

Sahara nigérien : terre d'échanges

*Emmanuel Grégoire **

L'étude des échanges transfrontaliers en Afrique de l'Ouest pose des problèmes méthodologiques aigus qui tournent principalement autour de leur quantification : si l'on parvient à peu près à évaluer le commerce officiel, il est, par contre, beaucoup plus hasardeux d'apprécier le commerce de contrebande qui est, par définition, occulte.

Dans notre analyse des échanges transsahariens, nous nous sommes d'autant plus heurté à ces difficultés que les grands flux qui traversent actuellement le désert restent largement méconnus. C'est pourquoi nous nous sommes efforcé, tout d'abord, d'identifier les produits concernés, de comprendre les circuits économiques, géographiques et sociaux qui les véhiculent et de saisir la stratégie des acteurs opérant de part et d'autre des frontières. Pour cela, de nombreux entretiens ont été menés auprès d'agents économiques et de responsables administratifs (douanes, chambre de commerce, services fiscaux, banques, etc.). Cette approche qualitative apparaît comme un préalable à tout effort de quantification de type macroéconomique : il est en effet indispensable de bien connaître les filières et les réseaux marchands qui les animent avant de quantifier ces grands courants d'échanges transsahariens [Grégoire, 1994].

Dans la mesure du possible, nous nous efforçons ici de les chiffrer en recoupant systématiquement nos sources d'informations. Certes, certaines évaluations mériteront d'être affinées par la suite, mais cette méthode a l'avantage de permettre de comprendre très précisément l'organisation des flux. Celle-ci est d'autant plus difficile à appréhender que certains flux reposent sur la fraude tandis que d'autres mettent en contact des espaces fort éloignés, puisque des marchandises partent du golfe de Guinée pour terminer leur périple sur les rives de la Méditerranée.

Dans ces échanges transsahariens, le Niger joue un rôle important, car il demeure un carrefour d'échanges entre le Maghreb et l'Afrique noire. Pays étendu et enclavé, le Niger est constitué de multiples espaces régionaux qui renvoient à des réalités économiques distinctes. L'Ouest est influencé par le Burkina Faso, le Ghana et la Côte-d'Ivoire où de nombreux commerçants djerma et songhraï ont bâti leur

* Chargé de recherche CNRS-ORSTOM.

fortune avant que le président Seyni Kountché ne les incite, au cours des années soixante-dix, à replier leur activité sur Niamey afin de constituer un contrepoids à la puissance économique des riches *althazai* de Maradi et de Zinder. Le Centre et l'Est du pays sont tournés vers le Nigeria avec lequel ces commerçants haoussa se livrent à de multiples négoce transfrontaliers. Le Nord regarde vers le Maghreb et ses hommes d'affaires, arabes principalement, entretiennent d'étroites relations avec leurs partenaires algériens et libyens. Enfin, les populations toubous du Kawar et du Manga ont une vieille tradition d'échanges avec le Tchad et la Libye.

Le Niger apparaît donc comme un pays fort diversifié du point de vue marchand et constitue une véritable plaque tournante dans les échanges intra-africains. Si l'on excepte la capitale, Niamey, qui est le siège des principaux opérateurs du pays, l'espace économique nigérien le plus dynamique se situe à la frontière du Nigeria. Il comprend les pays haoussa et kanouri dont les villes, Birnin Konni, Maradi, Zinder et Diffa, sont en quelque sorte jumelées avec les grands centres urbains du Nord du Nigeria (Sokoto, Kano et Maiduguri¹). Le second espace économique le plus actif du Niger est constitué de sa zone nord, en particulier le pays touareg dont la capitale, Agadès, est étroitement liée à Tamanrasset et à Sebha (capitale du Fezzan libyen) formant ainsi un triangle d'échanges qui associe des commerçants arabes nigériens à des partenaires algériens et libyens. Bien qu'éloignés, ces deux espaces marchands sont étroitement connectés comme ils le furent d'ailleurs à l'époque précoloniale à travers le commerce transsaharien. Aujourd'hui, l'Algérie et la Libye commercent plus que jamais avec le Nigeria, le Mali, le Niger, le Tchad, le Bénin et le Togo.

Pour décrire ces grands courants d'échanges entre le Maghreb et l'Afrique noire et les réseaux commerciaux qui les sous-tendent, l'axe algérien doit être dissocié de l'axe libyen, tant les conditions d'exercice du commerce frontalier et les flux diffèrent. Il y a d'ailleurs toujours eu une certaine rivalité entre ces deux grands courants transsahariens : à l'époque précoloniale, la voie libyenne était la plus active et un important commerce caravanier s'effectuait depuis Tripoli jusqu'à Kano, via Ghadamès, Ghât, le massif de l'Air, Agadès et Zinder. Les Européens freinèrent ce grand courant d'échanges au profit des routes qu'ils avaient ouvertes au Sud (le chemin de fer est arrivé à Kano en 1919), mais aussi pour des raisons politiques : les autorités françaises entendaient détourner les flux dirigés vers la Libye, passée sous contrôle italien, au profit de l'Algérie qui était également sous sa tutelle.

La voie algérienne : commerce légal et clandestin

L'inexistence de commerce entre les États algérien et nigérien et leurs sociétés² est une des caractéristiques des échanges entre les deux pays qui relèvent, dès lors, des seuls opérateurs économiques privés nationaux. Leur activité est toutefois entravée par une législation algérienne qui demeure contraignante en dépit des mesures de libéralisation adoptées sous la pression du FMI et de la Banque

1 Les commerçants de ces villes se livrent d'ailleurs depuis longtemps à de multiples échanges frontaliers (mil, bétail, niébé, produits manufacturés, etc.).

