès social.
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine.

UFRA	Union des forces de la résistance armée.
UICN	Alliance mondiale pour la nature.
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture.
UNIRD	Union des indépendants pour le renouveau démocratique.
URC	Union régionale des coopératives.
USS	Unités sahariennes de sécurité.
USTN	Union syndicale des travailleurs du Niger.
UTA	Union des transports aériens.
VSO	Voyages Sabine organisation.
WWF	World Wild (life) Fund

Cartes et tableaux

Cartes

I. Le Niger 18
II. Limites de l'OCRS 33
III. Principaux quartiers d'Agadès 90
IV. Régions sahariennes et sahéliennes 152

Tableaux

I. Répartition ethnique du département d'Agadès en 1977 puis en 1988 87
II. Évolution du chiffre d'affaires de la Copro-Niger à Agadès 104
III. Origine des fournisseurs des sociétés en 1994 126
IV. Évolution du nombre des fournisseurs de la COMINAK 132
V. Évolution des dépenses globales effectuées auprès des fournisseurs nigériens 133
VI. Ventilation des fournisseurs des compagnies minières en fonction de leurs chiffres d'affaires 134
VII. Chiffres d'affaires des plus gros fournisseurs nigériens des sociétés minières selon leur origine en 1980 137
VIII. Chiffres d'affaires des plus gros fournisseurs nigériens des sociétés minières selon leur origine en 1988 139
IX. Chiffres d'affaires des plus gros fournisseurs nigériens des sociétés minières selon leur origine en 1996 141
X. Importations de dattes enregistrées à Tahoua 168
XI. Exportations contrôlées d'animaux sur pied de Tahoua vers Tamanrasset 169
XII. Évolution du taux de change entre le dinar algérien et le franc CFA sur les marchés officiel et parallèle 180
XIII. Évolution du taux de change entre le dinar libyen et le franc CFA sur les marchés officiel et parallèle 208
XIV. Répartition ethnique des migrants 217
XV. Répartition des migrants par classes d'âges 218
XVI. Motifs de la migration en Algérie 219
XVII. Antécédents migratoires en Algérie 220
XVIII. Durée de la migration en Algérie 220

XIX. Sommes gagnées par les migrants en Algérie 225
XX. Répartition ethnique des Nigériens migrants en Libye 227
XXI. Répartition des migrants par classes d'âges 229
XXII. Antécédents migratoires en Libye 229
XXIII. Valeur déclarée des marchandises rapportées par les migrants 234
XXIV. Durée de la migration en Libye 235
XXV. Perspectives d'une nouvelle migration en Libye 236
XXVI. Progression des ventes de la coopérative artisanale d'Agadès 276
XXVII. Touristes ayant effectué un circuit recensé par l'antenne d'Agadès de l'Office national du tourisme 291
XXVIII. Bilan financier du passage du rallye Paris-Dakar à Agadès (1987) 300
XXIX. Véhicules de touristes enregistrés au poste de douane d'Arlit 306
XXX. Véhicules de touristes enregistrés au poste de douane d'Arlit en 1991 307

Table des matières

Préface d'Edmond Bernus 7

Introduction 11

Problématique générale 12
Une approche interdisciplinaire 14
Les Touaregs nigériens 15
Agadès : aperçu historique 17
Une communauté marchande diversifiée 19

PREMIÈRE PARTIE

LA RÉGION D'AGADÈS, ENJEU POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE NATIONAL

Genèse d'un conflit 25

Les Touaregs et la colonisation 26
La conquête coloniale en pays touareg 27
L'organisation commune des régions sahariennes 31

L'État indépendant : l'ère Diori Hamani 34
Diori Hamani et le « problème » touareg 35
Un nouvel enjeu : l'uranium 37

Les années de dictature militaire 39
Le « boom » de l'uranium 40
Les conséquences de la sécheresse 42
Seyni Kountché et les Touaregs : une défiance continuelle 43

La « décrispation » 46
Un nouveau climat politique dans une conjoncture économique dépressive 47
Les seconds événements de Tchin-Tabaraden 49

La transition démocratique 51
Le rendez-vous manqué de la Conférence nationale 51
La rébellion sous la Transition 53

Le régime démocratique 56
Une conjoncture économique et politique agitée 56

Les revendications de la rébellion 57
Les accords de paix 60

Le retour des militaires 63
Un espoir vite déçu 64
Les militaires et les rebelles 66

