

Le commerce transsaharien au XIXe siècle vu d'Afrique noire

Catherine Coquery-Vidrovitch

Citer ce document / Cite this document :

Coquery-Vidrovitch Catherine. Le commerce transsaharien au XIXe siècle vu d'Afrique noire. In: Négocier blanc en Afrique noire. L'évolution du commerce à longue distance en Afrique noire du 18e au 20e siècles. Actes du colloque du Centre d'étude d'Afrique Noire (Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux), 23-25 septembre 1999. Paris : Société française d'histoire d'outre-mer, 2001. pp. 323-333. (Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2);

https://www.persee.fr/doc/sfhom_0000-0002_2001_act_2_1_1057

Fichier pdf généré le 14/12/2018

Le commerce transsaharien au XIX^e siècle vu d'Afrique noire

Catherine COQUERY-VIDROVITCH

Contrairement à la traite atlantique, le trafic transsaharien n'était pas seulement un facteur de déprédation. Il véhiculait certes autant d'esclaves sinon davantage, mais aussi des marchandises et des idées. Toute une gamme d'articles allant des denrées alimentaires – au premier chef le sel – aux produits manufacturés continuèrent de faire leur chemin du Maghreb à la savane et vice-versa, en suivant des voies qui ne s'étaient guère modifiés depuis le Moyen-Âge : ce qui avait changé, ce n'est pas le volume des échanges, qui eut même tendance à s'accroître au XIX^e siècle, mais la signification économique et politique globale de ce commerce.

1. La diversité du grand commerce (sel, chevaux, etc.)

L'itinéraire occidental fut constamment vivifié par les souverains du Maroc, qui tenaient à se fournir en or et en esclaves. À partir de 1765, le nouveau port de Mogador devint le principal débouché maritime des caravanes du Sud. Au départ du Maroc, Goulimine occupait au XVIII^e siècle la place de relais qui avait été celle de Taghawust dans les siècles précédents. Les caravanes y étaient guidées par de « bons musulmans » jusqu'à Shinguetti ou Wanda, habitée à la fin du XVIII^e siècle par environ 2 000 Udaya qui veillaient sur ses entrepôts de sel gemme. De là, les caravanes atteignaient Saint-Louis du Sénégal par le pays Trarza, ou le Galam et le Hodh par le pays Brakna. Du Hodh, plusieurs pistes rejoignaient les royaumes bambara de Kaarta et de Ségou, où sel et chevaux étaient échangés contre esclaves et or.

Un trafic similaire s'effectuait plus au centre entre Ségou et Gumbu du Sahel. Une piste reliait également Oualata à Sansanding et au delta intérieur. Point de rupture de charge pour les pirogues qui remontaient le Niger depuis Ségou, Sansanding cessa progressivement d'être tributaire de Djenné pour son approvisionnement en produits maghrébins, et devint une plaque tournante entre Dioula du Sud et Maures et même Marocains du nord. Plus à l'Est, la ville d'Agades, au sud du massif de l'Air, devint la place de rencontre du commerce entre le pays haussa et le Bornou et, au-delà, le carrefour des pistes en provenance de Gao, de Tripoli et de l'Égypte.

Dans la boucle du Niger, l'affaiblissement du pouvoir central n'entraîna pas nécessairement la ruine du pays, car les impératifs du commerce interrégional ne furent pas menacés, au contraire. À Tombouctou comme à Djenné, le niveau de vie combinait la production vivrière locale aux apports de l'arrière-pays. Les habitants se nourrissaient fort bien : l'alimentation de base était le riz ou le couscous de mil mêlé à de la viande franche fournie par les Peuls, ou du poisson sec ou frais, lui aussi abondant : le blé et le pain, jadis acclimatés par les Marocains, étaient réservés aux plus nobles. L'industrie textile reposait sur le coton et la laine, l'indigo et le da, ou sorte de chanvre utilisé pour la fabrication des filets de pêche. On travaillait toujours la cire pour les bougies, le fer du Bandougou et l'on importait de la zone forestière les noix de kola et l'or (Abitbol, 1979).

