



**HAL**  
open science

**Le négoce caravanier au Sahara central : histoire,  
évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel  
Aïr (Niger)**

Julien Brachet

► **To cite this version:**

Julien Brachet. Le négoce caravanier au Sahara central : histoire, évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel Aïr (Niger). *Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux*, 2004, 57 (226-227), pp.117-136. halshs-00326998

**HAL Id: halshs-00326998**

**<https://shs.hal.science/halshs-00326998>**

Submitted on 6 Oct 2008

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

---

## **Le négoce caravanier au Sahara central : histoire, évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel Aïr (Niger)**

---

*Julien Brachet, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR Prodig.*

Le massif de l'Aïr constitue une vaste zone montagneuse située au nord-ouest du Niger en bordure saharo-sahélienne. Ses nombreux points d'eau et pâturages en ont fait un lieu privilégié de passage des caravanes sahariennes et transsahariennes depuis l'Antiquité.

Les Touaregs<sup>1</sup> Kel<sup>2</sup> Aïr, arrivés de façon échelonnée dans ce massif entre les XI<sup>ème</sup> et XV<sup>ème</sup> siècles, trouvèrent dans leur implication à ce commerce, par sa domination (pillages, taxations) ou sa pratique, d'une part une importante source de revenu, d'autre part un moyen de s'établir territorialement de façon importante dans la zone, en dominant de vastes espaces. Espaces marchands et espaces politiques étaient donc intrinsèquement liés.

L'activité caravanrière, était principalement le fait des aristocrates touaregs (*imajeghen*), permettait à ceux-ci d'exercer un contrôle sur les autres populations, ce contrôle social étant permis par le contrôle de l'espace. Derrière l'organisation-production de l'espace par le négoce caravanier il y avait donc l'organisation-production d'un contrôle social, qui apparaît comme étant un moyen privilégié de la reproduction sociale.

Les conditions de la reproduction dépendent ainsi directement de la nature des mécanismes de production (principalement pastorale, agricole et artisanale dans le monde touareg) et d'échanges (via le négoce caravanier), puisqu'en effet ces processus dépendent de et influent sur la nature des rapports entre individus, des rapports sociaux. L'organisation de l'espace, en même temps

---

<sup>1</sup> Le nom Touareg, utilisé par les Occidentaux, vient de l'arabe *Targui*. Les populations berbères ainsi désignées se nomment elles-mêmes *Kel Tamasheq*, faisant référence à leur langue, le *tamasheq*, ou encore *Kel tagelmust* (« ceux qui portent le voile de tête »).

<sup>2</sup> Le terme "*Kel*" est un nominal berbère signifiant "ceux de", "les gens de".

qu'elle reflète et matérialise une finalité du contrôle social, permet donc d'assurer l'efficacité de ce contrôle et la permanence de l'ordre établi.

Le négoce caravanier, et l'élevage camelin qui lui est lié, peuvent donc être envisagés en tant qu'expression de la domination des aristocrates guerriers, possesseurs des dromadaires, et comme structure permettant la reproduction de cette domination. Or nous verrons que le commerce caravanier en général, et notamment celui dans lequel les populations de l'Air étaient impliquées, après avoir été florissant durant de nombreux siècles, a subi un important déclin à partir de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, pour ne plus être aujourd'hui qu'une activité marginale, excepté pour les Touaregs Kel Owey.

Le fait que cette activité périlclite, transformant le contrôle des territoires et les rapports sociaux de production-échange, a remis en cause la capacité même des groupes à assurer leur reproduction matérielle et sociale.

Après avoir étudié dans quelle mesure et de quelle manière les pratiques caravanières, notamment dans leurs dimensions spatiales, pouvaient être au centre des mécanismes d'organisation des groupes Kel Air, nous nous interrogerons sur la façon dont ces populations ont pu faire face au déclin de cette activité, et sur les conséquences d'un tel bouleversement.

#### **LES ÉCHANGES ENTRE AFRIQUE DU NORD ET AFRIQUE SUBSAHARIENNE : UNE ORIGINE ANCIENNE**

Certaines recherches archéologiques ont montré qu'antérieurement à l'époque romaine des routes de char traversaient le Sahara. Créées dans un premier temps pour des raisons militaires, elles furent très rapidement utilisées à des fins commerciales<sup>3</sup>. Si des mouvements d'échanges ont lieu à travers le Sahara depuis plusieurs millénaires, il semble qu'avant le VIII<sup>ème</sup> siècle de notre ère aucun trafic régulier de direction méridienne n'ait existé en Afrique occidentale<sup>4</sup>.

Dès le XIII<sup>ème</sup> siècle, les territoires allant du Maghreb aux zones soudanaises semblent réellement liés au niveau économique par des échanges nombreux et soutenus. Deux grands axes caravaniers parcouraient alors l'Air, le premier reliant l'empire du Mali au Fezzan et à l'Égypte, le second le pays

---

<sup>3</sup> La découverte au Mali de lieux d'importantes productions de cuivre, tel Takadda, fait supposer que des échanges à longues distances, justifiant de telles productions, avaient lieu il y a 3000 ans BP. "Takadda a bien été productrice de grandes quantités de cuivre. [...]. On a en effet pour cette région des datations de Carbone 14 qui nous permettent d'être assurés qu'il y avait là une industrie du cuivre 1000 ans avant J.C. au moins. Nous sommes en train de prendre des virages assez vertigineux par l'archéologie" [DEVISSE, 1979 : 42].

<sup>4</sup> Antérieurement à cette période, les axes d'échange étaient uniquement de direction parallèle ou oblique, liant notamment les vallées du Nil et du Niger.

haoussa au Sud algérien et à la Tripolitaine. A partir du XV<sup>ème</sup> siècle, le négoce caravanier transsaharien connut une période d'activité encore accrue qui semble-t-il s'estompa peu à peu à partir du XVII<sup>ème</sup>.

Au cours de ces siècles, malgré le développement indéniable de l'utilisation des monnaies<sup>5</sup> dans les échanges, les Touaregs continuèrent à privilégier le troc ; il semble qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, "aucune monnaie n'existait sur le marché [d'Agadez] et [que] le mil servait de base monétaire pour toutes les transactions commerciales" [ADAMOU, 1979 : 77].

### **La constitution d'un vaste ensemble économique**

Peu à peu des réseaux marchands (mais également sociaux et religieux) se sont formés, en interrelations constantes, s'entre développant les uns les autres. L'islam fut ainsi véhiculé au sud du Sahara par des négociants musulmans d'Afrique du Nord qui venaient y faire du commerce ; les marchands sahéliens ou soudanais avec qui ils étaient en contact répété se convertirent progressivement. La religion musulmane, en tant que cadre moral et culturel, offrit aux commerçants de diverses régions des repères idéologiques analogues, ce qui facilita et ordonna la tenue de ces échanges. L'islam fut ainsi un élément très important de la cohésion des groupes marchands [GREGOIRE, LABAZEE, 1993 : 25].

Un certain nombre de villes-caravanières, de villes marchandes, apparurent progressivement, parallèlement à la constitution des réseaux humains, constituant des points de rupture de charge, d'échange ou de vente de marchandises. Il s'agissait des grandes cités portuaires d'Afrique du Nord (Alger, Tunis, Tripoli...), en lien avec l'Europe<sup>6</sup> et l'Orient, des villes marchandes de la partie Nord du Sahara (Ouargla, Mourzouk, Ghadamès...) et de la frange nord du Sahel (Tombouctou, Djenné, Agadez...), et des villes des "empires du sud" (Zinder, Katsina, Kano...), liées en partie aux "empires forestiers".

