

## Sommaire

## Actualité

2 Barkhane : bilan et perspectives

## Dossier

### L'AFRIQUE ET LA MER

8 La géopolitique  
historique de la mer

11 Le Périple de la mer  
Erythrée

14 Le monde arabo-swahili

### LE MENSONGE DE LA "COLONISATION PILLAGE"

20 Un Empire ruineux

22 Les colonies :  
un boulet économique



### Le mensonge de la « colonisation pillage »

Le mensonge de la « colonisation-pillage » repose sur l'idée que ce serait grâce aux colonies que

l'Europe se serait enrichie.

Si ce postulat était vérifié, la richesse se mesurerait alors à l'aune des immensités impériales de jadis. Le Portugal qui n'a décolonisé qu'en 1975, devrait donc être une grande puissance industrielle mondiale et l'Allemagne qui a perdu ses colonies en 1918, une sorte de pays du tiers-monde...

Or, jusqu'à ces dernières années, les pays les plus riches et les plus développés étaient au contraire ceux qui n'avaient jamais eu d'empire colonial, comme les Etats-Unis, la Suède et la Suisse, ou ceux qui avaient eu la « chance » de le perdre « tôt » comme l'Allemagne en 1914-1918 ou la Hollande au lendemain de la seconde guerre mondiale.

En revanche, la Grande-Bretagne et la France, qui étaient les deux principales puissances coloniales étaient à la traîne. Elles l'étaient car des sommes colossales avaient été dilapidées outre-mer, ce qui avait freiné la modernisation et la mutation des industries et des équipements métropolitains.

Contrairement à ce que postulait Jules Ferry, les colonies furent, en effet, loin d'être « une bonne affaire », sauf pour quelques secteurs, le plus souvent moribonds, de l'économie française.

En France, ce fut un journaliste, Raymond Cartier, qui osa le premier, en 1956, enfreindre le tabou

de l'unanimité colonial en écrivant dans l'hebdomadaire *Paris Match* :

« La Hollande a perdu ses Indes orientales dans les pires conditions et il a suffi de quelques années pour qu'elle connaisse plus d'activité et de bien-être qu'autrefois. Elle ne serait peut-être pas dans la même situation si, au lieu d'assécher son Zuiderzee et de moderniser ses usines, elle avait dû construire des chemins de fer à Java, couvrir Sumatra de barrages, subventionner les clous de girofle des Moluques et payer des allocations familiales aux polygames de Bornéo. »

Après le second conflit mondial, les colonies étaient devenues à la fois un poids économique insupportable pour les métropoles et un frein à leur redéploiement politique. Voilà pourquoi la décolonisation se fit.

Dans ses *Mémoires d'espoir*, le général De Gaulle a posé le problème quand, dans son style si particulier, il parlait à la fois du tonneau des Danaïdes colonial et de l'incompatibilité des cultures :

« En reprenant la direction de la France, j'étais résolu à la dégager des astreintes désormais sans contrepartie que lui imposait son Empire (...) des charges que nous coûtaient nos colonies (...) et de ce qu'il nous fallait dépenser pour entretenir et encadrer (la) vie lente et reléguée (de ses populations) (...) gageure où, pour ne rien gagner nous avions tout à perdre ». (De Gaulle, *Mémoires d'espoir*, T.I, 1970, p.41). La manière avec laquelle le général de Gaulle donna l'indépendance à l'Algérie est une autre question.

**Bernard Lugan**

# BARKHANE : BILAN ET PERSPECTIVES

Lancée au mois de juillet 2014, et succédant à l'Opération Serval, l'Opération Barkhane a, en harcelant les GAT (*Groupes armées terroristes*), forcé ces derniers à se dévoiler, et, en neutralisant des dizaines de combattants, elle a contribué à éviter le chaos dans la BSS (Bande sahélo-saharienne). Grâce à elle, la région n'est devenue ni l'Afghanistan, ni la Somalie. Cependant, nos forces sont condamnées à ne mener qu'une mission d'endiguement car elles n'ont aucune prise sur les causes endogènes du conflit.



En réalité, le Sahel occidental ne subit pas une, mais deux guerres aux origines indépendantes l'une de l'autre. La première se déroule au nord du fleuve Niger, la seconde au sud. Ces deux guerres différentes demandent donc des traitements militaires et politiques spécifiques :

## 1) La guerre du nord

Déclenchée en 2011-2012 par les Touareg, la guerre du nord constitue la résurgence de conflits se succédant depuis 1963. Aujourd'hui, ce front ne fait plus l'actualité, même s'il y subsiste des foyers terroristes et que l'EIGS (*Etat islamique dans le Grand Sahara*), tente de s'y implanter.

Ici, la solution est clairement ethno-politique et elle pourrait être rapide à initier à la condition que Bamako accepte enfin de traiter une fois pour toutes avec les Touareg. Aujourd'hui, comme le nord Mali n'est plus le principal théâtre d'opérations, Barkhane a pu adopter un dispositif resserré

autour de la boucle du Niger avec allègement des emprises du nord Mali limitées à Kidal. Cela a permis de disposer de plus de moyens sur la zone principale, c'est-à-dire celle des « Trois frontières » (carte page 6), et cela, à partir de janvier 2019.

Si l'intensité des opérations terroristes a diminué dans le nord, c'est en raison, d'une part, du rôle prépondérant des Touareg regroupés dans la CMA (*Coordination des mouvements de l'Azawad*), laquelle y détient la clé de la paix et, d'autre part, des évolutions de Iyad ag Ghali et de son parrain algérien, lequel refuse de voir l'insécurité se développer dans son arrière-cour.

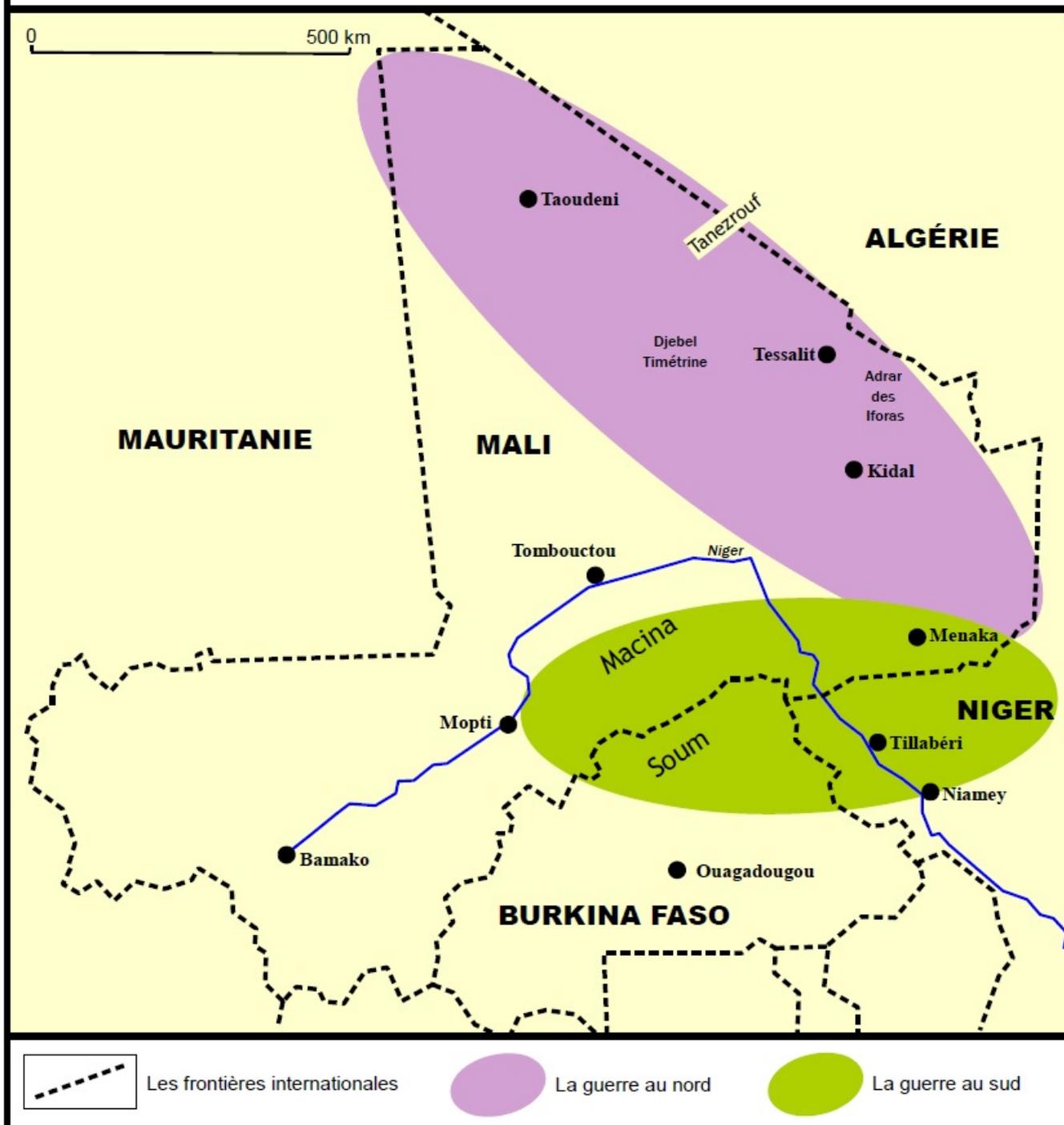
## 2) La guerre au sud

Ici, même si les hostilités ont été ouvertes par Aqmi (*Al Qaïda au Maghreb islamique*), à travers la *katiba Macina* qui représente les Peul, l'adversaire principal est désormais l'EIGS dont le champ d'action est le Liptako malo-nigérien et le Burkina Faso.

Au Macina, dans la région dite des « Trois frontières », au Liptako, dans le Soum etc., le conflit est à l'origine ancré sur une fraction de l'ethnie des Peul. Dans la région dite des « Trois frontières », les affrontements entre « jihadistes » et « anti-jihadistes » se comprennent ainsi à travers l'opposition entre Peul d'une part et Touareg, Imghad et Daoussask d'autre part. La résurgence de leurs luttes traditionnelles date des années 2000, quand des Peul rejoignirent la milice *Ganda Izo* afin de combattre les Touareg, avant de se séparer de ses autres composantes ethniques pour rejoindre le *Mujao*, puis l'EIGS.

Sur ce front, la priorité est certes militaire, mais en ayant toujours à l'esprit que Barkhane ne doit pas être vue comme l'ennemi des Peul, ce qui passe par la nécessité d'isoler les groupes terroristes et d'engluer leur mobilité dans la toile d'araignée ethnique régionale.