Commerce et rencontres entre Berbère-Arabes au nord et Soninke, Foutanque et Wolof au sud n'étaient pas nouveaux. Des deux côtés des franges du désert, les métissages s'étaient multipliés depuis le début des incursions marocaines sur le

Niger, et surtout depuis qu'une *jihād* d'origine berbère avait à partir de 1670 touché non seulement la zone désertique mais aussi les États noirs du Waalo, du Kajoor, du Jolof et du Fuuta. Ce qui se confirme au XIX^e siècle, c'est, en raison de la contradiction croissante entre une désertification en expansion et une pression démographique en hausse, les occasions de heurts dans toutes les directions : entre gens du nord ou « blancs », entre gens du sud ou « noirs » et entre « noirs et blancs » ; ces termes tendent en effet à être désormais utilisés par les populations elles-mêmes, pourtant bien souvent au teint de peau similaire, mais aux héritages culturels et historiques en partie différents. La réalité est que, aux franges du désert, les deux sont mêlés, mais que les choix politiques et les stratégies économiques différencient ceux qu'on pourrait désormais qualifier de dominants (les « blancs ») et de dominés (les « noirs »).

Vers l'Ouest surtout, dans la première moitié du XIX^e siècle, a pris définitivement forme, au sein de chacun des deux groupes, deux hiérarchies parallèles : d'une part celle des guerriers, d'autre part celle des marchands et des clercs. Ils se répartissaient, du côté des « blancs » que les Français appellent Maures, entre les guerriers hassani d'origine souvent arabe et les marchands *zwaya* plutôt d'ascendance berbère, l'une et l'autre catégorie reconnaissant l'autorité territoriale d'un même émir ; les familles émiraies se répartissaient elle-même entre deux vastes tribus, les Trarza à l'extrême ouest, les Brakna à la hauteur du moyen Sénégal, qui commencèrent à négocier avec les Français au fur et à mesure de la montée de ces derniers sur le fleuve.

Les Hassani, grands nomades, utilisaient essentiellement chameaux et chevaux pour assurer leur mobilité, et pour la même raison vivaient plutôt en petits groupes ; mais leur système hautement hiérarchisé incluait des tribus dépendantes d'éleveurs ou *Znaga*. Les *Zwaya* pratiquaient plutôt l'élevage transhumant ; ils étaient organisés en campements plus amples qui utilisaient davantage d'esclaves. Les Hassani agissaient par la guerre et la mise en esclavage, raflant au sud du Sénégal et sur les bords du Niger des paysans noirs, souvent des femmes et des enfants raziés dans les champs, qu'ils soumettaient au tribut ou transportaient dans les oasis pour leur faire travailler la terre et entretenir les plantations de palmiers-dattiers. Dans ce cas, la politique « blanche » était fondée sur la terreur propagée par ses incursions sur la rive gauche du fleuve ; les noirs avaient d'autant plus de mal à résister qu'ils n'avaient pas les moyens de rétorquer par des raids dans le désert. Progressivement, les principaux chefs « noirs » sénégalais, Wolof et Tukulor des deux rives du fleuve, Soninke et Bambara, durent reconnaître la suprématie des Maures et leur payer tribut lors de leurs expéditions annuelles ; les guerriers Trarza, plus centralisés, étaient les plus terribles ; ils descendaient en pays Waalo et Kajoor et jusqu'au Bawol. Les Brakna visaient plutôt le Fuuta et s'avançaient même jusqu'au Jolof. Ce sont les Français qui, dans la deuxième moitié du siècle, mirent fin à ces pratiques en obligeant les Maures à se cantonner sur la rive droite du fleuve.

Les *Zwaya* aboutirent en partie au même résultat, mais en mettant l'accent sur la diffusion religieuse et le commerce, lui aussi friand en esclaves du moment qu'il s'agit d'infidèles. Le groupe le plus influent au sud du Sénégal fut celui des Idaw al Hajj, qui propagèrent l'islam au Waalo et au Kajoor où nombre d'entre eux s'étaient installés à partir du XVII^e siècle. Ils jouèrent un rôle important dans les guerres de marabouts qui avaient sévi dans la zone à partir de cette date.