La pratique du commerce caravanier avait donc créé les structures humaines et "urbaines" qui allaient permettre son développement. L'ensemble des réseaux humains, s'appuyant sur un maillage de villes marchandes tournées

---

<sup>5</sup> Dès le VII<sup>ème</sup> siècle des pièces de tissu, *toukourdis*, et des croisettes de cuivre sont utilisées comme monnaies d'échange par les commerçants caravaniers. Au XIX<sup>ème</sup>, les monnaies turque, quaramanli, tunisienne, française, anglaise, de l'Etat du Pape, autrichienne, ainsi que le metkal du Fezzan et le metkal de Ghadamès étaient utilisés, conjointement au cauri (*cypraea moneta* - petit coquillage marin de l'océan indien) et au corail.

<sup>6</sup> L'ensemble des relations transsahariennes (du XV<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle) était en effet nourri par de grands ports européens ayant chacun sa dominante commerciale (Livourne pour les plumes d'autruche, Marseille pour la gomme arabique, Gibraltar pour le thé, Liverpool pour les cotonnades, Londres et Anvers pour l'ivoire). Ces ports européens traitaient avec quelques grands ports africains qui assuraient l'import-export des marchandises : Mogador (Essaouira), Tanger, Alger, Tunis, Tripoli, Benghazi, Alexandrie.

vers l'Afrique du Nord et/ou l'Afrique noire, constituait un espace économique dont les limites recouvraient diverses entités politiques (notamment les espaces sous dominations touarègues), et au sein duquel les échanges pouvaient être pratiqués aisément. Ceci était rendu possible par le fait que l'ensemble des acteurs (sédentaires ou nomades, arabes, berbères ou d'Afrique noire, producteurs ou commerçants, musulmans, juifs, chrétiens ou animistes) avait intérêt au bon fonctionnement du négoce caravanier et en avait conscience.

La relative interdépendance de ces acteurs et leurs intérêts communs avaient donc permis l'établissement d'un espace marchand, allant des rives méditerranéennes d'Algérie et de Tripolitaine au pays haoussa, surpassant les clivages politiques, sociaux ou religieux. Les Touaregs Kel Aïr, en dominant une partie centrale de cet espace, étaient devenus des acteurs incontournables de ces échanges sahariens et transsahariens.

### **Les Touaregs Kel Aïr et les échanges transsahariens**

Les principaux axes caravaniers traversant le massif au XIX<sup>ème</sup> siècle étaient d'une part l'axe liant l'Algérie et la Tunisie actuelles au pays haoussa, et d'autre part l'axe, très important à cette époque, allant de Tripoli à Kano.

La maîtrise des espaces marchands jouait une sorte de double rôle au sein de la société Kel Aïr, permettant aux *imajeghen* de se maintenir dans leur position de domination politique et économique, et donnant lieu par ailleurs à d'importants revenus. Les enjeux du contrôle spatial étaient donc d'une importance première pour les Touaregs de l'Aïr, qui ont su, pour effectuer et maintenir ce contrôle, développer un certain nombre de techniques (invention d'une selle de monte, sélection des méharis sur plusieurs générations...). Que ce soit par la taxation des caravanes, par leur protection ou leur pillage, par la location de dromadaires aux marchands souhaitant faire transiter des marchandises à travers le Sahara, ou encore par leur embauche en tant que guide, ils étaient impliqués à tous les niveaux dans les échanges passant par les vastes espaces qu'ils dominaient, situés entre le Nord de l'Aïr et Kano, et allant des oasis ténégréennes au Tamesna.

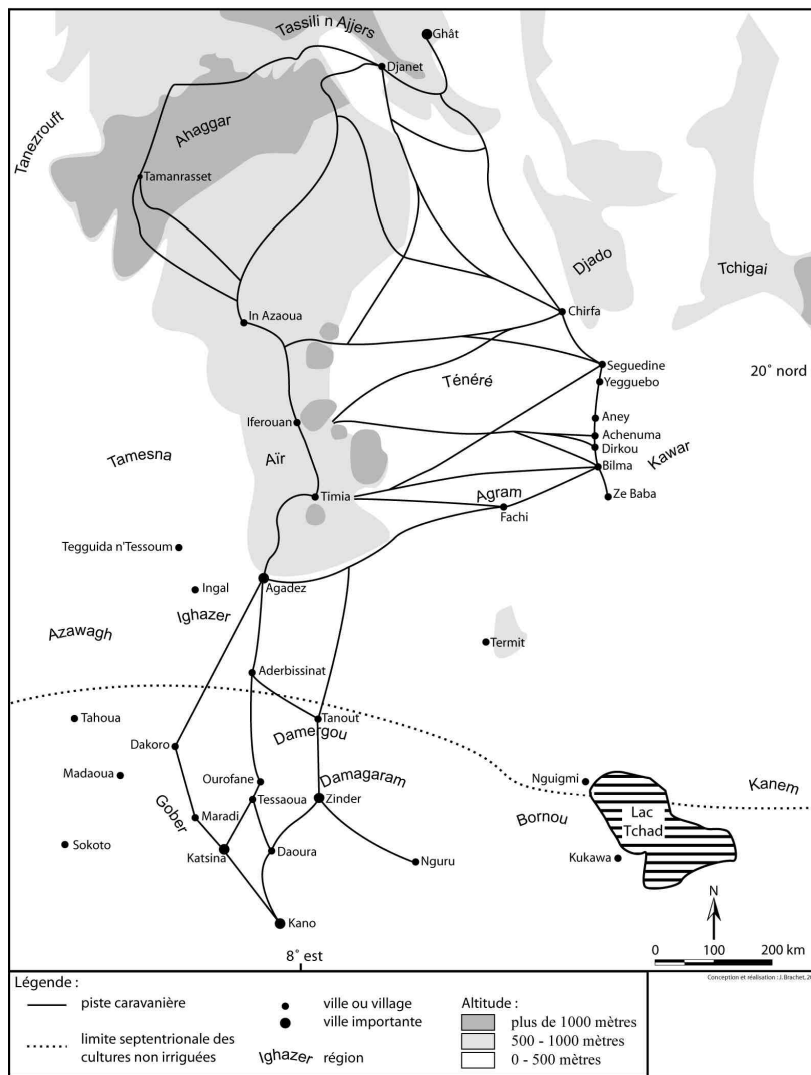
Dans l'ensemble du pays touareg, et notamment en Aïr, les convois caravaniers devaient s'acquitter de droits de passage auprès des populations dont ils traversaient le territoire<sup>7</sup>. Ces taxes revenaient au Sultan d'Agadez (par

---

<sup>7</sup> Daumas évoque ces rapports de protection tout en faisant allusion à des escortes de cavaliers Touaregs : "C'est également au printemps que les caravanes se mettent en mouvement. Elles savent d'avance que les Touaregs les guetteront au passage ; aussi le chef des plus prudentes s'entendra-t-il avec le chef le plus voisin des bandes errantes, qui lui donnera quelques cavaliers sous la sauvegarde desquels la caravane continuera sa route, changeant de protecteurs d'espaces en espaces, et payant à tous jusqu'à destination, et selon l'importance des marchandises, un impôt

l'intermédiaire de son "ministre du commerce", le *serki n turawa* -littéralement le "chef des arabes"-, qui avait pour mission de s'occuper du commerce et de l'organisation des caravanes, et "[...] se rendait à Bilma pour s'occuper des cours du sel et du mil et des taux de l'échange." [BERNUS, 1993 : 82]), à l'*amenokal* (chef de groupement politique, détenteur du tambour de guerre appelé *ettebel*) ou, plus rarement, aux chefs de fractions.