2 Le Niger n'achète ni pétrole ni gaz à l'Algérie.

mondiale (1993). Ces restrictions ont donné évidemment naissance à tout un commerce de fraude³, plus conséquent que le commerce officiel, qui s'efforce de contourner les prohibitions algériennes encore appliquées avec zèle par les services douaniers qui trouvent là une rente appréciable.

La nature et le volume de ces échanges transfrontaliers fluctuent en fonction de l'évolution de la législation algérienne et de considérations économiques et politiques. Le mouvement de rébellion qui touche le pays touareg depuis 1991 et, dans une moindre mesure, les événements liés aux actions du Front islamique du salut (FIS) en Algérie les ont sensiblement perturbés, si bien que les flux de marchandises sont moins importants actuellement qu'à la fin des années quatre-vingt. Leur reprise demeure compromise, d'une part, par l'insécurité qui persiste encore sur les grands axes transsahariens malgré les accords de paix signés à Ouagadougou, en 1995, entre le gouvernement nigérien et la rébellion touarègue⁴ et, d'autre part, par les actions du FIS qui amènent les commerçants ouest-africains à éviter de se rendre dans le Sud algérien même s'il n'a pas encore été touché par celles-ci.

Dans le sens Nord-Sud, les dattes constituent le principal produit échangé. Elles proviennent des oasis de Ouargla, Touggourt, Biskra et d'In Salah. Il s'agit d'un commerce légal, l'Algérie ne mettant aucune entrave à ces exportations. C'est aussi une activité saisonnière, car elle débute peu après la récolte (novembre) pour se réduire dès le mois de mars. Les dattes destinées à l'Afrique noire (*frezza*) ne sont pas de bonne qualité (dattes séchées), les meilleurs fruits (*deglet nour*) étant réservés à l'exportation en Europe.

La filière est intégralement contrôlée par des commerçants algériens : les négociants des zones productrices les livrent à des compatriotes résidant à Tamanrasset qui les expédient ensuite à trois gros importateurs arabes d'origine algérienne installés à Tahoua. Ces derniers les revendent en gros à des commerçants arabes nigériens de Niamey ou de Maradi, à divers petits commerçants de la région de Tahoua et surtout à des commerçants haoussa du Nigeria qui les acheminent ensuite à Kano, Sokoto et même jusqu'à Lagos. Dans ce négoce, la ville de Tahoua constitue un point de rupture de charge et de contact entre réseaux de commerce arabe et haoussa.

Figure 1 – Importations de dattes algériennes au Niger

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 : Douanes de Tahoua.

3 Cette fraude est dénommée en Algérie *trabendo*, les contrebandiers étant des « trabendistes ».

4 La circulation sur tous les axes qui partent d'Agadès s'effectue sous forme de convois encadrés par des véhicules de l'armée nigérienne ou de la gendarmerie.

Ces chiffres donnent une approximation satisfaisante des flux, même si une petite partie échappe aux contrôles douaniers. Leur reprise, en 1995, s'explique par le retour progressif de la paix dans le Nord du Niger. Depuis la restauration de la paix également au Mali, l'axe Tamanrasset-Gao qui dessert le Burkina Faso, le Ghana et la Côte-d'Ivoire, reprend de l'importance : en 1997, cette voie concurrence l'axe nigérien marqué encore par une insécurité résiduelle qui contraint les camions algériens à se détourner du pays touareg (bordure ouest de l'Aïr et Agadès) en descendant directement, depuis Assamaka, à Tahoua en passant par In Abangaret, ce trajet s'effectuant sous l'escorte armée des milices arabes nigériennes. En 1997, ce négoce a tout de même porté sur près d'un milliard et demi de francs CFA. La filière pourrait certainement représenter plus de deux milliards de francs CFA si les camions pouvaient circuler en toute sécurité au Niger.

L'inconvertibilité du dinar oblige les opérateurs à procéder pour une large part sous forme de troc et à tenter d'équilibrer, autant que possible, un flux Nord-Sud par un flux opposé⁵. Aussi les exportations de dattes algériennes sont à peu près compensées par des importations de produits agricoles qui proviennent principalement du Nigeria : henné, arachides décortiquées, sésame, souchet, gingembre, clous de girofle et épices. Des convois de camions partent ainsi du Nigeria, pénètrent au Niger par Birnin Konni, puis remontent, via Tahoua, à Assamaka d'où ils rentrent en Algérie. Ces flux de produits d'Afrique noire sont particulièrement importants pendant la foire de Tamanrasset où les opérateurs algériens en passent commande à des commerçants de Birnin Konni ou à leurs correspondants nigériens.

Le sel des *chott*⁶ des régions de Biskra et d'El Oued constitue un autre produit important dont l'exportation est autorisée par l'Algérie : les camions descendent de cette zone jusqu'à Tamanrasset. Le sel est alors chargé sur les véhicules des importateurs nigériens qui ravitaillent la Cominak (société minière des mines d'Akouata) en ce produit utilisé comme réactif pour la production d'uranate (la Cominak a eu besoin de 2 200 tonnes en 1997). La filière est ici aussi dominée par des négociants arabes : les importateurs nigériens, qui sont originaires des régions de Tasara, de Tchîn-Tabaraden et d'In-Gall, se sont en effet installés à Arlit lors du « boom » de l'uranium (1975-1982) et sont devenus, au fil des ans, de dynamiques fournisseurs des sociétés minières.