## LES DEUX GUERRES DU SAHEL



tous droits de reproduction réservés [www.bernard-lugan.com](http://www.bernard-lugan.com)

## La question n'est pas d'abord religieuse

Les massacres qui se multiplient dans la région du Liptako-Gourma ne sont pas réductibles à la question religieuse. Aussi, vouloir les expliquer par le jihadisme conduit à une impasse car leur arrière-plan est à la fois ethno-historique et inscrit dans la longue durée.

Nous sommes en réalité en présence de la résurgence de conflits datant de la fin du XVIII<sup>e</sup> et de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La région fut alors dévastée et conquise par des éleveurs peul dont l'impérialisme s'abritait derrière le paravent religieux.

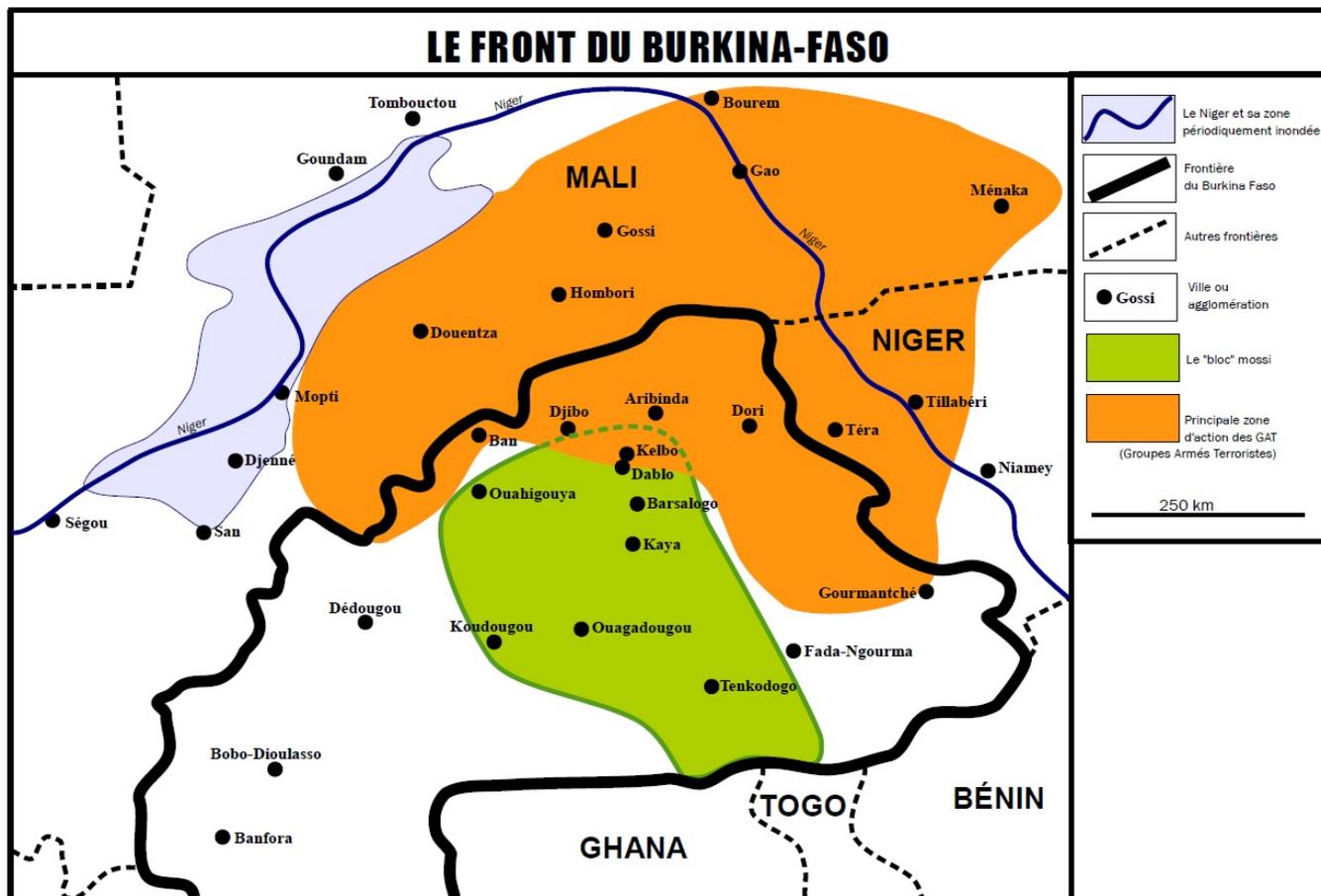
Il y eut alors trois *jihad* peul. Celui d'Ousmane dan Fodio débuta en 1804 et il dévasta le pays Haoussa ; celui de Seku Ahmadou ravagea le Macina à partir de 1818. Quant à celui d'El-Hadj Omar, il s'étendit à toute la région de la boucle du Niger ainsi qu'au Macina à partir de 1852.

Partout les sédentaires furent razzés pour être réduits en esclavage. Au Mali, les principales victimes furent les Bambara et les Dogon. Au

Burkina Faso, dans le Gourma, la constitution de l'émirat peul du Liptako se fit par l'ethnocide des Gourmantché et des Kurumba (le numéro de juillet 2019 de *l'Afrique Réelle* contient un dossier consacré à la question).

Les actuels affrontements, notamment ceux opposant Peul et Dogon, tirent directement leur origine de ces épisodes ignorés ou lointains pour les Européens, mais totalement présents dans la mémoire locale.

A partir de 1893, la colonisation établit la paix et les Dogon redescendirent peu à peu des falaises dans lesquelles ils s'étaient réfugiés, pour se réinstaller dans la plaine occupée par les Peul. Or, depuis deux ou trois décennies, en raison, de l'essor démographique et de la péjoration climatique, la cohabitation entre les deux peuples est de plus en plus difficile. D'où de très nombreux affrontements avec constitution de milices ethniques d'auto-défense. Avec opportunisme, les jihadistes ont infiltré les milices peul. Résultat, les Dogon pensent revivre le retour du *jihad* qui, au XIX<sup>e</sup> siècle les chassa de leur terre.



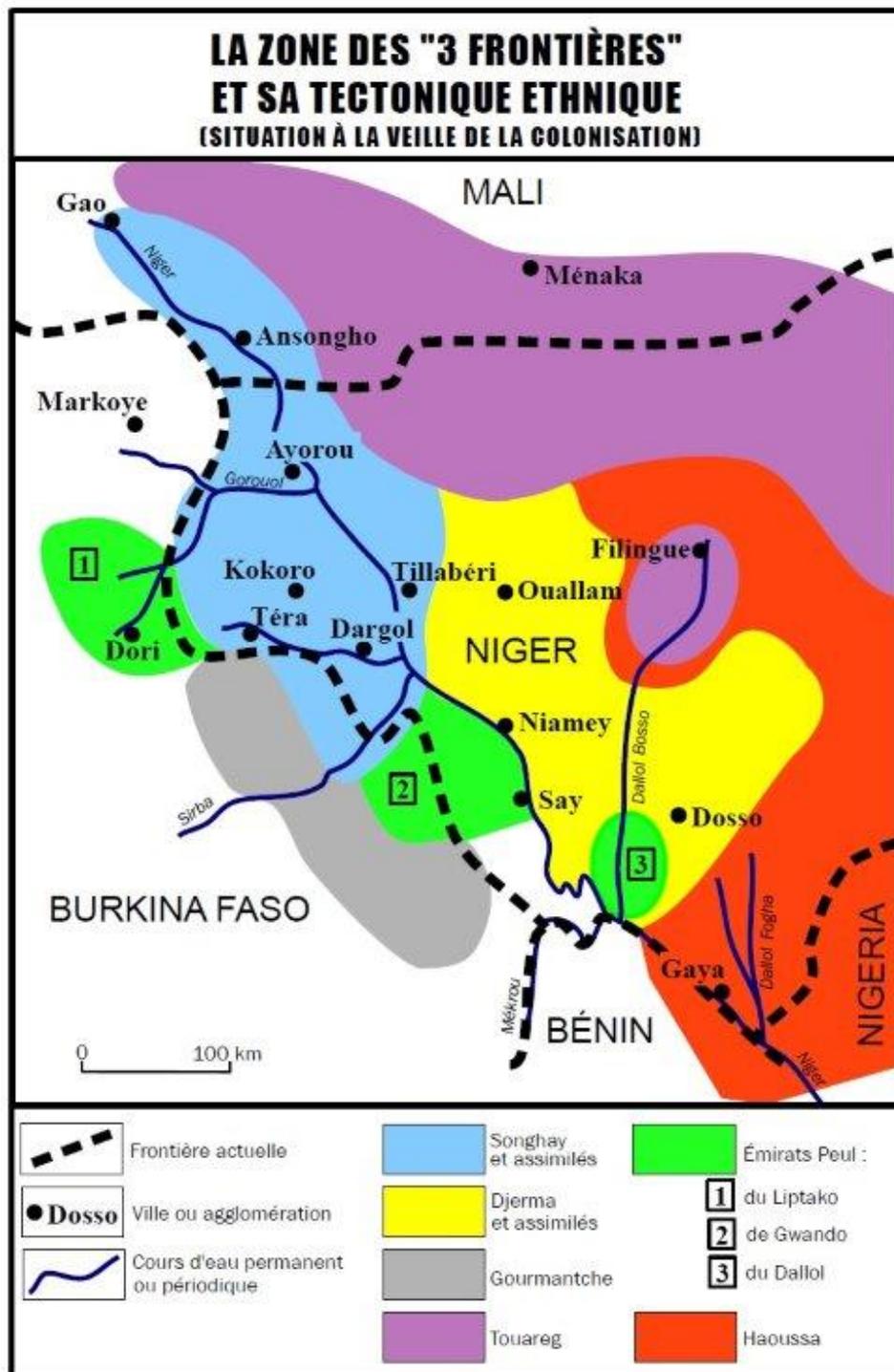
Tous droits de reproduction réservés [www.bernard-lugan.com](http://www.bernard-lugan.com)

## 3) Les problèmes de Barkhane

Barkhane a une grande priorité qui est l'identification de l'ennemi. Avec en arrière-plan l'évidence qu'il lui est impossible de régler la question malienne car elle n'est pas en mesure de traiter un problème à la fois ethno-politique et démographique sur lequel elle n'a pas de prise.

Militairement, et en dépit d'efforts de formation considérables, les unités maliennes ne sont même

pas capables d'assurer les fondamentaux, à savoir organiser leur propre sécurité la nuit, entretenir leurs armes et leurs véhicules. Pour Barkhane, il est donc inutile d'aller plus loin dans la coopération militaire sur le terrain tant que cela ne sera pas compris. De plus, l'incapacité des commandants d'unités à faire manœuvrer ensemble deux ou trois sections fait qu'il est impossible de laisser l'armée malienne seule face aux GAT. Dans la réalité, il n'est demandé qu'une chose à cette



dernière : tenir le temps que Barkhane vole à son secours.