Vers la boucle du Niger, la distinction entre guerriers et religieux, Berbères ou Bédouins arabes, était moins nette. Ils fournirent en sel et surtout en chevaux et en armes les grands leaders de *jihād* Peul, qui livraient en échange les céréales raziés et la masse d'esclaves pourchassés à l'occasion de leurs charges de cavalerie ; en bordure du désert et dans les oasis, les esclaves mâles étaient utilisés aux champs et les femmes au service domestique. Le système culmine au milieu du siècle avec la

formidable expansion d'el hadj Omar qui porte à son paroxysme la demande en chevaux et l'offre d'esclaves.

À cette époque, les contacts sont d'autant plus importants que la désertification des siècles précédents a rendu les nomades terriblement dépendants des céréales fournis de gré ou de force par les paysans noirs. La demande était, au début du siècle, nettement supérieure à celle des Blancs et de leurs alliés de la côte qui restaient en petit nombre : entre 10 et 13 000 habitants à Saint-Louis entre 1800 et 1840, contre une population d'environ 55 000 Trarza et 60 000 Brakna vers la même époque (Webb). C'est pourquoi, considérant le Waalo comme un grenier à grains, les Français tentèrent à partir de leur retour en 1817 d'implanter des plantations dans la plaine d'inondation du bas fleuve et négocièrent en 1819 avec le Idaw al-Hajj la fourniture de main-d'œuvre (qui aurait eu toute chance d'être servile).

Le projet, mal conçu, tourna court en 1831, mais, devant la menace française, l'émir des Trarza, Muhamad al-Habib, n'en chercha pas moins à garantir sa suprématie formalisée en épousant au début des années 1830 la fille du brak du Waalo. Il en résulta un premier affrontement direct entre Français et Trarza entre 1833 et 1835, puis à nouveau en 1854-1858 : les premiers bloquaient le fleuve et empêchaient les seconds de s'approvisionner en grains, tandis que ceux-ci ripostèrent en refusant de venir vendre la gomme, produit dont précisément la demande européenne connaît un rapide essor en cette première moitié du siècle. Les Trarza perdirent 1 000 hommes, 30 000 têtes de bétail et 200 chevaux ; les commerçants saint-louisiens et les marchands zwaya s'entremirent pour rétablir les routes du commerce ; en 1858 Faidherbe interdit désormais aux Trarza de franchir le fleuve, tout en se proposant comme intermédiaire pour lever le tribut dû aux Maures par les États noirs ; c'était la préfiguration de la frontière sénégal-mauritanienne et les débuts de l'impérialisme français, accueilli de façon contrastée par les Trarza eux-mêmes : les guerriers étaient éliminés, mais les marchands zwaya se réjouirent de la paix commerciale retrouvée.

Sur le Niger, jusqu'au milieu du siècle précédent, les Marocains avaient poursuivi les raids quasi annuels qui leur permettaient de se fournir en esclaves. Cependant, désormais, plus que l'or ou les esclaves, ou que les pagnes de la savane dorénavant concurrencés par les guinées bleues importées d'Inde, le trafic principal consistait en l'échange de céréales contre le sel. Ce sont les Soninke qui, en contact permanent avec les Berbères, constituèrent progressivement sur les franges du désert une population mêlée le long des routes de caravanes si bien que, au début du XIX^e siècle, compte tenu de l'avancée du désert, la capitale naguère soninké du royaume de Jarra se trouvait incorporée au monde saharien ; dès 1796 Mungo Park l'avait décrite comme un établissement important dont les habitants, presque tous noirs, payaient un lourd tribut à des protecteurs Maures impérieux. Depuis lors, l'intérêt des Soninke pour le grand commerce ne s'est pas démenti, aussi bien avec les musulmans du nord qu'avec les Français de Saint-Louis : ces paysans-guerriers-marabouts profitaient de la longueur de la saison sèche, morte-saison agricole, sous ces latitudes, pour aller rechercher dans toute l'Afrique de l'ouest Kola, or et esclaves, acquis contre les cotonnades et les chevaux, et revendus dans leur région d'origine, également exportatrice de céréales vers le Sahara et jusqu'au Maghreb. Ainsi, leur tradition migrante est bien antérieure aux migrations du travail si prégnantes au XX^e siècle¹.

