

INES KOHL

AFROD, LE BUSINESS TOUAREG AVEC LA FRONTIÈRE : NOUVELLES CONDITIONS ET NOUVEAUX DÉFIS

Durant la dernière décennie, les Touareg ont développé dans le Sahara un espace transnational d'échange au sein duquel les frontières entre légalité et illégalité, entre commerce, contrebande et migration se brouillent. Ce business organisé autour de la frontière – appelé *afrod* – consiste pour les Touareg à organiser et assurer le transport de passagers et de biens dans toute la région. En cela, il représente pour eux une niche économique importante. Mais avec l'insécurité géopolitique dans le Sahara et le Sahel, cette activité connaît de nouvelles conditions et de nouveaux défis. La guerre libyenne, la crise politique au Mali, la montée des groupes djihadistes et l'augmentation du trafic de drogue ont eu des effets majeurs sur les Touareg du Niger. De nouveaux itinéraires, acteurs et biens entrent en scène si bien que la perception locale de l'*afrod* en est transformée.

Par une conjonction de facteurs relevant de la politique internationale (allégeances postcoloniales, enjeux commerciaux) et nationale (affirmation de l'hégémonie du pouvoir central), ainsi que des mutations climatiques, les Touareg¹ du Sahara et du Sahel ont vu leur mode de vie, traditionnellement nomade², profondément bouleversé, au profit de modes de vie de plus en plus urbains³. La transformation qui retiendra mon attention ici concerne

1. Plutôt que les termes émiques *Imuhashgh* (en Algérie, en Libye), *Imajeghen* (au Niger) et *Imushagh* (au Mali) qui ont pourtant ma préférence, j'utiliserai dans ce texte le terme *Touareg* parce qu'il est facilement compréhensible par un plus grand nombre de lecteurs. Notons que Touareg est déjà un nom pluriel (fém. sing. : *Targia*, masc. sing. : *Targi*).

2. Le nomadisme a quasiment disparu en Algérie et en Libye. Dans les États sahéliens du Mali et du Niger où, dans les années 1960, les nomades étaient parmi les groupes les plus riches, il a fortement diminué. Voir H. Claudot-Hawad, « A Nomadic Fight against Mobility: The Tuareg in the Modern State », in D. Chatty (dir.), *Nomadic Societies in the Middle-East and North Africa. Entering the 21st Century*, Leiden/Boston, Brill, 2006, p. 655. Tous les Touareg n'ont pas été nomades, toutefois. Des travaux récents considèrent cette dimension sédentaire, d'un point de vue historique et contemporain. Voir D. Badi, *Les Touaregs du Tassili n'Ajjer : mémoire collective et organisation sociale*, Mémoires du Centre national de Recherches Préhistorique, Anthropologique et Historiques, nouvelle série, n° 17, Alger, CNRPAH, 2012.

3. D. Badi, « Le rôle des communautés sahéliennes dans l'économie locale d'une ville saharienne : Tamanrasset (Sahara algérien) », in E. Boesen et L. Marfaing (dir.), *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sahel*, Paris/Berlin, Karthala/ZMO, 2007, p. 259-278.

leur spécialisation dans les traversées transnationales au sein de cet espace sahélo-saharien, pour gagner leur vie.

Les Touareg sont un groupe social hétérogène de langue berbère, organisé autour de quatre grands pôles (Ahaggar, Aïr, Azjer/Ajjer, Azawad/Tademekkat) ayant des liens complexes entre eux⁴. Ils n'ont jamais été unis politiquement ou idéologiquement, mais sont organisés en un nombre de constellations socialement et politiquement interconnectées, reconnaissant leur existence mutuelle dans des coopérations et des rivalités⁵.

Au moment des Indépendances⁶, les Touareg ont été rattachés à cinq États différents. Ils ont été confrontés à une politique d'arabisation drastique en Libye et en Algérie⁷. Au Niger, au Mali et au Burkina Faso, ils se sont opposés aux élites africaines⁸. Les Touareg ont dû faire face à différentes *linguae francae*, de multiples systèmes scolaires, des économies compétitives et diverses idéologies politiques dans leurs pays, ce qui a aussi contribué à leur hétérogénéité. Les nouveaux États ont conservé Niamey, Alger, Tripoli, Bamako et Ouagadougou comme capitales politiques, situées à des milliers de kilomètres des régions touareg⁹. En raison du découpage de leur territoire traditionnel, l'élevage et le commerce sur de longues distances – le moteur de leur économie nomade – sont devenus des activités transétatiques, mais aussi illégales¹⁰. Les Touareg ont toutefois perpétué leurs mouvements et développé ainsi une forme d'organisation territoriale transnationale dans le centre du Sahara. Leur mobilité dans cet espace n'a rien de commun avec les mouvements cycliques¹¹ traditionnels des nomades avec leur bétail. Il s'agit de mobilités ponctuelles dans cette large zone frontalière entre la

4. H. Claudot-Hawad, « A Nomadic Fight... », art. cit., p. 657.

5. B. Lecocq, *Disputed Desert. Decolonisation, Competing Nationalism and Tuareg Rebellions in Northern Mali*, Leiden/Boston, Brill, 2010, p. 4.

6. La Libye est devenue indépendante en 1951, le Burkina Faso, le Mali et le Niger en 1960, et l'Algérie en 1962.

7. I. Kohl, *Tuareg in Libyen, Identitäten zwischen Grenzen*, Berlin, Reimer, 2007 ; B. Maddy-Weitzmann, *The Berber Identity Movement and the Challenge to North African States*, Austin, University of Texas Press, 2011 ; J. Keenan, *The Lesser Gods of the Sahara*, Londres, Portland, Frank Cass, 2004.

8. B. Lecocq, *Disputed Desert...*, op. cit. ; E. Grégoire, *Touaregs du Niger. Le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 1999.

9. H. Claudot-Hawad, « A Nomadic Fight... », art. cit., p. 655.

10. *Ibid.* Voir également H. Claudot-Hawad, « La question touarègue : quels enjeux ? », in M. Galy et B. Badie (dir.), *La guerre au Mali. Comprendre la crise au Sahel et au Sahara : enjeux et zones d'ombre*, Paris, La Découverte, 2013, p. 125-147.

11. Le concept nomade implique l'idée d'un cercle, correspondant aux mouvements cosmologiques universaux. H. Claudot-Hawad, « Noce de vent. Épouser le vide ou l'art nomade de voyager », in H. Claudot-Hawad (dir.), *Voyager d'un point de vue nomade*, Paris, Éditions Paris-Méditerranée, 2002, p. 12.

Libye, l'Algérie, le Mali et le Niger, de la part d'anciens nomades en recherche de nouvelles opportunités de vie¹². Les Touareg organisent et assurent le transport de passagers et de biens à travers le Sahara. Dans ce contexte, les différences entre commerce, contrebande et migration sont devenues floues¹³.

Les activités transnationales illicites autour de la frontière – appelées *afrod* – répondent à une certaine idée de la liberté, de l'indépendance, de l'auto-détermination et de l'autonomie, qui encourage les jeunes gens à s'embarquer dans un *business* risqué. Dans le même temps, elles caractérisent une nouvelle forme particulière de mobilité¹⁴ des Touareg qui se déplacent entre les pays sahariens-sahéliens dans le but de rendre visite à leur famille ou de trouver du travail. Ainsi, ils se déplacent soit illégalement (sans passeport)¹⁵, soit en utilisant différentes identités car beaucoup de Touareg possèdent des papiers d'identités des différents pays où ils vivent.