Bien identifier le problème régional impose de cesser de l'analyser à travers le prisme d'abord religieux. Dans les immensités sahéliennes, domaine du temps long, l'affirmation d'un islamique radical est en effet d'abord le paravent d'intérêts économiques ou politiques à base ethnique. Mais, pour le comprendre, encore faut-il connaître l'ethno-histoire régionale et c'est pour cela que j'ai écrit mon livre *Les Guerres du Sahel des Origines à nos jours*.

L'attaque qui s'est produite le dimanche 9 août au Niger, à l'est de Niamey, dans le cercle de Kouré, et qui a coûté la vie à huit personnes, dont six Français de l'organisation humanitaire ACTED, montre que la situation évolue et que

les rapports de force entre les divers GAT changent.

Nous sommes en effet face à une réorganisation des groupes terroristes qui se traduit par une sur-enchère.

Depuis plusieurs semaines, les groupes jihadistes se combattent en effet dans la BSS (*Bande sahélo-saharienne*) où un conflit ouvert a éclaté entre l'EIGS (*Etat islamique dans le Grand Sahara*), rattaché à Daech, et les groupes se réclamant de la mouvance Al-Qaïda, l'EIGS accusant ces derniers de trahison. Le fond de la question est que les deux principaux chefs ethno-régionaux de la nébuleuse Al-Qaïda, à savoir le Touareg ifora Iyad Ag Ghali et le Peul Ahmadou Koufa, chef de la *Katiba Macina*, ont entrepris de négocier avec Bamako, ce qui a provoqué la fureur de l'EIGS qui cherche par des actions spectaculaires, à attirer à lui les déçus d'Aqmi.

Le coup d'Etat qui s'est produit au mois d'août au Mali pourrait avoir des effets positifs sur la situation régionale. Il marque en quelque sorte le retour à la situation qui fut à l'origine de l'intervention Serval au mois de janvier 2013 quand les forces du chef touareg Iyad ag Ghali marchaient sur Bamako où elles étaient attendues par les partisans de l'imam peul Mahmoud Dicko.

L'erreur française fut alors de ne pas conditionner la reconquête de Gao, de Tombouctou et du nord Mali par Serval, à la reconnaissance par Bamako d'une nouvelle organisation constitutionnelle et territoriale afin que les Touareg et les Peul ne soient plus automatiquement écartés du jeu politique par la démocratie devenue une simple ethno-mathématique électorale.

La plaie ethnique à la base du problème et qui avait été surinfectée par les islamistes d'Aqmi-Al-Qaïda n'ayant pas été traitée, la guerre s'est ensuite étendue à toute la région, débordant sur le Burkina Faso et le Niger.

Puis, à partir de 2018-2019, l'intrusion de Daech à travers l'Eigs (*Etat islamique dans le Grand Sahara*) entraîna un conflit ouvert entre l'Eigs et les groupes ethno-islamistes se réclamant de la mouvance Al-Qaïda, l'Eigs les accusant de privilégier l'ethnie aux dépens du califat.

En effet, les deux principaux chefs ethno-régionaux de la nébuleuse Al-Qaïda, à savoir le Touareg ifora Iyad Ag Ghali et le Peul Ahmadou Koufa, chef de la *Katiba Macina*, plus ethno-islamistes qu'islamistes, avaient décidé de négocier une sortie de crise. Ne voulant pas d'une telle politique, Abdelmalek Droukdal, le chef d'Al-Qaïda pour toute l'Afrique du Nord et

pour la bande sahélienne, décida alors de reprendre en main et d'imposer son autorité, à la fois à Ahmadou Koufa et à Iyad ag Ghali. Il fut alors « neutralisé » par les forces françaises renseignées par les services d'Alger inquiets de voir que l'Etat islamique se rapprochait de la frontière algérienne.

L'Algérie qui considère le nord-ouest de la BSS comme son arrière-cour, y a toujours « parrainé » les accords de paix. Son homme sur zone est Iyad ag Ghali dont la famille vit dans la région d'Ouargla. Ce Touareg ifora dispose d'une base de popularité à Bamako avec l'imam Mahmoud Dicko ; et surtout, il est contre l'éclatement du Mali, priorité pour l'Algérie qui ne veut pas d'un Azawad indépendant qui serait un phare pour ses propres Touareg.

Le coup d'Etat qui vient de se produire au Mali pourrait donc marquer l'accélération d'un processus de négociation ayant pour but de régler à la fois le conflit du Soum-Macina-Liptako porté par les Peul, d'où l'importance d'Ahmadou Koufa, et celui du nord Mali, qui est l'actualisation de la traditionnelle contestation touareg, d'où l'importance d'Iyad ag Ghali.

Le retour dans le jeu politique des Touareg ralliés au leadership d'Iyad ag Ghali, et de ceux des Peul suivant Ahmadou Koufa, permettrait alors de concentrer tous les moyens sur l'EIGS, et donc de prévoir à moyen terme un allègement de Barkhane, puis son glissement vers la région péri-tchadique où les éléments de la future déstabilisation qui sont en place vont exercer de lourdes menaces sur le Tchad et le Cameroun, le tout alimenté par l'intrusion turque en Libye.

## DOSSIER : L'AFRIQUE ET LA MER

Depuis la décennie 2000, la mer joue un rôle de plus en plus important en Afrique car lié à la géopolitique du pétrole et du gaz. Tout le littoral africain, depuis la Mauritanie jusqu'en Somalie recèle en effet de gigantesques réserves de pétrole et de gaz, d'où des problèmes nouveaux qui se posent entre certains pays au sujet des limites territoriales du plateau continental. Cette montée en puissance des espaces littoraux fait que l'enclavement de certains pays est de plus en plus un obstacle au développement.

Régionalement, cette réalité ravive même de lourdes tendances géostratégiques régionales. Elle pèse ainsi d'un poids considérable sur toute la région de la Corne de l'Afrique où la puissance historiquement et potentiellement dominante, l'Éthiopie, ne pourra pas se passer éternellement du débouché maritime qui lui été retiré avec l'indépendance de l'Érythrée.



« route de la soie », et jusqu'à la mer Noire ou la Palestine ; ou bien par une voie maritime sous contrôle arabe qui partait du littoral occidental des Indes et qui aboutissait, soit dans le golfe persique, soit dans la mer Rouge, puis à Alexandrie. A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, l'expansion des Turcs Ottomans coupa l'Occident d'une des principales routes de commerce avec l'Asie. C'est alors que l'idée apparut de découvrir de nouvelles voies menant directement aux Indes. A l'extrême fin du XV<sup>e</sup> siècle les Espagnols choisirent la route de l'Ouest et c'est ainsi que l'Amérique fut découverte. Quant aux Portugais, depuis plus d'un siècle, ils exploraient méthodiquement la route du Sud.

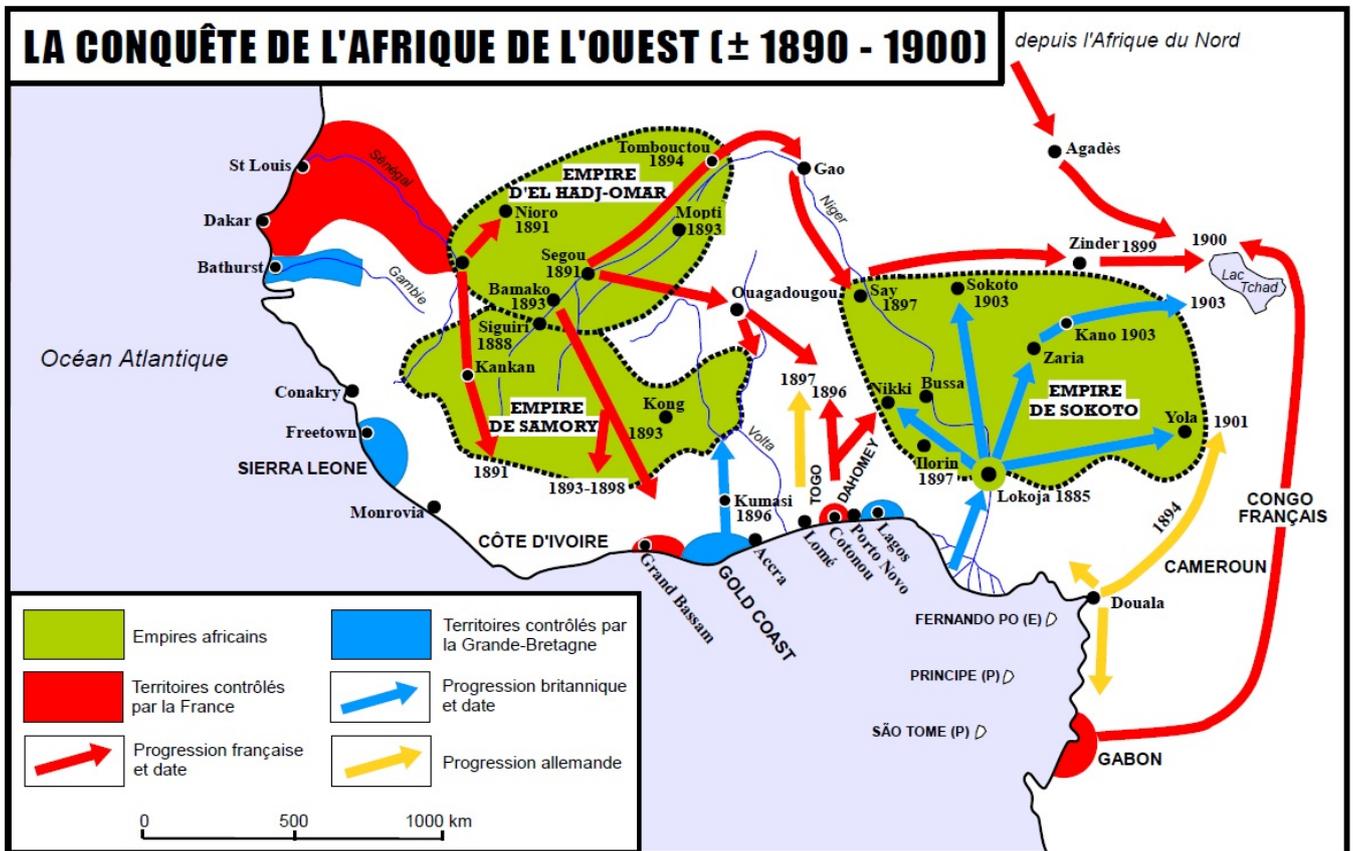
Les Grandes Découvertes européennes firent basculer vers l'océan le cœur économique et politique du continent qui, depuis des siècles, battait dans les immensités allant du haut-Sénégal au lac Tchad en passant par la boucle du Niger. Ce fut, selon l'expression de l'historien portugais Magalhaes Godinho « *la victoire de la caravelle portugaise sur la caravane saharienne* » (carte page 8). Le 1<sup>er</sup> mars 1498, des marins portugais qui venaient de doubler le cap de Bonne Espérance mouillèrent devant l'île de Mozambique, atteignant ainsi la limite extrême d'extension de la

zone commerciale musulmane dans l'océan indien. Cette découverte marqua la fin du monopole arabe en Afrique orientale et la réorientation des voies commerciales vers le Cap de Bonne Espérance, véritable porte maritime de l'Europe.

