

EMMANUEL GRÉGOIRE

## Les communautés marchandes d'Agadès (Niger)

Accumulation et exclusion, 1945-1998

*Résumé : L'histoire économique récente d'Agadès révèle les mécanismes qui ont amené l'accumulation de certains groupes marchands locaux (arabes, par exemple) et qui ont conduit à l'exclusion d'autres groupes tels que la communauté touarègue. Celle-ci semble n'avoir pas pu ou pas su – il y a là débat – saisir les opportunités offertes par une conjoncture favorable, au point d'être à présent économiquement marginalisée. C'est l'un des facteurs, certes parmi d'autres, qui explique le déclenchement d'un mouvement de rébellion qui a touché tout le nord du Niger dès 1991. Après la signature d'accords de paix (Ouagadougou, avril 1995), la question est de savoir si la communauté touarègue sera capable de prendre une part active à la reconstruction économique de sa région et de s'insérer dans le tissu économique moderne. La réponse à cette question conditionne sa survie.*

*Mots-clés : Réseaux marchands, accumulation, marginalisation économique, rébellion, Touaregs, Arabes, Haoussa.*

Berceau du prestigieux sultanat de l'Air et capitale politique, Agadès est un centre économique ancien favorisé par sa position géographique : installée aux confins du désert et du massif de l'Air, cette vieille cité est, de longue date, un carrefour commercial actif autrefois animé par un commerce caravanier qui la reliait aux oasis lointaines de Bilma et Fachi, au Hoggar, au Fezzan, au Kawar et à l'Afrique noire. La France freina quelques-uns de ces grands courants d'échanges transsahariens puisqu'elle entendait détourner une partie des flux habituellement dirigés vers la Libye au profit de l'Algérie, également sous sa tutelle. Agadès devint alors une garnison militaire et fut une petite place marchande : sa région resta à l'écart des traites arachidière et cotonnière en raison de conditions climatiques locales défavorables à ces cultures. La ville ne connut donc guère, à l'époque coloniale, d'essor économique comparable à ceux de Maradi (Grégoire, 1986) et de Zinder. Fait significatif, la Banque de l'Afrique de l'Ouest avait jugé intéressant d'ouvrir des agences dans ces deux localités alors qu'elle n'était pas représentée à Agadès.

Les premières années qui suivirent l'indépendance s'inscrivirent dans la continuité de l'époque coloniale : Agadès demeurerait une ville administrative

Fonds Documentaire IRD



010025411

Fonds Documentaire IRD

Cote : B\* 25411

EX: 231  
1

(préfecture) et militaire, ainsi qu'un caravansérail. Ce n'est qu'au cours des années soixante-dix et quatre-vingt, que la ville va connaître de profondes mutations et un développement rapide grâce aux retombées de l'exploitation des gisements d'uranium du massif de l'Air, qui eurent un effet d'entraînement sur de multiples autres secteurs d'activités. Cette expansion s'accompagna d'une croissance démographique soutenue due, en partie, à l'afflux de réfugiés chassés de la brousse par la sécheresse : Agadès qui comptait environ 10 700 habitants en 1970, en dénombre près de 80 000 en 1997.

Ses milieux d'affaires sont composés d'une mosaïque de groupes d'origines diverses : arabe (Algériens, Libyens ou de la région de Tasara au Niger), maure, agadésienne<sup>1</sup>, haoussa, djerma, touareg et enfin toubou. L'ouverture de cette région sur l'économie mondiale et la construction concomitante d'un État moderne ont eu un impact très inégal sur l'activité de ces communautés marchandes<sup>2</sup>, certaines sachant mieux que d'autres amorcer une accumulation.

L'analyse de leur ascension économique va révéler les mécanismes qui ont, d'une part, amené l'accumulation de certains groupes qui ont su bénéficier du développement de la région, et, d'autre part, conduit à l'exclusion d'autres, tels que la communauté touarègue qui n'a pas pu ou pas su saisir les opportunités offertes par cette conjoncture favorable, au point d'être à présent économiquement marginalisée. C'est là un des facteurs, certes parmi d'autres, qui explique le déclenchement de la rébellion qui a touché tout le nord du Niger dès 1991. La signature d'un accord de paix, en avril 1995, à Ouagadougou a mis théoriquement fin au mouvement mais la paix ne semblait pas définitivement restaurée en 1997 en raison des actions encore menées dans l'Air par des bandes armées incontrôlées.

## **Un timide premier essor (1945-1970)**

Les Français avaient éprouvé maintes difficultés à conquérir, au début de ce siècle, puis à pacifier les régions septentrionales du Niger dont Agadès était la capitale (Boubakar, 1979). Aussi, fut-elle, tout au long de l'époque coloniale, principalement une ville de garnison tout en demeurant un petit centre du commerce caravanier traditionnel (Bernus, 1972). Ainsi, avant la seconde guerre mondiale, son marché devait approvisionner les militaires français et leurs nombreux tirailleurs « sénégalais ». Les grands commerces étaient alors tenus par des Arabes originaires d'Algérie ou de Libye et le commandant Bourguès. Celui-ci

1. Ce terme désigne les populations originaires d'Agadès et issues de brassages anciens (Hamani, 1989).
2. Nous utiliserons ici cette terminologie, certes discutable, mais qui permet de bien souligner qu'à Agadès, il n'y a pas, comme dans d'autres villes du Niger (Maradi), un monde marchand homogène mais plusieurs groupes ethniquement distincts qui contrôlent à des degrés divers, le commerce régional.

qui avait pris une part importante à la répression de la révolte touarègue de 1917 menée par le sultan Tagama et le chef Kaocen, installa, à sa retraite, une boutique bien achalandée non loin du vieux marché Tamalakoye.

Après la seconde guerre mondiale, l'administration coloniale s'étoffa et développa les infrastructures économiques (routes, service zootechnique, poste, abattoir, etc.) et sociales (écoles, centre médical, maternité). La fonction politico-commerciale de la ville (moins de 4 000 habitants en 1947) va attirer de nouveaux commerçants : arabes, d'abord, avec l'arrivée de grandes familles originaires du Fezzan mais aussi mozabites (région de Ghardaïa) et chaamba (régions de Ouargla et de Metilili) qui prolongeaient jusqu'à Agadès les réseaux commerciaux qu'elles avaient déjà tissés dans le Sud algérien (In-Salah, Tamanrasset). Européens ensuite avec l'installation de boutiquiers, d'hôteliers, de garagistes et de transporteurs le plus souvent français. Tout un quartier de lieux de loisirs (hôtels, bars, dancings, cinémas, maisons de prostitution), fréquenté par les militaires, s'édifia au nord-ouest de la vieille ville. La *Société africaine des transports tropicaux* (SATT) qui assurait la liaison Alger-Tamanrasset-Zinder-Fort Lamy-Kano-Niamey faisait escale à Agadès où elle possédait l'Hôtel de l'Air. L'ouverture de succursales par les grandes maisons de commerce coloniales permettait de ravitailler, depuis Zinder et Kano, la petite communauté européenne (une centaine de Blancs, militaires et civils confondus, en 1955). Quelques commerçants agadésiens d'envergure modeste portaient en brousse échanger dans les campements touaregs du tabac, du thé, du sucre et des percales contre du bétail qui était ensuite revendu à Agadès ou en pays haoussa. Les commerçants du Sud qui venaient, en saison sèche, échanger de la cola ou des tissus contre du bétail étaient peu nombreux.