Dans cet article, je me concentrerai sur les stratégies de *l'afrod* qui relient le Niger à la Libye et l'Algérie, dans les deux sens. Cette recherche est issue d'un terrain anthropologique dans le Sud de la Libye (Ghat, Ubari, Sebha), dans le Sud de l'Algérie (Djanet, Abalessa, Tamanrasset) et dans les montagnes Aïr du Niger (Arlit, Agadez)¹⁶. Les acteurs avec lesquels j'ai travaillé venaient tous de ces trois pays. La plupart d'entre eux ont des lieux de résidence multiples et bougent constamment à l'intérieur de ce triangle du Sahara.

12. Voir aussi I. Kohl, *Tuareg in Libyen...*, *op. cit.*; I. Kohl, « Going "off road" : With Toyota, Chech an E-Guitar through a Saharan Borderland », in H.-P. Hahn et G. Klute (dir.), *Cultures of Migration: African Perspectives*, Berlin, LIT, 2007, p. 89-106. I. Kohl, *Beautiful Modern Nomads: Bordercrossing Tuareg between Niger, Algeria and Libya*, Berlin, Reimer, 2009. I. Kohl, « Saharan "Borderline"-Strategies: Tuareg Transnational Mobility », in T. Grätz (dir.), *Mobility, Transnationalism and Contemporary African Societies*, Newcastle, Cambridge Scholars Publishing, 2010, p. 92-105.

13. Exemples similaires dans l'ouvrage de B. Bruns et J. Miggelbring (dir.), *Subverting Borders. Doing Research on Smuggling and Small-Scale Trade*, Wiesbaden, VS Verlag, 2012.

14. Pour les voyages traditionnels des Touareg, voir plusieurs articles dans H. Claudot-Hawad (dir.), *Voyager...*, *op. cit.*

15. Certains ne possèdent aucune identification officielle, d'autres ne se soucient pas de l'utiliser, puisque traverser légalement la frontière nécessite une autorisation qui est fréquemment refusée aux gens ordinaires.

16. Le matériau empirique à la base de cet article a été collecté avec Akidima Effad lors de plusieurs terrains entre 2004 et 2013. Les enquêtes principales sont le résultat de deux projets de recherche financés par le Fonds autrichien de la Science (FWF) : *Modern Nomads, Vagabonds, or Cosmopolitans?* (2008-2009) et *Sahara Connected* (2011-2014). La recherche est fondée sur un pluralisme méthodologique alliant ethnographies multi-sites, observations participantes, déplacements avec les acteurs mobiles et anthropologie visuelle. Les entretiens qualitatifs et les échanges informels répondaient aux opportunités et défis spécifiques rencontrés, en termes de confiance, d'entente et d'accès, sur mesure selon les espaces, les cas et les personnes. L'essentiel de nos entretiens, échanges et discussions informelles ont été menés avec les principaux acteurs de *l'afrod* : des chauffeurs, des rabatteurs, des apprentis, des membres de la famille de ceux qui sont engagés, des passagers touareg, et aussi certains fonctionnaires d'État.

Je souligne dans un premier temps le développement de l'*afrod* durant les dernières décennies, jusqu'à son zénith, pour comprendre ce qui a changé avec la récente insécurité géopolitique dans le Sahara et le Sahel. Une plongée aux côtés d'acteurs de l'*afrod* à Arlit, un des principaux nœuds du trafic transsaharien, permettra ensuite de donner la mesure des effets de la guerre en Libye. Plus largement, les nouvelles conditions et les défis auxquels sont confrontés les Touareg se donnent à voir dans les récents changements qui ont affecté tant les itinéraires que les acteurs de l'*afrod* comme les biens qui transitent par ce commerce (l'alcool, le bétail, les armes et les véhicules). Enfin, je m'intéresserai aux façons dont les représentations de l'*afrod* se sont transformées du fait du conflit au Mali et de ses répercussions complexes, mais aussi de la menace djihadiste ou encore des trafics de cocaïne actifs dans la région.

DES CHAMEAUX AUX 4X4 : LE DÉVELOPPEMENT DE L'AFROD

Les connexions *trans-Sahara* et *trans-Sahel* remontent à plus de deux mille ans. Déjà dans la Grèce antique, une route commerciale partant d'Égypte menait à l'ouest en Libye à travers le Fezzan, en Algérie par les montagnes de l'Ahaggar, et se terminait à côté de Tombouctou¹⁷. Pendant des siècles, les caravanes de chameaux ont représenté le transport principal, établissant un espace de transit et de connectivité¹⁸ qui s'est caractérisé par les mouvements de personnes, de biens et d'idées jusqu'à nos jours¹⁹.

Les Touareg ont été des experts en termes de mobilité, de processus transnationaux et de mise en place d'une connectivité globale entre Maghreb, Sahara et Sahel depuis des siècles. Avec l'arrivée du chameau en Afrique du Nord (autour du 1^{er} siècle av. J.-C), le commerce transsaharien de sel, d'esclaves, d'or et de produits agricoles est devenu le pilier de l'économie touareg et berbère²⁰ avant de décliner dès la fin du XIX^e siècle²¹. Avec le

17. R. A. Austen, *Trans-Saharan Africa in World History*, Oxford, New York, Oxford University Press, 2010, p. 1-2.

18. J. Scheele, *Smugglers and Saints of the Sahara. Regional Connectivity in the Twentieth Century*, Cambridge, University Press, 2012.

19. L. Marfaing et S. Wippel « Espace transsaharien : Espace en mouvement. Quelques réflexions pour une approche conceptuelle. Une introduction », in L. Marfaing et S. Wippel (dir.), *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Paris, Karthala, 2004, p. 7-26 ; R. A. Austen, *Trans-Saharan Africa...*, op. cit., p. 1 ; J. Scheele et J. McDougal, *Saharan Frontiers. Space and Mobility in Northwest Africa*, Indianapolis/Bloomington, Indiana University Press, 2012.

20. R. A. Austen, *Trans-Saharan Africa...*, op. cit., p. 16-17.

21. *Ibid.*, p. 124.

colonialisme européen, en effet, ces liens commerciaux transsahariens ont connu des perturbations, l'arrivée du chemin de fer colonial et des routes de transports motorisés leur donnant un coup fatal.

Avec le processus de décolonisation, le nord et l'ouest de l'Afrique ont connu la séparation qui prévaut aujourd'hui. L'espace de circulation des Touareg s'en est trouvé restreint. Il a perdu sa cohérence et, avec les nouvelles frontières territoriales, il s'est retrouvé à la périphérie des circulations globales. Alors que, d'un côté, le monde actuel se caractérise par des interconnexions complexes avec l'économie et les flux culturels²², de l'autre, nous sommes face à des frontières territoriales plus fortes et renforcées²³. Cependant, les frontières ne sont pas uniquement des lignes de coupes, des séparations et des zones transnationales vides. Elles sont plus souvent des sites créatifs de production culturelle²⁴. Alors même que les frontières étatiques deviennent de plus en plus difficiles à franchir légalement dans le Sahara et le Sahel²⁵, les mouvements clandestins de migrants²⁶ de même que ceux des populations locales prennent de l'ampleur. Au cours des dernières années, les Touareg ont investi une niche économique, née de la rencontre entre leurs compétences nomades transnationales et des demandes sociales condamnées à la clandestinité.

Le terme *afrod* est apparu dans les années 1960. Dérivant du mot français « fraude », il a été repris en Tamasheq²⁷. Le développement d'un marché illicite de la frontière répond à une crise importante qui affecte les Touareg : le déclin du pastoralisme, le découpage du territoire dans le contexte des Indépendances, et les dérèglements écologiques qui ont conduit aux sécheresses et à la famine²⁸. L'interdiction des caravanes qui a commencé en 1963

22. A. Appadurai, « Disjuncture and Difference in the Global Cultural Economy », in M. Featherstone (dir.), *Global Culture : Nationalism, Globalization and Modernity*, Londres, Sage, 1995, p. 295-310.