La conséquence de ce mouvement fut que le littoral de l'Afrique sud-saharienne atlantique, jusqu'à marginal dans l'histoire du continent, s'ouvrit à la vie de relation avec l'Europe. Partout, l'on assista ainsi à un glissement du centre de gravité politique et économique vers le littoral. Certains États se tournèrent vers l'océan afin de pouvoir commercer directement avec les Européens. Pour cela, ils s'ouvrirent des pénétrantes vers les côtes, absorbant ou éliminant les entités côtières. La géopolitique de l'Afrique de l'Ouest fut alors bouleversée en profondeur.

Le mouvement de basculement vers le littoral fut amplifié au XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'époque de la Traite, quand de puissants royaumes se constituèrent ou se développèrent là où les Européens accostaient pour y acheter des esclaves à leurs pourvoyeurs-partenaires africains.

Le Sahel entra ainsi dans un long endormissement dont il ne sortit qu'aux XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles avec



Tous droits de reproduction réservés [www.bernard-lugan.com](http://www.bernard-lugan.com)

les grands empires jihadistes. Ces derniers furent ensuite détruits par les Européens engagés dans la conquête coloniale qui se fit depuis le littoral. Les Français à partir du Sénégal et de l'actuelle Côte d'Ivoire, les Britanniques depuis l'actuel Ghana ou l'actuel Nigeria ; les Allemands à partir de Douala (carter page 10).

Dans les années 1880, la conquête coloniale se fit à l'avantage des pôles littoraux avec lesquels les Européens avaient noué de séculaires relations et qui, dans bien des cas, avaient été leurs partenaires durant l'époque de la traite esclavagiste. La colonisation combattit alors les entités continentales avec pour résultat de faire encore davantage basculer le cœur politique et économique des Afrique vers les océans.

Puis, à l'exception des grandes zones d'extraction minière (Katanga, Transvaal etc.), ce furent sur les

littoraux que les colonisateurs développèrent leurs principales implantations, qu'il s'agisse de Casablanca, de Dakar, d'Abidjan, d'Accra, de Lagos, de Douala, de Luanda, du Cap, de Durban, de Lourenço-Marquès (Maputo), de Dar es Salam, de Mombassa ou de Mogadiscio. Chacun de ces ports, qu'ils aient été créés ou bien qu'ils furent développés par les colonisateurs, devinrent des pompes aspirantes pour les populations de l'intérieur. D'autant plus facilement qu'ils furent les points de départ de pénétrantes ferroviaires ou routières vers l'hinterland. Ce phénomène accentua alors les déplacements de populations depuis l'intérieur vers le littoral, avec des conséquences économiques et politiques qui sont aujourd'hui à l'origine de bien des crises.

Avec les indépendances, ce phénomène de poussée vers la mer fut amplifié, notamment depuis les régions du Sahel.

### NOUVEAU COURS VIDÉO DE BERNARD LUGAN :



POUR VISIONNER LE COURS, S'INSCRIRE SUR :  
[LESCOURS-BERNARDLUGAN.TEACHABLE.COM](http://LESCOURS-BERNARDLUGAN.TEACHABLE.COM)

## LE PÉRIPLÉ DE LA MER ERYTHRÉE

Depuis plusieurs millénaires, le nord de l'actuel monde swahili est en contact avec le monde méditerranéen et la péninsule arabique. Les traces les plus anciennes de cette vie de relation sont décrites dans un guide de voyage datant du I<sup>er</sup> ou du II<sup>e</sup> siècle de l'ère chrétienne et connu sous le nom de « Périple de la mer Erythrée ».

Le *Pays de Pount* que connaissaient les Egyptiens était situé en Afrique et non en Arabie comme sa faune (babouins et girafes) et sa flore (palmier doum) permettent de l'affirmer.

Durant l'*Ancien Empire*, sous les règnes de Pépy I<sup>er</sup> (2330-2280), de Merenré I<sup>er</sup> (2280-2270) et de Pépy II (2270-2700), plusieurs expéditions en rapportèrent peaux, ivoire, or, ébène, encens, et même un Pygmée.

Durant le *Nouvel Empire*, la reine Hatchepsout (1480-1457) envoya une expédition vers Pount dont les bas-reliefs des murs du temple de Deir el-Bahari dans la Vallée des Rois conservent la mémoire : frises de poissons de mer et non du Nil, navires le long du rivage, village composé de cases sur pilotis ombragées de palmiers-doum, habitants qui ne sont pas des Noirs tels que les Egyptiens les figurent habituellement, mais qui ont des traits fins, à l'image des Somali actuels. Les marchandises qui sont chargées à bord des navires égyptiens sont clairement identifiables : morfil, bétail, peaux de léopards, bois, œufs et plumes d'autruches, une girafe, peut-être des guépards.

Durant l'époque lagide (305-30 av. JC), l'Égypte réussit à capter le commerce Asie-Méditerranée grâce au contrôle qu'elle exerçait sur une partie du littoral de la mer Rouge. L'antique mouillage de Myos Hormos (l'actuel Quseir, carte page 12) fut aménagé, ainsi que celui de Soterias Limen (l'actuel Port Soudan), dont la situation exceptionnelle, au débouché des voies caravanières vers Méroé, en faisait un site de toute première importance. A environ 160 km au sud de Soterias Limen, à l'embouchure du Baraka, fut fondée la station de Ptolémaïs-des-Chasses destinée à la collecte du morfil (ivoire brut). Sous le règne de Ptolémée III Evergète I<sup>er</sup> (246-221 av. JC), le port d'Adoulis (l'actuelle Massaoua), fut fondé qui connût une fortune considérable.

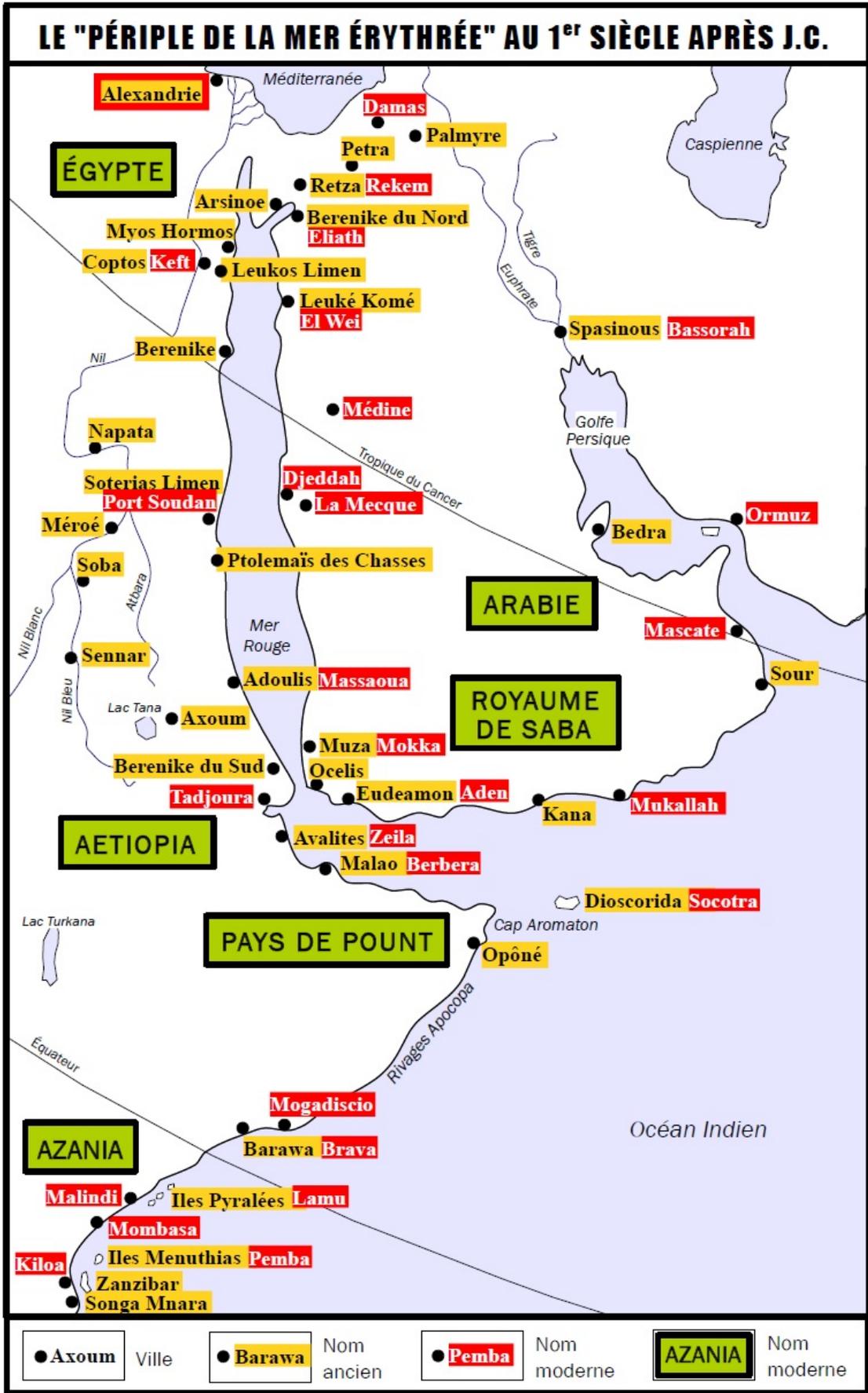
Le commerce de l'Égypte avec l'Inde se faisait avec une rupture de charge dans le sud de la mer Rouge, là où les navires yéménites avaient le monopole de la traversée de l'Océan Indien. Le rôle de l'Arabie du sud était double : les Yéménites étaient les intermédiaires obligés du commerce entre la Méditerranée et l'Inde et ils avaient le monopole de la navigation le long du littoral de l'Afrique orientale jusqu'à Zanzibar et probablement jusqu'à la hauteur de Sofala (Dato, 1970 : 65-76 ; Janvier, 1975).

Au II<sup>e</sup> siècle av. J.C, à la suite des Lagides, les Grecs jouèrent un rôle moteur dans le commerce avec l'Inde. L'un d'entre eux, Eudoxe de Cyzique, semble être le premier Européen connu ayant fait la traversée entre la Corne de l'Afrique et le sous-continent indien.