L'indépendance n'amena pas de rupture brutale dans l'économie régionale qui restait pastorale (élevage de bovins et de camelins, Guitart, 1988) ni dans les fonctions de la ville (moins de 6 000 habitants en 1960) qui demeuraient administratives avec la préfecture. La composition de ses communautés marchandes ne se modifia guère : le négoce arabe restait prépondérant et s'effectuait sous forme de boutiques où étaient vendus des produits destinés aux nomades (tissus, thé, pains de sucre, semoule de couscous, savon). Il profita de la disparition du commerce européen au cours des années soixante tout comme en bénéficièrent les Agadésiens et les commerçants du Sud qui commencèrent à immigrer depuis les régions de Zinder et de Tessaoua voire de Daoura au Nigeria, suivant en cela d'anciens axes marchands qui reliaient Tripoli, Ghadamès et Ghât au pays haoussa (Kano) via Agadès et Zinder. Ces commerçants étaient poussés par l'amélioration des conditions de transport<sup>3</sup>, un sentiment de sécurité plus grand (les

3. La généralisation du transport par camions fut une révolution car elle rapprocha Agadès du Sud. Par contre, elle affecta le trafic caravanier des chameliers touaregs en

populations ont longtemps craint les *rezzou* des Touaregs), par les possibilités d'emploi que le secteur minier naissant commençait à offrir ou les opportunités de commerce que les campagnes de prospection engendraient.

En effet, dès les années cinquante, la *Société minière du Dahomey-Niger* (SMDN) exploitait déjà des gisements de cassitérite découverts en 1945 dans les massifs de l'Air (El Mecki et Timia) et de Taghouaji alors que la *Compagnie générale de géophysique* (CGG) faisait de la prospection pétrolière dans le plateau du Djado. Le *Commissariat à l'énergie atomique* (CEA) commença, quant à lui, dès la fin de l'époque coloniale, ses campagnes de prospection à la faveur de la découverte d'indices de présence d'uranium. Ces campagnes vont déboucher sur l'identification d'un premier site (Madawela), rapidement abandonné au profit d'un second, Arlit, situé à 240 kilomètres au nord-ouest d'Agadès, qui deviendra le principal centre d'extraction. Ces sociétés de prospection embauchèrent des « sudistes » qu'elles estimaient plus qualifiés que les autochtones pour occuper des emplois de manœuvres, chauffeurs ou domestiques, et recoururent à des commerçants arabes ou agadésiens qui possédaient des camions pour assurer l'approvisionnement de leurs chantiers en vivres, eau, carburants, matériaux de construction et de forage et produits divers (dont la bentonite, argile friable d'origine volcanique, utilisée pour les forages). Quelques négociants arabes faisaient déjà avec leurs propres camions la navette entre Agadès et Tamanrasset. Ils y apportaient mil, henné, arachides, piment, tomates séchées et beurre de vache et en rapportaient dattes, percales et pièces d'argent.

L'importance des gisements découverts justifia leur exploitation jugée rentable en raison de l'accent mis sur l'énergie nucléaire en Europe après la crise pétrolière. La *Société des mines de l'Air* (SOMAIR) fut mise en place à cet effet en 1968, la production de *yellow cake* débutant en 1971 avec 400 tonnes dans l'année. L'uranium de l'Air va alors devenir le poumon économique de la région et assurer son développement grâce à ses multiples retombées. Au plan national, le Niger trouvait là des ressources financières importantes qui lui permirent d'investir : le budget de l'État passa de 10,8 milliards de francs CFA en 1970 à 24,3 milliards en 1976 puis 80,6 milliards en 1980.

### **Les années fastes (1970-1990)**

L'installation d'un tel complexe industriel et d'une véritable ville, Arlit (rapidement devenue une sous-préfecture de 40 000 habitants), en pleine zone désertique nécessita d'énormes investissements tout en posant de nombreux problèmes particulièrement au niveau du transport : il fallait édifier une cité minière dotée d'infrastructures sociales et de logements afin d'attirer la main-d'œuvre, et mettre en place les éléments indispensables à l'exploitation des gisements d'uranium : construction d'ateliers de maintenance pour les engins de

carrière et le matériel qui allaient travailler dans la mine, d'une unité de fabrication d'acide sulfurique, d'une usine de traitement des minerais et d'une centrale électrique.

Si d'importants contrats de fournitures étaient attribués à la maison mère (la COGEMA) dont le siège est en France, la SOMAIR fit largement appel aux opérateurs nigériens. De nombreuses commandes furent adressées non seulement à des sociétés européennes (la *Manutention africaine*, les *Établissements Peyrissac*, etc.) ou étatiques (la *Société nationale des transports nigériens*, la *Société nigérienne de cimenterie*, etc.) dont les sièges sont à Niamey, mais aussi aux quelques grands commerçants d'Agadès dont certains ouvrirent une antenne à Arlit. C'est ainsi que des transporteurs agadésiens purent développer leur parc de camions tandis que des négociants arabes ou haoussas fournissaient la société en vivres (mil et riz), en matériaux de construction et en pièces détachées. Enfin, d'autres opérateurs effectuaient localement diverses prestations pour le compte de la SOMAIR sous forme de contrats d'entretien, de ramassage des ordures, de transport du personnel, de gardiennage, etc.

La création, en 1974, d'une seconde société minière rattachée également à la COGEMA, la COMINAK (*Compagnie des mines d'Akouta*), entraîna l'installation d'un nouveau site, Akokan qui est situé à huit kilomètres d'Arlit. La COMINAK généra également de multiples opportunités de travail pour les commerçants et les tâcherons. Son gisement était exploité, dès avril 1978, en mine souterraine, contrairement à celui de la SOMAIR qui était à ciel ouvert. La COMINAK, en raison d'un procédé de traitement du minerai un peu différent de celui de la SOMAIR, a besoin de grosses quantités de sel qu'elle utilise comme réactif. Elle en passa longtemps commande à un grand commerçant maure d'Agadès qui le faisait venir de Ouargla en Algérie par l'intermédiaire d'un correspondant algérien de Tamanrasset.

Jusqu'en 1985, la plupart des produits d'une certaine technicité étaient commandés en France. Afin de répondre à la dépression du marché mondial, et de satisfaire l'État nigérien qui désirait les voir encourager davantage l'activité des nationaux, les sociétés minières ont réorganisé leurs achats pour réduire le prix de revient de l'uranium nigérien. Pour cela, elles ont mis les nationaux en relation avec leurs fournisseurs habituels afin que les produits aient toujours les mêmes spécificités. Les Nigériens se sont finalement substitués, parfois non sans difficultés, à la centrale d'achat de la COGEMA. Ce transfert s'est avéré à la longue fructueux car ils ont fini par trouver de meilleures conditions d'approvisionnement qui ont permis de réduire effectivement les coûts de production. Ces opérateurs sont principalement des sociétés de Niamey dirigées par des Nigériens (*Achats Service International*, *Compagnie Industrielle et Commerciale du Sahel*, etc.) mais aussi quelques commerçants, principalement arabes ou d'origine haoussa ou djerma, résidant à Arlit ou à Agadès. En effet, les responsables des approvisionnements des sociétés étaient le plus souvent des Haoussa ou des

Djerma en raison de leur niveau d'instruction plus élevé que celui des Touaregs, qui ne parvinrent pas de ce fait à accéder à ces postes. Aussi, privilégièrent-ils leurs semblables. Un changement à la direction d'un service d'approvisionnement pouvait entraîner une nouvelle ventilation des fournisseurs dans la mesure où de nouveaux réseaux de relations s'instauraient sur des bases régionalistes.