Les gens du désert se nourrissaient en effet surtout de aysh, c'est-à-dire d'une bouillie de sorgho au lait, base le soir de leur seul repas quotidien ; l'environnement leur imposait d'aller chercher cette céréale de plus en plus loin vers le Sud, où ils avaient aussi à faire paître leurs troupeaux en saison sèche. Quant aux Bambara, le

¹ Manchuelle, 1997.

sel était pour eux si important que le mot qu'ils utilisaient pour désigner le Sahara était kokhodougou, ou pays du sel. Dans le Soudan occidental, les caravanes de sel extrait surtout à Ijil au nord-ouest étaient basées dans l'Adrar² désormais situé en plein désert. La route d'Ijil était moins aride que celle qui conduisait plus à l'Est vers les principaux gisements de Taghaza et de Taoudéni. De l'Adrar, les caravanes pouvaient gagner Tombouctou en passant par l'oasis de Tishit, grand carrefour de caravanes alors peuplée de quelque 10 000 habitants.

En effet, avant l'intervention française, gîtes d'étapes et caravanes de 200 chameaux ou davantage étaient de vaste dimension et témoignaient d'une remarquable diversité culturelle. De l'Adrar à la savane, la route du sorgho prenait un bon mois ; mais, si la même caravane se chargeait aussi du sel, elle en avait pour une bonne partie de l'année surtout si elle avait préalablement livré le grain vers la rive nord du Sahara en bordure du Maghreb. Pour les gens du désert, le trafic était rentable puisqu'une basse de sel valait 20 à 25 mesures de sorgho, sauf en cas de famine comme en 1833 où le prix du sel tomba à parité. Dans la première moitié du XIX^e siècle, l'exploitation était contrôlée par le Kunta ; l'influence de ce large groupe, qui avait jusqu'alors dominé le couloir entre le Touat et Tombouctou grandit, sous l'action de quelques mystiques qadiri dont le plus renommé fut Sidi al-Mokhtar al-Kunti (mort en 1811), même s'ils s'opposaient aux Idaw Ali gagnés par la tidjaniyya entre 1780 et 1830. Le problème pour les Zwaya était donc de se protéger du pillage, et les procédés de stockage étaient variés : le grain n'était guère enterré par les nomades comme il était d'usage au nord du Sahara, mais en général gardé au milieu du campement dans de grands sacs de cuir ou bien, comme à Oualata, socké dans des hangars fortifiés, tandis que le sel était pour plus de sûreté enseveli dans le sable où il pouvait être conservé durant plusieurs années.

Outre le sel, les gens du désert offraient des chevaux. On a tendance à insister sur ce trafic pour la période antérieure au XVI^e siècle, mais tout laisse penser que la désertification qui s'ensuivit fut plutôt favorable au cheval dans la savane septentrionale puisque la trypanosomiase n'y sévissait plus. Au XIX^e siècle, les États Wolof côtiers comme ceux du bassin du Niger acquirent des chevaux contre un nombre considérable d'esclaves, d'autant plus considérable que se fermait le marché négrier atlantique. À l'Ouest, le petit poney sénégalais était impropre à la guerre ; il fallait pour monter une cavalerie des chevaux arabes ou maghrébins qui, par croisement avec le poney local, donna le mbar ou mbar, un peu plus grands que le poney et surtout plus résistant que les chevaux d'importation. Se développa aussi vers la fin du siècle le « cheval du fleuve » moins fragile que ceux venus du nord. Ceux-ci étaient élevés pour la plupart dans le Tagant au nord du Sahel car les faire venir du Maghreb était trop périlleux. Toujours est-il que les quelques estimations en notre possession feraient état de 5 à 10 000 cavaliers au kajoor au début du XIX^e siècle, ce qui représente plus du double qu'une trentaine d'années auparavant et le place bien au-dessus du Waalo qui n'en aurait plus possédé que 2 000. Le damel du Kajoor aurait même fait venir des chevaux de la région de Marrakech et, en 1789, il serait allé jusqu'à vouloir payer un cheval du désert au prix fabuleux de cent esclaves, cent vaches et vingt chameaux !³

La cavalerie se développa plus encore sur le Niger. Le besoin en chevaux donna lieu à l'essor de la traite des esclaves : dans les premières décennies du siècle en effet, un cheval de qualité valait entre dix et trente esclaves, et ces chevaux mouraient vite car le climat ne leur convenait guère ; or, à partir de la seconde moitié du siècle, le cheval s'échangeait dorénavant contre un à trois esclaves seulement ; la chute des prix indique moins la hausse du prix des esclaves que le déclin du cheval :

² Cf. Webb, carte p. 10.