La route maritime ne cessa plus de se développer à partir de cette époque, à telle enseigne qu'au I<sup>er</sup> ou au II<sup>e</sup> siècle de l'ère chrétienne, un anonyme voyageur grec rédigea un guide des mouillages et des ports, des populations, des marchandises proposées et des barèmes en mer Rouge, dans le sud de l'Arabie et sur la côte occidentale de l'Inde. Ce texte, connu sous le nom de *Périple de la Mer Erythrée* constitue une source précieuse permettant de connaître avec précision l'organisation des échanges à cette époque où, seule la partie septentrionale de l'Océan Indien - ou Mer Erythrée, (mer Rouge et mer d'Oman) semble bien connue des navigateurs. En revanche, les immensités méridionales de l'Océan indien, la « Mer Prasode » des Anciens était totalement inconnue d'eux et les terrifiait même.

A l'époque où fut rédigé le *Périple*, le commerce de l'Égypte avec l'Inde se faisait avec une rupture de charge dans le sud de l'Arabie.

Rome chercha ensuite à s'assurer le contrôle de la navigation en mer Rouge car le commerce avec



Tous droits de reproduction réservés [www.bernard-lugan.com](http://www.bernard-lugan.com)

l'Asie était alors primordial. Rome qui prit pied dans la région y installa des garnisons et des douanes. Au I<sup>er</sup> siècle de l'ère chrétienne le *Vectigal Maris Rubri*, circonscription douanière englobant toute la mer Rouge, fut créé afin de permettre de prélever une taxe de 25% sur toutes les marchandises en provenance de l'Asie et entrant en mer Rouge. Sur les autres frontières de l'Empire, les droits de douane variaient de 4 à 5%. L'importance de ces prélèvements s'explique par le net déséquilibre de la balance commerciale romaine au profit de l'Asie car la monnaie romaine qui était d'argent était considérée en Inde comme un bijou et elle n'était donc pas réinjectée

dans les transactions, ce qui faisait que le trésor romain connaissait une véritable hémorragie que Pline évaluait à 100 millions de sesterces par an.

La puissance romaine permit de déverrouiller le détroit de Bab-el-Mandeb jusque-là tenu par les Arabes. Le port d'Océlis situé à la jonction entre la mer Rouge et l'océan indien fut à cette époque le point essentiel du commerce avec l'Asie en raison de la disparition d'Aden (Eudeamon) détruite par le roi de Muza - qui possédait Ocelis -, sous le règne de l'empereur Claude. La navigation entre Béréniké en Mer Rouge et Océlis prenait 30 jours puis, d'Océlis jusqu'aux Indes, il fallait 40 jours.

### Bibliographie

- Dato, B.A., (1970) « Raphta : the location and importance of East Africa's first port ». In *Azania*, V, 1970, pp. 65-76.
- Janvier, Y., (1975) « La Géographie gréco-romaine a-t-elle connu Madagascar ? Le point de la question. » In *Hier et Aujourd'hui*, Département d'Histoire de l'Université de Madagascar, Tananarive ; 1975, n°1-2, pp. 11-41.
- Lugan, B., (2020) *Histoire de l'Afrique des origines à nos jours*.
- Mauny, R., ( 1968) « Le périple de la mer Erythrée et le problème du commerce romain en Afrique au sud du Limes. ». *Journal de la Société des Africanistes* ; 38, 1, 1968, pp. 19-34.

# LE MONDE ARABO-SWAHILI

**Bien avant les Grandes découvertes européennes, et nous l'avons vu dans l'article précédent, les rivages africains orientaux étaient tournés vers le grand large en liaison avec le monde arabe. De cette vie de relation est née la civilisation côtière swahili.**

En mer Rouge et dans l'océan Indien, à l'époque du Moyen-Empire (2064-1800 av. JC), les Egyptiens naviguaient jusqu'au « Pays de Pount » dans le nord de l'actuelle Somalie après avoir traversé toute la mer Rouge. Nous avons également vu qu'au début de l'ère chrétienne, un anonyme marin grec décrivit dans le « Périple de la mer Erythrée », le littoral africain et ses « échelles du commerce » jusqu'à la hauteur de l'île de Zanzibar.

Les Arabes connaissaient les routes de l'océan indien occidental bien avant l'islamisation, mais c'est à partir des VII<sup>e</sup>-VIII<sup>e</sup> siècles que commencèrent les grands voyages d'exploration qui aboutirent à la constitution de leur « empire » est africain.

Du Yémen au nord, jusqu'au Mozambique au sud, la région littorale formait un seul monde commercial, religieux et culturel dont l'île de Zanzibar fut un temps le cœur. Sur le littoral africain, la civilisation swahilie, véritable mosaïque arabe, perse, indienne et africaine s'étendait de la Somalie jusqu'à l'île de Mozambique, englobant les Comores et une partie du littoral de l'île de Madagascar connue des Arabes sous le nom de Waqwaq. Cet ensemble avait des relations avec la Chine.

Depuis Mogadiscio en Somalie, jusqu'à Sofala au Mozambique, des villes commerçantes s'échelonnaient le long du littoral. Indépendantes les unes des autres, elles avaient des liens directs avec les régions d'Arabie ou du Golfe Persique d'où étaient originaires leurs dirigeants. A l'exception de légères tentatives dans l'arrière-pays de Sofala, ces entités ne cherchèrent pas à coloniser l'intérieur des terres.

Avant l'intrusion portugaise du XVI<sup>e</sup> siècle, les arabo-swahili contrôlaient les deux routes maritimes de l'Océan Indien.

La plus septentrionale mettait en relation la mer Rouge, donc le monde méditerranéen, et l'ensemble asiatique par le littoral de Malabar (la côte occidentale des Indes), cependant que la plus méridionale longeait le littoral africain. Ces deux routes étaient reliées. Vers le nord, le pivot de ce commerce « triangulaire » était le port d'Aden, lui-même en relation avec Alexandrie, point d'aboutissement du commerce asiatique, et ville avec laquelle Venise avait noué des relations très étroites.

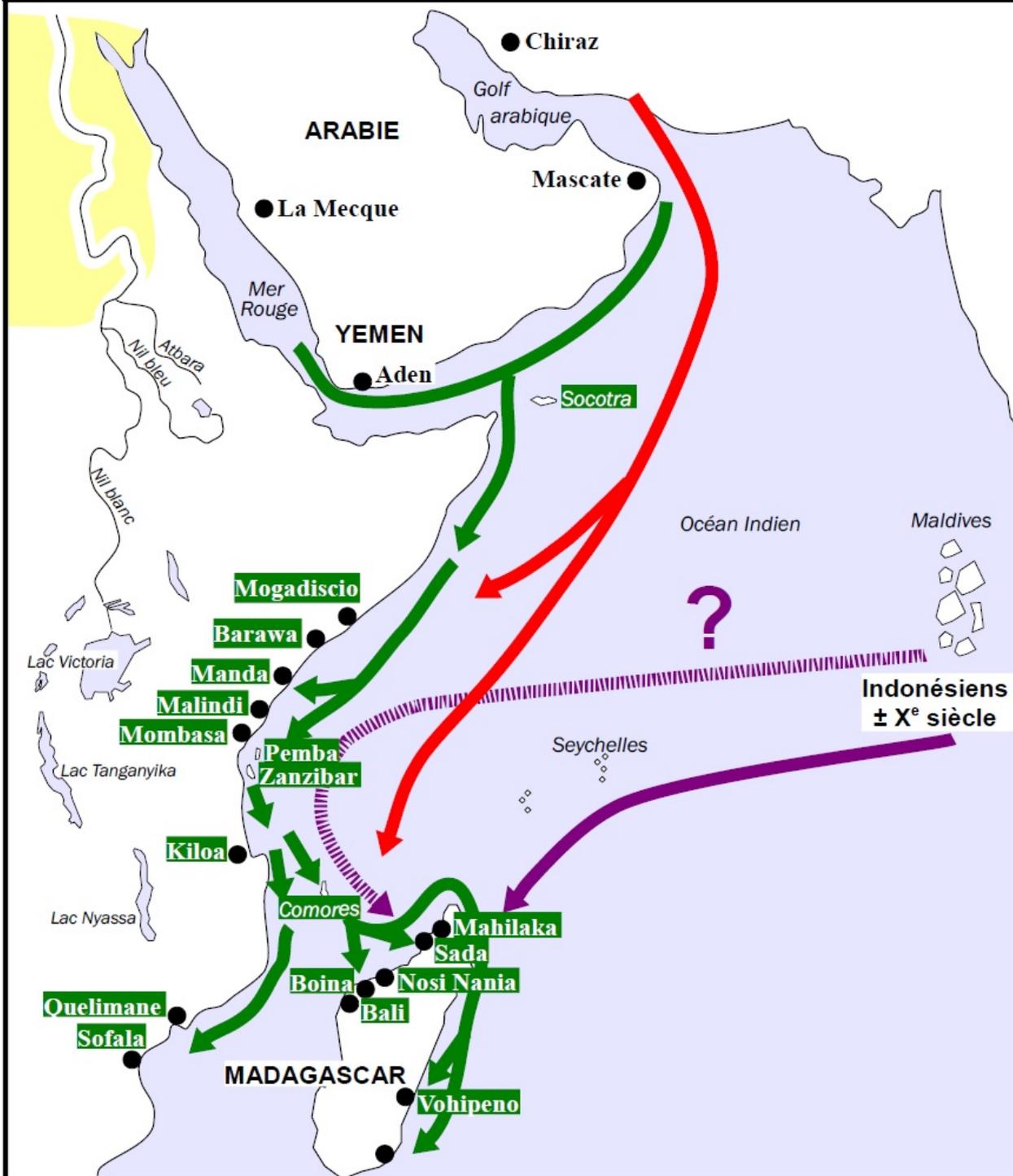
Ce monde arabo-swahili connut un important bouleversement à partir du 1<sup>er</sup> mars 1498, date à laquelle les Portugais doublèrent le cap de Bonne Espérance. Cette découverte marqua la fin du monopole arabe en Afrique orientale et la réorientation des voies commerciales vers le Cap de Bonne Espérance qui, comme nous l'avons vu, devint la véritable porte maritime de l'Europe.

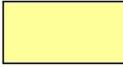
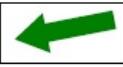
Pour réaliser cette gigantesque entreprise, les Portugais utilisèrent la force. Installés à Socotra et à Ormuz, ils exercèrent un véritable blocus maritime du golfe persique et de la mer Rouge, se réservant ainsi le monopole des relations avec l'Inde et l'extrême orient.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, le Portugal fut évincé par la Hollande et un siècle plus tard, cette dernière s'effaça devant la puissance maritime anglaise. Pour la Hollande comme pour l'Angleterre, le pivot impérial fut alors la région du Cap de Bonne Espérance.