Cette période vit la mise en exploitation du gisement de charbon d'Anou-Araren qui fut étroitement liée à celle de l'uranium : la SONICHAR (*Société nigérienne du charbon d'Anou Araren*) approvisionna en électricité, dès 1981, les unités industrielles de la région et des agglomérations telles qu'Agadès et Arlit afin de rendre le Niger moins tributaire de l'extérieur. L'exploitation de la SONICHAR, située à 50 kilomètres au nord-ouest d'Agadès, a eu un fort impact sur le secteur privé local qu'il soit marchand, transporteur, entrepreneur du bâtiment et des travaux publics ou prestataire de services. Comme dans le cas des sociétés minières, cet impact ne s'est pas limité au nord du pays mais a également touché Niamey et dans une moindre mesure Maradi et Zinder, qui ravitaillaient toutes ces entreprises en vivres.

L'installation des sociétés minières nécessita l'amélioration du réseau routier, notamment la construction d'une route goudronnée de près de 700 kilomètres entre Tahoua et Arlit afin que la zone soit correctement raccordée au port de Cotonou d'où venaient toutes les importations et où était chargée la production<sup>4</sup> à destination de l'Europe. La Société de Financement de la Route Tahoua-Arlit (SFRTA) a chargé la CONCERTA (*Société concessionnaire de la route Tahoua-Arlit*) de suivre l'avancement du chantier et d'assurer la gestion de la route. Les travaux, qui débutèrent en 1978 pour s'achever en 1981, ont été réalisés par deux groupements de sociétés pour un montant de 32 milliards de francs CFA. Ces groupements eurent recours à de nombreux sous-traitants locaux pour la location de camions ou l'achat de fournitures diverses (sable, bitume, eau, ciment, vivres, etc.). L'activité du principal transporteur d'Agadès et de quelques commerçants reçut alors un véritable coup de fouet de même que celle de la ville, base principale des sociétés. Désenclavée, Agadès redevenait un noeud de trafic routier dans les échanges entre l'Afrique noire et le Maghreb.

Parallèlement l'État nigérien, qui bénéficiait des ressources importantes tirées des exportations d'uranium, accrut ses efforts d'investissements dans la région par la mise en place d'infrastructures économiques et sociales. À Agadès, un dispensaire fut construit à l'emplacement du vieux marché Tamalakoye qui avait été transféré à un nouvel emplacement en 1963, pour devenir le marché « tôles ». De même, de 1975 à 1990, de nombreux locaux administratifs et éducatifs tels l'*École des mines de l'Air* furent construits, tandis que le festival de la jeunesse, que le régime du Président Seyni Kountché organisait alors chaque année dans une ville

4. Auparavant, les camions pouvaient emprunter l'axe Tahoua-Agadès-Arlit en saison sèche, mais l'état déplorable de la piste en saison des pluies les obligeait à faire un long détour par Zinder.

différente du Niger, donna lieu en 1982 à des investissements importants (plus d'un milliard six cents millions de francs CFA) pour la construction et la rénovation de locaux sportifs et culturels et des infrastructures routières. Tous ces chantiers furent autant d'opportunités de travail pour les entrepreneurs, tâcherons et commerçants locaux qui firent jouer leurs relations politiques au sein de l'État pour accaparer les marchés.

Le croît démographique d'Agadès fut très soutenu (sa population passa de 20 600 habitants en 1977 à près de 50 100 en 1988). Il a reposé sur l'essor économique régional qui amena un afflux de populations venues du Sud mais s'explique davantage encore par les périodes répétées de sécheresse (1968-1974, 1977, 1983-1984) qui firent de la cité un asile pour les pasteurs nomades dont le cheptel avait été décimé par le manque de pâturages. Ces réfugiés, pour la plupart des Touaregs de l'Air, se regroupèrent dans des quartiers d'habitat spontané (*Toudou*) et ne purent retourner en brousse.

Cette croissance de la ville renforça son rôle administratif et social, encouragea ses activités marchandes et en fit un centre de prestations de services : il y fallait des vivres, des produits de consommation courante, des matériaux de construction, pour satisfaire les besoins d'une population sans cesse plus nombreuse. Le commerce prit donc un essor important dans le sillage de la Copro-Niger (*Société de commerce et de production du Niger*). Créée en 1962 pour assainir les circuits de commercialisation du pays, cette société ne s'implanta à Agadès que très tardivement (1976), après qu'une boutique de vente en demi-gros et au détail eut auparavant fermé en raison de problèmes de gestion. La Copro-Niger écoulait des produits de première nécessité auprès de quelques grossistes agréés qui les revendaient ensuite aux consommateurs selon un barème préalablement fixé. Ces grossistes furent choisis parmi les principaux commerçants de la place. Ils étaient essentiellement arabes, agadésiens ou originaires du Sud. Sous la pression du libéralisme, la Copro-Niger se vit dépouiller de ses monopoles de distribution au cours des années quatre-vingt, ce qui permit aux commerçants d'importer les produits comme ils le désiraient. Parallèlement, leur activité était de plus en plus tournée vers les pays voisins du Nord, Agadès étant mieux reliée à Tamanrasset qu'à Sabha, capitale du Fezzan libyen.

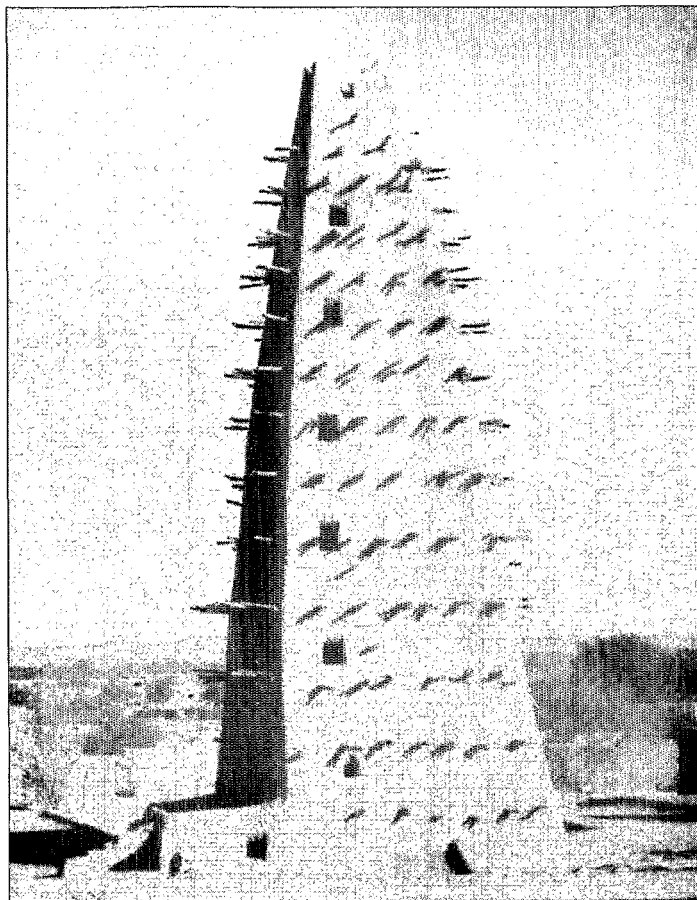
Les relations marchandes avec l'Algérie sont anciennes. Il y a eu en effet de la part de quelques grandes familles marchandes arabes toute une stratégie de constitution de réseaux commerciaux étendus au delà des frontières de leur pays et au sein desquels circulaient de multiples produits. C'est ainsi qu'une grande famille chaamba originaire de Métillili était représentée à travers des frères et des fils selon l'axe Alger-Ghardaïa-In Salah-Tamanrasset-Agadès et Gao. Le boom de l'uranium attira des commerçants algériens qui s'installèrent alors au Niger comme fournisseurs des sociétés minières en produits provenant du Nord (sel, matériaux de construction, etc.). Depuis la rébellion, beaucoup d'entre eux sont retournés en Algérie.