³ Cf. Pruneau de Pommegorge.

les Européens ont quasiment supprimé en Sénégambie des occasions de razzia et, surtout, l'élevage local s'est développé, facilité par la désertification ; les Peuls élevaient des chevaux hybrides en même temps que leurs vaches ; el hadj Omar achetait ses chevaux à Ségou et Samori se les procura en pays soninké. Quand aux chevaux descendus du nord que les Français se mirent au tournant du XX^e siècle à acquérir à leur tour au rythme d'une quinzaine par an, ils arrivaient en trop piètre condition pour être bien utiles.

2. La percée du commerce de la gomme

Entre-temps, l'offre de gomme avait supplanté celle du cheval. La gomme arabique est produite par plusieurs variétés d'acacias dont les plantations s'avancèrent vers le Sud avec la désertification : vers la fin du XVII^e siècle, l'acacia s'arrêtait 200 km au nord de Portendick ; un siècle plus tard, il avait progressé de 200 à 300 km. Le mouvement est perceptible par la descente des escales de commerce le long de la côte atlantique : au début du XIX^e siècle, faute de points d'eau potable, le commerce de la gomme avait à peu près disparu des ports d'Arguin ou de Portendick. Tout ou presque s'était déporté massivement le long du fleuve Sénégal. Au long des deux siècles précédents, l'importation massive des cotonnades indiennes teintées à l'indigo ou ginées offertes en échange de la gomme avait fini par supplanter en pays maure des cotonnades autochtones. Il s'y ajouta progressivement la nécessité pour les gens du désert d'aller chercher leurs céréales toujours plus au sud. C'est que l'usage de la gomme se diversifia ; depuis longtemps, les gens du pays l'utilisaient comme médicament contre la diarrhée, comme épaississeur de boisson, comme cosmétique ou pour fabriquer de la colle ou de l'encre.

Les Européens firent de même et bientôt l'utilisèrent massivement pour préparer leurs teintures et aussi, secondairement, comme mordant dans la gravure sur cuivre. Le besoin augmenta donc rapidement avec l'essor de l'industrie textile pour les cotonnades imprimées. Les exportations du Sahara occidental doublèrent entre le début et la fin du XVIII^e siècle où elles atteignirent le millier de tonnes ; la production doubla à nouveau dans les années 1830 (deux mille tonnes). C'était au XIX^e siècle le seul produit qui pouvait être exporté de Saint-Louis par d'autres que les Français, ce qui en fit un instrument de paiement monétaire pour les marchandises importées de Londres comme de France : à partir du moment où, dès le début du siècle, la traite atlantique devint presque impossible dans la zone, ce fut entre 1790 et 1870, avant que la production d'arachide ne s'emparât de la première place, le produit quasi exclusif du commerce sénégalais jusqu'à ce que, à la fin du siècle, l'Afrique orientale (surtout le Soudan) prenne le relais. L'exportation en augmenta d'autant plus rapidement que la marge bénéficiaire était pour les Européens particulièrement avantageuse : achetée au début du siècle entre £60 et 90 aux négociants de Saint-Louis (soit déjà 25 % plus cher que dans l'intérieur), elle était revendue à Londres ou à Paris au moins le double, entre 160 et 180 livres.⁴ On comprend dès lors la fréquence des « guerres de la gomme » conduites par les différents groupes de commerçants européens en compétition dans la première moitié du siècle : ce fut l'une des raisons majeures de la progressive prise de contrôle du fleuve par les Français.

Les Maures avaient autant intérêt à ce commerce, puisque les termes de l'échange leur furent très favorables dans la première moitié du siècle : entre 1788 et 1838, chiffres extrêmes il est vrai, la valeur d'échange d'une tonne de gomme arabique passa de 32 à 70 pièces de guinée (une guinée mesurant environ 16,5 mètres sur un mètre)...

