

*Emmanuel Grégoire*

## LA DIFFICILE INSERTION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST DANS LA MONDIALISATION

Depuis les années soixante-dix et plus encore l'éclatement du bloc soviétique marqué par la chute du mur de Berlin et la réunification allemande, on assiste à une accélération de la mondialisation des échanges et à une interdépendance accrue des économies nationales. Ces deux phénomènes entraînent une exacerbation de la concurrence et la constitution de vastes ensembles économiques régionaux qui dépassent les frontières étatiques. L'Union européenne, l'Amérique du Nord et l'Asie orientale (Japon et Asie du Sud-Est) apparaissent comme étant les principaux pôles de cette nouvelle organisation économique mondiale.

Cette mondialisation économique se traduit par l'extension à l'ensemble de la planète des mouvements de marchandises, de capitaux et, non sans problèmes, de personnes comme nous le verrons à propos de la migration de jeunes Ouest-Africains en Libye. Le libéralisme, qui induit l'abolition des barrières douanières et des frontières nationales, est censé faire disparaître les spécificités régionales qu'elles soient d'ordre économique, politique ou culturel. Mais cette évolution planétaire provoque elle-même une différenciation de l'espace : les regroupements régionaux à l'œuvre dans le monde répondent à des finalités distinctes et témoignent des diversités régionales, créées au sein de la mondialisation<sup>1</sup>. Loin d'uniformiser les pays, celles-ci contribuent, au contraire, à en

---

1. O. Dollfus, « L'émergence des régions planétaires », *Sciences Humaines*, n° 8, février-mars 1995, pp. 24-30.

accroître les différences car elles renvoient à une histoire, à une culture et à une perception de l'économique et du politique distinctes selon les sociétés. Ces diversités résultent enfin de leur plus ou moins grande volonté et capacité à s'inscrire dans ce nouvel ordre économique qu'on entend leur imposer.

Dans ce nouveau contexte, les territoires « gagnants » sont ceux qui profitent de leurs ressources naturelles et humaines, de leur position au regard des circuits commerciaux et de leur stabilité politique pour saisir les chances que leur donne leur mise en concurrence au niveau mondial. A l'inverse, les territoires « perdants » sont ceux qui ne disposent pas d'atouts suffisants tant du point de vue productif qu'humain pour s'insérer dans ce nouvel ordre économique mondial : des régions entières comme l'Afrique de l'Ouest, sous ajustement structurel depuis près de vingt ans, sont contraintes à travers les mesures qui leurs sont imposées par le Fond monétaire international et la Banque mondiale de s'adapter à ce nouveau contexte en suivant des politiques de désengagement de l'Etat. Celles-ci entraînent une paupérisation croissante de leurs populations désormais privées du minimum social (accès aux soins, scolarisation des enfants, etc.).

L'Afrique de l'Ouest, dont le poids demeure très modeste dans le commerce mondial, souffre en effet d'un grand nombre de handicaps dans le cadre de la mondialisation : ressources naturelles et minières mal exploitées et parfois limitées, industrialisation faible, fort enclavement (pays sahéliens), infrastructures peu développées, croissance démographique soutenue, taux d'alphabétisation parmi les plus bas du monde, etc. Malgré ces contraintes, elle s'est ouverte, au cours des décennies passées, sur l'économie-monde en diversifiant ses sources d'approvisionnement et ses débouchés commerciaux. Les anciennes métropoles que sont la France et la Grande-Bretagne ont ainsi vu leur part diminuer comme l'illustre le tableau suivant :

Tableau 1

*Evolution des échanges africains avec leurs anciennes métropoles<sup>2</sup>*

Années	Exportations africaines (%)	Importations africaines (%)
1936-1938	53,5	51,8
1970-1972	26,9	31,7
1995-1997	9,5	19,8

Ce retrait européen s'est fait au profit du Japon et des nouveaux pays industrialisés du Sud-Est asiatique (Taiwan, Thaïlande, Singapour, etc.) puis, plus récemment, des pays du Maghreb et de la péninsule arabique. Après avoir été pendant un siècle presque exclusivement ancrée sur l'Europe, l'Afrique de l'Ouest est entraînée de s'arrimer au monde arabe et constituera vraisemblablement à terme avec celui-ci un nouvel ensemble au sein de la globalisation : l'univers arabo-musulman. Soudé par un islam de plus en plus répandu et actif, voire activiste, comme le montrent les récents événements politiques, ce nouveau pôle sera amené à tenir une place prépondérante dans le nouvel ordre économique et politique mondial avec pour atouts une population nombreuse et à fort taux d'accroissement et les considérables richesses financières des pays du Moyen-Orient, exportateurs de pétrole.

Nous nous proposons de décrire au cours de ces pages cette résurgence des relations entre l'Afrique de l'Ouest, le Maghreb d'une part, et la péninsule Arabique d'autre part et montrerons que des grands courants d'échanges anciens sont réactivés dans un contexte géopolitique et économique nouveau. Pour cela, nous nous appuyerons sur les nombreux entretiens que nous avons menés tant auprès d'hommes d'affaires africains et arabes que de responsables politiques et administratifs mais aussi auprès des jeunes migrants de retour de Libye ou d'Arabie saoudite.