23. A. Fischer et I. Kohl, « Tuareg Moving Global. An Introduction », in A. Fischer et I. Kohl, *Tuareg Society within a Globalized World. Saharan Life in Transition*, Londres, New York, I.B.Tauris & Co Ltd., 2010, p. 1.

24. R. Rosaldo, *Culture and Truth : The Remaking of Social Analyses*, Boston, Beacon Press, 1989 ; H. Donnan et T. M. Wilson, *Borders : Frontiers of Identity, Nation and State*, Oxford/New York, Berg, 1999, p. 1 et suiv.

25. Voir par exemple J. Brachet, *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*, Bellecombe-en-Bauges, Terra, éditions du Croquant, 2009, p. 166-167, dans lequel il décrit les problèmes pour traverser les frontières du Sahara légalement.

26. Voir Organisation de coopération et de développement économiques, *Trends in International Migration, Annual Report 1999*, Paris, OCDE, 1999.

27. A. Bourgeot, *Les sociétés touarègues. Nomadisme, identité, résistances*, Paris, Karthala, 1995, p. 432 et suiv. ; E. Ag Aher, « L'initiation d'un ashamura », in H. Claudot-Hawad (dir.), *Touaregs. Exil et Résistance*, Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée, n° 57, 1990, p. 141 ; H. Claudot-Hawad, « A Nomadic Fight... », art. cit., p. 671.

28. A. Bourgeot, *Les sociétés touarègues... , op. cit.*, p. 432-433.

en Algérie a contribué au développement de stratégies illégales pour détourner les ordres nationaux qui avaient pour but de surveiller de près la région du Sahara et de casser ou d'affaiblir les liens entre les Touareg du nord, qui étaient devenus algériens, et ceux du sud, rattachés au pays sahéliens²⁹.

Les jeunes Touareg ont commencé à quitter leurs cadres de vie nomades au Niger (mais aussi au Mali) pour chercher du travail et une vie plus prospère. Rapidement, ils ont été affublés du nom d'*ishumar*³⁰, un terme venant du mot français « chômage ». Ces jeunes chômeurs, les *ishumar*, ont cherché à développer « un marché d'échange qui souvent ressemble presque à de la contrebande et à de la fraude »³¹. Avec des fonds modestes à leur disposition, qui reposaient sur de vieux ânes et des dromadaires épuisés, ils ont néanmoins commencé à traverser les frontières, tout d'abord vers l'Algérie et plus tard la Libye, mais aussi le Nigeria et d'autres pays du nord et de l'ouest africains. L'Algérie et la Libye sont devenues les directions les plus rentables des *ishumar*. Les jeunes ex-nomades ont été parmi les premiers à inventer l'*afrod* pour surmonter la situation économique critique de cette période. Chameaux, bétail et nourriture (semoule, sucre, thé, macaroni et lait en poudre, appelé *lahda*) étaient parmi les premiers biens les plus sujets à la contrebande entre la Libye, l'Algérie et le Niger (ainsi que le Mali)³².

Depuis sa création, le marché de la frontière des Touareg a beaucoup changé, aussi bien dans sa forme que dans le sens qui lui était traditionnellement attaché. L'*afrod* ne renvoie pas, de manière catégorique et exclusive, au contrebandier actif; depuis les années 1980, il se rapporte plutôt à une forme particulière de mobilité des Touareg, qui se déplacent soit sans documents d'identité, soit en utilisant des identités multiples d'un pays à l'autre, en mobilisant divers liens de parenté et loyautés interethniques³³.

Du fait des sécheresses et famines récurrentes, la majorité des nomades du Niger et du Mali a tout perdu, cherchant refuge dans les pays voisins plus prospères, la Libye et l'Algérie. Les passages illégaux de frontières ont augmenté pendant la première rébellion des Touareg dans les années 1990

29. H. Claudot-Hawad, « A Nomadic Fight... », art. cit., p. 665.

30. Masc. sing. *ashamur*, fém. sing. *tashamurt*, fém. pl. *tishumar*, masc. pl. *ishumar*.

31. E. Ag Aher, « L'initiation d'un ashamur... », art. cit., p. 141-152; Hawad, « La Teshumara. Antidote de l'État », in H. Claudot-Hawad (dir.), *Touaregs. Exil et Résistance...*, op. cit., p. 123-140.

32. Pour les échanges économiques avec l'Algérie et avec la Libye, voir E. Grégoire, *Touaregs du Niger...*, op. cit., p. 157-213.

33. J'ai détaillé la stratégie d'invention d'identités multiples dans I. Kohl, *Beautiful Modern Nomads...*, op. cit., p. 29. Voir aussi I. Kohl, « Saharan "Borderline"-Strategies... », art. cit., p. 100-103; J. Scheele, *Smugglers and Saints...*, op. cit., p. 97 (note de bas de page 3).

au Niger, quand des familles entières ont fui les violences, notamment les répressions militaires, selon mes informateurs locaux. *L'afrod* est alors passé d'un commerce et d'une contrebande de petite échelle à un service de transport pour les Touareg afin d'échapper aux violences au Niger.

L'APOGÉE DU MARCHÉ DE LA FRONTIÈRE

L'apogée de *l'afrod* se trouve entre la première et la seconde rébellion Touareg³⁴. Depuis la fin des années 1990 jusqu'à 2007, *l'afrod* a été l'un des marchés des Touareg les plus lucratifs à côté du tourisme du désert³⁵. Cette période a représenté un moment assez calme pour eux, et pour les autres pays impliqués dans ce marché.

Ce que l'on appelle *Toyota Station* – un pick-up Land Cruiser Toyota effectuant le voyage à travers le Sahara en pleine charge avec un maximum de 32 passagers ou des barils de carburant – était caractéristique de la circulation routière de la frontière à cette période. Les Touareg organisaient le transport, fournissaient les voitures et traversaient le Sahara en tant que chauffeurs ou guides sur plusieurs routes du Niger et du Mali à l'Algérie et à la Libye. Les montagnes de l'Air dans le Nord du Niger ont bien profité du *business* de *l'afrod*. Grâce à la contrebande de carburant, d'aliments et d'autres biens élémentaires, les Touareg nomades ont développé une agriculture vivrière viable.

Pour les Touareg nomades appauvris, la route pour atteindre la Libye et l'Algérie semblait simple. À l'inverse, respecter la loi signifiait s'en remettre aux passeports, aux postes de frontières, aux restrictions de visas et aux droits de douane, que la plupart des nomades ne pouvaient honorer. Pendant cette période, des profits importants ont été réalisés avec le transport de migrants. La Libye étant toujours en quête de main-d'œuvre bon marché, les passagers subsahariens se trouvaient très facilement. Le risque d'être arrêté par les forces de sécurité nationale restait maîtrisable et limité. Bien des Touareg ont donc

34. Au Niger, les Touareg ont lancé deux rébellions, de 1990 à 1998, puis de 2007 à 2009. Voir notamment F. Deycard, *Les rébellions touarègues du Niger : combattants, mobilisations et culture politique*, thèse de doctorat en science politique, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2011 ; E. Grégoire, *Touaregs du Niger...*, op. cit. ; G. Klute, *Die Rebellionen der Tuareg in Mali und Niger*, habilitation de thèse, Université de Siegen, 2001.