En définitive, à l'est, les Européens abandonnèrent aux arabo-swahili le cabotage pour se réserver le commerce hauturier, avec pour résultat que le monde swahili fut amputé de sa profondeur vers le littoral occidental de l'Inde.

# L'OCÉAN INDIEN DU X<sup>e</sup> AU XV<sup>e</sup> SIÈCLE



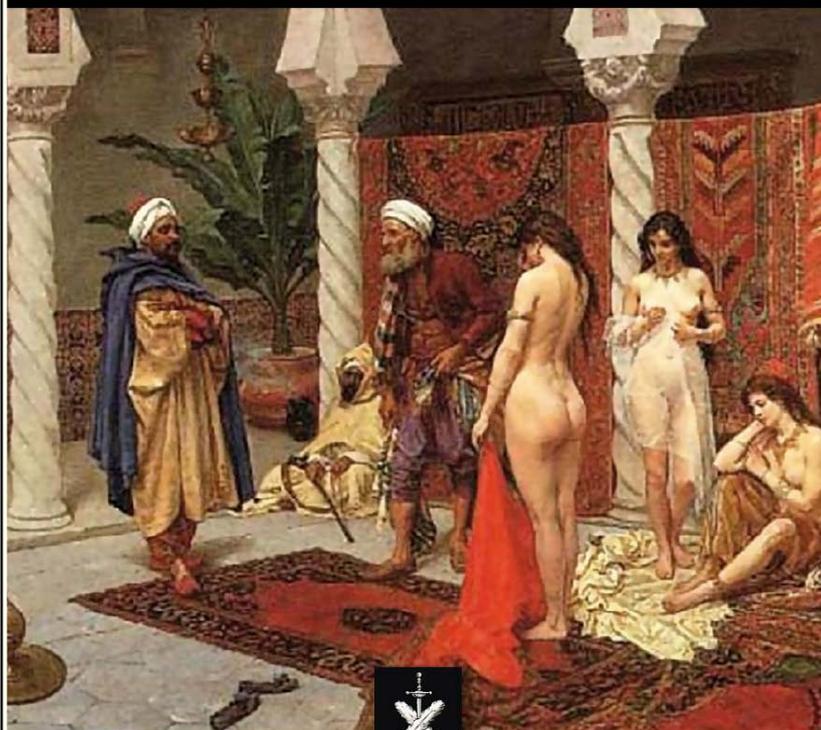
 Désert	 Migration des Arabes	 Migration des Indonésiens
 Principaux comptoirs arabes	 Migration des Chiraziens	0 500 1000 km

Tous droits de reproduction réservés [www.bernard-lugan.com](http://www.bernard-lugan.com)

## ESCLAVAGE, L'HISTOIRE À L'ENDROIT

BERNARD LUGAN

### Esclavage l'histoire à l'endroit



Le 10 mai 2001, en votant la « Loi Taubira », les députés français ont imposé une vision idéologique et manichéenne de la traite esclavagiste.

Cette loi ne dénonce en effet que la Traite pratiquée par les seuls Européens. Elle fait l'impasse sur les Traités arabo-musulmanes, afin que, selon Christiane Taubira « *Les jeunes Arabes (...) ne portent pas sur leur dos tout le poids de l'héritage des méfaits des Arabes* (L'Express, 4 mai 2006) ».

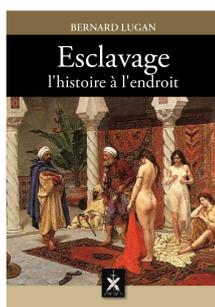
En pliant sous l'« air du temps », les députés français ont donc effacé de la Mémoire collective des millions de victimes. A commencer par ces femmes et jeunes filles razziées dans ce que les conquérants arabes appelaient la « moisson berbère ». Ibn Khaldun évoque à ce sujet les « belles esclaves berbères, de toison couleur de miel ». Et que dire des enlèvements opérés jusque dans les années 1800 en mer et le long des rivages méditerranéens européens ?

Cette loi fait également l'impasse sur le rôle des Africains eux-mêmes. En Afrique sud-saharienne, les Européens, dont il n'est évidemment pas question d'évacuer la part de responsabilité, n'ont pas participé à la chasse

aux esclaves, attendant sur le littoral que leur soient livrés les captifs. Il dépendait donc in fine de leurs partenaires africains d'accepter ou de refuser de leur vendre leurs « frères ». La réalité est qu'une partie de l'Afrique s'est enrichie en vendant l'autre partie.

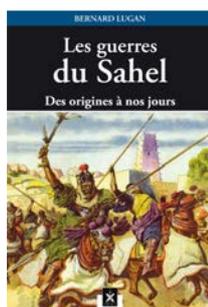
Loin des nuées et des manœuvres culpabilisatrices, ce livre, enrichi de plusieurs dizaines de cartes et illustrations, d'une bibliographie détaillée et d'un index, est le manuel de réfutation d'une histoire officielle dont la finalité est de paver la route de la repentance.

# Commander les livres de Bernard Lugan



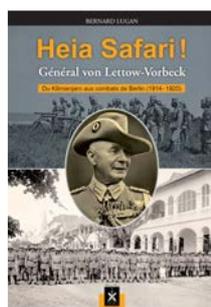
**ESCLAVAGE,  
L'HISTOIRE À  
L'ENDROIT**

**32€**



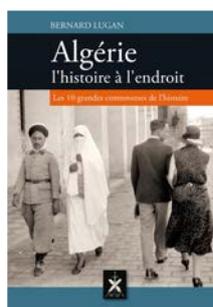
**LES GUERRES  
DU SAHEL**

**35€**



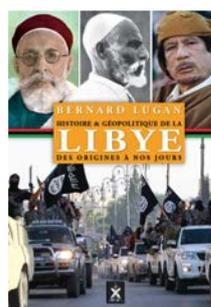
**HEIA SAFARI,  
GÉNÉRAL VON  
LETTOW-  
VORBECK**

**36€**



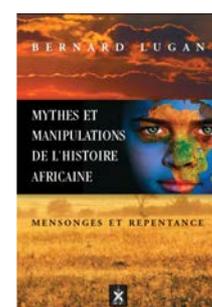
**ALGÉRIE,  
L'HISTOIRE À  
L'ENDROIT**

**32€**



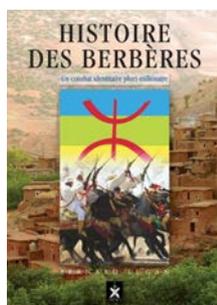
**HISTOIRE ET  
GÉOPOLITIQUE  
DE LA LIBYE**

**32€**



**MYTHES ET  
MANIPULATIONS  
DE L'HISTOIRE  
AFRICAINNE**

**28€**



**HISTOIRE DES  
BERBÈRES, DES  
ORIGINES À NOS  
JOURS**

**29€**

**PayPal™**



**Paiement sécurisé sur :  
WWW.BERNARD-LUGAN.COM**

- POUR LA FRANCE, LES FRAIS DE LIVRAISON SONT COMPRIS
- POUR L'UE, AJOUTER 5 EUROS PAR LIVRE
- POUR LE RESTE DU MONDE, NOUS CONSULTER

## BON DE COMMANDE POUR PAIEMENT PAR CHÈQUE

**NOM ET PRÉNOM :**

**ADRESSE D'ENVOI :**

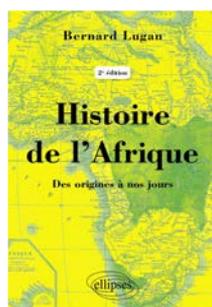
**ADRESSE E-MAIL (IMPORTANT POUR LE SUIVI DE LA COMMANDE) :**

**LIVRE(S) :**

- ESCLAVAGE, HISTOIRE À L'ENDROIT  
  LES GUERRES DU SAHEL  
  HEIA SAFARI  
  ALGÉRIE, HISTOIRE À L'ENDROIT  
 HISTOIRE DE LA LIBYE  
  MYTHES ET MANIPULATIONS  
  HISTOIRE DES BERBÈRES

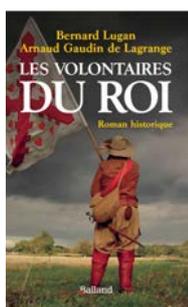
**VOTRE CHÈQUE EST À ENVOYER À : BERNARD LUGAN, BP 45, 42360 PANISSIÈRES**

# Commander les livres de Bernard Lugan



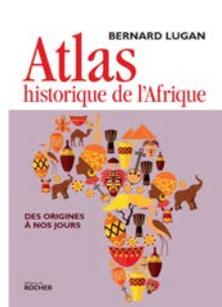
**HISTOIRE DE L'AFRIQUE**

**53€**



**LES VOLONTAIRES DU ROI**

**27€**



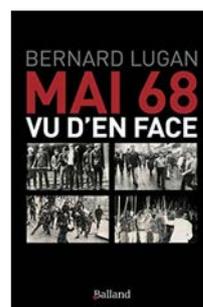
**ATLAS HISTORIQUE DE L'AFRIQUE, DES ORIGINES À NOS JOURS**

**33€**



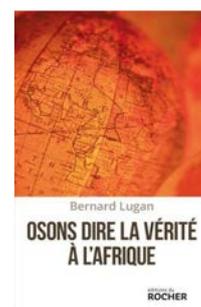
**HISTOIRE MILITAIRE DE LA LOUISIANE FRANÇAISE**

**29€**



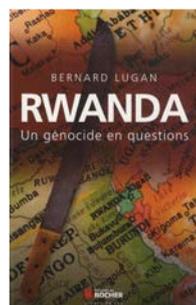
**MAI 68, VU D'EN FACE**

**20€**



**OSONS DIRE LA VÉRITÉ À L'AFRIQUE**

**27€**



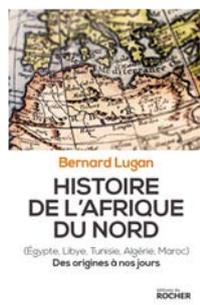
**RWANDA, UN GÉNOCIDE EN QUESTIONS**

**29€**



**LES GUERRES D'AFRIQUE, DES ORIGINES À NOS JOURS**

**38€**



**HISTOIRE DE L'AFRIQUE DU NORD**

**35€**

**PayPal**



**Paiement sécurisé sur : WWW.BERNARD-LUGAN.COM**

- POUR LA FRANCE, LES FRAIS DE LIVRAISON SONT COMPRIS
- POUR L'UE, AJOUTER 5 EUROS PAR LIVRE
- POUR LE RESTE DU MONDE, NOUS CONSULTER