2. B. Etamad, « Structure du commerce extérieur de l'Afrique subsaharienne au xx<sup>e</sup> siècle », Communication au colloque *Négoce et Afrique noire (xviii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècles)*, Université de Bordeaux, 23-25 septembre 1999.

## LES ÉCHANGES ENTRE LE MAGHREB ET L'AFRIQUE NOIRE

L'Afrique noire et le Maghreb sont des entités le plus souvent dissociées car le Sahara est considéré comme une mer intérieure faisant obstacle à la circulation des hommes et des marchandises. L'examen de leurs relations montre, au contraire, que ce désert a été de tout temps un trait d'union entre ces deux univers qui demeurent intimement liés malgré l'inhospitalité de l'environnement et la naissance d'Etats-nation modernes. Le sable puis les frontières ne sont jamais parvenus à décourager les commerçants maures, arabes et toubous et encore moins les caravaniers touaregs qui parcourent le Sahara au volant de leurs camions ou juchés sur leurs chameaux<sup>3</sup>. Ces obstacles ne dissuadent pas non plus les nombreux jeunes Ouest-Africains qui partent en Libye y chercher du travail, autre facette d'une mondialisation qui semble ici s'effectuer par le « bas » car en dehors de toute structure organisationnelle.

*Le négoce transsaharien*

L'Afrique noire et le monde arabe entretiennent des relations pluriséculaires dont l'islam et le commerce demeurent les principaux vecteurs. En détournant les courants commerciaux vers l'Atlantique, la colonisation a entraîné l'atténuation de leurs liens mais non leur disparition totale : la France assura en effet la survie d'une partie du commerce transsaharien afin de concurrencer le négoce britannique. Pour cela, elle maintint les échanges entre l'Algérie et son empire d'Afrique de l'Ouest mais entrava, par contre, les flux dirigés vers la Libye passée sous la tutelle de l'Italie.

Si les deux premières décennies qui suivirent l'accession à l'indépendance des Etats d'Afrique de l'Ouest ne se traduisirent pas par une véritable reprise des échanges avec l'Afrique du Nord, on assiste, depuis les années 80 et surtout 90, à la réactivation des contacts entre l'Afrique sub-saharienne et le Maghreb.

Après de longues décennies d'extinction (période coloniale

---

3. E. Grégoire, *Touaregs du Niger. Le destin d'un mythe*, Paris, Editions Karthala, 1999 (2<sup>e</sup> impression 2001).

puis années 60 et 70), le négoce transsaharien tend actuellement à renaître sur des bases qui ne sont pas si éloignées des flux précoloniaux. Certes, les convois de camions ont remplacé les caravanes chamelières, mais l'organisation des échanges et leurs acteurs ne paraissent pas être en rupture avec le passé hormis, aspect capital dans le Sahara central, la mise à l'écart des Touaregs. Ils ne sont plus les convoyeurs attirés des marchandises n'ayant pas su (ou pu) se reconvertir dans le transport moderne et constituer des parcs de véhicules capables de traverser le désert comme l'ont fait les opérateurs arabes.

Ces grands flux marchands qui relient actuellement le Sahel au Sud maghrébin, voire le golfe de Guinée à la mer Méditerranée, revêtent une certaine ampleur, difficilement chiffrable en raison du caractère frauduleux de nombre d'entre eux. Plusieurs grands axes transsahariens peuvent être identifiés. L'axe occidental qui part du Sud marocain ou de la localité algérienne de Colon Béchard et qui arrive sur les rives du Niger : Pierre Bonte<sup>4</sup> explique que cet axe était contrôlé pour une part majeure par des commerçants d'origine marocaine durant les premières décennies du xx<sup>e</sup> siècle, ces derniers étant ensuite supplantés par de nouveaux groupes sociaux issus de la catégorie sociale de *zawiyya* (tribus maraboutiques). Un second axe, central, emprunte la transsaharienne depuis Alger en traversant Ghardaïa, In Salah, Tamanrasset puis Agadès. Il se subdivise alors en deux routes, l'une menant à Niamey ou au port béninois de Cotonou, l'autre se dirigeant vers le Nigeria, notamment Kano. Un troisième axe, sans doute le plus important, part de Tripoli pour se diriger vers Sabha. Il comprend trois ramifications : une première regagne Agadès en traversant le désert du Ténéré d'est en ouest, une seconde atteint le bassin du lac Tchad en empruntant le Tibesti ou la piste qui conduit à N'Guigmi puis à la région de Maïduguri (Nigeria), une troisième ramification relie Sabha à Zouar puis Faya-Largeau, Moussoro pour se terminer à N'Djamena. Enfin, un dernier axe part de Benghazi pour atteindre l'oasis de Koufra puis Faya-Largeau ou Abéché.

Ces grands axes mettent en relation des villes parfois très

---

4. P. Bonte, « Faire fortune au Sahara : permanences et ruptures », *Autrepart* « Afrique noire et monde arabe », E. Grégoire & J. Schmitz, eds, n° 16, Paris, Editions de l'Aube-IRD, 2000.