Ces importateurs de sel règlent leurs correspondants de Tamanrasset en dinars qu'ils se procurent sur le marché parallèle des changes ou qui sont tirés de la vente de bétail. Ces hommes d'affaires sont en effet également des exportateurs de bétail car ils possèdent de gros troupeaux qui pâturent dans la vallée de l'Azaouak. Des exportations de camélins, de bovins, d'ovins (lors de la fête de l'Aïd al Kabir) constituent donc la contrepartie aux importations de sel algérien et représentent des sommes conséquentes car les marges réalisées sont importantes, le prix du bétail étant nettement plus élevé en Algérie (les chameaux y sont destinés à la boucherie, plus rarement au transport).

5 S'ils n'y parviennent pas, ils se tournent vers le marché des changes parallèles pour acheter ou vendre des dinars ou des francs CFA.

6 Les *chott* sont des étendues d'eau très planes qui s'assèchent en hiver et permettent ainsi l'extraction du sel.

Figure 2 – 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	1 301	2 600

Source : Service de l'élevage de Tahoua.

Ces chiffres officiels ne rendent que partiellement compte de l'importance des flux car de nombreux animaux sont exportés par la brousse et échappent aux contrôles des douanes et du Service de l'élevage. La chute importante des exportations en 1994 est due à la forte insécurité créée par la rébellion touarègue qui n'a ralenti ses opérations militaires qu'après la signature des accords de Ouagadougou (1995). Cela s'est traduit, comme nous l'avons déjà constaté pour le commerce des dattes, par une reprise des flux cette année-là.

Des matériaux de construction (ciment, quincaillerie, matériel électrique, peinture, sanitaire, etc.) sont exportés en fraude d'Algérie par des commerçants nigériens, les *aderaouas* de la région de Tahoua, qui font, encore maintenant, la navette entre Tamanrasset, où ils ont des compatriotes qui y résident durablement, et Niamey. Ces *aderaouas* exportent du henné, des textiles (bassins allemands, wax hollandais et anglais et fancy nigériens et asiatiques), des vêtements prêt-à-porter et divers produits du Nigeria (parfumerie, produits cosmétiques, montres, bijoux fantaisie, bibelots, etc.) et rapportent à Niamey des matériaux de construction (plomberie, matériel électrique, carrelages, peintures, etc.) et de l'outillage que l'on retrouve sur le célèbre marché à ferraille de la capitale (Katako). Comme d'autres commerçants qui se livrent à un négoce de fraude, ces *aderaouas* ont recours à des passeurs professionnels (le plus souvent des Touareg du Hoggar) qui connaissent les pistes qui mènent à Tamanrasset où ils arrivent, une fois la nuit tombée, après avoir contourné les postes de contrôle algériens depuis la frontière.

Il y a peu de temps encore de grosses quantités de vivres (semoule, pâtes alimentaires, sucre, huile de colza, etc.) et de lait en poudre (*lahda*) sortaient en fraude d'Algérie avec la complicité de hauts dignitaires du régime militaire. Ces circuits de fraude organisés depuis Alger provoquaient de graves pénuries alimentaires dans l'extrême Sud algérien où il était difficile de trouver ces denrées alors qu'elles étaient en quantité abondante à Agadès. Ces produits ont longtemps été subventionnés par le régime socialiste, ce qui explique que leur exportation était formellement prohibée. Une fois rendus sur les marchés ouest-africains, ils étaient vendus à vil prix, les opérateurs algériens se procurant ainsi des devises. Ces flux se sont taris depuis l'abandon de la politique de subvention préconisée par la Banque mondiale (1993). Cette mesure provoqua une forte inflation en Algérie et limita le champ d'action des « trabendistes » qui avaient maille à partir avec les

forces de sécurité algériennes (douanes, police, gendarmerie et armée) qui tentaient d'éradiquer leur trafic, parfois même à l'aide d'hélicoptères.

Le Niger exporte aussi un peu de mil consommé par les populations sahéniennes résidant en Algérie, de la gomme arabique et quelques fardeaux de thé destinés aux marchés de Tamanrasset, Djanet et In Salah. Ce produit vient d'Asie par les ports du golfe de Guinée (Cotonou, Lomé et Lagos) et ne fait que transiter par le Niger. Les commerçants arabes nigériens servent de « prête-noms » aux Algériens qui contrôlent ce négoce en leur facilitant leurs démarches administratives comme c'est le cas pour le commerce des dattes. D'importantes quantités de cigarettes sont enfin introduites illicitement en Algérie par les pistes de fraude qui traversent le désert : des convois de trois à quatre camions quittent régulièrement Agadès pour se rendre au poste frontalier d'Assamaka où les cartons de cigarettes sont entreposés dans les magasins qui servaient auparavant au stockage des cartons de lait *lahda*. Ils sont ensuite enlevés par des commerçants algériens qui les introduisent en fraude chez eux, les cigarettes étant chargées sur des véhicules tout terrain légers ⁷.

Enfin, la foire de Tamanrasset (*Assihar*), qui se déroule chaque année en janvier depuis 1973 ⁸, est aussi l'occasion d'échanges commerciaux très intenses entre l'Afrique noire et l'Algérie qui assouplit sa législation à cette occasion. Cette foire, où sont présents les grandes sociétés étatiques et des opérateurs algériens, en particulier les commerçants mozabites de Ghardaïa et chaamba de Ouargla et de Métili, draine des commerçants d'Agadès, de Tahoua mais aussi de Maradi, Zinder et Niamey ainsi que des marchands du Nigeria, du Bénin, du Burkina Faso et même du Ghana. À cette occasion, ils acheminent 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). Avec l'argent gagné sur la vente de ces produits, ces commerçants achètent des dattes, du sel, des articles artisanaux, des couvertures, des tapis de Ghardaïa, des matériaux de construction et divers objets manufacturés (électroménager, quincaillerie, etc.), voire auparavant subventionnés en Algérie, bien que ces derniers figurent sur une liste de produits non éligibles ⁹. Cette même réglementation régit la foire d'Adrar (*Mouggar* d'Adrar) qui s'est tenue pour la première fois en 1997 et qui a rassemblé des commerçants algériens, nigériens, maliens et mauritaniens.