La foire de Tamanrasset (*assihar*) qui se déroule chaque année en janvier depuis 1974, est aussi l'occasion d'échanges commerciaux entre les deux pays car elle draine de nombreux commerçants nigériens d'Agadès et de Tahoua mais aussi de Maradi, Zinder et Niamey, ainsi que des opérateurs venus du Nigeria, du Bénin, du Ghana et du Burkina-Faso. À cette occasion, on y achemine du Sud, bétail, mil, arachide, épices, henné et produits de l'artisanat (maroquinerie), qui sont échangés contre des dattes, des produits manufacturés (électroménager, quincaillerie, couvertures, tapis) et, dans un passé encore récent, des produits subventionnés en Algérie (lait en poudre, pâtes alimentaires) qui étaient très avantageux une fois rendus sur les marchés ouest-africains. L'inconvertibilité du dinar algérien oblige en effet les opérateurs à commercer sous forme de troc (dattes contre henné par exemple) et a donné naissance à un marché des changes parallèle. À Tamanrasset, le change s'opère clandestinement dans l'arrière-boutique des grands commerçants arabes surtout lorsque de grosses sommes sont en jeu. Au Niger, il s'effectue plus librement, comme à la frontière du Nigeria, et les agents de change sont installés aux gares routières d'Agadès et d'Assamaka.

En dehors de la tenue de ces foires, s'effectue tout un commerce frontalier actif, le plus souvent frauduleux : des passeurs connaissent les pistes qui mènent directement à Tamanrasset où ils arrivent, une fois la nuit tombée, après avoir contourné tous les postes de contrôle algériens. Des commerçants originaires du massif de l'Ader (région de Tahoua) ont recours à leurs services et font, encore actuellement, la navette entre Tamanrasset où ils ont des compatriotes qui y résident durablement, et Niamey. Ils exportent en fraude du henné, des textiles (basins allemands, wax hollandais et anglais, *fancy* nigériens et asiatiques), des vêtements prêt-à-porter et divers produits nigériens (parfumerie, montres, bijoux fantaisie, bibelots). Ils ramènent dans la capitale nigérienne des matériaux de construction légers et de l'outillage.

Le commerce entre le Niger et la Libye fut conditionné par l'état de leurs relations diplomatiques. Si le gouvernement nigérien se méfia toujours du colonel Kadhafi qui avait chassé du trône le roi Idriss en 1969, cela ne l'empêcha pas de commercer avec lui en lui vendant notamment des quantités non négligeables d'uranium (de 1978 à 1981), en mettant en place des sociétés communes telle que la *Banque arabo-libyenne-nigérienne pour le commerce extérieur et le développement* (BALINEX) et en assurant une liaison aérienne régulière entre les deux pays. Enfin, la Libye apporta une aide financière au Niger pour des projets agro-pastoraux mais surtout pour la construction de mosquées, de médersas et de centres culturels arabes, répondant ainsi au désir du « guide de la révolution » d'islamiser le Niger (Dagra, 1987).

Il y eut toutefois une crise ouverte entre les deux pays, de 1981 à 1984, lorsque les actions du colonel Kadhafi au Tchad rendaient le danger imminent pour le Niger et que ses appels semblaient rencontrer un écho favorable dans la communauté touarègue (Raynaud, 1990). Le dégel des relations diplomatiques entre les



Mosquée d'Agadès  
(cliché de l'auteur).

deux pays s'amorça en 1985 et se poursuivit après la disparition du Président Seyni Kountché (1987). Les échanges reprurent alors. Le Niger commença à exporter un grand nombre de chameaux mais aussi de moutons à l'occasion de la fête musulmane de la *Tabaski* (*Aïd al Kabir*), où il est de coutume d'immoler un mouton en souvenir du sacrifice d'Abraham. Ce bétail était acheté par une société d'État libyenne, *Murzuk Trans-desert*, qui avait ouvert une représentation à Niamey où elle vendait des produits libyens tels que des tapis, de la semoule, etc. Les exportateurs nigériens de bétail furent peu nombreux, principalement deux grandes familles, l'une d'origine maure installée au Niger depuis déjà plusieurs générations<sup>5</sup> et l'autre du Sud libyen (Gatron). Toutes deux avaient tissé à l'occasion de voyages répétés d'étroites relations avec des partenaires libyens et

5. Partis de Mauritanie au début de ce siècle, les parents ou grands-parents de certaines familles maures étaient venus au Niger à la recherche de bons pâturages pour leurs troupeaux. Pour d'autres, c'est sur le chemin du pèlerinage à la Mecque qu'ils s'installèrent dans les régions de Tasara et In-Gall.

envoyèrent à elles seules des milliers de chameaux de l'autre côté de la frontière. Il s'agissait d'un négoce très délicat car il fallait organiser la traversée du désert du Ténéré qui se faisait plus souvent à pied que par camions. Afin d'éviter de perdre des animaux, les parcours entre Agadès et Sabha par Dirkou et Toummo étaient alors choisis en fonction des points d'eau et des pâturages. Dans les zones désertiques, les chameaux étaient abreuvés par des citernes et alimentés par des camions de fourrage ce qui induisait toute une organisation. Cette activité fut d'autant plus lucrative que le prix de chaque bête était au minimum triplé à l'arrivée, surtout lors de la sécheresse de 1984 : les animaux étaient achetés à vil prix aux éleveurs désemparés puis engraisés dans des ranchs pour être ensuite exportés. Des sommes colossales furent ainsi mises en jeu, la BALINEX assurant les transactions financières. De nombreuses exportations se firent aussi sous la forme de troc (chameaux contre camions et divers produits libyens) car le dinar libyen n'est pas convertible. Depuis 1993, cette activité s'est ralentie en raison des difficultés financières de la société *Murzuk* et de l'insécurité qui règne dans la région. Elle a toutefois permis l'enrichissement de quelques familles arabes et maures qui ont ensuite diversifié leurs affaires (élevage, transport, immobilier, import-export, BTP, etc.).

Au cours de cette même période s'est développée à Agadès une importante activité de tourisme à laquelle fut lié tout un secteur d'hôtellerie, de restauration, d'artisanat et de bijouterie. Pendant longtemps, le tourisme régional n'avait été que très ponctuel et s'effectuait sous la forme d'expéditions organisées par des étrangers en quête de paysages désertiques. Il se structura à partir de 1970, avec la création de trois agences de voyages par des Européens, puis au début des années quatre-vingt, quand un décret stipula que les agences de tourisme devaient être nigériennes. Les Touaregs investirent ce secteur grâce à leur connaissance fine du terrain et sans doute aussi au mythe que « ces hommes bleus du désert » incarnaient aux yeux des touristes étrangers. Avant le début de la rébellion une dizaine d'agences se partageaient le marché, dont la plus importante était celle de Mano Dayak, *Temet Voyages*. Elles organisaient alors des méharées et des expéditions dans l'Air et le Ténéré.