35. Pour le développement touristique des Touareg, voir par exemple M. Scholze, *Moderne Nomaden und fliegende Händler: Tuareg und Tourismus in Niger*, Münster, LIT, 2009 ; I. Kohl, « The Lure of the Sahara: Implications of Libya's Desert-Tourism », *The Journal of Libyan Studies*, vol.° 3, n° 2, 2002, p. 56-69.

tenté *l'afrod*, quel que fût l'état de leurs voitures, souvent piteux. De jeunes garçons sont entrés dans le *business* comme apprentis. Ils cuisinaient pour les chauffeurs, faisaient du thé sur la route et se chargeaient de changer les pneus.

Ce qui au départ s'est développé comme un commerce routier de petite échelle et un service de transport pour les Touareg eux-mêmes est devenu un des piliers principaux de la migration subsaharienne dans le Sahara. Les Touareg n'étaient pas les seuls à participer à ce marché clandestin. Arabes, Haoussa et Toubou étaient, et sont toujours, bien représentés. Mais la plupart d'entre eux y travaillent comme intermédiaires, rabatteurs, fournisseurs de biens élémentaires en début et fin de parcours. Les Touareg, eux, monopolisent en quelque sorte la route du nord, d'Arlit (Niger) à Djanet ou Tamanrasset (Algérie), et plus loin encore, jusqu'à Ghat ou Ubari (Libye).

La guerre libyenne, la crise politique du Mali, et la présence accrue de réseaux djihadistes contrôlant le trafic de drogues et d'armes, ont conduit à une augmentation du niveau d'insécurité dans le Sahara et dans le Sahel. Les conditions de *l'afrod* s'en sont trouvées considérablement transformées.

APERÇUS DEPUIS ARLIT, OU LES IMPACTS DE LA GUERRE LIBYENNE

« Agence de Voyage : Arlit-Djanet, Arlit-Libya ». L'inscription recouvre la plaque joliment peinte à la main qui décore la petite hutte de terre sur la route principale d'Arlit, ville de l'exploitation de l'uranium³⁶ et capitale de la contrebande, des mouvements clandestins et de plusieurs activités illicites du Nord du Niger. Dans la hutte, des listes de noms de passagers sont posées sur un vieux bureau délabré. Le mur est orné de photos montrant des pick-ups Toyota roulant dans le désert, leurs toits occupés par de nombreux passagers. On pourrait croire à une promotion touristique : trente passagers souriants entreprenant un séjour de trois jours jusqu'à Djanet en Algérie. Chacun d'eux est équipé d'un bidon de vingt litres d'eau.

Devant la hutte est assis Osman, enveloppé dans un bazin orange, un vêtement local coûteux, un *eshesh* (ou *tagelmust*) noir – le voile des hommes touareg – posé négligemment sur la tête. Osman est le responsable de la *tasha*,

36. Areva, l'entreprise leader mondial de l'énergie nucléaire, exploite deux mines d'uranium à Arlit (*Somair*, *Cominak*) depuis les années 1970. La Commission de recherche et d'information indépendantes sur la radioactivité (Criirad), Greenpeace et d'autres ONG comme une organisation située à Arlit, *Aghirin man*, accusent Areva de polluer l'environnement, de manquer aux règles de sécurité et d'exposer la population locale à des risques sanitaires. Voir le rapport de Greenpeace, *Left in the Dusk: Areva's Radioactive Legacy in the Desert Towns of Niger*, mai 2010.

le nom que l'on donne ici à «l'agence de voyage». En plus de la gestion de celle-ci, Osman est un *kamosho*³⁷, un rabatteur, qui cherche des passagers. Avant la guerre libyenne, il avait travaillé comme guide, amenant les migrants de Djanet à Ghat, soit une marche de trois jours à travers une partie des montagnes de Tassili, le Tafellelet. Quand il n'avait pas de passagers, il faisait de la contrebande de vêtements de l'Algérie vers la Libye. Pendant l'attaque de l'OTAN, il a dû abandonner ce marché lucratif, l'Algérie et le Niger ayant renforcé les contrôles de frontières et emprisonné beaucoup de guides accusés de trafics d'armes. En ce jour de janvier 2012, Osman a commencé à parler des nouvelles règles du marché :

«J'ai trois problèmes: j'ai besoin de passagers, j'ai besoin de guides et de bons chauffeurs. Avant la guerre en Libye, j'ai n'ai jamais manqué de *Ibambaran* et *Igoran* [noms touareg pour les Ouest-Africains]. Maintenant, presque personne ne veut retourner en Libye. Ils ont toujours peur. Tout le monde a peur. Mes chauffeurs ne conduisent plus jusqu'à Djanet, parce qu'ils ont terriblement peur des forces militaires algériennes, donc ils jettent leurs passagers 70 à 80 kilomètres avant Djanet, et j'ai besoin de bons guides qui connaissent leur route et emmènent les passagers après la montagne en Libye. S'ils se perdent et meurent dans le désert, je vais avoir des problèmes avec les fonctionnaires nigériens et je peux fermer ma *tasha*³⁸».

Cette *tasha* a été ouverte lors de la première rébellion des Touareg, en coopération avec les autorités. Il s'agissait d'éviter les nombreux tirs à l'encontre des voitures de *l'afrod*, les militaires prenant souvent ces dernières pour des voitures de rebelles. Depuis, le vague réseau formel qui s'est créé entre les chauffeurs et la *tasha* a changé à mesure que conduire dans le Sahara devenait beaucoup plus dangereux. Avec la menace des trafiquants d'armes, comme conséquence directe de la guerre de Libye, des trafiquants de drogue, des groupes islamistes et autres bandits, tous les chauffeurs sont désormais liés à une *tasha*. La qualité des voitures s'en est ressentie: si, il y a quelques années, la condition technique des 4x4 n'intéressait personne, aujourd'hui seuls les chauffeurs ayant des voitures en très bon état peuvent s'associer à une *tasha* et ainsi trouver des clients.

Depuis des années, la *tasha* organisait le transport de migrants subsahariens. Chaque *Targi* ou *Targia*³⁹ connaissait personnellement un chauffeur, quand il n'en comptait pas un dans sa famille: il ne lui était donc pas nécessaire de passer par une *tasha* pour réserver sa place. Cela a également changé.

37. Masc. sing. *kamosho*, masc. pl. *kamosheten*.

38. Entretien avec Osman (nom modifié), Arlit, 6 janvier 2012.

39. Rappel: Singuliers, respectivement féminin et masculin, de Touareg.

Aujourd'hui, chaque passager comme chaque chauffeur sont inscrits sur un registre. La liste des noms est validée au commissariat et à la gendarmerie, et un certain montant est payé pour chaque passager. Une fois ces conditions remplies, il est légal de transporter un maximum de 34 sans-papiers⁴⁰ au sein du territoire nigérien. Mais la frontière une fois passée, le statut change : le transport devient migration illégale, l'Union européenne utilisant les États d'Afrique du nord comme des avant-postes de la « forteresse Europe » pour repousser les migrants potentiels. Ainsi, s'agissant de la Libye sous le régime de Mouammar Kadhafi, le pays ne protégeait que mollement ses frontières du Sud : la Libye étant alors très dépendante de cette force de travail ouest-africaine, nul ne se souciait du statut légal ou illégal des migrants⁴¹. Dès 2003 néanmoins, la Libye avait étendu ses moyens de contrôle sur ses frontières du Sud, et les expulsions avaient augmenté. Mais sécuriser 4 000 kilomètres de frontières s'avérait autant un défi qu'un jeu politique : en échange de la sécurisation de ses frontières, le pouvoir révolutionnaire à Tripoli a exigé et obtenu une augmentation de l'aide technique européenne et le paiement par l'Italie de réparations pour son passé colonial (avec, par exemple, la construction d'une autoroute le long de la côte, pour un montant de 3,5 milliards de dollar US)⁴². Pourtant, les frontières du Sud de la Libye restèrent largement perméables, beaucoup de migrants subsahariens entrant en Libye précisément par cette route. Le régime de Kadhafi accueillait ainsi la plupart des Touareg⁴³ nigériens et maliens auxquels il accordait des cartes d'identité nationale. Ce n'était pas le cas de l'Algérie qui, au contraire, arrêtait des sans-papiers avec une implacable sévérité avant de les expulser⁴⁴.