éloignées qui sont le siège des réseaux marchands qui animent ces circuits d'échanges transsahariens : Tripoli est en contact avec Agadès, Zinder, Kano, Faya-Largeau et N'Djamena mais aussi Cotonou. De son côté, Tamanrasset est le siège d'une foire internationale organisée, chaque année, afin d'encourager les échanges entre les pays de la région. Pendant quelques jours, elle est le point de ralliement de commerçants algériens installés à Alger, Oran, Ghardaïa, Ouargla, In Salah mais aussi maliens de Gao et de Tombouctou, nigériens d'Agadès, Zinder, Maradi et Niamey, nigériens de Kano et de Sokoto et enfin burkinabés, togolais et béninois. D'anciens maillages urbains transsahariens renaissent à présent et l'Afrique du Nord est spatialement réintégrée dans la stratégie des réseaux marchands ouest-africains contemporains : les riches commerçants sahéliens de Ségou, de Tombouctou, de Gao, d'Agadès, de Faya-Largeau et d'Abéché ont des correspondants à Tamanrasset, In Salah, Ghardaïa, Sabha, Koufra, Mourzouk, Benghazi et Tripoli.

Avec l'Algérie, les marchandises véhiculées par ces échanges à longue distance sont globalement de deux types : d'une part, il y a des produits issus des productions nationales comme les dattes et le sel des *Chott* des régions de Biskra et d'El Oued destiné à la COMINAK, société minière nigérienne 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). Ces produits sont échangés contre du bétail (chameaux, moutons et plus rarement bovins), du natron, de la gomme arabique, des noix de cola, des fardeaux de thé destinés à Tamanrasset, Djanet et In Salah (ce produit vient d'Asie par les ports du golfe de Guinée), du henné, du souchet (espèce d'amende), du gingembre, des clous de girofle, du piment, des épices, du sésame et de l'arachide d'Afrique noire. D'autre part, on trouve des biens manufacturés nationaux (matériaux de construction, matériel électrique, plomberie, sanitaires, peinture, etc.) ou importés depuis l'étranger (Europe, Asie) et des articles artisanaux (tapis de Ghardaïa, etc.) : pendant de longues années l'Algérie inonda le marché ouest-africain de cartons de lait (*lahda*) et d'autres denrées alimentaires qu'elle subventionnait et qui étaient exportés en fraude au Sahel avec la complicité des plus hautes sphères de l'Etat. En contrepartie, elle importait du mil destiné aux populations sahéliennes (près de 20 000 Nigériens

et Maliens habitent à Tamanrasset), divers objets artisanaux (maroquinerie de Zinder) et surtout des articles de l'industrie nigériane : chaussures, vêtements prêts-à-porter, parfums, cosmétiques, bijoux, bibelots divers et même alcools (whisky), amphétamines et diverses drogues que l'on se procure aisément au Nigeria.

La Libye écoule en Afrique de l'Ouest des produits alimentaires (riz, pâtes alimentaires, farine de blé, semoule, etc.) et quelques biens manufacturés (tissus, pièces détachées d'automobiles, électroménager, matériaux de construction, tapis, etc.). Elle importe du bétail, essentiellement des camelins destinés à la boucherie et des moutons, notamment à l'occasion de la fête musulmane de l'*Aïd el Kébir* où les musulmans égorgent un mouton en souvenir du sacrifice d'Abraham (leur prix de vente représente deux à trois fois le prix d'achat au Niger). La Libye est actuellement impliquée dans un gros négoce de cigarettes d'origine américaine qui se fait depuis le Bénin et le Niger : les cartons de cigarettes arrivent au port de Cotonou où ils sont acheminés 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 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 et nationales (des proches du colonel Kadhafi garantissent aux animateurs du réseau une totale impunité). Les cartons de cigarettes sont alors dispersés à l'intérieur du pays, certains d'entre eux terminant leur périple aux bords de la Méditerranée (Tripoli et Benghazi). Il s'agit là d'un très gros négoce qui porta annuellement de 1991 à 1996 sur plusieurs dizaines de milliards de francs CFA. Ces exportations de cigarettes donnent lieu parfois à du troc, les cigarettes étant échangées contre des pâtes alimentaires, de la semoule, du riz, des tapis et surtout des véhicules de transport à six roues motrices. Cela explique que les grands commerçants arabes nigériens et tchadiens soient devenus de grands transporteurs (des camions à six roues motrices sont acheminés depuis la Libye jusqu'en Mauritanie où ils sont vendus avec leurs marchandises).

Dans ces différents négoce, des réseaux très structurés se sont mis en place grâce à la protection de personnalités bien placées dans les hautes sphères des appareils d'Etat algérien et libyen. Pour ces acteurs, le facteur monétaire constitue une contrainte supplé-

mentaire forte qui stimula la contrebande : l'ouguiya mauritanien ainsi que les dinars algérien et libyen sont en effet inconvertibles, ce qui donna naissance à un marché noir qui sert de référence aux transactions effectuées entre les opérateurs maghrébins et africains (celles-ci s'effectuent presque toujours hors du système bancaire moderne). Le cours de l'ouguiya et des dinars sur ce marché parallèle est nettement inférieur au taux de change officiel, surestimé au regard des performances réelles des économies mauritanienne, algérienne et libyenne. L'inconvertibilité des monnaies de ces pays oblige les hommes d'affaires originaires de la zone franc à procéder sous forme de troc, quand ils ne veulent pas recourir au marché des changes parallèles : des cartons de cigarettes américaines sont ainsi échangés contre des produits alimentaires ou des véhicules de transport tout-terrain.