Ces échanges avec l'Algérie appellent une série de remarques :

– L'inconvertibilité du dinar algérien instauré peu après l'indépendance oblige les opérateurs à commercer sous forme de troc : la somme dégagée sur la vente d'un produit permet l'achat d'un autre. Des filières fonctionnant par groupes de produits se sont ainsi constituées : dattes-produits agricoles, sel-bétail, matériaux de construction-produits de l'industrie nigériane, etc.

7 Une autre filière consiste à partir de la frontière béninoise (Gaya) pour remonter jusqu'à Niamey. De là, les véhicules traversent le Mali en passant à Gao, puis regagnent Tamanrasset.

8 L'*Assihar* de Tamanrasset s'est à nouveau tenue en 1995 après plusieurs années d'interruption dues à la rébellion touarègue et aux événements politiques intérieurs algériens.

9 Une liste de produits autorisés tant à l'importation qu'à l'exportation est publiée chaque année par les autorités algériennes.

– Ces opérateurs privés nationaux ont recours à des transactions monétaires lorsque les flux ne s'équilibrent pas. Ces transactions s'effectuent toujours sur la base du taux de change parallèle et ne passent donc jamais par les circuits bancaires officiels. L'inconvertibilité du dinar a en effet donné naissance, comme dans le Sud pour le naira du Nigeria, à un marché des changes parallèle [Grégoire, Labazée, 1994]. À Tamanrasset, où cette activité est très sévèrement réprimée, le change se fait clandestinement auprès de commerçants arabes qui le font discrètement dans leur arrière-boutique à condition que le demandeur soit accompagné d'une connaissance. Ce change peut se faire aussi auprès d'agents « occasionnels » comme les jeunes Ouest-Africains qui se défont de dinars avant de quitter l'Algérie après y avoir travaillé parfois pendant de longs mois. Ces jeunes opèrent alors au *souk* Soudania qui est un marché de Tamanrasset où les Nigériens et les Maliens principalement vendent divers objets venant du Sud, notamment du Nigeria (parfums, cosmétiques, bijouterie, bibelots, etc.). Au Niger, ce change parallèle se fait librement, comme à la frontière du Nigeria, puisqu'il y a des officines de change aux gares routières d'Agadès et d'Arlit et des cambistes au poste frontalier d'Assamaka. Le cours du taux de change parallèle entre le franc CFA et le dinar dépasse largement le cadre régional et est donné par le marché d'Alger qui est alimenté par l'argent de l'immigration et de la contrebande. Il découle des fluctuations entre le dinar et le franc français auquel le franc CFA est lié. En janvier 1998, le taux de change officiel était d'environ 10 000 dinars pour 1 000 francs CFA alors que le taux parallèle tournait autour de 14 000 dinars pour la même somme.

– Les gros opérateurs nigériens souffrent de la législation algérienne et des multiples tracasseries administratives dont ils sont l'objet lors des contrôles qui s'assouplissent toutefois un peu lors de l'*Assihar* : « Les Algériens bloquent tout car ils ne veulent pas que des étrangers gagnent de l'argent », dit un commerçant d'Arlit. Les opérateurs nigériens et maliens subissent en effet 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 algériens contrôlent presque intégralement le commerce frontalier de gros, les Arabes nigériens étant leurs correspondants comme ils le sont également pour les Libyens (certains de ces hommes d'affaires ont d'ailleurs la double nationalité). Seul le petit commerce de contrebande investi par les populations sahéliennes (*aderaouas* et Haoussa de Maradi et de Zinder) tire son épingle du jeu comme l'atteste son dynamisme.

– La libéralisation des échanges extérieurs préconisée par les institutions de Bretton Woods est mal, voire pas appliquée par les services douaniers algériens, qui voient là une situation de rente leur échapper. De plus, leur mentalité n'a pas été préparée à cette évolution après trente ans de socialisme. À 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 : lors de l'*Assihar* organisée en 1995, ils ont exigé des commerçants nigériens qu'ils présentent des certificats phytosanitaires pour les produits agricoles et pastoraux importés afin de les rançonner. La même année, le gouverneur de Gao a dû rebrousser chemin car les Algériens refusaient le passage du convoi de camions de marchandises qui l'accompagnait.

– Hormis le bétail, le Niger a peu de produits à offrir au Maghreb, si bien que ce sont des produits du Nigeria qui y sont exportés comme les produits agricoles mais aussi manufacturés, ce pays ayant monté une industrie assez diversifiée. Cela explique que l'axe nigérien soit plus actif que l'axe malien : des statistiques douanières algériennes (1994) 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 au total un volume global de commerce informel estimé à près de 18 milliards de francs CFA [République algérienne démocratique et populaire, 1995].