En marge de ces agences, il y avait tout un afflux inorganisé de jeunes européens avides de découvertes et d'aventures qui traversaient le désert avec des véhicules d'occasion qu'ils revendaient ensuite au Niger ou dans les pays côtiers pour financer leur voyage. D'isolés, ces mouvements sont devenus intensifs et se sont professionnalisés. Ils ont donné naissance à de véritables réseaux qui écoulèrent en Afrique des véhicules parfois volés en Europe : des convois de camions chargés de voitures et de pièces détachées arrivaient à Arlit et à Agadès où des « chasse-touristes » assuraient les fonctions d'intermédiaire entre vendeurs et acheteurs.

Le secteur touristique connut une forte expansion au cours des années quatre-vingt si bien qu'Air Afrique assura pendant quelques mois un vol direct entre Paris et Agadès. Il bénéficia de la promotion faite par le rallye Paris-Alger-Dakar dont



Touaregs dans la région d'Agadès (cliché de l'auteur).

la couverture médiatique était exceptionnelle : ses célèbres traversées du Ténééré étaient retransmises dans le monde entier par les chaînes de télévision qui faisaient ainsi connaître le Niger. Durant plusieurs années (en 1978, puis de 1983 à 1991), Agadès où les concurrents disposaient d'un jour de repos, profita des sommes importantes déversées par le passage du rallye : celui-ci nécessitait la mise en place de dépôts de carburants en zones désertiques, l'organisation de l'accueil des concurrents, des sponsors et des nombreux journalistes (logement, restauration, location de véhicules), plus toute une activité de ramassage des véhicules accidentés ou en panne qui donnait naissance à de multiples commerces. Des sommes considérables, estimées entre 300 et 500 millions de francs, étaient injectées chaque année en l'espace de quelques jours. Si *Temet Voyages* était l'interlocuteur privilégié des organisateurs, toute la ville profitait du passage du rallye : hôteliers, restaurateurs, transporteurs (taxis), artisans, petits commerçants, garagistes, agences de voyage, fonctionnaires, gardiens et même administration locale trouvaient là des ressources providentielles. Le rallye cessa de passer à Agadès après 1989, d'abord découragé par le « racket » dont il était l'objet (les prix étaient systématiquement multipliés par trois, voire davantage, lors de son passage) puis à cause de l'insécurité qui régna dans la région.

À la même époque, l'artisanat qui est un des domaines d'activités traditionnelles pour toute une population de Touaregs de souche noire, se développa grâce au tourisme et adapta ses produits à sa demande. Contrairement à ce secteur, l'essor de l'artisanat ne fut pas très affecté par la rébellion, les forgerons n'étant pas contraints, de par leur statut social au sein de la société touarègue, à s'engager dans ses rangs.

## Une économie sinistrée (1990-1997)

Le mouvement de rébellion a des causes profondes qui renvoient à l'histoire récente de la communauté touarègue. André Bourgeot (1995) explique que les jeunes destinés à être pasteurs nomades ont perdu leur cheptel après les sécheresses de 1973-1974 puis de 1983-1984. Ils désertèrent leurs zones de pâturages pour chercher refuge en ville où ils devinrent chômeurs, n'ayant aucune qualification. La migration fut alors pour eux la seule solution envisageable. Ils partirent en Algérie et plus nombreux encore en Libye où ils furent intégrés, pour certains, dans les légions islamiques. Ces jeunes constituèrent des communautés d'exilés (*ishumar*) qui furent expulsés à la fin des années quatre-vingt par ces pays et accueillis dans des camps de fortune au Niger et au Mali. Ces *ishumar* ont donné naissance à des combattants qui prendront les armes contre ces États incapables d'assurer leur réinsertion.

L'occupation de la gendarmerie de Tchin-Tabaraden (mai 1990) par des Touaregs<sup>6</sup> qui entendaient protester contre l'arrestation de certains des leurs et attirer l'attention sur la précarité de leurs conditions de vie dans les camps, fut très durement réprimée par les forces armées nigériennes qui firent de nombreuses victimes. Cet événement dramatique va être le détonateur du mouvement de rébellion au Niger : profondément marqués, les Touaregs prirent alors les armes contre l'État. Ils ne les firent taire qu'au moment même où débutait, à Niamey, la Conférence Nationale (29 juillet 1991) espérant que celle-ci condamnerait sévèrement les responsables des massacres de Tchin-Tabaraden. Devant l'absence de sanctions exemplaires contre le commandant de la zone militaire qui avait mené les opérations sur le terrain, le mouvement de rébellion reprit, dès la mi-octobre, où de violents combats opposèrent les hommes du *Front de Libération de l'Air et de l'Azawak* (FLAA) aux forces armées nigériennes. Il s'amplifia alors et s'étendit à toutes les régions septentrionales du Niger en en faisant des zones d'insécurité permanente exposées aux actions de commandos. De nombreux camions et véhicules de tourisme ont ainsi été dévalisés par des groupes armés, amenant l'armée nigérienne à organiser des convois sur les principales routes conduisant à Agadès.

En raison du climat d'insécurité qu'elle créait, la rébellion entraîna le départ de la zone de tous les projets de développement agricoles et pastoraux financés par les bailleurs de fonds étrangers et par les organisations non gouvernementales. La région fut privée de l'injonction de sommes importantes, d'emplois et d'installation d'équipements (puits, par exemple). En outre, l'insécurité grandissante empêcha l'administration d'accomplir ses tâches habituelles de santé, d'éducation, de développement rural, de travaux publics, si bien que les populations civiles furent coupées de toute assistance extérieure.

6. Expulsés pour certains quelques mois plus tôt d'Algérie, rapatriés de Libye pour d'autres après la visite officielle du général Ali Chaibou dans ce pays (1989).

Du point de vue économique, et malgré quelques opérations qui se traduisirent par des vols de véhicules, la rébellion ne perturba guère l'exploitation minière qui souffrait davantage de la chute des cours de l'uranium sur le marché mondial. Si la dévaluation du franc CFA, en janvier 1994, lui a permis de redevenir compétitive, la production est toutefois restée stable. Les sociétés minières poursuivirent la nigérianisation de leurs fournisseurs au profit d'opérateurs de Niamey et d'Arabes installés à Arlit : deux d'entre eux fournissent à présent la COMINAK en sel (4 180 tonnes en 1995) depuis l'Algérie voire le Ghana, le plus important réalisant avec cette société un chiffre d'affaires global de plus de 750 millions de francs CFA en 1995, toutes activités confondues (commerce, transport, prestations de service). Pour limiter leurs coûts d'approvisionnement, les sociétés minières tentent actuellement de contourner le monopole de transport de la *Société nationale des transports nigériens* en multipliant les achats de produits rendus à l'usine, ce qui favorise les transporteurs privés.