Carte 1 :  
**LES ITINÉRAIRES DU NÉGOCE CARAVANIER DES KEL AIR AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE**



forcé que l'amour-propre des Arabes déguise sous le nom de cadeau en échange d'une protection." [DAUMAS, 1853 : 366].

L'existence de telles taxes matérialisait l'étendue de l'influence politique des groupes touaregs, tout en soulignant la prépondérance territoriale (foncière) des chefs. Ces droits de passage pouvaient être renforcés par une petite prestation donnant droit à l'accès au puits [BOURGEOIS, 1995], néanmoins, ils ne garantissaient en aucun cas une quelconque protection.

En outre, pour ne pas risquer d'être attaquées, ou tout au moins pour diminuer les risques d'attaques, les caravanes étaient obligées de se mettre sous la protection de ceux dont elles traversaient le territoire. Ce rapport de protection impliquait le versement d'une prestation qui revenait généralement aux pasteurs dont la caravane louait les dromadaires, donc aux *imajeghen*. Illustrant ces relations de protection, Duveyrier explique que "quand un chameau vient à périr ou se trouve dans l'impossibilité de continuer à porter son fardeau, on laisse sa charge sur la route, avec la certitude de la retrouver intacte, attendît-on une année pour venir la chercher". Puis il ajoute : "Je ne cite pas ces faits pour en tirer la conclusion que toutes les routes sahariennes offrent plus de sécurité que les routes européennes. Non. Il y a dans le Sahara des routes protégées par des populations auxquelles les caravanes paient un faible droit de passage pour prix de leurs services." [DUVEYRIER, 1864 : 259].

Notons qu'à ces droits de passage et taxes de protection s'ajoutaient souvent de nombreux cadeaux (en nature) offerts aux femmes touarègues, dont la valeur dépassait fréquemment celle des taxes "officielles".

Dans ces conditions, il apparaît que les aristocrates guerriers contrôlaient l'ensemble du trafic caravanier transsaharien passant par leur territoire, lequel représentait une importante source de richesse.

### **Le négoce caravanier des Kel Air : pratiques et implications**

Les aristocrates guerriers Kel Air étaient de grands éleveurs de dromadaires. L'élevage de cet animal leur était presque exclusivement réservé, les tributaires (*imghad*) s'occupant des troupeaux de petits ruminants.

Les dromadaires sont amenés à se déplacer sur de vastes espaces, tout au long de l'année, afin de subvenir à leurs besoins alimentaires qui nécessitent une grande variété d'espèces végétales. Ces déplacements des méharis composaient ainsi des terrains de parcours qui étaient de fait contrôlés par leurs propriétaires, c'est-à-dire les *imajeghen*. Il s'agit ici d'un "premier niveau" de territoire, sur lequel s'exerçait un contrôle social, médiatisé par l'animal.

Les camelins étaient également utilisés lors des guerres (principalement entre groupements touaregs) et des rezzous, permettant la domination par la force, et servaient comme nous l'avons évoqué à la protection des convois caravaniers moyennant une rétribution. Ces deux formes d'emplois distincts des

dromadaires ne pouvaient se réaliser que dans un cadre défini par des rapports de domination militaire et de protection, des rapports d'alliance et des rapports de dépendance. Conjointement, ces pratiques matérialisaient ce cadre.

Simultanément, différents mouvements caravaniers étaient organisés par les *imajeghen*, possesseurs des méharis. Ces mouvements formaient des cycles qui se répétaient à l'identique d'une année sur l'autre, et s'effectuaient d'après un calendrier établi selon l'état des ressources naturelles (eau et pâturages) et la disponibilité des produits échangés (notamment pour les dattes et les céréales). Leurs trois principaux axes d'échange étaient dirigés vers les parties septentrionales du monde touareg (Ahaggar, Tassili n Ajjer et Sud libyen pour les caravanes *tekaref*), vers les oasis de l'Agram, du Kawar et du Djado pour les caravanes appelées *taghelam*, et vers le pays haoussa pour celles dites *aïran* (cf. carte 1).

*Taghelam* et *aïran* constituaient un cycle caravanier complexe qui combinait habilement les échanges sahariens et transsahariens et la transhumance des camelins, utilisant au mieux les ressources pastorales et les productions de trois espaces complémentaires.

Ces différentes utilisations des méharis permettaient de définir et de matérialiser des espaces politiques contrôlés par les aristocrates ainsi qu'un certain nombre de territoires marchands. Ainsi, la nature même du cycle alimentaire des dromadaires conjuguée à l'emploi qui était fait de ces animaux contribuait de façon première à la structuration des territoires des Kel Aïr, tant aux niveaux politique et économique que social. Notons que ces vastes territoires, dont les limites n'étaient pas fixes, s'organisaient principalement autour des éléments qui les rendaient viables, c'est-à-dire les points d'eau, les ressources en pâturage et les voies de circulation. Ils n'étaient de ce fait pas homogènes et pouvaient même être discontinus.

Rappelons également que cette activité laborieuse, mais nécessaire et rémunératrice, avait un impact non négligeable au niveau culturel sur les caravaniers et organisationnel sur les familles. Du fait des contacts répétés avec d'autres populations, principalement avec les Haoussas, nombre de caravaniers pratiquant l'*aïran* étaient bilingues, maîtrisant la langue haoussa, et connaissaient leur culture. De plus, la pratique du négoce saharien ou transsaharien, et donc l'absence des caravaniers durant plusieurs mois, requérait une organisation spécifique de certaines familles Kel Aïr.

### **Le négoce caravanier : système d'échange ou structure sociétale ?**

Certains produits essentiels, tels les tissus (nécessaires à l'habillement, et notamment au voile de tête, *tagelmust*), le sel ou les céréales, ne peuvent être



obtenus en Aïr que par la pratique du négoce caravanier, moyen unique de l'échange. L'économie des Kel Aïr a ainsi toujours fonctionné en complémentarité avec d'autres, particulièrement celles des oasis ténégréennes et du pays haoussa, afin d'obtenir ces compléments indispensables en aliments et en équipements. Par ailleurs, l'activité caravanrière, qui nécessitait et justifiait une grande partie de l'élevage camelin, facilitait ce type de pastoralisme, les mouvements d'échanges avec les régions situées au sud du massif de l'Aïr constituant pour les dromadaires une transhumance, répondant à certains de leurs besoins alimentaires<sup>8</sup>.

Le système d'échange caravanier faisait donc partie intégrante de l'économie pastorale des Kel Aïr, permettant un approvisionnement en marchandises indispensables. Les aristocrates guerriers, acteurs du négoce caravanier, contrôlaient les territoires et les populations qui y vivaient (les tributaires, *imghad*), et maîtrisaient de la sorte les rapports de production qui y prévalaient. Ils étaient ainsi "maîtres" à la fois des productions et des flux de production, en même temps qu'un système de redevances, de dons et de services entre individus de différentes "classes sociales", ainsi que les rentes propres du négoce, leurs conféraient une suprématie économique. Les rapports politiques entretenus par les *imajeghen* avec le reste des populations leurs permettaient d'exercer un contrôle sur la base matérielle des groupes. Il apparaît donc que les relations interindividuelles et intergroupes qui se nouaient à travers les pratiques caravanières participaient à l'organisation politique générale des Touaregs, celle-ci étant très hiérarchisée.