La voie libyenne : l'État fraudeur

Le commerce entre le Niger et la Libye a été de tout temps tributaire de considérations diplomatiques, ce qui ne fut pas le cas avec l'Algérie où une entente cordiale a toujours prévalu entre les deux pays. Les relations avec le colonel Kadhafi, qui accéda au pouvoir en 1969, furent tout d'abord bonnes : les deux pays créèrent des sociétés communes, notamment une banque, la Banque arabe libyenne pour le commerce extérieur et le développement (Balinex), et une société destinée à l'amélioration des productions agricoles et pastorales (la Sonal). Parallèlement, le gouvernement nigérien vendit quelques tonnes d'uranium (1978-1981) à la Libye tandis que celle-ci lui apportait une aide financière. De 1981 à 1984, il y eut une crise politique ouverte car le président Seyni Kountché se méfiait des actions du colonel Kadhafi au Tchad et de ses appels lancés à la communauté touarègue afin qu'elle rejoigne la révolution et sa légion islamique. Les régions frontalières étaient alors devenues des zones militaires que les commerçants prenaient soin d'éviter en passant par Djanet et Ghât pour regagner Sebha. Le dégel des relations diplomatiques s'amorça en 1984, puis après la disparition du président Seyni Kountché en 1987, cette période correspondant aux revers militaires du colonel Kadhafi au Tchad qui l'amenèrent à revoir ses ambitions territoriales.

Les échanges entre les deux pays reprirent et portèrent, peu après la sécheresse de 1984, sur un gros commerce de chameaux et de moutons lors de l'Aïd al Kabir car leur prix est au moins doublé à l'approche de cette fête. Tous ces animaux étaient destinés à la boucherie et achetés par une société d'État libyenne (Murzuk Trans-Desert) qui avait, en outre, ouvert une grande boutique à Niamey où elle vendait des produits de ce pays tels que des pâtes alimentaires (*macas*), de la semoule, de l'huile de cuisine, des tapis, etc. Les principaux exportateurs nigériens de bétail furent deux grandes familles d'Agadès, l'une d'origine maure et l'autre arabe du Sud libyen. Ces deux familles envoyèrent à elles seules des milliers de chameaux de l'autre côté de la frontière¹⁰. Parmi les autres exportateurs, il y avait des Toubous et Arabes originaires du Kawar et des régions de Tesker et

10 Il s'agissait d'un négoce très délicat, car il fallait organiser la traversée du désert ; les animaux la faisaient plus souvent à pied que par camions. Afin de perdre le moins de bêtes possible, le parcours (Agadès-Dirkou-Toummo-Sebha) était choisi en fonction des points d'eau et des pâturages. Dans les zones désertiques, les chameaux étaient abreuvés par des citernes et des camions de fourrage, ce qui induisait toute une organisation sophistiquée.

de Diffa, qui sont de grosses zones d'élevage, et enfin deux ou trois commerçants de Zinder. Tous ces commerçants qui avaient su nouer des relations étroites avec la société Murzuk Trans-Desert et divers autres partenaires libyens, connurent un enrichissement rapide : le prix de chaque bête était triplé, voire quadruplé à l'arrivée en Libye (un chameau valait 1 000 dollars) et les transactions réglées au taux de change officiel par la Balinex.

Ce négoce de bétail se poursuit encore aujourd'hui mais avec une amplitude moindre pour deux raisons :

– Les difficultés financières rencontrées par la société Murzuk Trans-Desert l'empêchent d'assurer les règlements. La dévaluation du franc CFA en janvier 1994 ne permit pas de véritable relance des exportations du Niger, car ses hommes d'affaires devenaient de plus en plus méfiants à l'égard des impayés qui s'accumulaient auprès de la société : la Balinex les estimait à plus de 3 milliards de francs CFA en février 1997 dont 700 à 800 millions pour la seule année 1996¹¹.

– L'insécurité qui règne dans le Nord du Niger ralentit également ces flux de bétail, notamment depuis l'axe qui partait d'Agadès. Toutefois, des caravanes de chameaux, composées de plus de mille têtes, se rendent toujours vers le Sud libyen depuis les grands marchés à bétail que sont N'Guigmi, Diffa, Kabalewa, Gouré, Tesker, Kellé et Birnin Kazoré. Ces exportations représentent environ 3 milliards de francs CFA chaque année et sont beaucoup plus importantes que vers le Sud algérien. Les transactions se font désormais de gré à gré entre opérateurs installés de part et d'autre de la frontière, la société Murzuk Trans-Desert n'intervenant plus. Aussi ne s'effectuent-elles plus sur la base du taux de change officiel et ne se traduisent pas toujours par des règlements monétaires mais par des opérations de troc, car le dinar libyen est aussi inconvertible. Des chameaux sont ainsi échangés contre des camions Mercedes de 10 tonnes, à six roues motrices, ce qui explique que les exportateurs arabes nigériens monopolisent progressivement le transport transsaharien.

La Libye exporte vers le Niger une multitude de marchandises diverses transportées par des convois de camions qui partent de Sebha pour se rendre à Dirkou. De là, ils traversent le désert du Ténéré pour terminer leur périple à Agadès. Les commerçants libyens y ont en effet des parents ou des compatriotes qui leur facilitent les affaires en mettant à leur disposition des entrepôts, en jouant le rôle d'intermédiaires avec l'administration (douanes) et en leur trouvant des clients et des fournisseurs afin que leurs camions ne repartent pas à vide.

Très attendus, ces convois de camions apportent des denrées alimentaires peu coûteuses car subventionnées en Libye – qui en interdit pourtant l'exportation. Ainsi, un témoin se souvient de l'arrivée à Agadès, au début des années quatre-vingt-dix, d'un convoi d'une centaine de camions transportant des pâtes alimentaires (*macas*) mais aussi de la semoule, du riz, de la farine de blé, de l'huile de soja, des boîtes de concentré de tomates d'origine italienne, des tissus noirs pour les chèvres touaregs, de l'électroménager monté en Libye (réfrigérateurs, téléviseurs,

11 Bravant l'embargo aérien dont son pays est l'objet, le colonel Kadhafi a fini par payer l'intégralité des arriérés lors d'une visite officielle au Niger (juin 1997).

magnétoscopes, etc.), des pièces détachées d'automobiles (pneus, moteurs, etc.), des couvertures en laine et des tapis¹². Ces camions remontent en Libye avec du henné, des arachides décortiquées, des épices, du mil, du natron, des pagnes nigériens, des ovins et à présent des cigarettes.