⁴ Cf. Webb, page 108.

Termes de l'échange 1776-1849 : valeur d'une tonne de gomme exprimée en pièces de guinée		
Date	Guinée	Indice
1776	14,3	54
1877	31,9	121
1823-1827	51,5	196
1830	41,1	156
1833	63,1	240
1838	70,6	268
1849	50,2	191

Source : Curtin, *Economic Change...*, et Webb, *Desert Frontier*

Sur place, la récolte de la gomme effectuée par les esclaves s'insérait d'autant plus facilement dans le cycle de production qu'elle intervenait pendant la saison sèche et s'adaptait assez bien au rythme de travail des bergers. À raison d'une production par arbre de cent grammes de gomme par an, et d'une production à l'hectare de un à trois kilos, un esclave pouvait récolter jusqu'à quatre kilos de gomme par jour, si bien que, en trois mois, temps moyen d'une saison de récolte, deux travailleurs pouvaient faire jusqu'à une tonne : cela signifie qu'au XVIII^e siècle 2 000 esclaves, soit une faible proportion de ceux de la zone, auraient suffi pour assurer l'exportation du produit. Même au plus fort de la traite de la gomme, dans la première moitié du XIX^e siècle, la production fut assurée sans peine par une population servile approvisionnée par les razzias en pays noir. L'émir des Trarza, assisté par le shamsh ou chef politico-commercial des Trarza Idaw al-Hadj, négociait de près avec les commerçants de Saint-Louis, mais d'autres groupes de zwaya participaient aussi aux transactions.

La grande traite avait lieu de février, à partir du retrait des eaux, à juillet : les zwaya récoltaient la gomme en saison sèche et la transportaient vers le fleuve à dos d'animaux de bât (chameaux ou ânes) ; les traitants remontaient le fleuve jusqu'aux principales excales, dont la période de plus grande activité avait lieu pendant la saison des pluies, c'est-à-dire à partir de juin-juillet. Deux escales se trouvaient en pays Trarza : l'escale des Darmankour à 96 km de Saint-Louis et celle du Désert quatre kilomètres plus loin ; la troisième ou escale du Coq était située à 200 km de Saint-Louis en pays Brakna où l'émir était associé à son allié Tukuloor du Fuuta. Les traitants pouvaient y passer de longues semaines à attendre les caravanes et à distribuer leurs cadeaux, couvertures, pagnes, céréales, thé, qu'ils confiaient aussi à des intermédiaires ou maîtres de langue chargés d'intercepter les chefs de caravanes pour emporter les marchés.

Le haut fleuve n'était navigable par des bateaux de taille supérieure à celle d'une pirogue que de juillet à décembre au plus tard. Jusqu'aux premières années du XIX^e siècle, avant l'interdiction de la traite par les Anglais qui occupaient Saint-Louis à l'époque napoléonienne, le commerce sur le haut fleuve avait été important puisque la plupart des esclaves et l'or provenaient de cette région. Cela avait été le monopole de la Compagnie de Galam, aux mains des négociants de Saint-Louis, qui avait le droit exclusif de naviguer pendant la saison des pluies. Jusque dans les années 1820, quelques marigotiers continuaient hors saison à échanger grains, poisson séché et produits de l'artisanat local, mais l'activité avait bien décliné. À partir de 1824, après quelques tâtonnements, le gouvernement colonial libéralisa le commerce sur le haut fleuve en saison des pluies ; traitants et marigotiers s'emparèrent du commerce des céréales dans la région relativement fertile de Gajaaga. Quand la demande de gomme doubla dans les années 1830, la saison s'allongea, passant de trois à six mois de janvier à juillet. La compétition s'accrut dans les escales entre les traitants liés à Saint-Louis et les Maures producteurs de

gomme qui continuaient à exiger des droits ou coutumes élevés sur la traite. L'un des moyens de pression des traitants fut, à partir de 1830, de faire décréter par le gouvernement colonial de Saint-Louis un prix plancher pour la guinée, mesurée aux escales en livres métriques de gomme. Cette valeur fut appelée *compromis*, puisqu'elle impliquait de la part des traitants, pour leur assurer un profit minimum, une entente qui mettait fin entre eux à la concurrence sauvage ; mais celle-ci reprenait de plus belle chaque fois qu'un espoir de profit supérieur se faisait jour, puisque ni la qualité de la saison de gomme, ni la date d'arrivée des caravanes aux escales n'étaient vraiment prévisibles.

