

---

## Réseaux, urbanisation et conflits au Sahara

Emmanuel GREGOIRE\*

---

Affecté, durant ce dernier demi-siècle, par d'importantes mutations à la fois économiques, sociales et spatiales, le Sahara n'est plus un espace inanimé, mais est devenu un territoire vivant et ouvert sur le monde. Désormais, il est parcouru par de multiples acteurs<sup>1</sup> : les chameliers maures et touaregs qui acheminent le sel des oasis sahariennes jusqu'au Sahel, les touristes et leurs guides, les concurrents du rallye Paris-Dakar, il y a peu de temps encore, les prospecteurs de pétrole et de minerais, les bandes armées et les militaires qui les pourchassent, les commerçants et leurs convois de camions et enfin les migrants subsahariens qui tentent l'aventure au Maghreb voire en Europe. Tous ces hommes ont leur propre perception du désert : espace pastoral, social et culturel pour les populations sahariennes, espace mythique pour les touristes, terrain de jeu pour les coureurs automobiles, espace de recherches minières et pétrolières pour les employés des multinationales, espace hostile pour les militaires maliens et nigériens et complice pour leurs adversaires touaregs et toubous, espace marchand pour les animateurs du commerce transsaharien et secret pour les trafiquants en tous genres et enfin espace de tous les dangers pour les migrants subsahariens. Ces acteurs sont le plus souvent organisés en réseaux structurés et solidaires dont les nouvelles circulations s'inscrivent dans une tradition de mouvements transsahariens interrompus par la colonisation. Chacun d'entre eux a tissé son propre réseau de routes qui parfois se confondent ou se coupent, les plus empruntées étant celles du négoce transsaharien.

Ce texte présentera les réseaux marchands et migratoires qui sont les plus importants et visibles. Il envisagera leur impact sur le

---

\* Directeur de recherche IRD, Centre d'études africaines (Paris).

<sup>1</sup> Grégoire, E., « Sahara nigérien : terre d'échanges », *Autrepart*, n°6, Paris, 1998, pp. 91-104.

développement des villes en esquissant une typologie des localités qu'ils traversent, ces réseaux façonnant aussi l'espace urbain saharien. Enfin, il traitera de leur adaptation aux transformations du champ politique en abordant les querelles frontalières interétatiques et les conflits locaux en prenant l'exemple de la rébellion touarègue au Niger<sup>2</sup>.

## I. Les réseaux transsahariens

Par souci de clarté, nous dissocierons les réseaux marchands des réseaux migratoires, mais cela ne signifie nullement qu'ils ne soient pas interconnectés. Au contraire, les uns et les autres empruntent les mêmes itinéraires et se retrouvent dans les mêmes places, les camions de marchandises transportant des migrants.

### *Les réseaux marchands*

Lorsque l'on évoque les relations entre le Monde arabe et l'Afrique noire, on pense aussitôt au commerce transsaharien tant celui-ci joua un rôle décisif à l'époque précoloniale. Après de longues décennies de somnolence sous l'effet de la colonisation qui l'asphyxia, ce négoce renaît de ses cendres. Certes, les convois de camions ont remplacé les caravanes chamelières, mais ses animateurs ne sont pas en rupture avec le passé hormis la mise à l'écart des Touaregs qui ne sont plus les convoyeurs attitrés des marchandises ayant souvent été remplacés par d'autres populations (Arabes, Toubous, Haoussas, etc.).

Le Sahara est aujourd'hui traversé par de grands axes orientés principalement nord-sud ; quelques routes le parcourent d'ouest en est reliant ainsi l'Atlantique à la mer Rouge. Ces axes mettent en relation des villes éloignées les unes des autres et qui sont le siège des grands commerçants : Sebha est en contact, au nord, avec Tripoli et Benghazi et, au sud, avec Agadez, Zinder, Kano, Faya-Largeau, N'Djamena etc. De son côté, Tamanrasset est le théâtre d'une foire internationale (*assihar*) organisée, chaque année, afin d'encourager les échanges entre les pays de la sous-région. Pendant quelques jours, elle est le point de ralliement de commerçants venus d'Alger, d'Oran, de Ghardaïa, de Ouargla, d'In Salah, mais aussi de Gao, de Tombouctou, d'Agadez, de Zinder et de Kano. D'anciens maillages entre villes maghrébines, sahariennes et sahéliennes se sont reconstitués tandis qu'elles ont tissé entre elles de nouveaux liens sous l'effet des réseaux marchands. L'Afrique noire a ainsi été réintégrée économiquement et spatialement dans la stratégie des

---

<sup>2</sup> Grégoire, E., *Touaregs du Niger, Le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 1999, rééd. 2010, 359 pages.

réseaux marchands d'Afrique du Nord tout comme le Maghreb l'a été par les négociants du Sahel : les riches marchands aderaouas en matériaux de construction de Tahoua et de Niamey ont des correspondants au Nigeria, au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, mais aussi à Tamanrasset.