Dans un cadre législatif et monétaire aussi rigide, il n'est donc pas surprenant que les échanges s'opèrent de manière illégale : tous ces nouveaux flux transsahariens s'effectuent la plupart du temps de manière clandestine, afin de contourner les législations étatiques (interdictions d'importation et d'exportation), de ne pas acquitter des droits de douane le plus souvent exorbitants et d'éviter les problèmes de change. Les grands axes officiels précédemment décrits sont donc doublés d'une multitude de pistes de fraude. Elles suivent parfois d'anciens axes caravaniers bien connus des passeurs qui sont des Touaregs algériens, maliens ou nigériens ou des Toubous tchadiens bien que les négociants arabes les empruntent de plus en plus fréquemment sans recourir à leurs services.

Ces commerçants arabes qu'ils soient d'origine algérienne, libyenne, malienne ou nigérienne, contrôlent, comme par le passé, ces grands flux d'échanges. Tout au long de leur parcours, ils ont installé dans les principales localités des petites communautés qui appartiennent à un même réseau. Toutes participent à son animation en l'approvisionnant en marchandises ou en écoulant celles qu'il leur fait parvenir. Bien ancrés dans les milieux politiques et administratifs du Sud algérien et libyen, ils parviennent à se jouer facilement des législations nationales grâce à des pratiques corruptives : les douaniers, les policiers et les militaires de ces pays ne perturbent pas leur activité moyennant l'attribution de commissions occultes au barème précis. Leur zèle se porte plutôt sur les micro-échanges qui relèvent de petits commerçants ouest-africains. Ces derniers ne disposent en effet pas du capital relationnel indispen-

sable et dont bénéficient les seuls commerçants arabes. Lorsqu'ils ne parviennent pas à échapper aux contrôles, ils sont donc systématiquement rackettés : leurs marchandises se voient alors confisquées et leurs convoyeurs reconduits à la frontière, quand ils ne sont pas arrêtés comme c'est le cas pour des jeunes Ouest-Africains qui se rendent nombreux pour travailler en Libye.

Ces échanges transsahariens contemporains sont donc du seul ressort des opérateurs économiques nationaux car il n'y a que peu de commerce officiel entre le Maghreb et l'Afrique noire. Ils se font aussi en dehors de tout cadre étatique et organisation supranationale : aucun organisme économique régional n'associe les Etats sahariens. Lors d'un sommet (15 et 16 août 1997) qui réunissait à Tripoli cinq chefs d'Etats 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 Etats de la région. Aussi, les cinq pays initiateurs furent rejoints par la Tunisie, le Nigeria, le Soudan et l'Egypte, 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 migrations ouest-africaines en Libye*

La présence d'un nombre important d'Africains en Libye, pays financièrement riche en raison de ses importants revenus pétroliers mais peu peuplé, s'explique par un réel besoin en main-d'œuvre peu qualifiée tant de la part de l'Etat (projets, municipalités, sociétés, etc.) que des nationaux (fonctionnaires, commerçants, transporteurs, etc.). Un mouvement migratoire qui relie les deux rives du Sahara s'est donc développé depuis une quinzaine d'années pour satisfaire cette nouvelle demande. Celui-ci s'effectue en dehors de tout cadre étatique, même si le Niger et la Libye envisagent officiellement d'œuvrer pour le maîtriser. Les autorités libyennes, selon le quotidien *Le Sahel*<sup>5</sup>, auraient ainsi accepté de délivrer, chaque

---

5. *Le Sahel*, Niamey, 9 avril 1996.

année, un contingent déterminé de travailleurs nigériens auxquels il serait délivré des visas de séjour et de travail. Mais cette décision ne s'est jusqu'à présent toujours pas concrétisée.

Fuyant le chômage endémique qui sévit en Afrique noire, des jeunes se rendent donc en Libye où ils constituent une main-d'œuvre le plus souvent employée à des travaux de force (ouvrier agricole, manœuvre, maçon, manutentionnaire, domestique, gardien, etc.) délaissés par les Libyens qui prétendent à des conditions de travail et de rémunération meilleures. Les Africains qui possèdent une petite qualification exercent une activité urbaine (mécanicien, tailleur, boucher, peintre, boulanger, plombier, blanchisseur, réparateur en tout genre, etc.). Les salaires moyens oscillent autour de 120 à 150 dinars par mois (soit 30,49 € à 38,11 €). Leurs montants s'élèvent au fur et à mesure qu'ils progressent vers la Méditerranée pour atteindre 180 à 200 dinars (45,73 €) à Misrata, Brak et Tripoli où, par petits groupes, ils attendent dans les rues de la ville que des employeurs viennent les chercher pour les conduire sur un chantier, dans une ferme agricole ou pour décharger des camions. Ces nouveaux « immigrés » sont donc affectés aux plus basses besognes et corvéables à merci.