L'organisation territoriale des Kel Aïr correspondait à leur organisation sociale, reflétant le pouvoir détenu par l'aristocratie guerrière, autour de laquelle s'organisait un système complexe de rapports de domination militaire, de rapports tributaires et de rapports de clientèle. Il en ressort que le contrôle spatial et social exercé par les *imajeghen*, à travers les pratiques caravanières et d'élevage camelin, fonctionnait comme une infrastructure de gestion et d'organisation de cette société, étant simultanément l'expression de leur domination et le moyen de perpétuer cette domination, et permettant une reproduction sociale et matérielle générale des groupes.

## LE DÉCLIN DES ÉCHANGES CARAVANIERS

Après des siècles de prospérité, les échanges caravaniers au Sahara central subirent un important déclin. Européens et Africains, confréries

---

<sup>8</sup> Le pastoralisme des petits ruminants étant un élément majeur de la vie des Kel Tamasheq, le commerce caravanier permettait une forme de délocalisation de la pression sur l'environnement, et donc un moyen de faire face à des crises écologiques de faibles amplitudes, en prolongeant ou non la durée de la "transhumance caravanrière" des troupeaux camelins.

religieuses et groupes marchands, nomades et sédentaires, qui étaient partenaires et avaient participé (chacun y trouvant son intérêt) à l'expansion et au développement du commerce saharien et transsaharien, s'employèrent directement ou indirectement, consciemment ou malgré eux, à créer les conditions de son effondrement.

### **L'insécurité**

Bien que les rezzous soient pratiqués de longue date par différentes populations nomades du Sahara, il semble que les attaques de caravanes se soient intensifiées dans le dernier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle. Cet accroissement des exactions peut probablement être mis en relation avec l'introduction à cette période d'un grand nombre d'armes modernes en Afrique, dont la principale provenance, via des circuits de contrebandes, était l'Europe. Les Touaregs Kel Air, eux-mêmes auteurs de rezzous, se faisaient régulièrement piller en Air ou lors de leurs mouvements caravaniers, notamment par les Chamba, les Ouled Sliman et les Toubous, ou par d'autres confédérations touarègues [SPITTLER, 1993, chapitre 2].

L'incapacité des autorités officielles à maîtriser les brigands, l'étendue des territoires entre la Méditerranée et le Sud du Sahara, la pauvreté de certaines tribus nomades et le sentiment d'impunité et de bravoure des pillers ont fait que le brigandage et les attaques de caravanes se sont multipliés tout au long des routes de commerce, jusqu'à atteindre une importance telle que vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les commerçants des grandes places marchandes d'Afrique du Nord hésitaient à faire traverser le Sahara à leurs marchandises.

### **La conquête coloniale**

La percée coloniale, qui s'accéléra dans le dernier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle, permit à la France de prendre peu à peu possession de toute la bande sahéenne, du Sénégal à l'actuel Tchad, tout en conquérant simultanément une partie du Maghreb. Cette pénétration militarisée des régions avoisinant le pays touareg, puis du pays touareg lui-même, fut à l'origine de nombreuses transformations des pratiques commerciales des populations africaines concernées. Ainsi, la colonisation de l'Afrique par les Etats européens mit peu à peu fin à la traite esclavagiste saharienne, qui était depuis de nombreux siècles l'un des moteurs des échanges transsahariens et une source très importante de profit pour ceux qui la pratiquaient<sup>9</sup> (André Bourgeot nuance quelque peu ce propos en expliquant

---

<sup>9</sup> Nous ne considérerons ici la traite esclavagiste que sous son aspect "commercial", sans aborder réellement la question, pourtant importante, de l'esclavage en tant que source de forces productives

que "[...] la colonisation a fait, un temps durant, le jeu de l'esclavagisme bien après son abolition : on achetait des esclaves afin de les libérer et de les enrôler dans l'armée française." [BOURGEOIS, 1995 : 320]). Ceci perturba fortement les échanges caravaniers.

Illustrant la volonté de la France de maîtriser le négoce saharien et transsaharien, Blanc déclare : "L'utilité de la pénétration de notre commerce dans l'Afrique centrale n'a pas besoin d'être démontré, et il serait superflu d'insister sur les avantages que représenteraient pour notre pays et pour la civilisation européenne en général l'ouverture d'une ligne de communication permanente entre le littoral méditerranéen et le Soudan, à travers le Sahara" [BLANC, 1890 : 167].

Toutefois, en dehors des intérêts économiques, à travers la soumission des Kel Tamasheq et le contrôle des carrefours commerciaux sahariens, la politique coloniale française visait à affaiblir l'expansionnisme commercial britannique<sup>10</sup>, et à limiter les intérêts turcs. C'est pourquoi les autorités françaises cherchèrent à réorganiser le commerce transsaharien et à attirer les caravanes du Soudan vers l'Algérie et la Tunisie, au détriment de la route de l'est qui allait vers la Tripolitaine et la Cyrénaïque.

Parallèlement à la percée coloniale et à l'appropriation (partielle) des structures des échanges au Sahara central par les Occidentaux, on assista vers la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle à une baisse générale de l'intérêt mondial pour les produits soudanais [Institut International d'Anthropologie, 1986 : 173]. Suite aux interdictions officielles du commerce des esclaves, trois produits ont successivement dominé le commerce caravanier d'exportation de l'Afrique occidentale (l'ivoire jusqu'en 1875, des plumes d'autruche la décennie d'après et des peaux les vingt années suivantes) avant que celui-ci ne s'effondre et ne prenne d'autres formes.

A cette diminution de la demande de certains produits africains se sont ajoutées les ouvertures de nouvelles routes d'échange entre les zones sahélo-soudanaises et l'Afrique du Nord, permettant de contourner le Sahara. Les administrations coloniales (française et britannique), tout en cherchant à s'accaparer les rentes du commerce transsaharien qui subsistaient, avaient la volonté de détourner les flux d'échange en direction du sud, afin de faciliter conjointement la pénétration des produits manufacturés européens et l'exportation des productions locales. Pour cela, elles développèrent des infrastructures ferroviaires (le chemin de fer arrive à Kano en 1912), portuaires (Cotonou, Lagos...) et routières, facilitant l'utilisation de ces nouvelles voies de

---

et militaires au sein des sociétés nomades. Moins emblématique que la traite négrière transatlantique, il semble tout de même que 65000 noirs africains aient été dirigés vers l'Algérie entre 1700 et 1880, 100000 vers la Tunisie et 400000 vers la Libye [Moseley, 1992 : 523-555].

<sup>10</sup> Des vices consulats du Royaume-Uni furent installés à Mourzouk et à Ghadamès dès 1849.

commerce. Les réseaux de négociants et de marchés, qui permettaient l'exercice prospère des échanges caravaniers, furent rompus.

Rappelons que d'autres facteurs liés à la colonisation ont engendré des changements dans les pratiques commerciales des Kel Air. Il s'agit notamment de la substitution rapide du franc aux monnaies locales (cauris, thalers...), et qui engendra une forte dévaluation de celles-ci. La création de l'impôt de capitation et de l'impôt sur le bétail, dont le paiement fut imposé aux Touaregs par l'administration coloniale, fit naître un besoin de liquidité. Pour y répondre, les Kel Air durent abandonner dans une certaine mesure leurs pratiques de troc au profit de la vente contre des liquidités, et furent ainsi forcés de rentrer dans de nouveaux rapports marchands.