Les marchandises du négoce transsaharien sont de deux types<sup>3</sup> : on trouve, d'une part, des produits issus des productions nationales comme les dattes d'Afrique du Nord qui sont échangées contre du bétail d'Afrique noire (chameaux, moutons et plus rarement bovins), du henné, du sésame, de l'arachide et d'autres produits. Il y a, d'autre part, des biens manufacturés nationaux ou importés depuis l'étranger (autrefois d'Europe, aujourd'hui de Chine) ; pendant de longues années, l'Algérie inonda le marché ouest africain de cartons de lait (*Lahda*) et de denrées alimentaires qu'elle subventionnait et qui étaient exportées en fraude sur la rive sud du Sahara puis revendus à Niamey et Kano. En contrepartie, l'Algérie importait des articles de l'industrie nigérienne (tissus, parfums, objets divers). La Libye, quant à elle, écoule en Afrique noire des produits alimentaires et des biens manufacturés. À partir des années quatre-vingt-dix, un important trafic de cigarettes américaines vit le jour : comme depuis l'Égypte, il repose sur l'interdiction d'importer en Libye des cigarettes afin de protéger l'industrie nationale et la société d'Etat qui en a le monopole de la distribution. Ces exportations de cigarettes depuis le Niger où elles ne font que transiter prirent une ampleur considérable au cours des années quatre-vingt-dix puisqu'elles portèrent, chaque année, sur des dizaines de milliards de francs CFA soit un chiffre d'affaires équivalent à celui de la COMINAK qui exploite l'uranium de la bordure occidentale du massif de l'Aïr. Ce trafic qui concerne dans des proportions moindres l'Algérie implique de très gros commerçants et des personnalités politiques libyennes haut placées qui leur garantissent une totale impunité. Aux réseaux marchands se greffent donc des réseaux de pouvoir complices, les plus hautes sphères des Etats libyens, nigériens et béninois étant impliqués dans ces flux de cigarettes.

Comme par le passé, ces commerçants arabes qu'ils soient d'origine algérienne, libyenne, malienne ou nigérienne, contrôlent ces grands flux d'échanges. Dans les localités qu'ils traversent, ces négociants ont installé des petites communautés qui appartiennent à un même réseau. On peut citer l'exemple des familles de la tribu des Ouled Sliman qui dominaient autrefois le Fezzan. Après avoir quitté cette région au cours des années trente pour fuir la colonisation italienne, ces familles y sont retournées au

---

<sup>3</sup> Grégoire, E., « Un territoire parcouru : le désert du Ténéré », in J. Bonnemaïson, *Le voyage inachevé*, Paris, éditions de l'ORSTOM-CNRS-PRODIG, 1998, pp. 255-262.

cours des années soixante-dix et quatre-vingt après avoir tissé des réseaux marchands en Afrique centrale et occidentale. De même, les réseaux mozabites et chaambas algériens ont été réactivés : des familles opèrent solidairement, depuis Ghardaïa et Métlili jusqu'à Kano, organisant un va-et-vient incessant de marchandises, les unes étant destinées à l'Afrique noire tandis que les autres en proviennent. Beaucoup de ces flux reposent sur des interdictions d'importation ou d'exportation que les commerçants s'empressent de contourner d'où leur intérêt économique, mais aussi leur illégalité. Lorsque ces flux sont légaux, le désir de ne pas acquitter de droits de douane souvent élevés les pousse à verser dans la fraude et la clandestinité. Ils parviennent aisément à se jouer des contrôles douaniers grâce à leurs relations dans les milieux politique, administratif et militaire des sud algérien et libyen. Aux réseaux marchands se greffent donc des réseaux de corruption, les douaniers, les policiers et les militaires fermant les yeux sur l'activité de ces réseaux moyennant rémunération.

Le zèle des uniformes se focalise davantage sur les micros échanges qui relèvent des petits commerçants ouest africains. Contrairement aux commerçants arabes, ces derniers ne disposent pas du capital relationnel nécessaire à toute activité frauduleuse. Lorsqu'ils ne réussissent pas à échapper aux contrôles, ils sont systématiquement rackettés : leurs marchandises sont alors confisquées et leurs convoyeurs reconduits à la frontière quand ils ne sont pas emprisonnés. Ce commerce de proximité porte sur des quantités limitées et implique une grande diversité d'acteurs. Qu'ils soient grossistes ou détaillants, tous tirent leur subsistance des disparités économiques et financières entre Etats à partir du moment où elles permettent un gain même minime : les écarts de richesses, les complémentarités de production, les différentiels de prix, la diversité des politiques fiscales et douanières, les appartenances à des zones monétaires distinctes sont autant de rentes qui stimulent les échanges et qui sont difficilement quantifiables en raison de leur caractère diffus et frauduleux. Toutefois, ces réseaux présentent des capacités variables à s'emparer des rentes frontalières ; les négociants arabes en accaparant l'essentiel tandis que les commerçants ouest africains se cantonnent dans le micro commerce. Enfin, ces échanges transsahariens sont du seul ressort des opérateurs économiques nationaux car il y a peu de flux commerciaux entre les Etats.