Conclusion 70

DEUXIÈME PARTIE

DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL, ACCUMULATION ET MARGINALISATION ÉCONOMIQUE

1. Développement régional et accumulation marchande 75

La cité coloniale 76
L'économie touarègue 76
Le commerce français 79
Le commerce africain 81

La préfecture 85
Une croissance démographique récente 85
Une extension spatiale rapide 89
Un pôle administratif 93
Un carrefour routier 95

Le pôle économique régional 99
Des activités économiques marginales (1960-1974) 99
Un essor économique (1974-1991) 102

La ville sinistrée 108
Les conséquences économiques de la rébellion 109
Les espoirs de relance 110

Conclusion 113

2. Exploitation minière et accumulation 117

Les grandes entreprises minières 119
La SOMAIR 119
La COMINAK 121
La SMTT 122
La SONICHAR 123

L'approvisionnement des sites miniers 124
La politique d'approvisionnement des sociétés minières 124
Les grands postes d'achats 127

Les principaux fournisseurs des sociétés minières 131
Évolution des dépenses d'approvisionnement des sociétés 132
La répartition de la rente minière 133

La rente minière et les groupes entrepreneuriaux nationaux 136
Les premiers fournisseurs 136
Les fournisseurs des années quatre-vingt 138
Les fournisseurs en 1996 140

Conclusion 144

TROISIÈME PARTIE

LES ÉCHANGES TRANSSAHARIENS : L'EMPIRE ARABE

Introduction 151

1. Les échanges avec l'Algérie 157

Historique des échanges 158
Des flux limités (1945-1973) 159
Un premier essor des échanges (1973-1991) 161
Des flux perturbés (1991-1998) 167

La foire de Tamanrasset (*Assihar*) 174
Le cadre de la foire : Tamanrasset 174
L'Assihar 175

Le marché des changes parallèles 179
Les modalités de fixation du taux de change 179
Les agents de change 181

Conclusion 183

2. Les échanges avec la Libye 187

Des courants d'échanges limités 189
La période 1945-1969 189
Des échanges conditionnés par les relations diplomatiques (1969-1984) 191

L'essor des échanges 192
Les exportations de bétail nigérien 192
Le négoce des produits libyens subventionnés 196
Le transit des cigarettes 199
De mystérieux trafics 206

Le marché des changes parallèles 207
Les modalités de fixation du taux de change 207
Les agents de change 208

Conclusion 210

3. Les migrations dans le Maghreb 215

Les migrations dans le Sud algérien 216
Des migrants venus d'horizons lointains 217
Des emplois subalternes 223

Les migrations en Libye 226
Des jeunes en quête d'aventure et d'argent 226
Des jeunes corvéables à merci 231
Des tracasseries policières infamantes et cupides 236
Récit d'un parcours migratoire 238

Conclusion 242

QUATRIÈME PARTIE

L'ÉCONOMIE TOUARÈGUE

1. Les activités traditionnelles 247

Le pastoralisme 249
Les crises du pastoralisme touareg 249
Le contrôle de la filière : les circuits de commercialisation du bétail 258

Le commerce caravanier 263
Les caravanes entre l'Ahaggar et le Niger 264
Les caravanes de sel (taghlamt) 266
Les caravanes vers le Sud 268

L'artisanat 270
Aspects traditionnels de l'artisanat touareg 270
L'amorce d'une accumulation 272
Un repli dans le Sud et la recherche de marchés extérieurs 277
De nouveaux entrepreneurs 278

Conclusion 279

2. Le tourisme 281

Les grandes étapes du tourisme saharien au Niger 282
Un espace de fascination 282
Les prémices du tourisme saharien 285
L'ère touarègue 287
Une reprise avortée 294

L'impact du rallye Paris-Dakar 298
Une étape prestigieuse : Agadès 299
Un retour difficile 301

Le commerce des véhicules d'occasion 304
L'hôtellerie 307
Conclusion 309

Conclusion générale 313

Les différents aspects d'une marginalisation 313
Quel avenir ? 318

Bibliographie 321
Index des sigles 329

La Coopération Décentralisée entre le Conseil Général des Côtes d'Armor et le département d'Agadez

Engagée en 1987 par le Ministre Charles Josselin alors Président du Conseil Général des Côtes d'Armor, la Coopération Décentralisée, qui lie les Départements d'Agadez au Niger et les Côtes d'Armor en Bretagne, se poursuit dans de multiples domaines sous l'impulsion de l'Assemblée Départementale et de son actuel Président Claudy Lebreton. Malgré les années difficiles de rébellion touareg, les actions de coopération dans les domaines de l'appui à l'agriculture vivière, de l'accès aux petits crédits, de l'amélioration des infrastructures scolaires, de la santé se sont maintenues et amplifiées avec l'appui de l'Association Française des Volontaires du Progrès.