Face à la domination française, qui entendait ôter aux Touaregs une grande partie de leurs moyens d'existence (en contrôlant leurs mouvements, donc en les limitant dans leurs pratiques de brigandage et dans leurs activités caravanières), et au morcellement politique et administratif du Sahara central (l'Italie conquérant la Libye en 1911, la France créant l'Algérie, l'AOF<sup>11</sup> et l'AEF<sup>12</sup>) qui remettait en cause le mode de vie des groupes touaregs, des mouvements de résistances virent le jour.

### **La révolte**

Les chefs et les aristocrates touaregs avaient conscience de l'impact que pouvait avoir l'emprise des européens sur leurs territoires, celle-ci leur faisant non seulement perdre le contrôle des espaces marchands qui assuraient leur prospérité et leur hégémonie, mais remettait également en cause les structures de leur organisation socio-politique.

A cette situation se sont ajoutés d'autres faits plus conjoncturels, telle la sécheresse de 1911-1913 qui aboutit à une famine en 1914, ou les appels à la guerre sainte des senoussistes de Tripolitaine, qui peuvent être considérés comme autant de facteurs déclenchant des révoltes qui éclatèrent dans l'ensemble du monde touareg. Les principaux soulèvements furent ceux de Firhun (*amenokal* des Oulliminden Kel Ataram) en 1916, puis de Kaosen les deux années suivantes, qui se souleva en Air avec l'aide de troupes senoussistes<sup>13</sup>.

Ce soulèvement armé, centré sur l'Air, engendra la mort de près de 1500 Touaregs (tués lors des combats), et décima le cheptel camelin du massif, celui-ci passant de 25000 têtes recensées vers 1915 à environ 3000 en 1918 [Grégoire,

---

<sup>11</sup> Afrique Occidentale Française (créée en 1895).

<sup>12</sup> Afrique Equatoriale Française (créée en 1910).

<sup>13</sup> Cf. Salifou A., 1973, Kaoussan ou la révolte senoussiste, *Etudes nigériennes*, n°33, Editions du CNRSH, Niamey, 229p.

1999 : 29]. Dans ces conditions de déstabilisation politique, démographique, militaire et économique, le commerce caravanier ne put se réaliser normalement : les réseaux d'échanges furent amplement perturbés et la *taghelam* n'eut pas lieu deux années consécutives, en 1917 et 1918.

Ces oppositions armées, qui n'étaient pas coordonnées entre elles, furent vaincues par les forces coloniales, les derniers dissidents étant pris vers 1920. Cependant, le contrôle français ne fut effectif en Aïr qu'une dizaine d'années plus tard. La France réorganisa alors totalement l'ensemble touareg, afin d'éviter que de telles résistances puissent à nouveau avoir lieu. On démantela les confédérations et des chefs furent instaurés par le pouvoir colonial, au sein de chaque tribu, pour récolter l'impôt. La pacification de l'Aïr et la cessation des rezzous sur les routes, grâce aux forces coloniales, permirent au commerce liant l'Aïr, les oasis ténéréennes et le pays haoussa de reprendre à partir de 1920 et de prospérer. Mais les redevances qui étaient payées aux chefs pour assurer la protection des convois n'étaient plus justifiées. On assista de ce fait au relâchement des liens qui unissaient les différentes "classes sociales" touarègues.

### **La perte du contrôle du négoce saharien et transsaharien**

Suite à ces bouleversements, les échanges entre l'Afrique du Nord, les régions sahariennes et les zones sahélo-soudaniennes, loin de disparaître totalement, se sont peu à peu restructurés et ont pris de nouvelles formes. Si les Kel Aïr n'ont pas su, ou pas pu, s'adapter aux mutations de leur environnement social, économique et politique, d'autres acteurs en revanche se sont accommodés de ces nouvelles modalités des échanges, créant peu à peu de nouveaux réseaux marchands.

Les dynamiques internes qui régissaient les pratiques caravanières des Kel Aïr n'ont pas permis l'évolution de cette pratique et son adaptation aux nouvelles exigences économiques des époques coloniale puis post-coloniale.

L'aversion des aristocrates touaregs pour les activités marchandes ou le fait que les activités productives et d'échanges des Kel Aïr n'aient jamais été tournées vers la sphère marchande<sup>14</sup> sont autant de facteurs pouvant expliquer cette non-adaptation.

Le fait de ne pas procéder à une accumulation (marchande ou monétaire) n'a pas permis aux Kel Aïr de s'insérer dans les nouveaux réseaux d'échanges, notamment au moment de la motorisation des moyens de transport de marchandises au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle [GREGOIRE, 1999: 264]. Ils ne purent

---

<sup>14</sup> Les finalités de leurs productions ne sont pas économiques. Le surplus de production utilisé dans les échanges a comme fonction première de répondre à des besoins sociaux et de consommation propre, et ne vise jamais à l'accumulation. Rappelons que le seul capital accumulé par les Touaregs de l'Aïr est le bétail, et que celui-ci n'est pas considéré par eux comme un objet marchand.

investir dans un parc de véhicules à moteur, et les riches négociants Haoussas et principalement Arabes, dont les réseaux de relations (au sein des administrations et des douanes) et les moyens matériels (camions et capital financier) étaient importants, devinrent peu à peu les maîtres des réseaux de commerce sahariens et transsahariens.

D'autres facteurs sont intervenus dans la marginalisation économique des Kel Aïr<sup>15</sup>, notamment au moment des indépendances. L'espace économique des Kel Aïr, fondamentalement transnational puisque incluant les échanges à longues distances, dépassait le cadre du territoire national défini par les Etats nations, en l'occurrence les frontières de la République du Niger. Si les Etats nations (issus des indépendances) furent un tournant politique, nous pouvons considérer qu'ils ont représenté une continuité économique dans le processus de marginalisation des Kel Aïr, en provoquant une nouvelle rupture du couple espace politique - espace économique de cette société, provoquée par la fixation et la rigidification des frontières nationales.

Les sécheresses qui sévirent durement dans ces régions aux débuts des années 1970 puis des années 1980, affectèrent également les derniers mouvements caravaniers encore en vigueur. Le cheptel camelin subit de fortes pertes, plusieurs routes de commerce ne furent plus praticables du fait de l'assèchement de puits sur les étapes transitoires, et il y eut de forts déficits dans les productions de mil en pays haoussa. En 1972, la *taghelam* n'eut pas lieu faute de quantités de fourrage suffisantes pour assurer l'alimentation des dromadaires durant la traversée du Ténéré<sup>16</sup>. L'Etat nigérien organisa alors par camions le ravitaillement des oasis du Ténéré et le transport du sel et des dattes vers Agadez. Suite à cela, de nombreux commerçants arabes (notamment Libyens) prirent l'habitude de relier de façon régulière ces régions de l'Agram, du Kawar et du Djado à Agadez, augmentant la concurrence faite aux derniers caravaniers.

## **LES NOUVELLES ORGANISATIONS DES ÉCHANGES EN AÏR**

### **Le commerce caravanier : résiduel ?**

---

<sup>15</sup> Notons tout de même l'exception des forgerons, groupe à part chez les Touaregs, qui n'hésitèrent pas et qui réussirent à s'insérer dans le nouveau contexte économique, en créant leurs propres réseaux et en s'adonnant aux activités marchandes, transformant leurs productions en objets marchands. De ce fait, ils accumulèrent au niveau monétaire, pendant que nombre d'aristocrates guerriers se retrouvaient paupérisés. Les forgerons ont ainsi retourné le rapport de domination économique qu'ils entretenaient avec les aristocrates.