Les Touaregs maliens et nigériens furent les premiers à faire le voyage après les sécheresses de 1973-1974 puis de 1984 qui décimèrent leur cheptel. Certains d'entre eux, sensibles aux appels du guide de la révolution, s'enrôlèrent dans la légion islamique et constitueront, au cours des années 90, l'essentiel des combattants des rébellions touarègues malienne et nigérienne<sup>6</sup>. Cette immigration touche désormais des ressortissants non seulement du Mali, du Niger (ils seraient entre dix à vingt mille à vivre en Libye) et du Tchad mais aussi de pays plus éloignés comme le Nigeria, le Ghana, la Sierra Leone, le Sénégal, la Guinée et le Bénin ainsi que les pays d'Afrique centrale (Cameroun, Gabon, Centrafrique). Tous tentent l'aventure qui commence par la périlleuse traversée du désert du Ténéré ou des massifs du Hoggar et du Tadrart selon le trajet emprunté, pour rassembler un petit pécule. Ces Africains forment à Sabha, Brak, Misrata, Syrte, Benghazi et Tripoli des petites communautés solidaires et regroupées selon leur origine.

---

6. E. Grégoire, *Touaregs du Niger. Le destin d'un mythe*, op. cit.

Elles sont autant de structures d'accueil pour les nouveaux arrivants qu'elles aident à s'insérer sur le marché du travail.

Le nombre croissant de ces jeunes Africains, dont la migration dure deux à trois ans, inquiéta les autorités libyennes qui estimèrent que le seuil de tolérance était dépassé. A plusieurs reprises, le colonel Kadhafi procéda à des vagues d'arrestations et d'expulsions (1979, 1981 et 1985), des avions de ligne étant parfois affrétés pour reconduire *manu militari* ces immigrés à Agadès. L'embargo aérien décrété par la communauté internationale après les attentats perpétrés contre des avions de ligne mit fin à ces « charters ». Les reconduites à la frontière se firent alors par camions, les véhicules étant loués à des commerçants de Sabha qui en profitaient pour exporter frauduleusement des marchandises au Niger et au Tchad.

Ces jeunes Africains sont donc sujets, chaque jour, à de multiples tracasseries et à divers rackets émanant des corps d'Etat libyens, dont les contrôles sont plus fréquents et rigoureux au fur et à mesure que ces immigrés se rapprochent des rives de la Méditerranée. Plus de 95 % d'entre eux ne possèdent en effet ni passeport ni visa, ce dernier n'étant obtenu que dans les capitales africaines des pays où la Libye possède une ambassade (aucun visa de travail n'est délivré sauf sur présentation d'un contrat d'embauche fourni en bonne et due forme par une société libyenne, ce qui est exceptionnel).

Ces « sans-papiers » sont exploités par leurs employeurs libyens qui profitent de leur situation administrative irrégulière pour comprimer les salaires. Ils sont aussi exposés sans cesse aux contrôles de la police et de l'armée libyennes qui peuvent anéantir à tout moment le fruit de plusieurs mois d'un dur labeur (certains reviennent au pays sans argent). En cas d'arrestation dans le Sud libyen, ils sont conduits au camp de transit de Katib Rashia situé à sept kilomètres à l'est de Sabha, principale ville de la région. Ce lieu est réservé aux seuls Africains qui y sont détenus de manière arbitraire et dans des conditions alimentaires, sanitaires et d'hygiène déplorables. Ils peuvent y demeurer pendant quelques mois et verser les maigres économies qu'ils ont gagnées à leurs geôliers pour recouvrer la liberté. D'autres travaillent, quelque temps, dans les jardins maraîchers des gardiens de prison qui finissent par les libérer. Un jeune Touareg témoigna avoir été interné à Katib Rashia : « Nous étions plus de mille détenus. 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. Il y a aussi des gens qui subissent des sévices corporels. D'autres, très affaiblis, finissent par mourir. »

Ce récit est édifiant quant aux traitements infligés aux ressortissants d'Afrique noire qui travaillent en Libye. Profondément méprisés et exposés à un racisme quotidien, « ces jeunes soumis à l'arbitraire des policiers remplacent les esclaves d'antan », expliqua un cadre touareg nigérien. Enfin, il convient de souligner que des mouvements de migration importants s'effectuent également entre le Tchad et le Soudan vers Koufra, capitale du Sud-Est libyen.

#### LES RELATIONS ENTRE L'AFRIQUE NOIRE ET LA PÉNINSULE ARABIQUE

Comme pour le Maghreb, celles-ci sont constituées pour l'essentiel d'échanges de nature marchande. Toutefois, les liens politiques, religieux et culturels qu'entretiennent ces deux régions, deviennent de plus en plus étroits.