Durant plus de deux décennies, Arlit a donc représenté le principal point de départ et d'arrivée du marché de l'*afrod* des Touareg. Avec la guerre en Libye, l'*afrod* a presque disparu. Même la contrebande des biens de consommation venus d'Algérie était devenue un travail risqué puisque les forces de sécurité accusaient les chauffeurs de se livrer au trafic d'armes libyennes avec les États environnants. Pour les autres, l'Algérie promettait

40. En français dans le texte [ndt].

41. Sur les migrants comme ressource géopolitique dans la Libye de Kadhafi, voir A. Bensaâd, « L'immigration en Libye : une ressource et la diversité de ses usages », *Politique africaine*, n° 125, mars 2012, p. 83-103.

42. H.-P. Mattes, « Illegale Migration. Positionen und Bekämpfungsmassnahmen der Maghrebstaaten », *Focus*, n° 9, 2006, p. 6.

43. Ainsi, le 24 avril 2005, à Tripoli, Kadhafi désigna les Touareg comme constituant « une nation qui habite le Sahara, ayant des origines profondes dans l'histoire et une civilisation de longue date. [...] La Libye est le pays des Touaregs, leur base et leur soutien ». *Panapress*, 25 avril 2005 ; *Jeune Afrique*, 26 avril 2005. Voir I. Kohl, *Touareg in Libyen...*, *op. cit.* p. 101-102.

44. Les expulsions de Touareg d'Algérie nous ont été rapportées par nos informateurs.

l'emprisonnement et la confiscation des véhicules. Et au Niger, les voitures de *l'afrod* qui refusaient de s'arrêter étaient prises pour cibles. Seuls les chauffeurs les plus téméraires ou possédant des véhicules performants et rapides sont restés.

La guerre libyenne a indubitablement modifié le fonctionnement de *l'afrod*. Hormis la désaffection des passagers et des chauffeurs, trois conséquences majeures sont à relever : de nouveaux itinéraires, de nouveaux protagonistes et de nouveaux biens échangés sont entrés en scène.

NOUVEAUX ITINÉRAIRES ET NOUVEAUX PROTAGONISTES

Plus de deux ans après la chute de Kadhafi, la situation politique en Libye reste incertaine. Néanmoins, les migrants subsahariens et les Touareg (nigériens) cherchent des moyens de transport pour traverser le Sahara jusqu'en Libye. Les Subsahariens y cherchent du travail, et une fois qu'ils ont amassé suffisamment d'argent, beaucoup d'entre eux tentent de se rendre en Europe. Les Touareg retournent chez eux à Sebha, Ubari ou Ghat, où ils sont installés depuis deux décennies.

Retourner en Libye est de nouveau possible, mais les routes ont changé. Autrefois, la connexion directe d'Arlit via la montagne d'Adrar Bous en direction de Djanet était l'itinéraire principal pour atteindre le nord et continuer plus loin vers la Libye. C'était le chemin le plus court (environ mille kilomètres). La route s'arrêtait au petit puits Tibarakaten. Dans les années 1990, des Touareg avaient creusé ce puits, de dix mètres de profondeur environ, scellé par une dalle de béton pour prévenir son ensablement, pour diminuer le nombre de décès dans le Sahara. Peu de temps après la construction du puits, des intermédiaires, des commerçants se sont installés dans des huttes de terre où ils fournissaient aux passagers les objets de première nécessité, comme du lait en poudre, des dattes, des pâtes, du poisson en conserve, du thé et du sucre. Les prix étaient élevés, même pour l'eau. Tibarakaten, cependant, n'était pas seulement un lieu d'approvisionnement dans le Sahara, mais aussi un symbole de l'ensemble du trafic de *l'afrod*, synonyme du voyage du Niger vers l'Algérie et la Libye. De plus, c'était un point d'information sur la position des postes de contrôle militaires, et surtout un endroit qui promettait un peu de sécurité après la traversée du Sahara⁴⁵.

45. Voir I. Kohl, *Beautiful Modern Nomads...*, op. cit., p. 37 ; J. Brachet, *Migrations transsahariennes...*, op. cit., p. 173.



4x4 typique de *l'afrod* (Toyota Land Cruiser), se rendant d'Arlit jusqu'à Djanet, hiver 2012

© Ines Kohl

Pendant la guerre de Libye, Tibarakaten a été un temps utilisé par les services militaires nigériens pour contrôler le Sahara et empêcher les contrebandes d'armes venues de Libye. Les Touareg ont abandonné le puits au même moment. Djanet, qui faisait office de terminus, a subi quelques modifications avec cette situation d'insécurité. Avec l'intensification des contrôles militaires en Algérie, les chauffeurs ne font plus descendre leurs passagers dans les jardins au Sud de Djanet, comme ils avaient l'habitude de le faire. Ils s'arrêtent entre soixante et quatre-vingt kilomètres avant le village. Pour accompagner les passagers sur la bonne route depuis Arlit, un nouveau métier a fait son apparition, celui de guide : il se charge d'emmener les passagers descendus au milieu du Sahara à pied directement après le Tafellelet (une partie de la montagne Tassili) en Libye. Pourtant, les passagers ne sont pas satisfaits, beaucoup d'entre eux évitant la route directe rendue trop dangereuse par la présence accrue de forces nationales de sécurité, de trafiquants de drogue ou d'armes et de bandits. Elle est aussi devenue trop chère⁴⁶.

46. Depuis le début des années 2000, les prix par passager ont augmenté de 20 000-25 000 francs CFA (30-38 €) à 50 000 voire 80 000 francs CFA (76-122 €).

Dès le début de la guerre en Libye, beaucoup de passagers, en particulier des femmes touareg et des familles avec enfants, lui ont préféré un autre itinéraire : la route depuis Arlit par Assamaka et In Guezzam jusqu'à Tamanrasset⁴⁷. Ils empruntent encore aujourd'hui cette route avec des Toyota Land Cruiser (localement appelés FJ) fermés – et non plus des pick-ups – qui peuvent donc embarquer beaucoup moins de passagers, même si les *kamosheten* – les rabatteurs – essaient bien, là aussi, d'en faire entrer le plus possible, jusqu'à vingt personnes serrées à l'arrière du véhicule. Cet itinéraire est presque devenu la règle. Bien que les chauffeurs évitent les postes frontières d'Assamaka (Niger) et In Guezzam (Algérie) pour traverser clandestinement, ils empruntent le plus souvent les pistes nationales, utilisant même les rues bitumées de Tamanrasset. Pour éviter les points de contrôle militaires qui se déplacent sur la route, les chauffeurs reçoivent des informations par les téléphones satellites Thuraya de leurs collègues, amis et familles.

Pendant la guerre libyenne, la ville d'Agadez – à côté d'Arlit – est devenue le nouveau point de départ et d'arrivée pour le trafic de clandestins en 4x4. Cette ville est connue pour la *transa*, la route de Libye par Dirkou avec d'énormes camions remplis de cent à deux cents passagers et chargés de biens les plus improbables⁴⁸. Pour les migrants subsahariens, cette route est devenue un axe de transport largement toléré par les autorités, même pour ceux qui n'ont pas de passeport. En plus des frais de transport⁴⁹, les passagers doivent s'acquitter de taxes illégales de transit dans chaque village ayant un poste militaire. Après avoir été payés, les militaires les laissent passer, y compris en l'absence de papiers d'identité ou de visa valide⁵⁰. La *transa* est organisée par les Toubou, les Arabes et les Haoussa. La nouveauté est que les Toubou sont arrivés sur ce marché avec des 4x4, s'accaparant ainsi la niche économique occupée par les Touareg depuis les années 1990.