Au-delà des investissements matériels visant à améliorer les conditions de vie des populations touaregs, la Coopération Décentralisé veut être le lieu de rencontres multiples entre les hommes et les femmes des deux territoires, soutenus par la volonté réciproque de se connaître et se comprendre.

Dès lors, le Conseil Général des Côtes d'Armor souhaite s'associer à des productions littéraires, cinématographques et événementielles de qualité permettant de diffuser au Niger et dans le Monde une vision objective et constructive des sociétés touaregs et sahéliennes.

Achevé d'imprimer en juillet 2001
sur les presses de la Nouvelle Imprimerie Laballery
58500 Clamecy
Dépôt légal : juillet 2001
Numéro d'impression : 107067

Imprimé en France

Si la signature d'accords de paix (Niamey, 24 avril 1995) mit fin à la rébellion touarègue au Niger, le problème posé par l'insertion de cette société dans un État et une économie moderne ne semble pas pour autant résolu. A travers l'étude du développement de la région d'Agadès, l'auteur entreprend une histoire politique et économique du pays touareg nigérien. Cette genèse met à nu les mécanismes qui ont amené l'accumulation des groupes marchands arabes, haoussas et djermas-songhaïs et ceux qui ont conduit à la marginalisation de la communauté touarègue qui n'a pas pu, ou su, s'insérer dans le nouveau tissu économique mis en place dès l'époque coloniale.

L'analyse des différents secteurs d'activités (exploitation de l'uranium, développement d'un grand commerce régional et transsaharien) souligne la faible participation des Touaregs à cette économie nouvelle. Beaucoup s'adonnent encore au commerce caravanier et au pastoralisme, dont ils maîtrisent remarquablement les techniques, mais ne contrôlent pas les lucratives filières d'exportation vers le Nigeria et le Maghreb. Sous l'impulsion de Mano ag Dayak, certains Touaregs, notamment les Iforas, ont réussi à investir le domaine du tourisme, mais les efforts accomplis ont été anéantis par la rébellion. Enfin, fuyant le chômage endémique qui sévit au Niger et n'ayant pas les moyens de reconstituer le troupeau familial décimé par les sécheresses, de jeunes Touaregs s'exilent en Libye. Comme d'autres Africains, qui ne craignent pas de traverser le désert pour tenter d'amasser un petit pécule, ils y constituent une main-d'œuvre méprisée et corvéable à merci.

L'ouvrage, qui se défend de tout parti pris, s'efforce de souligner les terribles défis que doivent relever les Touaregs afin de mettre fin à leur situation de sous-développement. Avec l'aide de l'État nigérien et des bailleurs de fonds internationaux, un sursaut salvateur s'impose pour que cette société prenne enfin sa place dans le monde contemporain et ne devienne pas le figurant d'un merveilleux décor parcouru par des touristes avides d'exotisme. La marche de l'histoire ne l'attendra pas...

Emmanuel Grégoire, géographe, a été chargé au CNRS. Il est actuellement directeur de recherche à l'Institut de recherche pour le développement (IRD ex-ORSTOM) et président de la Commission scientifique sectorielle « Sciences humaines et sociales ». Depuis plus de vingt ans, ses recherches au Niger l'ont conduit du pays haoussa à la région d'Agadès. Initialement tournées vers le monde rural, ses investigations se sont ensuite étendues à l'univers urbain et aux milieux d'affaires africains dont il est devenu l'un des spécialistes reconnus. L'analyse des phénomènes d'accumulation mais aussi de marginalisation économique constitue à présent un de ses principaux pôles d'intérêt scientifique.

Collection dirigée par Jean Copans

ISBN : 2-86537-966-3

9 782865 379668

Conseil Général
Côtes d'Armor, l'ouverture sur le monde
Côtes d'Armor