#### *Le négoce entre l'Afrique de l'Ouest et la péninsule arabique*

Si le négoce entre l'Afrique noire et le Maghreb s'effectue presque intégralement par voie terrestre, il n'en est pas de même du commerce qui s'opère entre l'Afrique noire et le golfe Persique : la voie terrestre qui relie N'Djamena à Port-Soudan sur la mer rouge, le bateau mais plus encore l'avion sont les moyens de transport privilégiés malgré des coûts parfois élevés qui ne découragent pourtant pas ses acteurs. En effet, depuis la fin des années 80, les flux de marchandises entre les pays du Golfe et l'Afrique noire ne cessent de s'intensifier depuis notamment Djeddah et Doubaï qui constituent des plaques tournantes pour les produits manufacturés d'origine européenne et asiatique.

Depuis la fin des années 80, les pays du Sahel, et notamment le Tchad qui constitue un espace transitoire entre Afrique noire et

monde arabe étant situé à la périphérie immédiate du Maghreb-Machrek, se tournent de plus en plus vers les Etats du golfe Persique. Djeddah (Arabie saoudite) et Dubaï (Emirats arabes unis) jouent ainsi un rôle crucial dans la redistribution de produits importés d'Europe et d'Asie. A propos du Tchad, Karine Bennafla a montré dans un récent article<sup>7</sup> que les importations aériennes depuis l'Europe avaient fortement chuté entre 1993 et 1998 (4 000 tonnes contre 1 200) au profit de celles provenant de Djeddah et Dubaï (1 200 tonnes contre 3 600). Cette dernière rivalise efficacement avec la cité saoudienne grâce à une législation plus souple en matière de fiscalité (création d'une zone franche où toutes les marchandises sont vendues hors taxe, alors qu'elles doivent acquitter une taxe de 12 % dans le royaume saoudien) et une politique d'accueil plus favorable aux Africains (délivrance plus facile de visas alors que l'Arabie saoudite, très méfiante à l'égard des Noirs africains objet de nombreuses tracasseries administratives, les délivre avec parcimonie).

Ces flux qui étaient au départ un « commerce de la valise », ne sont donc plus marginaux et ne se cantonnent pas à présent aux seules périodes de pèlerinage (le *Hadj* et l'*Ouma*). Des commerçants tchadiens kanembou, gorane, et boukala ont ainsi délaissé le commerce frontalier avec le Nigeria pour s'emparer des opportunités offertes par ce nouveau négoce qui n'emprunte pas uniquement la voie aérienne : une partie du trafic tchadien avec Doubaï suit, par conteneurs, la voie maritime jusqu'à Douala, puis le rail et la route à travers le Cameroun jusqu'à N'Djamena (une troisième voie consiste à emprunter la voie terrestre entre la capitale tchadienne et Port-Soudan puis la voie maritime jusqu'à un port de la péninsule).

Les produits concernés par ce négoce sont très variés : les marchandises importées en Afrique noire sont pour la plupart d'origine asiatique et n'ont fait que transiter par Djeddah et Doubaï. Dans le premier cas, il s'agit de tissus, de tapis d'Orient (afghans ou iraniens) qui transitent par La Mecque, de bijoux en or, de vaisselle, du matériel électroménager et hi-fi ainsi que de véhicules et pièces détachées de la marque japonaise Toyota. Dans le second cas, on

---

7. K. Bennafla, « L'appel des sirènes arabo-persiques (Tchad) », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », *op. cit.*

trouve plutôt du gros matériel tel que des motopompes et des groupes électrogènes, du matériel électronique (ordinateurs, climatiseurs, splits, etc.), du mobilier et de la quincaillerie (carrelage, aluminium, etc.). En contrepartie mais dans des proportions moindres, les pays d'Afrique noire exportent quelques centaines de moutons vers le royaume wahhabite à l'occasion de l'*Aïd el Kébir* et un peu de gomme arabique. Certes, ces échanges qui se font presque exclusivement par voie aérienne sont dérisoires par rapport à ceux qui s'effectuent avec le Nigeria ou le Maghreb<sup>8</sup>. Toutefois, ils témoignent d'un intérêt nouveau manifesté par quelques petits et grands commerçants ouest-africains pour la péninsule Arabique.

Outre le gros négoce<sup>9</sup>, tout un petit commerce qui représente finalement des flux non négligeables, mais difficilement quantifiables, s'effectuent par le biais des pèlerins se rendant à La Mecque ou par des commerçantes qui résident de manière quasi-permanente à Djeddah. Dans le premier cas, il s'agit d'un négoce portant sur des produits aisément transportables en soute (tissus, tapis, matériel électrique, etc.). Dans le second cas, les femmes apportent en Arabie saoudite des bijoux d'Afrique de l'Ouest et divers produits d'origine européenne (parfums, sous-vêtements, etc.). Au retour, elles rapportent des bijoux en or, des parfums et des vêtements qu'elles écoulent par un système de vente à domicile ou sur des lieux de travail et non dans des boutiques.

Outre l'Arabie saoudite et les Emirats arabes unis, des relations commerciales semblent se développer, certes encore très timide-ment, avec le Koweït et les Emirats d'Abu Dhabi et de Bahreïn : le Niger a ainsi été récemment impliqué dans une affaire de faux dinars de Bahreïn qui ont été entreposés à Niamey avant d'être réintroduits dans ce pays par un conseiller du président de la Répu-

---

8. La Direction générale des douanes estimait le commerce officiel avec l'Arabie saoudite à 250 millions de francs CFA en 1993. La même source l'évaluait à 972 millions avec l'Algérie et 1 238 millions avec la Libye (le commerce de fraude, évidemment non comptabilisé, est plus important dans ces deux derniers cas).