Ces convois de camions sont moins importants qu'il y a trois à quatre ans en raison de l'insécurité qui résulte de la rébellion touarègue qui les a attaqués à plusieurs reprises. Aussi les véhicules libyens s'arrêtent-ils désormais à Dirkou pour éviter le pays touareg. Cette petite localité est devenue un point de rupture de charge dans les échanges avec la Libye, notamment pour les camions nigériens qui ne s'aventurent jamais de l'autre côté de la frontière où ils s'exposeraient à de graves ennuis.

Depuis quelques années, un grand commerce de transit de cigarettes américaines (Marlboro) s'est développé aux frontières septentrionales du Niger : on retrouve là une « spécialité » nigérienne, puisque que ces mouvements de réexportations s'effectuent depuis déjà longtemps à la frontière du Nigeria (1967) [Grégoire, 1990]. L'État nigérien a, en effet, mis en place un cadre législatif qui organise ces flux et en tire d'importantes recettes douanières estimées à environ 6 milliards de francs CFA en 1994 et 1995, soit l'équivalent d'un mois et demi de versement de salaires à ses fonctionnaires qui comptent six mois d'arriérés (janvier 1998). Les opérateurs agissent donc en toute légalité au Niger, la fraude s'effectuant uniquement aux dépens de ses voisins qui interdisent les importations de cigarettes étrangères pour protéger leur propre industrie (cas du Nigeria) ou qui entendent les taxer fortement pour la même raison (cas de l'Algérie et de la Libye).

Les prémices de ce négoce de cigarettes vers la Libye, nettement plus important que celui qui s'opère également avec l'Algérie, remonte à la fin des années quatre-vingt : des Libyens profitaient de la liaison aérienne Niamey-Sebha pour s'approvisionner dans la capitale nigérienne en alcools et en cartons de cigarettes qu'ils glissaient dans leurs bagages, puis débarquaient discrètement à Sebha avec la complicité de l'équipage et des douaniers de l'aéroport. Ce petit trafic prit de l'ampleur au point que certains commerçants de Sebha faisaient régulièrement la navette entre les deux pays. L'embargo aérien, décrété contre la Libye le 15 avril 1992 par le Conseil de sécurité de l'ONU après les attentats contre les avions d'UTA et de la Pan Am, mit brutalement fin à ce commerce par la voie aérienne, car le Niger a dû interrompre ces liaisons par avion avec la Libye. C'est à ce moment-là que ce négoce prit de l'ampleur, d'autant plus que les sociétés américaines se virent interdire de commercer avec la Libye, ce qui renforça d'autant les circuits de fraude.

La route prit en effet le relais de l'avion et l'activité se structura avec l'intervention d'une société de droit nigérien à capitaux libanais (la Sobimex) dont le siège est à Londres. La Sobimex contrôlait déjà le transit des cigarettes vers le Nigeria et étendit donc son activité à la Libye et à l'Algérie. Elle était en cela bien placée car la maison Marlboro lui accordait un monopole de distribution dans toute la sous-région. Le réseau mit en place par la Sobimex, de 1991 à 1996, est un modèle d'organisation, d'ingéniosité et de hardiesse : depuis Cotonou jusqu'à

12 La Libye n'exporte pas de dattes vers le Sud car ses produits sont plus coûteux et de moins bonne qualité que ceux de l'Algérie.

la frontière libyenne, d'où les cigarettes étaient ensuite acheminées jusqu'à la côte méditerranéenne, la société s'appuyait sur toute une série de localités et d'intermédiaires.

La première ville impliquée était le port de Cotonou (Bénin). Les conteneurs de Marlboro, qui venaient des États-Unis ou d'Europe, y étaient mis sur le train jusqu'à Parakou où s'arrête la ligne de chemin de fer. Les conteneurs étaient ensuite chargés sur des camions qui les amenaient à Gaya. Certains d'entre eux étaient alors stockés dans les entrepôts de la Sobimex en attendant une affectation (réexportation vers le Nigeria ou vers le Nord), tandis que d'autres poursuivaient leur route jusqu'à Agadès qui constituait une plaque tournante. En effet, les conteneurs y étaient déchargés dans les entrepôts de la Sobimex et les cartons de cigarettes ventilés principalement vers Sebha mais aussi, en plus faible quantité, vers Tamanrasset. Les cartons destinés à la Libye étaient chargés sur des camions à six roues motrices et traversaient, sous la protection de l'armée nigérienne, le désert du Ténéré (700 kilomètres) pour se rendre à Dirkou et à Bilma, dernier point de rupture de charge¹³. De là, seuls les camions libyens assuraient la fin du voyage en pénétrant en fraude en Libye car ces importations de cigarettes y sont fortement réglementées et taxées. Après avoir contourné les postes de contrôle de l'oasis de Toummo et de Gatron, les camions parvenaient dans les entrepôts des riches commerçants de Sebha. Les cartons de cigarettes étaient alors ventilés à l'intérieur de la Libye : partis du golfe de Guinée, certains d'entre eux terminent leur périple aux bords de la Méditerranée (Tripoli, Benghazi) après avoir parcouru près de 4 000 kilomètres depuis leur débarquement à Cotonou, tandis que d'autres poursuivent leur route vers l'Europe où ils sont introduits en contrebande.