En outre, le cours de la pièce de guinée devint très fluctuant surtout lorsque, à partir des années 1820 ; non seulement les Maures, mais aussi les peuples de Sénégambie se mirent à préférer les guinées à ce qu'ils demandaient auparavant : corail, ambre ou autres types de pagnes. Le prix de la pièce de guinée variait donc énormément suivant les années, très haut en cas de rupture de stock, mais susceptible en revanche de s'effondrer si un arrivage se produisait en pleine saison de traite : les traitants qui avaient acheté la guinée au prix fort en début de saison risquaient alors de se trouver sérieusement endettés, tandis que les producteurs de gomme avaient beau jeu d'essayer de briser l'entente commerciale des traitants en menaçant de remporter et d'enterrer leur gomme jusqu'à la saison suivante, ou plus simplement de répandre vers l'arrière-pays la nouvelle que le compromis proposé était inacceptable et d'aller offrir leur récolte aux Anglais de Gambie ou de Portendick : c'est ce qui se produisit au moins une fois, trois ans à peine après la reprise de la colonie par les Français, en 1819. La même année, l'émir des Trarza envoya un représentant à Bathurst qui reprit l'habitude de lui payer coutume, et, en 1825, un groupe de marchands fonda la compagnie britannique de Portendick qui détourna jusqu'à 10 % de la gomme du fleuve, et davantage encore lors de la guerre franco-trarza de 1834-1836.

Dans les années 1837-1842, cette concurrence acharnée et les retombées de la crise économique occidentale aboutirent à la ruine d'un grand nombre de traitants : l'importation massive de guinées, passant de l'ordre de 50 000 à près de 200 000 pièces par an, et l'effondrement des prix industriels entraînèrent une crise profonde sur le fleuve. Paris réagit par une reprise en main dirigiste (ordonnance royale de 1842) : la rivière redevint le domaine exclusif d'un nombre limité de traitants indépendants, ceux qui pratiquaient la grande traite depuis au moins 1836 (avant la crise). Les marchands et négociants européens de Saint-Louis devaient se consacrer pour leur part au commerce d'import-export. Le commerce aux escales fut soigneusement réglementé.

La mesure, mais surtout les très mauvaises années de gomme (1842-1844) qui en haussèrent le prix de vente permirent de redresser momentanément la situation des traitants. Mais la réglementation allait à contre-courant du mouvement irrépessible vers le libre échange : la Seconde République commença pour ouvrir le fleuve à toute la population indigène de Saint-Louis et dépendances ; mais les campagnes militaires de Faidherbe, en 1854-1858, achevèrent de faire triompher la liberté du commerce : ce fut la fin du règne des traitants puisque les maisons de commerce purent se réinstaller sur le fleuve, imposant des prix d'achat de la gomme devenus définitivement très bas. Les émirs maures, dont la gomme restait la seule richesse, durent bon gré mal gré accepter que leurs anciennes coutumes soient réduites à un droit uniforme de 3 %. Quant aux paysans sénégalais, ils se détournèrent de ce commerce en faveur de la culture arachidière. On entra dans une économie de type colonial.

Prix d'un kilo de gomme arabique à Saint-Louis (en francs)			
1800	1,8	1844	2,5
1808	0,9	1845	2,2
1815	0,5	1846	2
1816	1,3	1849	1,1
1832	0,5	1850	2,1
1836	1,6	1856	0,6
1840	1,2	1859	0,6
1843	1,4		