Au lendemain de la guerre en Libye, les Toubou ont en effet eu le vent en poupe, gagnant une certaine influence tribale et prenant récemment le contrôle d'une large partie du Sud-Est de la Libye, depuis Sebha via Murzuq jusqu'à Kufra. Mais leur influence s'est aussi répandue dans la partie nord-est du Niger, de Dirkou à Agadez. Ayant acquis un certain pouvoir financier, ils ont mis en place un transfert rapide pour les passagers avec leurs pick-up tout neufs depuis Agadez directement jusqu'à Madama, et plus loin jusqu'à

47. Plus récemment, le prix était d'environ 25000-30000 francs CFA (38-46 €).

48. Voir J. Brachet, « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart*, n° 36, vol. 4, 2005, p. 43-62.

49. Le prix d'un voyage d'Agadez à Sebha peut atteindre 80000 francs CFA (137 €).

50. Voir J. Brachet, *Migrations transsahariennes...*, op. cit.; F. Gazzzi, Bilal, *sur la route des clandestins*, Paris, Liana Levi, 2008.



Gatrun et Sebha. On peut ainsi atteindre la Libye en seulement trois jours. Depuis la chute de Kadhafi, les Touareg ont commencé à administrer la zone occidentale, depuis Sebha jusqu'à Ghat en passant par Ubari, grâce à leurs milices et à une partie de l'armée nationale aujourd'hui en pleine réforme. Une forte rivalité, parfois armée, s'est ainsi installée entre Toubou et Touareg qui travaillent dans *l'afrod*. Elle a déjà causé plusieurs incidents⁵¹. Néanmoins, Toubou et Touareg ont décidé pour la première fois de collaborer pour gérer la zone tampon entre le poste frontière de Tumu, contrôlé par les Toubou, et le passage d'Anay, dominé par les Touareg. Cette zone inclut le passage Salvador à la frontière entre la Libye, l'Algérie et le Niger, un lieu fréquenté par toutes sortes de trafiquants⁵². Pour éviter des accrochages en les deux communautés, le gouvernement nigérien a également décidé, dans la seconde moitié de 2012, d'organiser un convoi régulier (appelé « combat »⁵³), sous escorte militaire, depuis Agadez jusqu'à Dirkou.

ALCOOL, BÉTAIL, ARMES ET VOITURES

« Qui est derrière le trafic juteux de cartons de whisky vers la Libye ? », demandait le journal régional *Air Info* en mai 2012⁵⁴. L'article mentionnait un important trafic clandestin de whisky depuis Agadez jusqu'en Libye, qui aurait commencé autour du mois de mars de la même année. Toubou et Touareg étaient suspectés d'organiser, avec des laissez-passer officiels⁵⁵, des convois de plusieurs voitures acheminant chacun environ 350 caisses. Une source bien informée du réseau de trafiquants rapportait que chaque litre de whisky serait vendu 50 000 francs CFA (environ 76 €) : un voyage rapporterait donc aux alentours de 210 millions de francs CFA (environ 320 000 €). De telles sommes permettraient de faire entrer au Niger des 4x4, vendus ensuite à Agadez, Konni et Niamey. On peut s'interroger ici sur les formes d'implication des autorités locales d'Agadez dans ce commerce.

En effet, quand on discute avec des acteurs locaux de la contrebande à Agadez, il est rapidement évoqué que le gouvernement régional serait

51. *Air Info*, n° 145, du 15 au 30 novembre 2012, p. 2.

52. M. Galtier, « Southern Borders Wide Open », *Libya Herald*, 20 septembre 2013; M. Galtier, « Fezzan: No State, Three peoples », *Libya Herald*, 22 septembre 2013; M. Keilberth, « Die bessere Seite der Sahara », *Taz*, 13 octobre 2013.

53. En français dans le texte [ndt].

54. *Air Info*, <www.airinfo-journal.com/index.php?option=com_content&view=article&id=316:qui-est-derriere-le-traffic-juteux-de-cartons-de-whisky-vers-la-libye-&catid=3:breves&Itemid=50>.

55. En français dans le texte [ndt].

fortement impliqué dans le trafic, profitant des taxes informelles sur les véhicules et les biens qu'ils contiennent. De fait, la contrebande d'alcool en Libye a fortement augmenté au point de devenir un des marchés les plus lucratifs, à côté de ceux des armes, de la drogue et du carburant. Après la chute de Kadhafi durant l'hiver 2011, la population a en effet gagné une liberté, inconnue jusqu'alors, se mettant alors à consommer toutes les choses anciennement prohibées. Elias, un jeune libyen, explique : « L'alcool est très utilisé. Les gens boivent dans la rues, tirent ivres dans le ciel et hurlent *libiya hurra*, la Libye est libre!⁵⁶ ».

Les moutons sont de nouveaux biens également introduits en toute clandestinité en Libye. Du fait de la pénurie alimentaire pendant la guerre, les militaires, les rebelles et la population ont pillé les fermes et mangé une grande partie du bétail libyen. Depuis que le pays est à court d'animaux, l'espèce des moutons nigériens à longues oreilles est très demandée, puisque chacun d'entre eux peut donner naissance à trois agneaux. Les *Kamosheten* achètent les animaux au marché d'Agadez auprès des nomades Touareg et Peul et les rassemblent dans les campements jusqu'à ce qu'ils remplissent un camion avec une centaine de bêtes.

Alcool et moutons fournissent ainsi une nouvelle base pour un marché de contrebande prospère depuis le Niger jusqu'en Libye. En retour, des armes et des voitures neuves sont introduites, et acheminées plus loin jusqu'au Tchad et au Soudan. La contrebande de voitures, très liée au trafic de *l'afrod*, n'est pas nouvelle dans la région. Déjà sous Kadhafi, les nouvelles voitures de Libye étaient parmi les produits les plus introduits en contrebande au Niger.

Si le trafic d'armes depuis la Libye n'est pas né en 2011, il a été exacerbé pendant la guerre et a pris une échelle différente, quant aux volumes atteints et aux types d'armes en circulation. L'existence d'armes lourdes et d'artilleries atteste d'une nouvelle dimension de la conflictualité au Sahara et au Sahel⁵⁷. À travers ces frontières perméables, les rebelles Touareg du MNLA (Mouvement National pour la Libération de l'Azawad) du Mali ne sont pas les seuls à avoir profité d'un immense stock d'armes et de munitions. Ce sont aussi des bandits, et des groupes djihadistes comme AQMI (al-Qaeda au Maghreb islamique), le MUJAO (le Mouvement pour l'Unité et le Jihad en Afrique de l'Ouest) ou encore Ansar ad-Din, qui ont mis la main sur les armes.

56. Entretien avec Elias (nom changé), Arlit, février 2012.

57. Voir F. Deycard, « Uncertain Times : The Consequences of the Libyan Civil War on Niger », non publié ; *Rebel forces in Mali. Documented Weapons, Ammunition, and Related Material*. Avril 2012-March 2013, Conflict Armament Research et Small Arms Survey, Londres/Genève, avril 2013, <www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/E-Co-Publications/SAS-SANA-Conflict-Armament-Research-Rebel-Forces-in-Northern-Mali.pdf>, consulté le 8 décembre 2013.