La quasi-totalité de ces mouvements s'effectue en dehors de tout cadre législatif et organisation supranationale. Symbole de la pacification du Sahara, la CEN-SAD qui compte vingt-huit membres (2010) dont l'ensemble des Etats sahariens demeure à l'état de projet car elle n'est pas en mesure de prendre des dispositions concrètes sur deux points

essentiels : l'organisation des échanges transsahariens et la libre circulation des personnes, contrariée voire entravée par les Etats alors qu'elle est officiellement reconnue dans les textes comme étant libre. Outre les mouvements précédemment décrits, il y a toute une série de trafics très secrets comme ceux des armes et de la drogue. De la résine de cannabis et de la cocaïne traversent le Sahara de l'Atlantique à la mer Rouge et du golfe de Guinée à l'Europe. Ces trafics ouest-est et sud-nord profitent de la faiblesse des Etats et d'un retour du non-droit : affaiblis, les Etats ne contrôlent plus des zones entières de leur territoire qui sont aux mains de la Brigade d'Al-Qaida au Maghreb islamique (AQMI) et de groupes touaregs et toubous. Ces groupes garantissent la sécurité des précieuses marchandises prohibées contre des rémunérations élevées : on est là en présence de réseaux transnationaux maffieux structurés et occultes d'où la difficulté de collecter des informations.

Un autre aspect important relatif à ces échanges transsahariens est la question monétaire qui se pose avec acuité, chaque Etat ayant sa propre monnaie. À l'exception du franc CFA utilisé par le Mali, le Niger et le Tchad, les dinars algériens, libyens et tunisiens ainsi que l'ouguiya mauritanien ne sont pas convertibles ou partiellement. Cette inconvertibilité pousse les commerçants à effectuer leurs opérations de change de manière clandestine afin d'éviter de recourir au marché des changes officiels. Les réseaux marchands utilisent par conséquent le marché des changes parallèles ou procèdent sous forme de troc, l'argent gagné sur la vente de marchandises étant réinvesti dans d'autres biens qui constituent des flux de contrepartie (la foire de Tamanrasset organise officiellement le troc). Réseaux marchands et cambistes sont étroitement liés quand ils n'en constituent pas un seul. Ce marché des changes parallèles régit de vastes espaces pouvant s'étendre jusqu'à Kano pour le dinar libyen qu'on peut changer à Wappa ou à Faggé, grandes places du marché noir de la métropole nigériane. Loin de constituer un frein aux échanges, les disparités monétaires sont, au contraire, une opportunité pour les commerçants qui jouent sur les fluctuations du taux de change du marché parallèle pour réaliser des bénéfices supplémentaires.

Aux réseaux marchands sont donc liés des réseaux de pouvoirs, des réseaux de corruption, des réseaux monétaires et des réseaux de transport.

### ***Les réseaux migratoires***

Des populations se sont toujours déplacées de l'une à l'autre rive du Sahara comme l'illustrent les anciens mouvements caravaniers et la traite des esclaves. Comme pour les échanges marchands, ces circulations humaines furent réduites au cours de la période coloniale et ne reprirent

que récemment, l'Algérie et surtout la Libye ayant besoin de main d'œuvre peu qualifiée.

Avant d'être une région de transit vers l'Europe, l'Afrique du Nord a été et demeure une terre d'immigration pour les Subsahariens. Les flux migratoires entre les deux rives du Sahara sont nés des cycles de sécheresse qui touchèrent le Sahel dans les années soixante-dix et quatre-vingts. Les Touaregs maliens et nigériens jouèrent un rôle important : leurs déplacements débutèrent après la sécheresse de 1974 puis s'amplifièrent après celle de 1984 qui toucha plus encore leur cheptel. L'espoir de trouver des moyens de survie et un emploi motiva, au départ, leur voyage. Les appels du colonel Kadhafi qui les incitaient à rejoindre la légion islamique ne les laissèrent pas indifférents, nombre de jeunes *ishumars* y apprenant le maniement des armes (ils constitueront l'essentiel des effectifs des combattants des rébellions touarègues malienne et nigérienne). Ces *ishumars* furent les premiers à créer un espace migratoire transfrontalier (Nord du Niger, Sud algérien et libyen). Les migrations des années quatre-vingt-dix n'ont fait que densifier, diversifier et mettre en lumière cet espace migratoire qui, de transfrontalier, devint transnational. Ces migrations profitèrent de la reprise des échanges marchands, les camions de marchandises les acheminant sur le versant Nord du Sahara. Ce sont des ressortissants d'Afrique occidentale (Nigériens, Maliens, Nigérians, Ghanéens, Togolais, Béninois, Sénégalais, etc.) et centrale (Tchadiens, Camerounais, Centrafricains, Gabonais etc.) qui tentent, chaque année, l'aventure au Maghreb, peu d'entre eux rejoignant l'Europe. Julien Brachet a ainsi parlé de désert « cosmopolite » dans la mesure où il est marqué par la co-présence de personnes d'origine culturelles et sociales diverses<sup>4</sup>.