## BON DE COMMANDE POUR PAIEMENT PAR CHÈQUE

**NOM ET PRÉNOM :**

**ADRESSE D'ENVOI :**

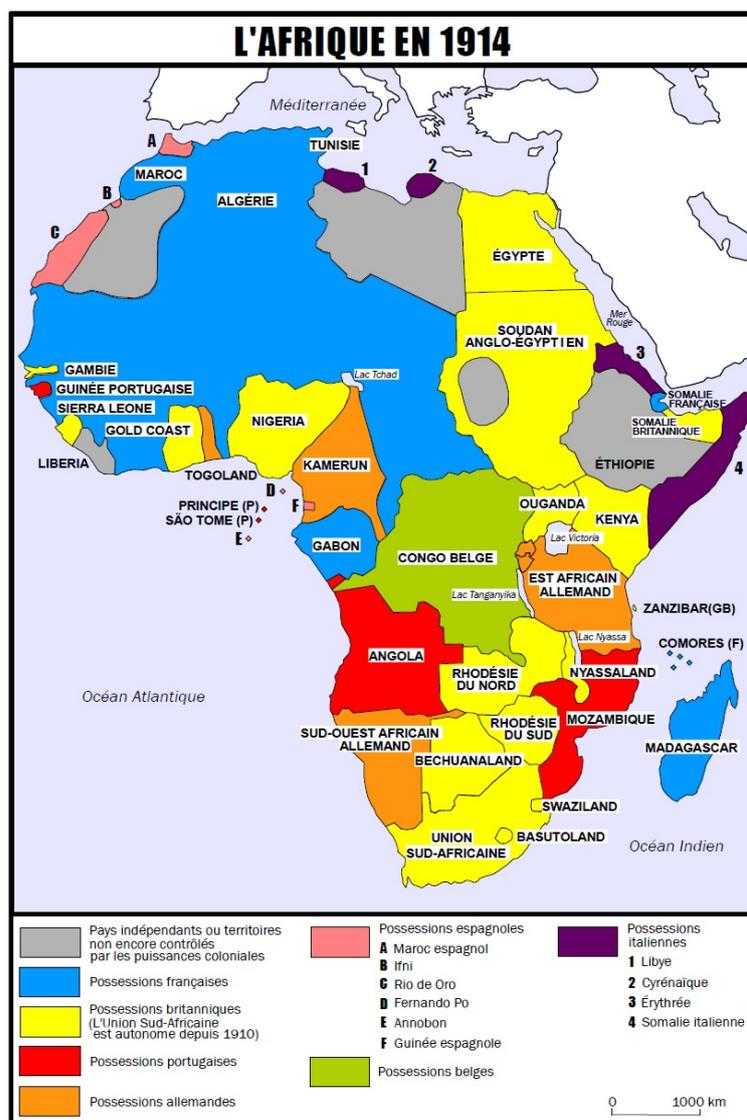
**ADRESSE E-MAIL (IMPORTANT POUR LE SUIVI DE LA COMMANDE) :**

**LIVRE(S) :**

- HISTOIRE DE L'AFRIQUE   
  LES VOLONTAIRES DU ROI   
  ATLAS HISTORIQUE   
  HISTOIRE DE LA LOUISIANE  
 MAI 68   
  OSONS DIRE LA VÉRITÉ À L'AFRIQUE   
  RWANDA, UN GÉNOCIDE EN QUESTIONS  
 LES GUERRES D'AFRIQUE   
  HISTOIRE DE L'AFRIQUE DU NORD

**VOTRE CHÈQUE EST À ENVOYER À : BERNARD LUGAN, BP 45, 42360 PANISSIÈRES**

# DOSSIER : LE MENSONGE DE LA « COLONISATION PILLAGE »



Tous droits de reproduction réservés [www.bernard-lugan.com](http://www.bernard-lugan.com)

La France n'a pas pillé l'Afrique. Tout au contraire, elle s'y est ruinée et épuisée en y construisant 50 000 kilomètres de routes bitumées, 215 000 kilomètres de pistes carrossables en toutes saisons, 18 000 kilomètres de voies ferrées, 63 ports équipés, 196 aérodromes, 2 000 dispensaires modernes, 600 maternités, 220 hôpitaux dans lesquels les soins et les médicaments étaient gratuits.

En 1960, 3 800 000 enfants des colonies africaines étaient scolarisés et, dans la seule Afrique noire, 16 000 écoles primaires et 350 écoles secondaires (collèges ou lycées) fonctionnaient. En 1960 toujours, 28 000 enseignants français exerçaient sur le continent africain.

Pour la seule décennie 1946-1956, et alors que la décolonisation était en marche, la France dépensa en infrastructures, dans son empire, la somme colossale de 1 400 milliards de francs de l'époque ! En dépit de cette réalité, les Français étaient alors persuadés de la valeur économique de l'Empire et cette idée fut acceptée sans discussion jusque dans la décennie 1980. Il a en effet fallu attendre la thèse de Jacques Marseille (1984) pour comprendre en quoi et pourquoi l'Empire fut une ruine pour la France.

## UN EMPIRE RUINEUX

En 1984 Jacques Marseille publia un livre capital tiré de sa thèse universitaire et dont le titre était *Empire colonial et Capitalisme français, histoire d'un divorce*. Il aurait pu intituler son livre *Le Vrai Coût de l'empire* car il y démontrait que l'aventure africaine fut une ruine pour la France car l'État français dut se substituer aux entreprises privées capitalistes qui s'en étaient détournées. Contrairement à ce qu'avait postulé Jules Ferry, l'Afrique n'était donc pas une « bonne affaire » et la France qui y exerçait des contraintes de souveraineté s'y épuisa pour y construire des infrastructures, toutes les dépenses locales étant supportées par elle.

En 1952, la totalité des dépenses faites par la France dans ses colonies, représentait un cinquième du budget national. Une telle somme était économiquement insupportable pour un pays qui avait à reconstruire toutes ses infrastructures détruites par le second conflit mondial.

Pour la période 1900-1940 et 1945 à 1958, les seuls investissements publics totalisèrent le chiffre effarant de 22% du total de toutes les dépenses françaises sur fonds publics. Une telle ponction faite sur le capital investissement national interdisait naturellement toute modernisation, toute mutation de l'économie française au moment où ses

principaux concurrents mondiaux prenaient sur elle une avance déterminante. L'Empire africain « plombait » donc l'économie française et menaçait de conduire le pays à l'asphyxie.

Le plus insolite est que ces dépenses l'étaient sans contrepartie puisque la France ne se fournissait pas à bon compte dans son empire africain. Jacques Marseille a ainsi démontré qu'elle subvenait en amont les productions de ses colonies, avant de les acheter, en aval, au-dessus des cours mondiaux.

L'Empire africain de la France connaissait de plus une économie de traite. Les 2/3 des investissements privés français qui y furent réalisés avant 1914 portaient ainsi sur le commerce, les plantations ou certaines mines facilement exploitables sans qu'il ait été besoin de mettre en place de lourds et coûteux investissements qui auraient pu créer un développement industriel impérial.

Dans la conception de Jules Ferry, le développement, la mise en valeur, la création des infrastructures nécessaires auraient dû être confiés au capitalisme et relever du secteur privé. Or, ces investissements ne se faisant pas et les territoires n'ayant pas de ressources propres suffisantes, leurs budgets durent être régulièrement alimentés par des emprunts émis en métropole afin que puissent être entrepris les travaux d'infrastructure lourde comme les ports, les ponts, les routes, les hôpitaux etc.

La mise en valeur de l'Empire africain fut donc totalement supportée par l'épargne des Français. Les sommes considérables qui y furent investies furent donc retirées du capital disponible français afin de financer outre-mer des infrastructures pourtant

### Les investissements français à l'étranger en 1914

Avant le premier conflit mondial, les investissements privés français à l'étranger se répartissaient ainsi :

	1900	1914
Russie	25%	25,1%
Péninsule ibérique	16%	8,8%
Egypte et Afrique non française	10,7%	7,3%
Turquie	7,1%	7,5%
Amérique du Sud	7,1%	13,3%
Toutes colonies françaises	5,3%	8,8%
Reste du monde	28,8%	29,2%

Les colonies françaises dans leur ensemble, Indochine, Algérie et Antilles comprises, n'attiraient donc pas le capital privé français puisque les investissements privés y étaient *grosso modo* équivalents en volume à ceux réalisés dans le seul empire ottoman. (Michalet, 1968)

nécessaires en métropole car : « (...) *les usines, les barrages restent en place (en Afrique) et n'augmentent en rien l'équipement de la métropole. Nous donnons de l'argent à ces pays pour qu'ils nous payent les installations que nous réalisons chez eux ; n'est-ce pas une perte ?* » (Bonnefous, 1963 :52)

En 1914, les investissements français dans l'Afrique sud-saharienne s'élevaient à 4% de l'ensemble de tous les investissements français à l'étranger, et, seul ¼ de ces 4%, soit 1%, était d'origine privée. Le capitalisme français ne croyait donc pas à l'Empire africain et c'est pourquoi l'Etat français fut contraint d'intervenir pour se substituer au capital privé qui considérait l'empire africain comme une affaire économique sans réel intérêt et qui s'en désintéressait.

Selon Marseille, de 1900 à 1914, les dépenses coloniales représentèrent en moyenne 6,5% de toutes les dépenses françaises. Cette proportion baissa par la suite, mais pour se maintenir cependant à un niveau considérable puisque, entre 1950 et 1958, l'Empire, Algérie mise à part, totalisait encore entre 3,5% et 4% de toutes les dépenses de l'Etat français.

De 1947 à 1955, l'Empire français reçut ainsi pour 300 milliards d'équipement. En 1955, le total de tous les investissements réalisés outre-mer par la France atteignait 180 milliards de francs et 200 milliards en 1958.

De 1945 à 1958, l'Etat français investit outre-mer 1700 milliards de francs dont 800 en Afrique noire et consacra 60% de ses investissements à la création d'infrastructures de transport (Bonnefous, 1963). Durant la décennie 1946 à 1956, la France dépensa 1400 milliards en infrastructures dans son Empire (Marseille, 1984).

Le paradoxe est que, comme les infrastructures portuaires, routières et ferroviaires coloniales étaient insuffisantes ou inexistantes, après 1945, la France qui sortait pourtant ruinée du conflit et qui avait toute son économie à reconstruire, lança dans son Empire, et donc à fonds perdus pour elle, une fantastique politique de développement et de mise en valeur qui se fit largement aux dépens de la métropole où il fallait reconstruire 7000 ponts sur 9000,150 gares principales, 80% du réseau de navigation fluviale, 50% du parc automobile etc. (Marseille, 1986).

Et certains charlatans viennent nous parler de « pillage colonial » !!!