<sup>16</sup> BERNUS E., *Touaregs nigériens...*, op. cit., (page234).

En Aïr, seul les Kel Owey<sup>17</sup>, qui se distinguent sur de nombreux points du reste du monde touareg, continuent de pratiquer des échanges caravaniers en effectuant les mouvements de la *taghelam* et de l'*airan* (cf. carte 2). L'agropastoralisme de ce groupement, plus flexible que le pastoralisme nomade, leur a permis de mieux passer que d'autres les périodes de crises climatiques et écologiques, et de s'adapter plus facilement aux transformations des contextes économiques et politiques au sein desquels ils évoluent. La souplesse (relative) de leur division sociale du travail et la généralisation des activités agricoles ont participé de la dissolution des anciennes "classes" sociales. Les échanges caravaniers, dont les finalités ont évolué vers l'accumulation (sans volonté de réinvestissement), ne sont alors plus pratiqués uniquement par les *imajeghen*, mais peuvent l'être par des individus de diverses origines sociales. Cependant, si certains mouvements se maintiennent, fluctuant en fonction des conditions écologiques et climatiques, "ils tendent à ne plus être la clef de voûte de l'économie Kel Owey" [BOURGEOIS, 1994 : 154], derniers grands caravaniers du monde touareg.

En ce qui concerne la *taghelam*, le manque de liquidité des populations oasiennes du Ténéré et de fait leur nécessité de pratiquer des échanges sous forme de troc, permettent encore à ce mouvement caravanier de résister à la concurrence des camions. Il semble en être de même pour l'*airan*. Le contexte (conjoncturel ?) de paupérisation des populations concernées par les échanges caravaniers rend donc ceux-ci utiles voire nécessaires, et leur a permis jusqu'à aujourd'hui de subsister en s'adressant à des individus qui ne peuvent rentrer dans les circuits économiques modernes, où les transactions sont exclusivement monétaires. Cependant, des variations récentes des termes de l'échange sel-mil ont été défavorables aux caravaniers Kel Owey, le prix du sel baissant sur les marchés du Sud et celui du mil augmentant [SPITTLER, 2002]. Parallèlement, la présence de plus en plus régulière de mil subventionné sur les marchés du Niger, de pierres à lécher et de sel marin<sup>18</sup> perturbe et concurrence fortement le système d'échange "traditionnel". Les Kel Owey en viennent à considérer le trafic caravanier comme étant une activité dont la rentabilité est aléatoire et plus faible que d'autres travaux (notamment agricoles) qui sont perçus comme moins éprouvants et qui permettent de rester au village au sein de la famille.

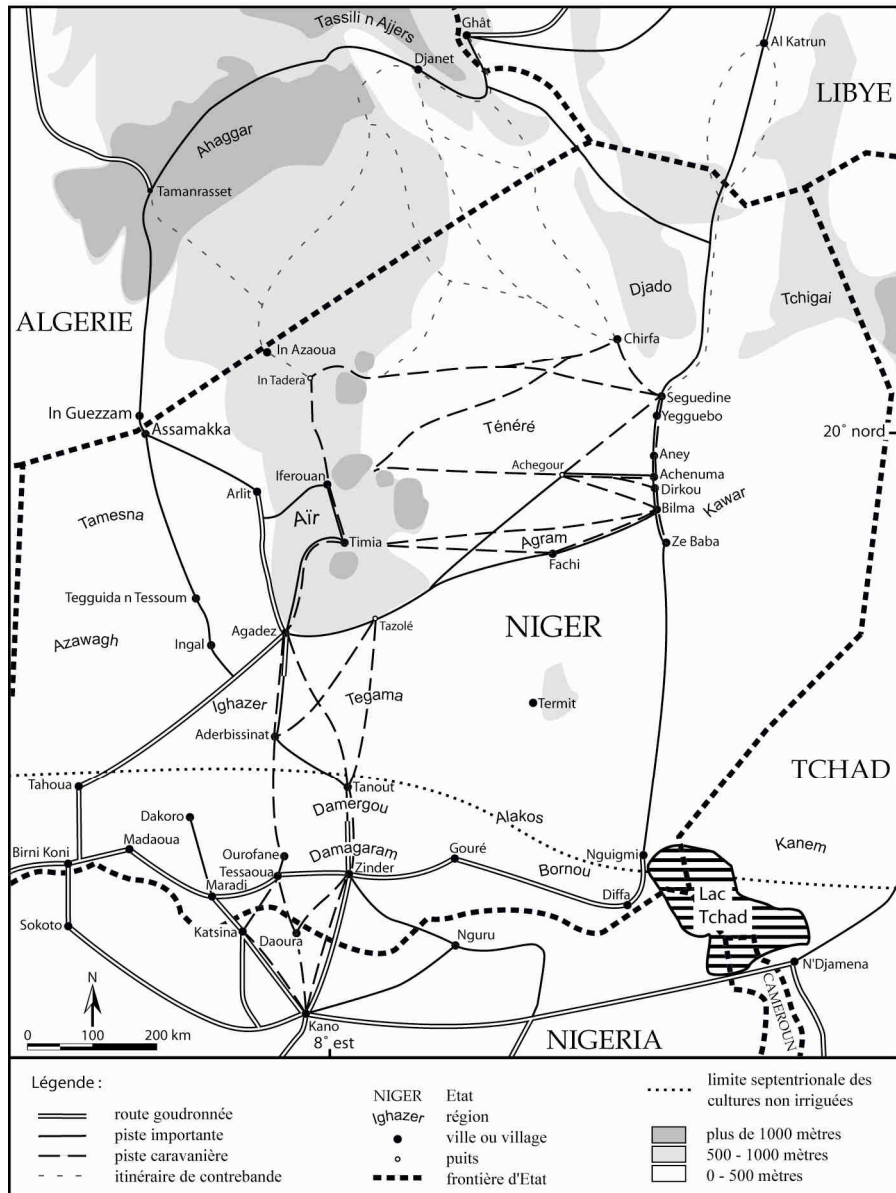
---

<sup>17</sup> Il y aurait encore aujourd'hui quelques caravanes Kel Tédélé qui iraient dans le Djado échanger du mil, du riz ou du sorgho contre des dattes, sans passer par Bilma. D'autres tribus ne vivant pas en Aïr pratiquent également ce négoce. Il s'agit principalement des Itesen (région de Dakoro) et des Kel Gress (région de Madaoua).

<sup>18</sup> Les éleveurs reconnaissent généralement que le sel saharien possède des vertus (oligo-éléments) pour les animaux que n'ont pas les sels industriels.

Carte 2 :

**LES ITINERAIRES ACTUELS DU NEGOCE CARAVANIER DES KEL AIR**



Seules quelques caravanes effectuent encore les mouvements des *tchikerfin*, en contournant généralement les postes de douanes afin de pratiquer des échanges illicites de marchandises avec l'Algérie et la Libye (cf. carte 2). Cette fraude porte en partie sur le commerce de camelin de l'Aïr vers le sud algérien. Depuis 1962, avec les phénomènes de sédentarisation, d'assimilation culturelle au sein du monde arabe, et de développement du salariat chez les Touaregs Kel Ahaggar, la valeur des méharis y a fortement augmenté. Le dromadaire y est devenu un symbole du passé et un référent identitaire fort dont



les prix excessivement élevés favorisent l'importation illicite. A leur retour, les caravaniers Kel Aïr rapportent diverses marchandises, notamment des produits alimentaires subventionnés par le gouvernement algérien, et dont l'exportation est prohibée. Ce trafic caravanier, apparemment limité, serait notamment pratiqué par des Kel Tédélé entre le Nord de l'Aïr et Djanet.