Fuyant le chômage qui sévit dans leurs pays, ces jeunes Africains s'expatrient pendant plusieurs années en Afrique du Nord pour y amasser le capital indispensable à la réalisation de leurs projets une fois de retour chez eux. Ils y sont employés à des travaux de force (manœuvre agricole, maçon, manutentionnaire etc.) que les nationaux refusent d'accomplir. Ces « immigrés » forment des petites communautés qui sont autant de structures d'accueil et d'aide à la recherche d'un emploi pour les nouveaux arrivants. On les retrouve à Tamanrasset, Djanet, Ghât, Sebha, Brak, Misrata, Syrte, Benghazi, Tripoli et d'autres villes encore. Ces Subsahariens sont indispensables à la mise en valeur agricole du Sahara,

---

<sup>4</sup> Brachet, J., *Migrations transsahariennes, Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*, éditions du Croquant, Bellomcombe-en-Bauges, 2009, 322 pages.

surtout après les investissements massifs opérés dans le secteur primaire par la Libye grâce à ses revenus pétroliers. Ils mettent donc en valeur les grandes exploitations agricoles étatiques et les jardins et les vergers des commerçants et des fonctionnaires libyens. En cela, ils participent à la « renaissance rurale » du Sahara<sup>5</sup>.

Cette migration entre les deux rives du Sahara a été facilitée par l'amélioration des infrastructures routières et l'essor de la motorisation, des progrès énormes ayant été réalisés au cours de ces trente dernières années. Elle est devenue avec les années deux mille une migration à destination de l'Europe. Des considérations sécuritaires ont fait naître l'idée que l'externalisation du contrôle des migrants aux frontières de l'Europe constitue la solution au problème de l'arrivée de migrants africains sur son sol. Dans ces conditions, Olivier Pliez évoque « trois frontières qui n'en font qu'une »<sup>6</sup> : celle de l'espace Schengen bien fermée est la première. Celle des camps de transit et de filtrage des migrants et des réfugiés installés sur la rive sud de la Méditerranée est la seconde tandis qu'une troisième frontière se met en place, par répercussion, à des milliers de kilomètres au Sud. Cette nouvelle frontière n'est pas une ligne mais un vaste espace englobant le Sud des Etats du Maghreb et le Nord des pays sahéliens, contrôlé souvent arbitrairement alors que l'objectif de la grande majorité des migrants subsahariens n'est pas l'Europe mais l'Afrique du Nord contrairement à ce qu'avancent les médias occidentaux.

Espaces migratoires et marchands se chevauchent, les places migratoires étant de plus longue date, des places marchandes. Ce sont les échanges commerciaux qui ont rendu possible les migrations et qui, aujourd'hui, les véhiculent autant dans le sens sud-nord que nord-sud car il y a aussi des retours au pays : l'espace migratoire est donc venu se greffer sur l'espace marchand, plus structurant du point de vue spatio-temporel. Enfin, à ces réseaux s'ajoutent des réseaux religieux<sup>7</sup>, des liens forts entre commerce et islam existant déjà à l'époque des caravanes.

---

<sup>5</sup> Cote, M., « Une agriculture pionnière au Fezzan », in *Proche Libye, sociétés, espaces et géopolitiques au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, 2004, pp. 211-228.

<sup>6</sup> Pliez, O., « Sahara-towns, Au-delà du désert et de ses routes », mémoire d'habilitation à diriger des recherches, université de Provence, Aix-en Provence, 2009, 202 pages.

<sup>7</sup> Bava, S., « Reprendre la route : les relais mourides des migrants sénégalais au Niger », in L. Fouchard et A. Mary *Entreprises religieuses et réseaux transnationaux en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala/IFRA, 2005.