## Bibliographie

- Bonnefous, E., (1963) *Les milliards qui s'envolent. L'aide française aux pays sous-développés*. Paris.
- Daumalin, X., (1992) « *Marseille et l'Ouest africain. Cycle des oléagineux, attitudes coloniales, capitalisme portuaire (1841-1956)* ». Thèse de doctorat, EHESS, Marseille, octobre 1992.
- De Bieville, M., « Contribution métropolitaine aux dépenses de l'Union française ». *Revue Politique et Parlementaire*, mars 1953.
- Lefeuvre, D., (2005) *Chère Algérie. La France et sa colonie (1930-1962)*. Paris.
- Marseille, J., (1984) *Empire colonial et capitalisme français, histoire d'un divorce*. Paris, 1984.
- Marseille, J., (1993) « Entretien ». *Enquête sur l'Histoire*, n° spécial « L'Aventure coloniale », automne 1993.
- Marseille, J., (1986) « L'héritage colonial français : au-delà des légendes », in *Le Tiers-mondisme en question*, sous la direction de Rony Braumann.
- Michalet, C.A., (1968) *Les placements des épargnants français, de 1815 à nos jours*. Paris
- Walter, F., (1955) « Le paradoxe économique de l'Union française ». *Le Monde*, 9 octobre 1955.

## LES COLONIES : UN BOULET ÉCONOMIQUE

Dès avant 1914, il était clairement apparu que l'entreprise coloniale n'était pas source de profits, sauf dans le cas de certains secteurs, le plus souvent marginaux et en déclin. Le capital privé refusant d'investir dans des entreprises non rentables, l'Etat fut donc contraint de se substituer à lui. Jules Ferry et les impérialistes s'étaient donc lourdement trompés. Pour la France l'addition fut lourde et elle en subit aujourd'hui les conséquences.

Véritable boulet pour la France, l'empire africain n'était même pas un fournisseur de matières premières agricoles ou minières à bon compte pour sa métropole puisque nous savons aujourd'hui que la France a toujours payé les productions impériales, qu'elle avait pourtant subventionnées, environ 25% au-dessus des cours mondiaux.

Ainsi, en 1958, 22% de toutes les importations coloniales en métropole étaient constitués par le vin algérien dont le litre était payé 35 francs alors que, à qualité égale, le vin grec, espagnol ou portugais ne valait que 19 ou 20 francs. Le cacao de Côte d'Ivoire était payé 220 francs les 100 kilos quand le cours mondial était de 180 francs. Pour les arachides du Sénégal, les agrumes et les bananes en général, le prix colonial français était de 15 à 20% supérieur aux cours mondiaux (Marseille, 1984). Le surcoût de l'opération a même été chiffré :

« Un rapport du sous-comité du Marché commun, qui avait fonctionné dans le cadre du Comité d'études de l'intégration économique de la métropole et des pays d'outre-mer entre 1954 et 1956, chiffrait à plus de 50 milliards la surcharge de prix imposée à la métropole sur un volume d'importations coloniales totales de 360 milliards. » (Marseille, 1986 : 68).

En définitive, le seul avantage pour la France qui payait les productions de son propre empire à un cours supérieur aux prix du marché mondial, était de le faire sans avoir à sortir de devises

Quant au soutien des cours des productions coloniales, il coûta à la France 60 milliards par an de 1956 à 1960. De plus, à l'exception des phosphates du Maroc, des charbonnages du Tonkin et de quelques productions sectorielles, l'Empire ne fournissait rien de rare à la France.

Année après année, la France s'est donc ruinée dans son Empire pour y subventionner des productions non stratégiques, insuffisantes et qui, comme nous

venons de le voir, lui étaient vendues au-dessus des cours mondiaux. L'exemple de l'Office du Niger est éloquent. Créé en 1932 au prix d'investissements considérables, il ne fournissait à la France, 28 ans plus tard, en 1960, que 120 000 tonnes de coton quand ses besoins étaient de 400 000 tonnes, et cela, à un prix de revient final exorbitant.

Dans le domaine colonial français au sud du Sahara, les dépenses locales étaient toutes supportées par la métropole. Le FIDES (*Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social*) était en théorie alimenté à 90% par la France et à 10% par les territoires. Or, depuis le décret du 6 octobre 1956, la métropole finançait à 100% tous les travaux d'équipement dans les domaines sociaux, agricoles et industriels prévus au plan. Elle assurait 100% des investissements de santé, d'enseignement, d'urbanisation, d'habitat, des travaux urbains de voirie, des travaux ruraux, de production agricole, d'hydraulique, de mise en valeur des forêts, d'élevage, de la pêche, du tourisme, de l'industrialisation et de l'électrification.

De plus, la part des 10% que les territoires devaient théoriquement acquitter diminuait constamment, avec cette singularité qui était que, quand ils étaient acquittés, ces 10% l'étaient au moyen d'emprunts au Trésor métropolitain par le biais de la Caisse Centrale de la France d'Outre-mer (CCFOM), dont les fonds venaient directement du budget métropolitain qui prêtait à long terme et à taux réduits.

Prenons l'exemple de l'AEF (*Afrique équatoriale française*) : du mois de juin 1946 au mois de juin 1951, la CCFOM prêta à la fédération, 9.800.000.000 FF ; sur cette somme, l'AEF préleva 59 millions, soit sa part de participation au FIDES. La France assura donc 100% du financement !

En définitive, le budget métropolitain a financé la totalité du plan de développement de l'empire

africain. C'est ainsi que de 1948 à 1955, pour les seuls investissements, le Trésor métropolitain a dépensé Outre-mer 1340 milliards de FF, soit 4 milliards d'US \$, soit 3% du revenu national français (Walter, 1955). Mais à cette somme, il convient encore d'ajouter toutes les dépenses de fonctionnement, les salaires des fonctionnaires et les dépenses militaires.

La somme était colossale et elle fut mise en évidence à l'époque car, en 1952, la totalité des dépenses de la France dans son Outre-Mer, y compris les dépenses liées à la guerre d'Indochine, représentaient 1/5<sup>e</sup> du budget français (de Bieville, 1953).

Au total, le coût de l'Empire fut considérable. Les seuls investissements totalisèrent ainsi 6000 milliards de FF (valeur 1962) pour la période 1900-1940 et 1700 milliards pour la période 1945 à 1958, soit le chiffre effarant de 22% du total de toutes les dépenses françaises sur fonds publics. Une telle dépense freinait toute modernisation, toute mutation de l'économie française, et cela au moment où ses principaux concurrents mondiaux prenaient sur elle une avance déterminante.

De plus, et il importe de ne pas perdre de vue cet aspect essentiel, Jacques Marseille a démontré que la seule existence d'un marché colonial impérial créait des habitudes de facilité qui freinaient largement la combativité commerciale française sur d'autres marchés plus rentables. Le débouché impérial était en effet protégé. A l'abri des protections constituées par les contingentements et les préférences tarifaires, de larges secteurs de l'économie française vivaient donc, assoupis dans la langueur résultant de la certitude de contrôler des marchés définitivement acquis.

Or, ce protectionnisme ne favorisa que des industries en déclin, celles qui n'avaient pas réussi ou qui n'avaient pas voulu s'ouvrir vers les marchés européens ou nord-américains. Il défavorisait en

même temps les industries françaises de pointe qui étaient pénalisées à l'exportation par les pays qui se heurtaient au protectionnisme impérial français.

Xavier Daumalin a bien montré dans sa thèse (1992), que, dans les années 1882-1897, les huileries marseillaises furent confrontées à la mondialisation du marché des oléagineux avec l'apparition de matières grasses nouvelles et surtout plus compétitives, comme par exemple l'arachide indienne. Voyant diminuer considérablement leurs importations de produits oléagineux depuis l'Ouest africain<sup>[1]</sup>, elles tentèrent alors :

*« (...) d'enrayer leur déclin commercial en prônant- et en obtenant- la conquête d'un de leurs fiefs traditionnels : le Dahomey. La solution coloniale apparaît ainsi comme la traduction d'un refus ou d'une incapacité à s'adapter aux évolutions du marché : c'est un réflexe anti-libéral »* (Daumalin, 1992).

Pour les huileries marseillaises, la colonisation fut donc une bouée de sauvetage. Mais quelques décennies plus tard, un total retournement de situation se produisit quand l'Empire devint un concurrent sérieux pour ces mêmes industries qui avaient tant poussé à sa constitution. En effet :

*« (...) en favorisant la création d'huileries coloniales (...) l'Etat enlève aux huileries de Marseille une de leurs raisons d'être- la trituration des arachides ouest africaines (...). L'AOF triturera désormais la quasi-totalité de sa récolte d'arachides et le port de Marseille se contentera de raffiner l'huile ainsi produite (...). Les huiliers marseillais (...) rejettent une politique économique qui (...) favorise le développement d'une industrie coloniale concurrente. Ils s'interrogent alors, dès les années 1934-1939, et plus encore au lendemain de la seconde guerre mondiale, sur l'utilité et le coût de la colonisation. A Marseille, les colonies ne font plus l'unanimité »* (Daumalin, 1992).

[1] De 1881 à 1897, les importations marseillaises d'oléagineux tombèrent de 127 200 tonnes à 52 000 tonnes et les investissements de 27,1 à 13,1 millions de francs (Daumalin, 1992).



## FORMULAIRE D'ABONNEMENT/ RÉABONNEMENT POUR 2020

(LES ABONNEMENTS 2021 NE SERONT PAS PRIS EN COMPTE)

Née en 2010, l'Afrique Réelle est une lettre mensuelle PDF d'une vingtaine de pages envoyée par internet. Elle analyse les événements africains sur la longue durée à partir du réel géographique et ethnique.

Cet outil unique de connaissance des réalités du continent africain est illustré de cartes couleur. En plus de la revue, les abonnés reçoivent les analyses ponctuelles de Bernard Lugan.



Paiement sécurisé sur :  
[WWW.BERNARD-LUGAN.COM](http://WWW.BERNARD-LUGAN.COM)

Abonnement simple : **45€** (TVA incluse)

Donne droit aux 12 numéros de janvier à décembre 2020 ainsi qu'à tous les communiqués et analyses de Bernard Lugan.

Si vous désirez être tenu au courant de nos activités ou recevoir un exemplaire specimen gratuit de *l'Afrique Réelle*, nous écrire à :  
[contact@bernard-lugan.com](mailto:contact@bernard-lugan.com)

NOM ET PRÉNOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL ET VILLE :

PAYS :

TÉLÉPHONE :

**ADRESSE E-MAIL (OBLIGATOIRE) :**

FORMULAIRE À RENVOYER À :  
BERNARD LUGAN  
BP 45  
42360 PANISSIÈRES

- RÉABONNEMENT 2020 : 12 NUMÉROS - 45 EUROS (TVA INCLUSE)
- ABONNEMENT 2020 : 12 NUMÉROS - 45 EUROS (TVA INCLUSE)
- ABONNEMENT 2019-2020 : 24 NUMÉROS - 60 EUROS (TVA INCLUSE)
- INTÉGRALITÉ DES 132 NUMÉROS 2010-2020 : 135 EUROS (TVA INCLUSE)