Les autres secteurs d'activité furent par contre sévèrement touchés : le Paris-Dakar ne revint plus à Agadès pendant plusieurs années<sup>7</sup>, le tourisme périclita brutalement dès 1991 alors que ce secteur aurait pu bénéficier d'une conjoncture économique favorable liée à la dévaluation du franc CFA et la cessation d'activités des agences algériennes de Tamanrasset désertées par les touristes du fait de l'insécurité créée par le Front Islamique du Salut. Les circuits marchands furent enfin profondément perturbés : en dépit des convois assurés par l'armée, l'insécurité freina les échanges commerciaux non seulement régionaux mais aussi avec des pays voisins comme l'Algérie dont la frontière a été fermée pendant quelques mois. La foire de Tamanrasset fut interrompue de 1990 à 1995 en raison des événements politiques algériens.

Seul s'est développé au cours de cette période un grand commerce de transit de cigarettes américaines dirigé vers la Libye (Grégoire, 1996). Les cartons de cigarettes arrivent au port de Cotonou où ils sont acheminés d'abord par train jusqu'à Parakou puis par la route jusqu'à Agadès qui constitue un point de rupture de charge. Les cartons sont chargés sur des camions à six roues motrices qui traversent le désert du Ténéré en un long convoi encadré par l'armée nigérienne, jusqu'à Dirkou. De là, ils entrent en fraude en Libye par l'oasis de Toummo où ils sont réceptionnés par les riches commerçants de Sabha avec la complicité des autorités locales. Les cartons de cigarettes sont alors dispersés à l'intérieur du pays : certains d'entre eux terminent leur périple aux bords de la Méditerranée (Tripoli et Benghazi). Il s'agit là d'un très gros négoce qui porta, chaque année de 1991 à 1996, sur plusieurs dizaines de milliards de francs CFA. Si la plupart des transactions se font en argent liquide et en devises occidentales, d'autres sont réglées par les

7. Son retour, en janvier 1997, s'effectua dans des conditions difficiles : la sécurité des concurrents n'étant pas garantie, les organisateurs durent annuler l'étape qui traversait le massif de l'Aïr.

banques. Elles peuvent donner lieu à du troc, les cigarettes étant échangées contre des pâtes alimentaires, de la semoule, du riz, des tapis, des dattes, des pièces détachées de véhicules. Ces flux de marchandises apportent une petite bouffée d'oxygène à Agadès où elles arrivent sous forme de convois composés de nombreux camions protégés par l'armée. Toutefois, les principaux bénéficiaires allaient jusqu'en 1996 à la SOBIMEX, société de droit nigérien à capitaux libanais, à laquelle la société Marlboro a accordé un monopole de distribution dans la sous-région, et à ses clients arabes (des cartons de cigarettes partent également en fraude sur l'Algérie). Fait non négligeable, l'État percevait une taxe de transit (10 % de la valeur des marchandises) qui représentait près de six milliards de francs CFA en 1995.

Hormis ce négoce déconnecté de l'économie régionale qui en profite peu, Agadès est durablement affectée par la rébellion au point de devenir une ville économiquement sinistrée. De nombreux opérateurs l'ont désertée pour replier leurs affaires dans le Sud : les grands commerçants arabes, agadésiens et haoussas ont pour la plupart migré à Niamey et y ont reconverti leurs affaires. Il se lancent alors dans l'import-export (riz, sucre, thé, cigarettes) tandis que les négociants arabes investissent particulièrement le secteur du bâtiment et des travaux publics : trois d'entre eux accaparent la plupart des chantiers émis par NIGETIP (Agence nigérienne des travaux d'intérêt public) à Niamey et à l'intérieur du pays.

## **Conclusion**

Malgré les récents événements politiques, ces trente dernières années ont été capitales car la région d'Agadès a opéré une véritable mutation, passant d'un commerce caravanier intra-africain à un négoce largement ouvert sur le monde moderne. C'est au cours de cette période que chaque communauté marchande a pu affirmer et asseoir son emprise économique. Arabes, Maures, Agadésiens, commerçants du Sud (principalement haoussa et dans une moindre mesure djerma) ont accaparé la majeure partie de la rente, tandis que les Touaregs ont cantonné leur activité dans l'élevage et le tourisme sans parvenir à acquérir un réel poids économique, comme en témoigne le très faible nombre d'entre eux parvenu au stade de grands commerçants ou d'hommes d'affaires. Pourquoi une telle évolution ?

Dès l'indépendance, le négoce arabe était déjà, certes, le mieux placé à travers les multiples réseaux qu'il avait tissés tant au Maghreb que dans le pays haoussa. De plus, il bénéficiait de toute une tradition marchande. Il renforça sa position après le départ des Français puis, à la fin des années soixante, sa composition régionale se diversifia. Si les premiers commerçants arabes étaient le plus souvent d'origine algérienne et libyenne, ce sont des arabes nigériens, principalement originaires des régions de Tasara, In-Gall et Tchin Tabaraden, qui bâtirent leur fortune dans le sillage des sociétés minières. Ils bénéficièrent de la volonté politique du Président Seyni Kountché d'encourager l'émergence d'une classe

d'hommes d'affaires dans le Nord pour faire contrepoids à l'hégémonie des *al hazai* de Maradi et de Zinder dans le centre et l'Est du pays et des grands opérateurs de Niamey. Dès lors que les commerçants arabes et maures furent choisis pour être les grossistes de la Copro-Niger, ils eurent des facilités de crédit importantes à la *Banque de développement de la république du Niger* (BDRN), crédits qu'ils ne remboursèrent pas toujours. Ils obtinrent de nombreux contrats de l'État et les marchés des sociétés minières qui appréciaient leur sérieux. Le commerce du bétail avec la Libye facilita l'ascension de certains et renforça la position de quelques autres. Tous adoptèrent ensuite une stratégie de diversification de leurs affaires dans le transport et l'immobilier, d'abord délibérée puis forcée après le début de la rébellion. Ils s'imposent désormais comme l'un des grands pôles du secteur privé nigérien et surpassent même des grands commerçants comme ceux de Maradi et de Zinder grâce à une meilleure organisation interne et à une ouverture plus grande sur les techniques de négoce modernes.

Les commerçants agadésiens eurent des modalités d'accumulation proches, parfois dans le sillage des précédents, mais sans connaître un succès comparable. Ils surent remarquablement tisser et utiliser des réseaux de relations au sein de l'appareil d'État : deux grands transporteurs d'Agadès bénéficièrent du soutien actif d'un ancien ministre des mines tandis qu'un autre était proche d'un ancien Premier ministre. Enfin, quelques commerçants haoussa et djerma installés à Agadès et Arlit surent faire jouer les réseaux commerciaux qu'ils avaient tissés au Nigeria pour approvisionner les sociétés minières en vivres.

Les Touaregs, qui assuraient autrefois le commerce caravanier, semblent n'avoir pas su, selon certains, ou pu, selon d'autres, prendre une part active à l'essor économique de leur région et se constituer en un groupe marchand puissant. Les partisans de la première thèse avancent que la communauté touarègue éprouve un certain dédain à l'égard du commerce et répugne à se lancer dans les affaires. Les adeptes de la seconde soulignent qu'au contraire leur ascension économique a été délibérément bloquée par le pouvoir politique qui a tout fait pour les tenir à l'écart, leur faible représentation au sein de l'État et des sociétés pourvoyeuses de marchés les handicapant d'autant plus. Ceci tiendrait au retard de formation et de scolarisation accumulé au fil des ans sur les gens du Sud. Outre l'élevage, activité qui a connu de profondes et récentes crises, le tourisme et l'artisanat sont les seuls secteurs qu'ils soient parvenus à contrôler, mais les marges et les possibilités d'accumulation qu'ils génèrent sont moins élevées que dans le commerce d'autant plus que le tourisme est une activité saisonnière qui s'étend sur la moitié de l'année seulement, de novembre à avril.