Les montagnes de l'Aïr dans le Nord du Niger ont ainsi connu une arrivée massive d'armes. Autrefois, les nomades portaient toujours la *takuba*, une épée utilisée pour se défendre contre les chacals ou pénétrer dans les taillis. Elle avait aussi valeur de symbole culturel et identitaire. Aujourd'hui, presque tous les nomades possèdent une Kalachnikov pour tenir les bandits éloignés. Ces armes sont facilement disponibles, achetées en sous-main et passées en contrebande de Libye, où chaque ménage possède encore plusieurs armes.

Dans le Nord du Niger, le risque d'un futur conflit violent semble très élevé, notamment en raison de la marginalisation des Touareg, de ces nombreuses armes en circulation et de l'arrivée de groupes islamistes et de trafiquants de drogue venus du Mali. Ces circonstances participent d'un changement de perception du marché de l'*afrod*.

CHANGEMENT DES PERCEPTIONS DE L'AFROD

Au début des années 2000, parler de l'*afrod* pouvait passer pour un sujet plaisant. Les protagonistes racontaient leur activité avec fierté, riant des situations étranges ou comiques rencontrées dans leur travail. L'*afrod* était perçu comme un moyen tout à fait normal pour traverser le Sahara. Qu'il soit clandestin semblait n'inquiéter personne puisque c'était souvent le seul moyen d'atteindre sa destination. En général, l'*afrod* était perçu parmi les Touareg comme une source d'enrichissement et de respectabilité⁵⁸. Ses acteurs, notamment les chauffeurs, représentaient une élite économique, et leurs familles et entourages en profitaient. Comme l'expliquait un *Enad*, un artisan Touareg :

«Aujourd'hui c'est *insawen* [nom d'une cérémonie] dans la maison d'un *afrodeur*⁵⁹. Il y aura plein de nourriture: viande, couscous, *mashrubat* [boisson gazeuse]. Ah, on va bien manger et bien boire! Les maisons des *afrodeuren* sont bien. Quand ma femme est à court de riz ou de millet, elle en récupère toujours chez mon voisin *afrodeur*⁶⁰».

Les jeunes filles rêvaient d'une relation avec un *afrodeur*, un moyen pour elles d'obtenir toutes les choses qu'elles désiraient et de vivre loin des luttes et des inquiétudes du quotidien. Dans Arlit particulièrement, presque toutes les familles Touareg étaient (et sont toujours) en contact avec l'*afrod*. Elles mettaient à disposition leur lopin de terre pour y garer les voitures, les

58. J. Scheele, *Smugglers and Saints...*, op. cit., p. 110, l'auteure a enquêté sur les stratégies de contrebande au Mali et décrit la même chose.

59. Masc. sing. *afrodeur*, masc. pl. *afrodeuren*.

60. Entretien à Arlit, 22 février 2012.

passagers subsahariens logeaient dans la maison à côté de celles des fonctionnaires, la police et la gendarmerie étaient régulièrement soudoyées par les chauffeurs : toute la ville était profondément connectée et investie dans le marché de la frontière. L'*Afrod* était généralement vu comme une occupation honorable pour exploiter la « ressource naturelle »⁶¹ dans la région : la frontière.

Depuis que le Sahara et le Sahel connaissent une augmentation de l'insécurité, l'*Afrod* est devenu une activité beaucoup plus difficile et dangereuse. Dans le même temps, il est devenu beaucoup moins facile de collecter des informations. Les acteurs ont peur de parler, personne ne voulant admettre qu'il participe à ce trafic : aucun *afrodeur* ne dira où et quand il part, de peur d'être attaqué par des bandits. Avec la seconde révolte Touareg au Niger de 2007 à 2009, le gouvernement nigérien avait, suite à une médiation de Kadhafi, accepté d'intégrer des ex-rebelles dans ses services de sécurité et promis des indemnités aux autres. L'engagement n'ayant presque pas été suivi d'effets, nombre d'ex-rebelles armés se sont tournés vers le banditisme. Les voitures de l'*Afrod*, connues pour transporter des choses précieuses, devinrent leurs principales cibles.

Les revenus de l'*Afrod* ont alors baissé, et la bonne réputation des *afrodeuren* s'en est également ressentie. Avoir du succès dans l'*Afrod* aujourd'hui demande une bonne voiture en très bon état et des chauffeurs en mesure de payer des taxes accrues aux autorités locales. On l'a vu plus haut, un chauffeur risque d'être pris à tort pour un trafiquant de drogue ou d'armes quand il est contrôlé par une patrouille militaire dans le Sahara. Au final, il reste beaucoup moins d'argent dans les poches des chauffeurs que par le passé. Cela se sait. Les gens n'adulent plus les *afrodeuren* et leur famille comme des élites économiques, mais les considèrent comme des gens irresponsables, qui mettent leur vie en danger. Des chauffeurs peu scrupuleux qui abandonnent leurs passagers dans le Sahara, des incidents entre les concurrents Toubou et Touareg, et une implication croissante des groupes de narcotrafiants, tout ceci a contribué à donner d'eux une image négative. Tananna, une femme touareg nigérienne, dont le mari tient une *tasha* dans Arlit depuis des années, secoue la tête quand on lui demande si l'*Afrod* est toujours florissant :

« *Uru afrod yanfa woullen, egas amerda ma yanfa!* [« À un moment, l'*Afrod* a été très utile, mais de nos jours ça ne vaut rien ! »] Vous êtes toujours en danger. Votre famille n'en tire plus profit et vous n'en obtiendrez rien. Tout l'argent que vous gagnez ne vaut rien. L'argent de l'*Afrod* ne reste pas dans votre poche. Vous le gagnez rapidement, vous obtenez beaucoup, mais il ne reste pas. Regarde les *afrodeuren*. La plupart d'entre eux n'ont rien, ils vivent dans des conditions aussi minables que le reste⁶² ».

61. J. Scheele, *Smugglers and Saints...*, op. cit., p. 115.

62. Entretien avec Tananna (nom changé), Arlit, 18 janvier 2012.



Seuls quelques chauffeurs obtiennent une position confortable et gagnent une réputation d'hommes courageux et responsables : la majorité lutte pour gagner de quoi vivre dans un environnement où les emplois rémunérés sont rares.

UNE QUESTION DE MORALITÉ

Afrod est le seul terme tamasheq pour désigner les traversés illégaux de frontière et la contrebande, quels que soient les produits concernés. Cependant, les Touareg du Niger appréhendent la contrebande en se référant à la moralité.

Transporter des passagers et des migrants, et faire de la contrebande de carburant et de produits de base à travers le Sahara, sont considérés comme des activités normales le long de la frontière. Le service de transport et le commerce entre localités à petite échelle fournissent des marchandises que les États du Sahara ne sont pas capables d'offrir. Pour les passagers, c'est souvent le seul moyen d'atteindre les pays voisins, puisque les exigences de visa et l'absence de transports publics empêchent de traverser les frontières sahariennes. Cette combinaison entre transport et commerce à petite échelle est moralement respectable, puisque cela sert toute la société.

En revanche, la contrebande d'armes et de narcotiques est perçue comme un acte hautement criminel. Localement, on désigne les contrebandiers par le terme de *Kel taba* auquel on associe des méthodes cruelles et brutales. Le terme vient des contrebandiers de tabac, de Lomé (Togo) jusqu'en Algérie et en Libye, pendant les années 1980. La contrebande de cigarettes a beaucoup contribué à l'émergence des pratiques et des réseaux qui permettent maintenant le trafic de drogue : le tabac a été remplacé par la cocaïne⁶³. Les *patrons* de ces organisations ont la réputation d'être dotés de bonnes connections avec les autorités nationales qui protègent leur trafic⁶⁴.