### **Les nouvelles structures de commerce**

Les liens entre monde arabe et Afrique subsaharienne, affectés par la colonisation, se sont peu à peu restructurés sous l'impulsion de nouveaux acteurs. Des hommes d'affaires, essentiellement arabes mais aussi noirs africains, se retrouvent ainsi des grandes villes d'Afrique de l'Ouest (dont Niamey, Kano, Zinder ou Agadez) jusqu'en Europe, animant plusieurs grands axes de commerce transsaharien [GREGOIRE & LABAZEE, 1993]. Ces réseaux internationaux (légaux et clandestins<sup>19</sup>) qui assurent les échanges, presque exclusivement par voies terrestres, entre l'Afrique du Nord et les régions sahéliennes et soudaniennes, utilisent et réactivent parfois d'anciennes routes caravanières.

Les frontières issues de la création des Etats nations suite aux indépendances, qui avaient un temps durant perturbé les échanges, en sont maintenant presque un moteur. Les commerçants, évitant ou limitant par leurs réseaux de relations les contraintes de ces lignes artificielles (taxes, contrôles, interdictions) se servent des multiples opportunités économiques qu'elles génèrent (différences de prix et de disponibilité des produits, appartenance à des zones monétaires distinctes, politiques de subventions). Les espaces économiques qui se recréent, recoupant parfois ceux dessinés par le négoce caravanier ancien, dépassent les clivages des frontières étatiques, et se servent même de ce découpage comme support des échanges.

L'émergence d'un secteur marchand moderne, animé par des réseaux de grands commerçants dont les finalités sont l'accumulation monétaire et matérielle, et parallèlement, le maintien d'activités caravanières, pratiquées par des groupes Kel Aïr, dont les finalités premières sont de répondre à leurs besoins de subsistance et aux contraintes sociales, met en évidence simultanément la rivalité et la relative complémentarité existant entre ces deux types de pratiques. Mais si les derniers caravaniers du monde touareg résistent (tant bien que mal) à

---

<sup>19</sup> Les politiques protectionnistes de l'Algérie et de la Libye constituent de réelles contraintes pour les échanges. Fraude, corruption et trafic informel se sont donc développés, permettant de ne pas payer les droits de douanes (souvent exorbitants), de contourner les interdictions d'importation et d'exportation, et d'éviter les problèmes de change avec les dinars algériens et libyens qui sont inconvertibles. D'où une importance accrue des marchés parallèles, qui utilisent également le détournement des produits apportés par les ONG et les aides internationales.

ce jeu concurrentiel, la communauté touarègue de l'Air, dans son ensemble, semble tout de même marginalisée au niveau économique<sup>20</sup>, et mise dans une situation de dépendance vis-à-vis du secteur marchand.

### Répercussions et enjeux

La pratique du négoce caravanier nécessitait l'existence d'importants troupeaux camelins, et justifiait par-là même un tel élevage. Le déclin de cette activité et de fait le besoin moindre de dromadaires, a ainsi engendré une diminution de cet élevage dans de nombreux groupements. A cela se sont ajoutées les crises pastorales dues aux sécheresses de 1969-1974 et de 1982-1985, décimant une part importante du cheptel<sup>21</sup>. S'il est vrai que le cheptel camelin se reconstitue peu à peu depuis la dernière crise pastorale, ses effectifs et sa part relative dans le cheptel global du département d'Agadez (où se trouve l'Air) restent plus faibles que préalablement à ces crises. Le contrôle social et politique des territoires ne peut donc plus s'exercer selon les mêmes modalités.

Le déclin des pratiques caravanières s'est également accompagné d'un important développement de l'horticulture irriguée, atteignant une hausse de 50% du nombre de jardin en Air entre 1979 et 1989 [GIAZZI & MOREL, 2001], engendrant une saturation progressive de l'espace cultivable des grandes vallées alluviales, déjà effective dans certains endroits. Si la pression sur les ressources naturelles s'en trouve accrue, la transformation la plus importante pour les populations réside sans doute dans le changement de rapport au territoire et à ses ressources qui découle de l'activité horticole.

Dans le pastoralisme et l'activité caravanière, les ressources végétales et hydriques nécessaires à la reproduction du bétail et au déplacement sur de longues distances se trouvent sur des terres (terrains de parcours ou routes de commerce) appropriées de manière communautaire. L'espace privé au sens où nous l'entendons généralement n'existe pas. Par contre, dans le domaine agricole, l'organisation de la production se structure autour de la terre (le jardin délimité). Celle-ci est alors appropriée de façon privative, comme le permet la législation nigérienne qui considère que la terre appartient à ceux qui la travaillent, à ceux qui la mettent en valeur. En outre, le rapport à l'eau, élément essentiel à toute production agricole comme pastorale, est lui aussi modifié. Les

---

<sup>20</sup> Cette marginalisation a participé du mouvement de rébellion qui affecta la zone au début des années 1990, et fut simultanément accentuée par elle. Depuis la signature des accords de paix à Niamey, le 24 avril 1995, la situation ne semble pas s'être tellement améliorée.

<sup>21</sup> Ces graves crises pastorales ont poussé un certain nombre de Touaregs de l'Air, dont les troupeaux étaient décimés, à s'amasser dans les centres de population du massif (notamment pour recevoir l'aide internationale). D'autres se sont exilés, soit dans les villes nigériennes, soit vers l'Afrique du Nord (Algérie et Libye principalement), abandonnant ainsi définitivement leur mode de vie dit "traditionnel".

populations concernées par ces changements d'activités passent en effet de l'utilisation collective de plusieurs puits pastoraux, successivement dans l'année, à l'utilisation personnelle et quotidienne de leur propre puits maraîcher. Il en découle un rapport individuel direct à la terre et à l'eau, et non plus une relation collective et indirecte (intermédiaire du bétail) comme dans le pastoralisme ou le commerce caravanier. L'appartenance au groupe n'a ainsi plus la même signification ni la même importance.

Ce changement de type de production et d'approvisionnement, et de fait du rapport à l'espace et à la nature, aux niveaux individuel comme collectif, associé à l'introduction de rapports marchands de type capitaliste dans la sphère économique, ne permettent donc pas au système de domination de s'exercer ni de se perpétuer selon les mêmes mécanismes. Ces transformations des relations individu-société-espace prévalant chez les Touaregs Kel Air ont participé des phénomènes de crises aiguës qu'ont traversé ces populations depuis quelques décennies, et si certains groupes paraissent s'accommoder aux évolutions des contextes au sein desquels ils évoluent, d'autres semblent se retrouver dans une situation de forclusion qui interroge leur avenir.