9. La Compagnie française de l'Afrique de l'Ouest (CFAO), importateur officiel au Niger des véhicules Toyota, est fortement pénalisée par ces importations de la péninsule Arabique qui s'accaparent plus de 60 % du marché.

blique, le général Ibrahim Baré Maïnassara<sup>10</sup>. Si ces liens avec la péninsule Arabique constituent un phénomène récent, il convient de souligner que les pays de la Corne de l'Afrique ont, en revanche, une longue tradition marchande avec les pays du Golfe comme l'avance Marc-Antoine Pérouse de Montclos<sup>11</sup> en décrivant l'importance de la Somalie dans leur approvisionnement en viande, notamment pour le Yémen (les prix y sont cependant beaucoup moins rémunérateurs qu'en Arabie saoudite où les prix flambent au cours des festivités marquant la fin du pèlerinage).

### *Les autres liens entre l'Afrique de l'Ouest et la péninsule Arabique*

Cette ouverture commerciale de l'Afrique noire vers le golfe Persique préfigure un recentrage géopolitique vers le monde arabo-musulman et aux dépens des anciennes zones d'influence que sont l'Europe occidentale et ses puissances coloniales que sont la France et la Grande-Bretagne (le Nigeria se tourne aussi de plus en plus vers le Moyen-Orient en raison de son appartenance à la Conférence islamique). On peut en effet penser que ce regain d'influence des pays arabo-musulmans, plus particulièrement au Sahel, renvoie à des facteurs pas seulement économiques mais aussi culturels, linguistiques (des commerçants africains parlent l'arabe), religieux (l'islam d'obédience wahhabite tend à se répandre en Afrique de l'Ouest) et géopolitiques à travers la signature d'accords de coopération bilatéraux : le désengagement des occidentaux en Afrique, symbolisé par la dévaluation du franc CFA et le désir des pays du golfe Persique d'accroître leur influence dans cette zone, sont des éléments explicatifs fondamentaux.

L'Arabie saoudite et le Koweït (le Niger y envoya un contingent composé de 500 hommes lors de la guerre du Golfe) ont une politique d'aide de plus en plus active, notamment au Sahel musulman. Celle-ci se traduit par une assistance financière directe, des dons de vivres et de médicaments, et surtout le financement d'infrastructures religieuses telles que des mosquées, des medersas et des uni-

---

10. *Le Républicain*, n° 391 du 24 juin 1999.

11. M.-A. Pérouse de Montclos, « Réseaux financiers, diaspora et *hawilad* : le rôle clé de la péninsule Arabique entre l'Occident et la Somalie », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », *op. cit.*, pp. 99-116.

versités islamiques comme celle de Say au Niger. De son côté, un pays comme l'Iran ne demeure pas inactif mais préfère adopter une politique d'assistance davantage axée sur la mise en place d'infrastructures sociales comme les cliniques et les dispensaires, où les soins sont de bonnes qualités et peu onéreux alors que les structures étatiques sont le plus souvent défailtantes.

L'islam constitue le principal moyen d'accroître également cette nouvelle influence des pays de la péninsule Arabique en Afrique. L'Arabie saoudite a fait ainsi de réels efforts pour y répandre le wahhabisme. En pays haoussa (Niger central et Nord-Nigeria), les jeunes et riches commerçants des villes ont été les principaux vecteurs de cette doctrine appelée *izala* et dont les adeptes ont été recrutés, au départ, au sein même de leurs réseaux familiaux et commerciaux. Courant d'idées plus que confrérie, *izala* prône l'application de la *sharia* comme l'ont récemment fait certains Etats du nord du Nigeria à majorité musulmane (le Sud est chrétien et animiste), le développement de l'éducation religieuse au travers la création de medersas et le rejet de tout syncrétisme avec les anciennes religions africaines. Les izalistes font donc figure de nouveaux jihadistes, certains adhérant aux thèses d'Oussama Ben Laden dont le portrait est visible dans quelques boutiques de Maradi et de Kano : des milliers de manifestants ont défilé dans ses rues pour dénoncer l'intervention américaine en Afghanistan et soutenir Oussama Ben Laden.

Dans le cadre de ces relations entre l'Afrique de l'Ouest et le Moyen-Orient, il apparaît que des Etats comme le Mali, le Niger et le Tchad sont étroitement dépendants des pétrodollars des pays exportateurs de pétrole et peu peuplés que sont les Etats du Golfe. Leur marge de négociation est limitée de par la situation de « demandeurs ». A titre d'exemple, ils laissent ainsi quelques princes arabes détruire leur faune sauvage pour s'attirer leur faveur financière, comme c'est le cas du prince saoudien Bandar Ben Abdul Rahamane Ben Saud. Richissime homme d'affaires, celui-ci se rend, chaque année, au Niger pour y chasser l'outarde et l'autruche grâce à des faucons dressés à leur capture. Aux dires de nombreux écologistes africains, il décime déjà une bonne partie de la faune sauvage en Mauritanie, au Mali et au Burkina Faso. Au Niger, il poursuit son œuvre dévastatrice en toute impunité, car ses moyens financiers lui permettent de se soustraire à la loi en achetant le

consentement des dirigeants politiques, quels que soient les régimes et le silence de responsables administratifs<sup>12</sup>.