Cette activité a rapporté, entre 1991 et 1996, des sommes considérables à la Sobimex qui la contrôlait : un carton de Marlboro, payé environ 145 000 francs CFA à Cotonou en 1995, pouvait être revendu à 178 000 CFA à Agadès, 195 000 à Dirkou et près de 250 000 CFA à Sebha. Aussi, le chiffre d'affaires de la société avoisina, selon certaines sources, les 50 milliards de francs CFA en 1995, les règlements se faisant en devises occidentales (dollars, francs français, voire CFA) et passant par des banques étrangères. La Sobimex a contrôlé ce négoce jusqu'en 1996, date où elle a cessé toute activité en raison des pratiques frauduleuses (sous-facturation des cartons de cigarettes, non-rapatriement au Niger des produits des ventes, fraude fiscale, etc.) qui lui ont été reprochées par la Police économique nigérienne¹⁴. Son stock a finalement été saisi, puis vendu, pour un montant de 2,5 milliards de francs CFA alors que sa valeur réelle était sans doute bien supérieure. Avec la disparition de ce gros opérateur qui, selon certaines rumeurs, se serait installé au Tchad où il poursuit son activité vers la Libye, la filière est actuellement en pleine réorganisation, ce qui affecte le montant des exportations vers la Libye et par là les recettes douanières du Niger¹⁵.

13 Le C 130 de l'armée nigérienne a été un moment utilisé pour acheminer les cartons de cigarettes d'Agadès, voire de Cotonou, à Dirkou.

14 Une société à capitaux béninois intervenait aux côtés de la Sobimex et commercialisait des marques moins prisées et meilleur marché que Marlboro (Winston, Aspen, Gold Coast, London, etc.).

15 Cette activité est trop rémunératrice pour ne pas éveiller des convoitises dans les milieux proches de l'actuel pouvoir, comme ce fut déjà le cas sous le régime précédent.

Ce négoce avec la Libye a quelques traits communs avec celui qui s'effectue vers l'Algérie mais aussi ses caractéristiques propres :

– Dans les deux cas, le système bancaire moderne n'intervient pratiquement pas dans le règlement des échanges : toutes les opérations financières se font sur la base du taux de change parallèle. L'inconvertibilité du dinar libyen induit également une économie de troc et le marché parallèle des changes est dominé par de gros négociants arabes de Sebha et d'Agadès. Le taux, plutôt moins fluctuant que celui du dinar algérien, est donné par le marché noir de Tripoli : un dinar libyen s'y échange, en janvier 1998, contre seulement 150 à 160 francs CFA alors qu'au taux officiel le même dinar vaut 1 550 francs CFA ! L'écart est donc considérable, le dinar libyen étant nettement plus surévalué que le dinar algérien. Toutefois, l'originalité des règlements financiers avec la Libye tient au fait qu'une banque, la banque nigéro-libyenne (Balinex)¹⁶, assura pendant quelque temps le paiement des exportations de camelins. Depuis lors, elle n'honore plus le paiement des documents d'exportation présentés car la Banque centrale libyenne n'autorise plus les transferts de fonds vers l'étranger. Aussi, les opérateurs sont poussés vers ce marché parallèle ou ont recours aux devises occidentales : une bonne partie des réexportations de cigarettes sont payées en dollars, en deutsche mark, en francs français, ce qui n'est pas le cas avec l'Algérie où circulent principalement ces derniers.

– Agadès est le point de départ et d'arrivée des marchandises échangées avec la Libye à laquelle elle est davantage liée qu'à l'Algérie. Les liaisons sont toutefois longues et difficiles car il faut traverser le désert du Ténéré. Cela nécessite des camions spéciaux (six roues motrices), toute une organisation matérielle (réserves d'eau et de nourriture) et une circulation sous forme de convois d'au moins trois camions. Il arrive cependant que des camions se perdent ou tombent en panne dans le désert, comme ce fut le cas récemment où une soixante de personnes périrent de soif.

– Depuis Dirkou, il y a une série de pistes de fraude bien connues des guides. Elles mènent à Sebha en contournant les postes de contrôle de Toummo et de Gatron. Dirkou, située à proximité des frontières libyenne et tchadienne, est devenu un marché important et un point de rupture de charge dans les échanges avec la Libye¹⁷.

Les convois libyens rythment l'activité de cette localité qui joue le même rôle qu'Assamaka à la frontière algérienne¹⁸ : de nombreux jeunes migrants ouest-africains (Nigériens, Ghanéens, Gambiens, Maliens, Nigériens, Béninois, Ivoiriens, Burkinabé, etc.), sur le chemin ou de retour d'une migration dans le Sud libyen,

16 Des banques analogues ont été mises en place au Mali, au Togo, au Burkina et au Tchad, davantage pour des raisons politiques (affirmer la présence libyenne au Sud du Sahara) que de rentabilité économique. Après l'embargo décrété contre la Libye, toutes ont changé d'appellation et la Balinex est devenue la Banque commerciale du Niger.

17 Dirkou ne commerce pratiquement pas avec le Nord du Tchad car la piste qui traverse le grand erg de Bilma est très peu praticable. D'autre part, ces deux localités proposent des produits sensiblement identiques.