## II. La reconfiguration de l'espace saharien par les réseaux marchands

Ces circulations s'opèrent dans un contexte politique nouveau à savoir un Sahara qui profite de la perte de contrôle des Etats et de sa prise en main par des populations qui en refont l'unité. Il s'agit donc d'un Sahara en proie à de profondes mutations économiques, sociales et spatiales notamment du point de vue de son urbanisation.

L'histoire de l'urbanisation du Sahara montre que durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, il est pour l'essentiel un espace sans villes mises à part les localités comme Agadez, Ghadamès, Ghardaïa, etc. qui renvoient à un commerce transsaharien, alors en plein déclin, et qui avait consacré la ville-carrefour ou relais. Les colonisateurs ont réduit les circulations marchandes et transformé le Sahara en un vaste hinterland quadrillé de villes de garnison et d'une série de forts. Après l'échec de l'OCRS (Organisation commune des régions sahariennes) qui avait pour objectif de maintenir le Sahara et les richesses de son sous-sol dans le giron français, celui-ci devient une périphérie, plus ou moins intégrée, des nouveaux Etats et les villes se sont multipliées pour qu'ils puissent mieux contrôler leur territoire. Ce modèle est aujourd'hui remis en cause par de nouvelles articulations fondées sur les circulations. La ville se situe au centre de toutes ces articulations et n'est plus forgée par le « haut » comme par le passé mais par le « bas »<sup>8</sup>. On assiste à la fin de la conception de la ville saharienne autrefois décidée par l'Etat qui est remplacée par la ville modelée par les acteurs que sont les marchands et les migrants qui créent de nouveaux quartiers, marchés et entrepôts ainsi que de nouvelles gares routières. Ces villes sont la conséquence d'un processus d'urbanisation récent. Le Sahara compte désormais 61 villes dont 53 dans le Sahara maghrébin et seulement 8 dans le Sahara sahélien : il y a donc une forte hétérogénéité entre ses deux versants<sup>9</sup>. Sa population est, quant à elle, passée de 1,7 millions d'habitants en 1948, à deux millions en 1966 puis à cinq au milieu des années quatre-vingt-dix<sup>10</sup>.

Le Sahara connaît deux processus d'urbanisation : celui des villes d'environ 100.000 habitants que sont Tamanrasset, Sebha, Agadez,

---

<sup>8</sup> Pliez, O., « *Sahara-towns, Au-delà du désert et de ses routes* », *op. cit.*

<sup>9</sup> Fontaine, J., « Les populations sahariennes », in *Sociétés sahariennes entre mythes et développement, Les Cahiers URBAMA*, Tours-Besançon, n°12, Tours, 1996, pp. 33-44.

<sup>10</sup> Bisson, J., *Mythes et réalités d'un désert convoité : le Sahara*, l'Harmattan, Paris, 2003, 480 pages.



Tombouctou, Nouadhibou et d'autres encore et une micro urbanisation qui est le fait d'oasis qui deviennent des petites villes ou des localités qui se développent en raison de la présence d'une nouvelle route, d'un chantier ou d'un projet. Une hiérarchie de celles « impactées » par les réseaux marchands et migratoires peut être dressée<sup>11</sup> :

- En haut de la hiérarchie, des villes-carrefour, siège des réseaux marchands et lieu de transit parfois prolongé pour les migrants. Ces villes (Tamanrasset, Sebha, Agadez, Tombouctou, Gao, Nouadhibou, etc.) sont aussi des capitales administratives et souvent des garnisons ;

- Ensuite, des villes-relais (Dirkou et Arlit au Niger) qui peuvent être des points de rupture de charge pour les réseaux marchands. Pour les migrants, ce sont souvent des lieux de transit temporaire ou prolongé (pour ceux qui n'ont plus les moyens de poursuivre leur voyage) ;

- Enfin, des villes-halte qui peuvent être des villes frontalières comme Assamaka (Niger) ou Gatrún (Libye), des lieux de bivouac, des puits, des marchés ou des croisements de routes.

Si le Sahara s'urbanise<sup>12</sup>, se pose la question de la durabilité de ses villes étant donné la réversibilité des flux marchands et migratoires : sont-elles des villes éphémères ou durables ? Pour assurer leur pérennité, l'histoire ancienne et récente du Sahara montre que la présence d'activités marchandes et de fonctions administratives sont indispensables.

### **III. Le négoce transsaharien face aux transformations du champ politique**

Désert pourtant réputé comme étant un des plus inhospitaliers de la planète, le Sahara n'a jamais constitué un véritable obstacle à la circulation des hommes ni des marchandises, mais a été au contraire un « pont » pluriséculaire entre l'Afrique noire et le Monde arabe<sup>13</sup>. L'histoire montre que ces circulations transsahariennes ont été davantage contrariées par le contexte politique régional que par une géographie hostile. Ce contexte très changeant donna lieu à des périodes d'expansion et de récession du négoce transsaharien.