\*

Ces courants d'échanges transsahariens et à destination du golfe Persique montrent que l'Afrique de l'Ouest opère une large ouverture géopolitique. Désormais, elle s'ancre de plus en plus dans un marché mondial qui ne cesse de s'étendre à l'ensemble de la planète. Dans ce contexte, elle demeure toutefois économiquement et politiquement faible et dépendante, si bien qu'elle semble bien être un des territoires « perdants » de la mondialisation. Enferrée dans des problèmes économiques et sociaux qui paraissent insurmontables à moyen terme, les années à venir ne permettent pas d'envisager un renversement de tendance tant la crise qu'elle traverse risque de perdurer.

L'insertion de l'Afrique de l'Ouest paraît donc problématique car elle ne semble pas répondre aux exigences de la mondialisation telle que définie par ses initiateurs. Mais les apôtres du libéralisme peuvent-ils l'exclure du développement économique mondial ? Sans doute non, faute de quoi ils risquent de compromettre leurs chances de réussite en instaurant une opposition entre territoires « gagnants » et « perdants » : les attentats de New York (11 septembre 2001) ne sont-ils pas là pour rappeler que les nantis ne peuvent continuer de vivre sans tenir compte des démunis ? Enfin, les thuriféraires de la mondialisation ne risquent-ils pas de voir le système qu'ils entendent imposer à la planète leur échapper : l'homogénéisation culturelle qui en est un des supports apparaît comme un mythe, l'Afrique de l'Ouest et le monde arabo-musulman ne semblant pas pouvoir, ni vouloir, se fondre dans la nouvelle matrice économique et politique que l'Occident entend leur imposer.

Emmanuel GRÉGOIRE

---

12. E. Grégoire, « Les chasses du prince Bandar », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », *op. cit.*, pp. 87-97.

## BIBLIOGRAPHIE

- BENNAFLA, K., L'appel des sirènes arabo-persiques (Tchad), *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », E. GRÉGOIRE & J. SCHMITZ, eds, n° 16, Paris, Editions de l'Aube-IRD, 2000, pp. 67-86.
- BLIN, L., *L'Algérie du Sahara au Sahel*, Paris, L'Harmattan, « Histoire et perspectives méditerranéennes », 1990.
- BONTE, P., 1998 « Fortunes commerciales à Shingîti (Adrar Mauritanien) au dix-neuvième siècle », *Journal of African History*, n° 39, pp. 1-13.
- « Faire fortune au Sahara : permanences et ruptures », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », *op. cit.*, pp. 49-65.
- BOURGEOT, A., *Le Commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord »*, Paris, Editions SEPIA, 1989, pp. 129-137.
- DOLLFUS, O., « L'émergence des régions planétaires », *Sciences Humaines*, n° 8, février-mars 1995, pp. 24-30.
- ETAMAD, B., « Structure du commerce extérieur de l'Afrique sub-saharienne au xx<sup>e</sup> siècle », Communication au colloque *Négoce et Afrique noire (xviii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècles)*, Université de Bordeaux, 23-25 septembre 1999.
- GAST, M., « Echanges transsahariens et survie des populations locales », *Ecologie Humaine*, n° 2, 1989, pp. 3-23.
- GRÉGOIRE, E., « Sahara nigérien : terre d'échanges », *Autrepart*, n° 6, 1998, pp. 91-104.
- Touaregs du Niger. Le destin d'un mythe*, Paris, Editions Karthala, 1999 (2<sup>e</sup> impression 2001).
- « Les chasses du prince Bandar », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », in E. GRÉGOIRE & J. SCHMITZ, eds, n° 16, Editions de l'Aube-IRD, Paris, 2000, pp. 87-97.
- GRÉGOIRE, E. & LABAZÉE, P., *Grands Commerçants d'Afrique de l'Ouest. Pratiques et logiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, coédition Karthala-ORSTOM, 1993.
- GRÉGOIRE E. & SCHMITZ J., « Afrique noire et monde arabe », *Autrepart*, n° 16, Editions de l'Aube-IRD, Paris, 2000.
- Le Républicain*, n° 391 du 24 juin 1999.
- PÉROUSE DE MONTCLOS, M.-A., « Réseaux financiers, diaspora et *hawilad* : le rôle clé de la péninsule arabique entre l'Occident et la Somalie », *Autrepart*, « Afrique noire et monde arabe », *op. cit.*, pp. 99-116.
- « Le charme discret des petites îles », *Politique Internationale*, n° 91, 2001, pp. 381-407.

Grégoire Emmanuel. (2002).

La difficile insertion de l'Afrique de l'ouest dans la mondialisation.

In : Lanzmann C. (ed.). *Afriques du monde*.

*Les Temps Modernes*, (620-621), p. 392-409.

ISSN 0040-3075.