18 Des opérateurs ont quitté Assamaka pour venir à Dirkou après le ralentissement des flux vers l'Algérie et l'essor de ceux dirigés vers la Libye.

y font étape, ce qui en fait un carrefour très cosmopolite. Ces jeunes rapportent de Libye toutes sortes de marchandises (électroménager, pièces détachées de véhicules, téléviseurs et magnétoscopes, chaussures, outillage, vêtements divers, tapis, etc.), progressivement revendues au cours de leur voyage afin de contourner l'inconvertibilité du dinar et de réaliser un petit bénéfice.

– L'axe Tripoli-Agadès-Kano est plus dynamique que l'axe Tripoli-Dirkou-N'Guigmi-Maiduduri, car le transport par camion y est fortement handicapé par l'impraticabilité de la piste et l'absence de balisage régulier, qui entraîne la présence indispensable d'un guide (cette voie est contrôlée par des réseaux marchands toubou et arabes Ouled Slimane qui s'adonnent à l'exportation de chameaux).

– Ces échanges souffrent enfin davantage de l'insécurité que d'une géographie peu favorable : un convoi a été attaqué, il y a quelques mois, près de Madama par des combattants toubous du FARS (Forces armées révolutionnaires du Sahara). Le Kowar demeure, en effet, une zone où l'État nigérien n'a guère de prise, ce qui explique que des commerces, comme ceux de la drogue destinée à l'Europe ou des armes qui alimentent le FIS, s'y développent respectivement depuis le Nigeria et le Tchad.

*

Le Niger demeure clairement, de par sa situation géographique, un carrefour d'échanges, un espace marchand intermédiaire entre l'Afrique noire et le Maghreb, comme il le fut à l'époque précoloniale à travers le commerce transsaharien. Si les grands axes qui traversent le Sahara restent sensiblement les mêmes, les moyens de transport ont réalisé d'extraordinaires progrès, si bien que le désert ne constitue plus un obstacle aux échanges.

Ces grands circuits marchands sont contrôlés par des commerçants arabes qui se passent désormais des services des caravaniers touaregs. Les « Soudanais », comme les *aderaouas* ou les jeunes Ouest-Africains qui partent en migration en Libye, se limitent à un commerce transfrontalier de demi-gros, voire de détail, entravé par de multiples formes de rançonnement auxquelles les gros négociants arabes échappent plus aisément. Ces groupes marchands, qu'ils soient arabes ou haoussa comme dans le Sud du Niger, canalisent les flux et forment de véritables groupes identitaires. Ces solidarités extraterritoriales se jouent des frontières et en jouent en basant leur activité sur les multiples opportunités qu'elles génèrent. Ils finissent par dessiner des espaces économiques plus ou moins légaux qui s'opposent à ceux tracés dans le cadre des frontières étatiques¹⁹.

Dans ce contexte, l'État nigérien ne reste pas inactif bien que son champ d'action soit confiné au seul espace national : c'est un État fraudeur qui tente de tirer parti du dynamisme de ses populations pour compléter ses (maigres) ressources à travers des flux de réexportations. Le Niger reste donc un pays de transit tourné à

¹⁹ Ces opportunités tiennent à des disparités de politiques économiques entre États, à leur appartenance à des zones monétaires distinctes mais aussi parfois écologiques qui les amènent à produire des biens complémentaires.

la fois vers le Maghreb et l'Afrique noire. Ses voisins n'ont jamais vraiment tenté de l'en dissuader, sans doute parce que des personnalités apparentées ou très proches des pouvoirs en place dans ces pays sont complices et tirent de substantiels bénéfices de flux frauduleux comme celui des cigarettes.

Il est intéressant enfin de noter qu'il n'existe pas d'organisation commune associant les États sahariens. Un projet de constitution d'un espace économique saharien est cependant actuellement envisagé. Il regrouperait la Libye, le Niger, le Mali, le Tchad et le Burkina Faso (d'autres pays ont été sollicités comme l'Égypte, le Nigeria et le Soudan), mais sa naissance paraît hypothétique tant il pose des problèmes politiques aigus, la Libye entendant en être le principal instigateur...

Pour conclure, cette étude montre que les échanges transsahariens offrent des potentialités importantes qui mériteraient d'être davantage prises en compte tant par les États que par les organismes qui ont en charge le développement de ces pays. La pacification de ces régions apparaît néanmoins comme une condition *sine qua non* à l'essor de ces échanges. Celle-ci ne semble pas devoir se réaliser à court terme car le Sahara est toujours le théâtre d'opérations militaires menées par différents groupes touareg et toubou. Il demeure en effet une zone convoitée à cause des richesses de son sous-sol encore largement sous-exploitées et constitue, de ce fait, un enjeu politique important : le Sahara intéresse de grandes puissances comme les États-Unis qui font actuellement de la prospection pétrolière dans le plateau du Djado, la France qui entend préserver son influence dans cette zone et des pays comme l'Algérie et la Libye qui désirent accroître leur poids politique et économique en Afrique noire.

BIBLIOGRAPHIE

- GRÉGOIRE Emmanuel [1990 (1^{ère} éd. 1986)], *Les Alhazai de Maradi, histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens*, Paris, éditions de l'ORSTOM, collection Travaux et Documents, n° 187, 228 p.
- GRÉGOIRE Emmanuel [1994], « Objets de recherche, déviance disciplinaire et reconnaissance institutionnelle », in *Les Cahiers de l'ORSTOM. Objets, terrains et disciplines*, n° 21.
- GRÉGOIRE Emmanuel, LABAZÉE Pascal [1994], *Le Fonctionnement du marché parallèle des changes et ses incidences sur le commerce céréalier entre le Niger et le Nigeria*, Mission française de coopération, 60 p.
- République algérienne démocratique et populaire [1995], *Découvrir la Wilaya de Tamanrasset*, Wilaya de Tamanrasset.