Celui-ci connut une longue période faste qui s'étendit du XI<sup>e</sup> jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle avec un temps fort généré par les contacts noués avec le commerce européen au XV<sup>e</sup> siècle. Ces contacts favorisèrent un

---

<sup>11</sup> Pliez, O., « Sahara-towns, Au-delà du désert et de ses routes » *op. cit.*

<sup>12</sup> Cote, M., *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris-Aix-en-Provence, Karthala-IREMAM, 2005, 306 pages.

<sup>13</sup> Lothe, H., *Les Touaregs du Hoggar*, Paris, Armand Colin, 1984, 255 pages.

élargissement de l'espace commercial saharien en instaurant des courants d'échanges transversaux d'ouest en est<sup>14</sup>. La période suivante qui débuta au XVI<sup>e</sup> siècle pour s'achever au XIX<sup>e</sup> fut, au contraire, une époque de déclin marquée par la réorientation généralisée du trafic chamelier vers le trafic maritime et par des luttes intestines entre les différentes formations touarègues. Celles-ci créèrent un climat d'insécurité qui perturba le commerce caravanier : la prospérité d'une ville comme Agadez en fut durablement affectée d'autant plus que les *rezzous* contre les caravanes se multipliaient dans son arrière-pays. La conquête coloniale porta ensuite un coup fatal à ce négoce millénaire avec l'abolition de la traite esclavagiste et plus encore le détournement du commerce transsaharien au profit de la voie maritime et des réseaux ferrés ouverts par les Britanniques au Nigeria. Agadez et Tombouctou qui assuraient tout le transit du Nigeria à la Méditerranée périclitèrent même si la politique coloniale française s'efforça de maintenir quelques flux entre l'Algérie et son empire ouest africain pour concurrencer le négoce britannique (elle mit fin aux échanges avec la Libye passée sous tutelle italienne).

La colonisation réduisit donc les circulations. D'espace continu, homogène et ouvert, le Sahara se transforma en un espace discontinu, fractionné par la création de frontières : le septentrion nigérien devint un hinterland jalonné de forts (Djado, Madama, Séguédine, etc.), de postes frontaliers (Assamaka, oasis de Toummo) et de villes-garnison qui étaient les anciennes villes du commerce transsaharien (Agadez et plus au Sud Zinder). Ce modèle a été repris par les Etats, une fois indépendants, pour renforcer leur emprise territoriale. À partir des années quatre-vingt, on assista, au contraire, à un décloisonnement de l'espace saharien marqué par une reprise des circulations. Comme par le passé, elles dépendent d'une conjoncture politique régionale versatile, les conflits interétatiques et identitaires pouvant les remettre en cause à tout moment.

### ***Les conflits entre les Etats : la question des frontières nationales***

La balkanisation du Sahara imposée par la colonisation puis reprise lors de l'accession à l'indépendance des pays du Maghreb et d'Afrique noire a mis sur le devant de la scène la question des frontières. Comme ailleurs en Afrique subsaharienne, leur tracé a séparé des espaces auparavant solidaires, ce qui leur a conféré un caractère artificiel. En étatisant le Sahara, les puissances coloniales ont créé des différences politique, économique et sociale au sein de régions autrefois unies tout en

---

<sup>14</sup> Bourgeot, A., *Le commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord »*, Paris, éditions Sapia, 1989, pp. 129-137.

créant, malgré elles, un système de contournement élaboré par les populations afin de transcender ces nouvelles frontières à leurs yeux « illégales », ce qui contribue à leur perméabilité.