## BIBLIOGRAPHIE

- ADAMOU A., 1979, Agadez et sa région - Contribution à l'étude du Sahel et du Sahara nigérien, *Etudes nigériennes*, n°44, Paris, 358 p. + cartes.
- ATTANOUX J.-B. d', 1896, Tripoli et les voix commerciales du Soudan, *Annales de géographie*, tome 5, Paris, pp. 193-201.
- BERNUS E., 1993 [1978], *Touaregs nigériens - Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, Editions L'Harmattan, Paris, 507 p.
- BLANC E., 1890, Les routes de l'Afrique septentrionale au Soudan, *Bulletin de la Société de Géographie*, 7<sup>ème</sup> série, tome XI, Paris, pp. 169-216.
- BOURGEOU A., 1994, L'agro-pastoralisme des Touaregs Kel Owey (Aïr), pp. 137-155, in Bridel L., Morel A., Ousseini I. (dir.), *Au contact Sahara-Sahel : milieux et sociétés du Niger - volume I*, Revue de Géographie Alpine, n° h.-s., juill., Editions Cent pages, Coll. Ascendances, Grenoble, 280 p.
- BOURGEOU A., 1995, *Les sociétés touarègues - Nomadisme, identité, résistance*, Editions Karthala, Coll. Hommes et sociétés, 544 p.
- CARETTE E., 1844, *Du commerce de l'Algérie avec l'Afrique centrale et les Etats barbaresques*, Paris, 38 p. + carte h. t.
- CHAPELLE J., 1957, *Nomades noirs du Sahara*, Editions Plon, Paris, 449 p.
- CHERBONNEAU A., 1881, Ghadamès et le commerce soudanien, *Revue de Géographie*, juin, pp. 412-419.
- CROZALS M.J.De, 1886, Le commerce du sel du Sahara au Soudan, *Revue de géographie*, tome 18, janv.-juin, Institut de Géographie de Paris, pp. 241-253 et 326-342.

- DAUMAS Gal. E., 1853, *Mœurs et coutume de l'Algérie : Tell-Kabylie-Sahara*, Editions Hachette, Bibliothèque des chemins de fer, Paris, 392 p.
- DEVISSÉ J., 1979, Comment restitue-t-on l'histoire des relations transsahariennes ?, *Sociétés africaines, monde arabe et culture islamique*, Cycle de conférences, Mémoire du CERMAA, n°1, mars, Paris, pp. 29-56.
- DUVEYRIER H., 1864, *Les Touareg du Nord*, Editions Challamel Ainé, Paris, 502p.
- EMERIT M., 1954, Liaisons terrestres entre le Soudan et l'Afrique du Nord au XVIII<sup>ème</sup> et au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, *Travaux de l'Institut de Recherches Sahariennes*, tome XI, 1<sup>er</sup> semestres, Université d'Alger, pp : 29-47.
- GIAZZI F., MOREL A., 2001, La crise de l'environnement et l'utilisation de l'espace par les Kel Tamasheq dans le massif de l'Air (Niger) : l'exemple de la Réserve Naturelle Nationale de l'Air et du Ténéré et de sa périphérie, *Espaces tropicaux*, n°16, Editions CRET, Pessac, pp 233-248.
- GREGOIRE E., 1997, Les grands courants d'échanges sahéliens : histoire et situations présentes, in *Sahels - Diversité et dynamiques des relations sociétés-nature*, Raynaud C. (dir.), Editions Karthala/GRID, Coll. Hommes et Sociétés, Paris, p. 430 : 121-141.
- GREGOIRE E., 1999, *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Editions Karthala, Paris, 344 p.
- GREGOIRE E., LABAZEE P. (dir.), 1993, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest – Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Editions Karthala/ORSTOM, Coll. Hommes et Sociétés, Paris, 263 p.
- HAMA B., 1967, *Recherches sur l'histoire des Touaregs sahariens et soudanais*, Editions Présence africaine, Condé-sur-l'Escaut, 559 p.
- HAMANI D. M., 1989, Au carrefour du Soudan et de la Berberie : le sultanat touareg de l'Ayar, *Etudes nigériennes*, n°55, Editions IRSH, Niamey, 521 p.
- Institut International d'Anthropologie - CIRSS, 1986, *Actes du IV<sup>ème</sup> colloque euro-africain sur l'histoire du Sahara et des relations transsahariennes entre le Maghreb et l'ouest africain du Moyen-Age à la fin de l'époque coloniale, Erfoud (Maroc), 20-25 octobre 1985*, Gruppo Walk Over, Bergamo (Italie), 247p.
- LOSCHAK D., 1978, Espace et contrôle social, in *Centre, périphérie, territoire*, Chevalier J. et al., PUF, Paris, p. 352 : 151-203.
- MAUNY R., 1961, *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen Age, d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, mémoire n°61, IFAN, Dakar, 587 p.
- MIEGE J.-L., 1975, La Libye et le commerce transsaharien au XIX<sup>ème</sup> siècle, *ROMM*, n°19, 1<sup>er</sup> semestre, Aix-en-Provence, pp : 135-168.
- MOSELEY K.P., 1992, Caravel and caravan : west Africa and the World-Economies, ca. 900-1900 AD, *Comparing World-System - Review Fernand Braudel Center*, vol. XV, n°3, summer, p. 561 : 523-555.
- NICOLAISEN J., 1962, Structures politiques et sociales chez les Touaregs de l'Air et de l'Ahaggar, in *Etudes nigériennes*, Niamey, Paris/IFAN, 121 p.
- PIA DI BELLA M. (dir.), 1983, Débat : l'organisation territoriale et la notion de territoire dans les sociétés de pasteurs nomades, *Production pastorale et société*, n°13, automne, Editions MSH/CNRS, Paris, pp. 85-127.
- RETAILLE D., 1991, « Le contrôle de l'espace : entre territorialité et géographicité. Les problèmes d'intégration des Etats sahélo-sahariens », in *L'Etat et les stratégies du*

*territoire*, Théry H. (dir.), Editions CNRS, Coll. Mémoires et documents de géographie, Paris, p. 242 : 89-100.

SALIFOU A., 1973, Kaoussan ou la révolte senoussiste, *Etudes nigériennes*, n°33, Editions du CNRSH, Niamey, 229p.

SPITTLER G., 1993, *Les Touaregs face aux sécheresses et aux famines*, Editions Karthala, Paris, 424 p.

SPITTLER G., 2002, Die Salzkarawane der Kel Ewey Tuareg, *Geographische Rundschau*, mars, Editions Westermann, Braunschweig (Allemagne), pp. 22-28.

### **Résumé :**

"Le négoce caravanier au Sahara central : histoire, évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel Aïr (Niger)"

Les aristocrates guerriers (*imajeghen*) Kel Aïr étaient impliqués de diverses manières dans les échanges caravaniers sahariens et transsahariens, ce qui leur permettait d'exercer une domination politique, économique et sociale sur un certain nombre d'espaces et sur les populations qui y vivaient. Ce contrôle socio-spatial contribuait à définir un ensemble de territoires politiques et marchands, et participait de l'organisation des groupes. A partir de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, un ensemble de facteurs a perturbé la tenue de ce négoce caravanier, amorçant son déclin. Les rapports sociaux de production et d'échange, les rapports de domination, ainsi que les rapports des populations à l'espace ont pour une bonne part été bouleversés. Ce sont donc les structures qui permettaient la reproduction sociale et matérielle des groupes Kel Aïr qui ont été modifiées, entraînant ces populations dans une situation de crise.

**Mots-clefs :** Touaregs, Aïr, caravanes, contrôle social et spatial, recomposition économique.

### **Abstract :**

"The caravan trade in Central Sahara : history, practises evolution and stakes at the Kel Aïr Twaregs (Niger)."

Kel Air warlike aristocrats were involved in different ways in both saharian and transaharian caravan exchanges which enabled them to put social, economical and political pressure on several areas and on the people who were living there. This social and geographical control led to the settlement of a group of commercial and political areas and contributed to the organization of those groups. From the second half of the XIX century a lot of disruptive factors appeared and the caravan exchanges began to decline. The relationships in production and trade, the relationships in terms of power, as well as the relations between people and space were drastically changed, leading these populations in a situation of crisis.

**Keywords :** Touaregs, Aïr, caravans, space and social control, economical recovery.