Une situation similaire se retrouve dans le Nord du Mali, où les populations locales utilisent deux termes – *Yafrod al-haram* et *Yafrod al-halal* – pour distinguer ces deux ensembles de produits de contrebande⁶⁵. *Yafrod al-haram* (« commerce illicite ») – la contrebande d'armes et de cocaïne – est jugé intrinsèquement

63. W. Larcher, *Organized Crime and Conflict in the Sahel-Sahara Region*, The Carnegie Papers, septembre 2012, p. 5. <<http://carnegieendowment.org/2012/09/13/organized-crime-and-conflict-in-sahel-sahara-region/dtjm>>, consulté le 8 décembre 2013.

64. J. Scheele, *Smugglers and Saints...*, *op. cit.*, p. 95 et 116; W. Larcher, *Organized Crime...*, *op. cit.*, p. 11-12. Depuis les années 1980 et spécialement pendant les années 1990, le trafic au Mali n'est plus entre les mains des Algériens, mais organisé par des gens du Mali du Nord, surtout de langue arabe et tamasheq.

65. J. Scheele, *Smugglers and Saints...*, *op. cit.*, p. 104-105.

destructeur pour la société et les commerçants qui s'y adonnent. De fait, au Mali comme au Niger, les passeurs de drogue sont enclins à toute sorte de violences fratricides⁶⁶.

« Mais tout le monde le reconnaît tacitement, avec la situation économique qui est ce qu'elle est, seul *al-afrod al-haram* peut fournir les fonds nécessaires pour mener une vie vraiment « morale », et les maisons, le bétail, les jardins et l'éducation religieuse qui sont essentiels pour cela⁶⁷ ».

Depuis le conflit au Mali et l'intervention des militaires français aux côtés des troupes africaines (sous mandat de l'Union africaine puis de l'ONU), le trafic de cocaïne est fortement désorganisé au Mali, où il était un des principaux piliers d'AQMI et du MUJAO⁶⁸, si bien qu'il s'est déplacé pour partie au Niger. Depuis ces derniers mois, Arlit est devenue un haut lieu pour les islamistes et les trafiquants de drogue, et l'implication des anciens protagonistes de *l'afrod* dans le trafic de cocaïne est importante.

Ce n'est donc plus Al-Khalil au Mali qui est la « capitale du commerce illégal »⁶⁹, mais la grande ville minière d'Arlit au Niger, avec ses quelque 140 000 habitants. La ville a gagné en importance grâce au transport de passagers en Algérie et en Libye et à la contrebande de carburant bon marché depuis l'Algérie. Pendant l'intervention militaire française au Mali, il semble que les *patrons*⁷⁰ d'Al-Khalil aient trouvé ici un nouvel abri. En quelques mois, Arlit a vu l'afflux d'« Arabes barbus » assez riches pour construire d'énormes villas en béton dans cet environnement relativement pauvre où les maisons sont faites de boue et où seules quelques personnes profitent de la mine d'uranium française d'Areva. De grands murs d'enceinte protègent les villas, d'où seuls des 4x4 flamboyants neufs entrent et sortent. Personne ne sait vraiment d'où ces gens sont originaires et ce qu'ils font à Arlit. Seules des rumeurs à propos de trafic de drogue se répandent. De jeunes anciens chômeurs *ishumar* (jeunes Touareg) disposent soudainement des millions de francs CFA nécessaires pour construire eux-aussi de grandes maisons. Quand on interroge sur l'origine de ces richesses flamboyantes, la rumeur locale répond : « Eh bien, c'est évident : *Kel taba* ».

66. *Ibid.*, p. 96.

67. *Ibid.*

68. Voir S. Daniel, *AQMI, L'industrie de l'enlèvement*, Paris, Fayard, 2012, p. 176 ; J. Burbank, *Trans-Saharan Trafficking. A Growing Source of Terrorist Financing*. Center for the Study of Threat Convergence, The Fund for Peace, 2010, p. 7 ; M. Ould Mohamedou, *The Many Faces of Al Qaeda in the Islamic Maghreb*, GCSP Policy paper, n° 15, 2011 ; voir aussi W. Larcher, *Organized Crime...*, *op. cit.*

69. J. Scheele, *Smugglers and Saints...*, *op. cit.*, p. 3

70. En français dans le texte [ndt].



Et en effet, actuellement, à Arlit, plusieurs jeunes Touareg et *afrodeuren* commencent à s'engager dans cette organisation de contrebande, réalisant différents petits travaux, souvent sans rencontrer les grands *patrons*, simplement dirigés par leurs subalternes. Si le trafic est extrêmement dangereux, il est rentable et a donc toutes les chances de perdurer.

L'objet de cet article était de décrire comment l'*afrod*, une niche économique des Touareg constituée par les activités licites et illicites autour de la frontière entre le Niger, le Mali, l'Algérie et la Libye, a été transformé lors de la récente crise géopolitique frappant le Sahara et le Sahel. Nouveaux itinéraires, nouveaux acteurs et nouveaux biens de contrebande caractérisent l'*afrod* de nos jours.

Selon le sens commun partagé parmi tous les *afrodeuren* (chauffeurs), *kamosheten* (rabatteurs), apprentis et passagers, l'*afrod* est une stratégie pour sortir de la pauvreté, dans un Niger qui n'a pas de travail à offrir. Tant que les pays sahéliens ne fourniront pas d'opportunités de travail, le trafic continuera. *Iban eshughl*, « pas de travail », est la réponse qui revient régulièrement quand on demande aux personnes pourquoi elles s'engagent sur ce marché risqué.

Même si, depuis quelque temps, les Toubou ont conquis une part importante dans ce marché traditionnellement dominé par les Touareg, de l'avis général l'*afrod* restera le bastion économique de ces derniers. L'*afrod* s'est adapté à une vie qui a cessé d'être nomade, et il a été éprouvé depuis des décennies. Les Touareg sont des spécialistes de ce marché *avec et autour de* la frontière; ils ont toujours surmonté les tentatives de contrôle politique, comme l'explique Rhissa, ancien rebelle et ancien chauffeur :

« L'*afrod* n'a pas changé. Les gens et les circonstances ont changé. J'ai commencé au début des années 1980 avec l'*afrod*, maintenant je suis retraité. Avant on travaillait avec des chameaux, puis des Land Rover, et finalement avec des Toyota 45. Aujourd'hui, nous utilisons des Deux cent, Injection et Jelko. Aujourd'hui, la route de Djanet est mise de côté, demain elle ouvrira à nouveau. L'*afrod* ne mourra pas. *Afrod eshughl nana* [«L'*afrod* est notre travail»]⁷¹ ». ■

Ines Kohl
Institute for Social Anthropology (ISA)
Austrian Academy of Sciences

Traduction : Armelle Gaulier

71. Entretien avec Rhissa (nom modifié), Arlit, 16 janvier 2012.

Abstract

Afrod, the Tuareg's Business with the Border: New Conditions and Challenges

During the last decades the Tuareg have developed in the Sahara a transnational space of agency, where the boundaries between legal and illegal are merged, and the differences between trade, smuggling and migration have become blurred. The Tuareg organize transport, provide necessary facilities, and deliver passengers and goods through the Sahara. This business with the border is called afrod and has become an important economic niche of the Tuareg. But in the course of the geopolitical insecurity in the Sahara and the Sahel their activities around the border experienced new conditions and challenges. The Libyan war, the political crisis in Mali, the rise of Islamist terror groups and the increase in drug trafficking had major impacts on the Tuareg in Niger. New itineraries, new players, and new goods entered the scene, and the local perception of afrod has changed.