L'histoire de la frontière entre le Niger et la Libye montre qu'elle a été, suivant les époques, soit un obstacle aux échanges marchands, soit un véritable adjuvant. Au cours des années soixante-dix, c'est-à-dire un peu plus d'une dizaine d'années après l'indépendance du Niger, les flux de marchandises, après avoir été interrompus durant la période coloniale, reprirent timidement profitant des relations cordiales qui prévalaient entre les deux pays en dépit de leur différend sur le tracé de la frontière. Le Niger revendiquait l'oasis de Toumo que la Libye occupa peu de temps après l'arrivée au pouvoir du colonel Kadhafi. Des camions faisaient alors la navette entre Sebha et Agadez où un souk libya vit même le jour. Ces petits flux s'avèrent tributaires des relations entre les deux pays. Celles-ci connurent une crise grave entre 1981 et 1984 qui entraîna leur gel durant quatre ans. Le chef d'état nigérien, le général Seyni Kountché, accusait le guide de la révolution dont les troupes intervenaient déjà au Tchad de déstabiliser son pays en encourageant les Touaregs nigériens à rejoindre la légion islamique et en proposant la création des « Etats-Unis du Sahel » qui devait regrouper, au nom du panislamisme, plusieurs Etats sahariens dont le Niger. Cette crise le conduisit à renforcer son dispositif militaire : Agadez et Dirkou devinrent des garnisons militaires qui commandaient une série de postes avancés (Madalewa, Madama, Chirfa, Séguédine et Dao Timmi). Les commerçants désertèrent ces zones désormais militaires et la piste qui relie Agadez à Sebha via Dirkou ne fut plus empruntée même si la frontière n'était pas officiellement fermée. Le dégel des relations diplomatiques entre les deux pays s'amorça à la fin de l'année 1985 puis celles-ci redevinrent cordiales après le décès du général Kountché (1987), cette période correspondant aux revers militaires du colonel Kadhafi au Tchad et à la fin de ses ambitions expansionnistes. Les échanges commerciaux reprirent et la frontière économique prit le pas sur la frontière politique. Elle se révéla être un facteur stimulant pour les échanges car plus les frontières instaurent du droit, plus elles encouragent la fraude et par conséquent le négoce. À la différence des Etats obligés de défendre le principe de l'intangibilité des frontières nationales pour affirmer leur souveraineté, les réseaux marchands et migratoires les transcendent ce qui fait leur force.

Cette brève rétrospective des relations politiques entre le Niger et la Libye montre le rôle joué par les querelles territoriales interétatiques dans les circulations transsahariennes : le contentieux sur l'oasis de Toumo n'est toujours pas réglé entre le Niger et la Libye. De même, le tracé de la

frontière dans la région de Figuiq n'a toujours pas fait l'objet d'un accord entre le Maroc et l'Algérie si bien qu'aucun passage n'est possible dans cette zone. Ces désaccords frontaliers peuvent générer une conflictualité variable allant de la dispute à la guerre ouverte comme ce fut le cas pour la bande d'Aozou au Tchad.

### ***Les conflits régionaux : le « problème » touareg***

Si les tensions, et plus encore, les conflits entre les Etats affectent les échanges transsahariens, les conflits identitaires les entravent également, les *rezzous* touaregs perturbant le commerce caravanier au XIX<sup>e</sup> siècle. La farouche résistance des chefs touaregs à la conquête coloniale (révolte de Kaosen au Niger) précipita ensuite le déclin du négoce transsaharien dont ils étaient les guides et les caravaniers. Les chefferies touarègues perçurent en effet très vite les conséquences désastreuses de la colonisation pour elles : autrefois trait d'union entre les deux rives du Sahara, elles virent leur territoire coupé par de nouvelles frontières étatiques et perdirent, de ce fait, tout pouvoir sur les espaces sahariens et sahéliens qu'elles contrôlaient auparavant. Les indépendances des années soixante les marginalisèrent davantage, les populations du Sud prenant en main les rênes des nouveaux Etats ayant joué le jeu de la scolarisation, ce que refusa l'aristocratie touarègue. À cette éviction politique s'ajouta une marginalisation économique, la communauté touarègue ne s'insérant pas dans l'économie de marché en raison de son aversion culturelle pour le commerce qu'elle considère comme une activité dégradante ; autrefois convoyeurs du commerce caravanier, les camions des commerçants arabes parcourent désormais les pistes du désert sans la protection de guides touaregs. Ces évolutions expliquent le « mal-être » touareg qui donna d'abord lieu à de vives tensions entre le général Seyni Kountché et la communauté touarègue puis à la rébellion qui débuta en 1991 avec la création du Front de libération de l'Air et de l'Azawak (FLAA) par Rhissa Boula.

Le Nord du Niger, berceau du pays touareg, fut particulièrement touché par les attaques de la rébellion qui étaient effectuées par surprise et reposaient sur une forte mobilité qui n'était pas sans rappeler les *rezzous* du passé. Les postes de gendarmerie et de police constituaient des cibles privilégiées. Les commandos touaregs s'en prenaient aussi aux camions de marchandises et aux taxis de brousse qui circulaient sur les grands axes routiers créant un climat d'insécurité qui obligea l'armée nigérienne à encadrer les véhicules qui se rendaient à Agadez en organisant des convois réguliers entre celle-ci et Tahoua au sud-ouest, Zinder au sud-est. Les échanges marchands qui s'effectuaient avec le sud

du pays diminuèrent de même que les flux dirigés vers l'Algérie et surtout la Libye. Après l'attaque dans le désert du Ténéré de camions transportant des cigarettes (1992 et 1993), l'armée nigérienne organisa des convois entre Agadez et Dirkou pour sécuriser ce négoce très lucratif. Une fois la rébellion terminée, les échanges avec le Maghreb reprirent, les camions transportant les cigarettes faisant toujours l'objet d'une attention particulière de l'armée et des douanes étant donné la valeur élevée de leurs marchandises. Récemment, les flux furent de nouveau perturbés par les actions du Mouvement des Nigériens pour la justice (MNJ).