Il y a certainement une part de vérité dans chacune de ces deux thèses dont on ne peut réfuter totalement les arguments respectifs. Toutefois, quelles que soient les causes profondes de son retard économique, la communauté touarègue est désormais marginalisée à ce niveau et elle a une part de responsabilité dans cette situation. La rébellion l'a aggravé car les écarts ont continué de se creuser entre les

Touaregs et les autres communautés. Celles-ci poursuivirent en effet leurs affaires à Niamey ou dans le sillage des sociétés minières, alors que les agences de voyages ne travaillent guère plus depuis plusieurs années malgré les récentes tentatives de relancer leur activité (elles ont avorté, en 1997 et 1998 après l'attaque de touristes par des bandes armées incontrôlées).

Le retour à la paix se profilant, la communauté touarègue doit relever de terribles défis : sera-t-elle capable de prendre une part active à la reconstruction économique de sa région ? Saura-t-elle capter l'aide internationale promise par les bailleurs de fonds ? Des hommes d'affaires émergeront-ils ou les Touaregs seront-ils les prête-noms de commerçants arabes comme cela commence à se faire ? Entraîneront-ils dans leur sillage le reste de la communauté ? La réponse à ces questions semble conditionner la survie de cette société.

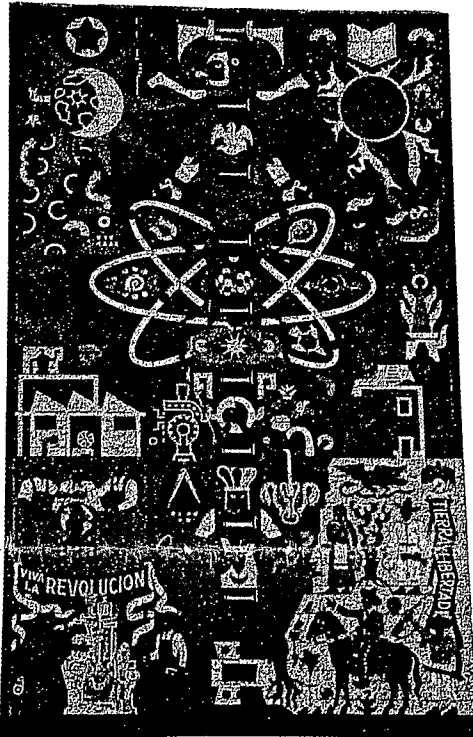
### Références bibliographiques

- BERNUS E., BERNUS S. Du sel et des dattes, Introduction à l'étude de la communauté d'In-Gall et de Teguida-n-tesem. Niamey, IRSH, *Études Nigériennes*, 1972, n° 31, 128 p.
- BOUBAKAR A. Agadès et sa région. Niamey, IRSH, *Études Nigériennes*, 1979. 44, 358 p.
- BOURGEOU A. *Les sociétés touarègues*. Paris, Karthala, 1995. 544 p.
- DAGRA M. *La politique extérieure du Niger (1974-1987)*. Thèse pour le Doctorat d'État. Dakar, Université Cheikh Anta Diop, Faculté des Sciences Economiques et Juridiques, 1987. 490 p.
- GRÉGOIRE E. *Les albazai de Maradi, Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*. Paris, ORSTOM, collection Travaux et Documents n° 186, 1986, réédition 1990. 228 p.
- GRÉGOIRE E. Réseaux de commerce et maillages urbains. In E. LE BRIS (sous la direction de) *Villes du Sud, sur la route d'Istanbul*. Paris, Éditions de l'ORSTOM, 1996, p. 147-165.
- GUITART F. *Les conditions d'évolution du commerce d'une ville nord sahélienne, du début du XIX<sup>e</sup> siècle aux années 1970 : Agadès (République du Niger)*. Thèse de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Paris I, 1988, 735 p.
- HAMANI D. Le sultanat touareg de l'Ayar, Au carrefour du Soudan et de la Berbérie. Niamey, IRSH, *Études Nigériennes*, 1989, n° 55, 544 p.
- RAYNAUT C. Trente ans d'indépendance : repères et tendances. *Politique Africaine*, n° 38, 1990, p. 3-29.

Jean-Louis CHALÉARD  
Roland POURTIER

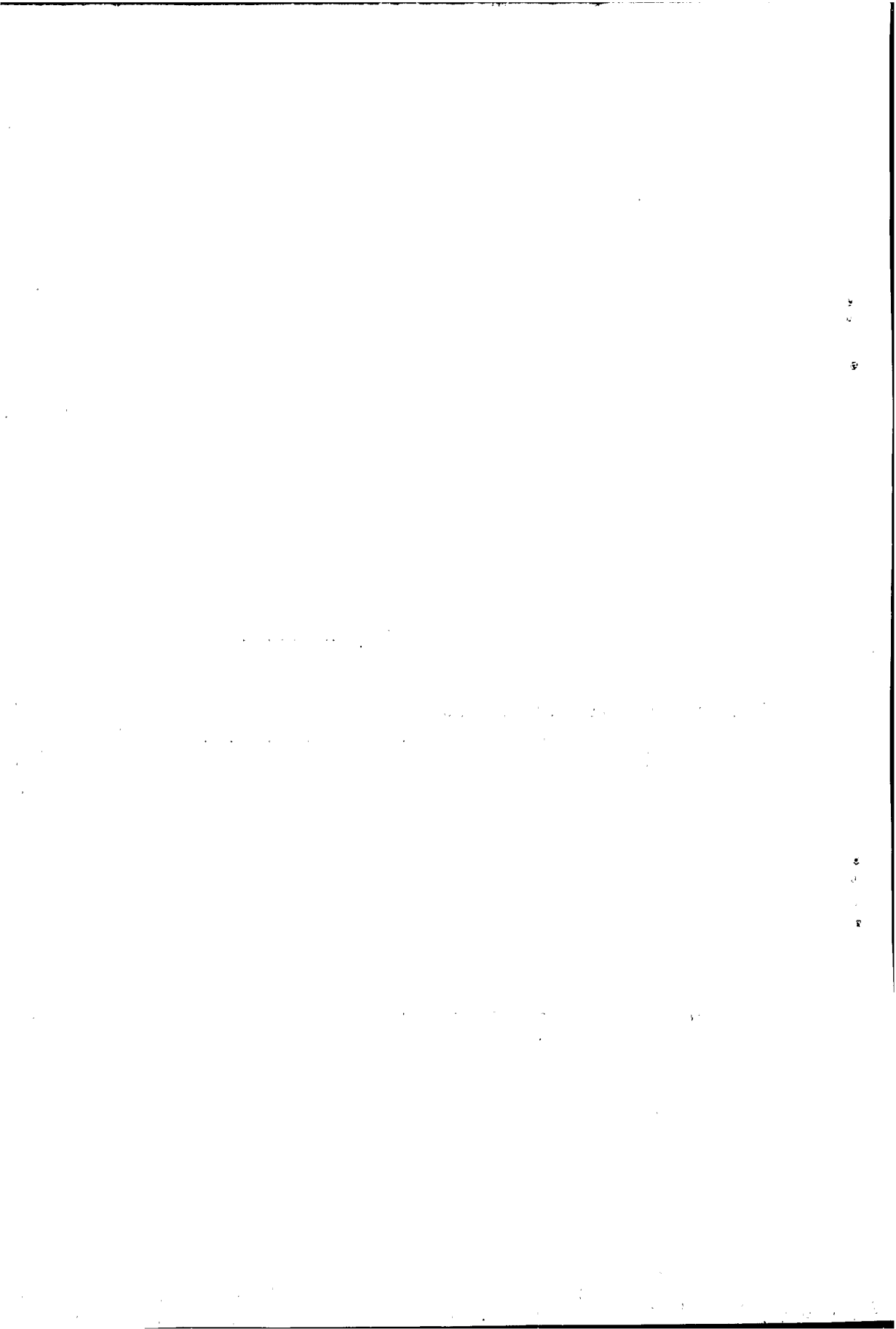
# POLITIQUES ET DYNAMIQUES TERRITORIALES

dans les pays du Sud



Publications de la Sorbonne





# Sommaire

## Introduction

*L'espace géographique dans le champ politique* ..... 7  
par Jean-Louis Chaléard et Roland Pourtier

## Première partie • Politique et aménagement du territoire

*Politique de l'État et développement urbain au Mexique* ..... 17  
par Alain Musset

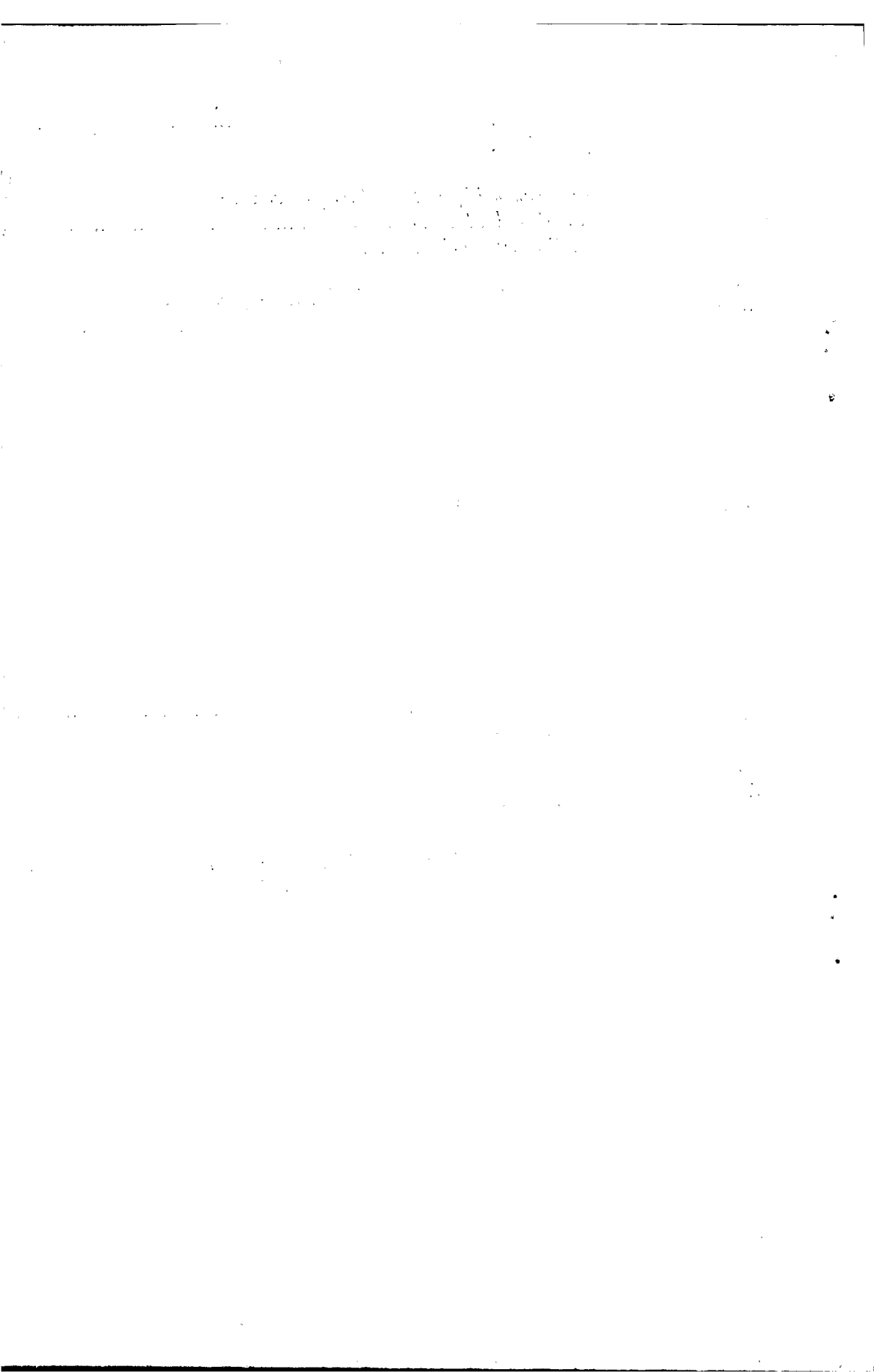
*L'État aménageur : consolidation territoriale et  
contraintes insulaires en Indonésie* ..... 39  
par Olivier Sevin

*Politiques alimentaires et mutation de l'espace en Inde* ..... 55  
par Frédéric Landy

*Innovation territoriale et référent communautaire  
Du renouveau des provinces nigériennes à celui des pays français* ..... 77  
par Frédéric Giraut

## Deuxième partie • Guerres et dynamiques territoriales

*Guerre et géographie  
Du conflit des Grands Lacs à l'embrasement de l'Afrique centrale* ..... 111  
par Roland Pourtier



*Politiques et dynamiques territoriales dans les pays du Sud*

E

*La « Reconquista » et les paysages des hautes terres éthiopiennes* .....  
par Alain Gascon

*Le rôle du politique dans la décomposition urbaine  
et territoriale : le cas du Congo* .....  
par Élisabeth Dorier-Apprill

*Recompositions ougandaises : les dividendes géographiques  
de la paix et de la légitimité politique* .....  
par Bernard Calas

sémi  
miqu  
à leu  
des  
confi  
espa  
réfle  
du «  
les d  
gueri  
prop  
sont  
d'une

### Troisième partie • Réseaux et politique

*De l'impuissance du politique à la prédation publique  
Menaces sur le Parc National des Galápagos* .....  
par Christophe Grenier

*Vieilles routes et nouveaux espaces  
Une géographie des drogues* .....  
par Pascale Perez et Michel Koutouzis

le ca  
la Di  
trans

*Les communautés marchandes d'Agadès (Niger)  
Accumulation et exclusion, 1945-1998* .....  
par Emmanuel Grégoire

Gasco  
Frédé

### Conclusion

*Politiques territoriales et contraintes du développement* .....  
par Jean-Louis Chaléard et Roland Pourtier

Supé  
sont  
l'Oue

Résumés en anglais .....  
Liste des auteurs .....

Mosaï

ISBN 2:  
ISSN 07



9 7828