La question des frontières comme le « *problème* » touareg, véritable conflit identitaire au Niger et au Mali, affecte régulièrement les flux marchands même s'ils ne les ont pas fait totalement disparaître comme la rébellion le fit pour le tourisme saharien. Dans ce contexte politique instable, les réseaux marchands et migratoires sont fragiles et ne peuvent s'inscrire dans la durée. S'ils ont profité de la perte d'autorité de l'État et de son encadrement, comme au Niger affaibli par la fin du régime militaire puis la démocratisation, ils paraissent en liberté surveillée tant le Sahara demeure une zone politiquement sensible et convoitée en raison des richesses de son sous-sol.

Pour conclure, on peut estimer que le Sahara redevient un enjeu politique fort à l'échelle de la planète qui tient à la richesse de son sous-sol qui regorge de minerais (uranium, fer, etc.) et de pétrole alors qu'il y a un tarissement au niveau mondial. Toutes les grandes puissances veulent être présentes : les compagnies pétrolières américaines prospectent dans de multiples zones tandis que la Chine s'intéresse à l'uranium du Niger où la société française Areva a perdu son monopole d'extraction. Le Canada, l'Australie et l'Afrique du Sud avancent également leurs pions. Ce contexte de tensions potentielles fragilise les réseaux transsahariens qui peuvent à tout moment être remis en cause.

## Bibliographie

Bava, S., « Reprendre la route : les relais mourides des migrants sénégalais au Niger », in L. Fouchard et A. Mary *Entreprises religieuses et réseaux transnationaux en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala/IFRA, 2005.

Bensaad, A., « Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (19), 1, 2003, pp. 7-28.

Bensaad, A., *Le Sahara, vecteur de la mondialisation, Maghreb-Machrek*, (185), 2005, pp. 7-12.

Boesen, E. et Marfaing, L., *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sahel*, Paris, Karthala, 2007, 336 pages.

- Bisson, J., *Mythes et réalités d'un désert convoité : le Sahara*, Paris, l'Harmattan, 2003, 480 pages.
- Bourgeot, A., *Le commerce transsaharien « Sud du Sahara-Sahel Nord »*, Paris, éditions Sépia, 1989, pp. 129-137.
- Brachet, J., *Migrations transsahariennes, Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*, éditions du Croquant, Bellomcombe-en-Bauges, 2009, 322 pages.
- Bredeloup, S. et Pliez, O., « Migrations entre les deux rives du Sahara », revue *autrepart*, n°36, Paris, éditions Armand Colin/IRD, 2005, 199 pages.
- Cote, M., *La ville et le désert, le Bas-Sahara algérien*, Paris-Aix-en-Provence, Karthala-IREMAM, 2005, 306 pages.
- Cote, M., « Une agriculture pionnière au Fezzan », in *Proche Libye, sociétés, espaces et géopolitiques au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, 2004, pp. 211-228.
- Fontaine J., *Les populations sahariennes*, in Sociétés sahariennes entre mythes et développement, *Les Cahiers URBAMA*, Tours-Besançon, n°12, Tours, 1996, pp. 33-44.
- Gregoire, E. et Schmitz, J., « Afrique noire et monde arabe », revue *autrepart* n°16, Paris, éditions de l'Aube/IRD, 2000, 181 pages.
- Gregoire, E., « Un territoire parcouru : le désert du Ténéré », in J. Bonnemaïson, *Le voyage inachevé*, Paris, éditions de l'ORSTOM-CNRS-PRODIG, 1998, pp. 255-262.
- Gregoire, E., « Sahara nigérien : terre d'échanges », *Autrepart*, n°6, Paris, 1998, pp. 91-104.
- Gregoire, E., *Touaregs du Niger, Le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 1999, rééd 2010, 359 pages.
- Lothe, H., *Les Touaregs du Hoggar*, Paris, Armand Colin, 1984, 255 pages.
- Pliez, O., *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS éditions, coll. Espaces et territoires, 2003, 207 pages.
- Pliez, O., « Sahara-towns, Au-delà du désert et de ses routes », mémoire d'habilitation à diriger des recherches, université de Provence, Aix-en Provence, 2009, 202 pages.
- Pliez, O., « Des jeans chinois dans les rues du Caire, ou les espaces discrets de la mondialisation », *Mappemonde*, n°88 (4-2007), Paris, 2007.
- Spiga, S., « Aménageurs et migrants dans les villes du Grand Sud algérien », revue *Autrepart*, n°36, Paris, éditions Armand Colin/IRD, 2005, pp. 81-104.