Aussi bien la masse croissante des esclaves vendus vers le Nord et les échanges entre chevaux et céréales, entre gomme et guinées qui s'accroissent et se précisent au XIX^e siècle, eurent aux confins du Sahel et du désert un résultat commun ; ils contribuèrent à renforcer et à interioriser une différenciation qui, certes, existait depuis longtemps, mais qui n'avait pas eu la même rigidité : celle entre les « blancs » du nord et les « noirs » du sud. Durant la première moitié du XIX^e siècle, les échanges et les guerres entre les deux groupes eurent certainement un impact plus grand que les troubles provoqués par l'influence atlantique. Les Européens restaient encore une infime minorité, ils n'avaient qu'exceptionnellement marqué le territoire politique sur des espaces encore très restreints, et leur intervention économique était sinon limitée, du moins indirecte : les partenaires en présence étaient les Maures et les Sénégalais, les soldats de jihad et les peuples conquis. La demande en céréales, en chevaux et en esclaves, fût à cette époque plus forte vers le Nord que vers la côte atlantique. Ceci eut un effet majeur : exacerber les antagonismes, accroître la violence, augmenter l'esclavage. Du côté des nomades du désert, en réalité très métissés par la rencontre ancienne entre de nombreux groupes (Arabes, Berbères, Wolof, Soninke, Fuutanké), émergea une espèce d'identification ethnique fondée sur une conscience commune : celle d'être supérieure parce que blancs, par opposition à une masse servile croissante amassée le long des franges du désert par une société de plus en plus esclavagiste. Les blancs ne s'asservissaient plus les uns les autres ; contrairement aux peuples noirs de la savane, leurs guerres internes ne produisaient donc plus d'esclaves. L'intervention coloniale relativement précoce au Sénégal, dès le milieu du siècle, contribua ensuite à exploiter et à exacerber ces contrastes en faisant des fleuves Sénégal et Niger la limite officielle entre le pays des blancs et celui des noirs.

3. L'affirmation de la confrérie senoussiste

Toutefois, au Soudan central, cette limite devient plus difficile à cerner, tant le commerce qui traverse de part en part les deux rives du Sahara apparaît inséparable d'une formation d'origine arabo-berbère qui allait établir son domaine très avant vers le Sud ; il s'agit de la confrérie senoussiste qui s'allongea, à partir du milieu du XIX^e siècle, de la Cyrénaïque aux abords du lac Tchad.

Au milieu du XIX^e siècle, cette nouvelle formation allait constituer à la fois un lien et une coupure entre l'Afrique du Nord et l'Afrique noire, par son caractère étonnamment hybride : mouvement à la fois religieux - comme les jihad de l'ouest africain - et politico-économique fondé sur une traite esclavagiste intense, dominé par des arabophones et conduits par un réformateur soufiste issu d'Afrique du Nord : le fondateur de cette confrérie, Es-Senoussi (ou Muhammad b. 'Ali al-Sanusi), d'origine berbéro-saharienne, était né dans le sud algérien (1787-1859) ; après des études au Maroc et un séjour en Orient à l'occasion du pèlerinage de la Mecque, il établit, à partir de 1837, son pouvoir à partir de structures plus organisationnelles

qu'intellectuelles, en choisissant de s'établir sur les franges du désert.⁵ Sa doctrine mettait l'accent sur le travail et un piétée rigoriste, où le jeûne et les prières tenaient une grande place, ce qui ne l'empêcha pas de développer le commerce des esclaves grâce à une réforme d'importance : le droit d'asservir les musulmans. La confrérie, ou Sanûsiyya, comme tant d'autres d'origine maghrébine, partit de la Cyrénaïque, aux confins de l'Égypte et de la Tripolitaine. Es-Senoussi se fixa d'abord dans le djebel et, de là, essaima vers le Sud depuis les grandes oasis jusqu'au cœur du Sahara. En 1847, Barth qui passait dans la région, côtoya probablement les premiers Sanûsî sans les connaître. Vers 1854, le fondateur était installé près de Ghadamès, aux confins de l'Algérie, de la Tunisie et de la Libye actuelles, l'une des plaques tournantes du commerce transsaharien sur la route de Tripoli et de Benghazi : les Touaregs, maîtres de l'espace, protégeaient les routes, les gens de Ghadamès contrôlaient le commerce. Trois ans plus tard, il était établi à Jaghbûb, en plein désert, et bientôt à Ghât, à 600 km au sud de Ghadamès. La confrérie commandait aussi la route vers le Ouadâï.

C'est que la présence française en Algérie (le disciple du fondateur, Muhammad ben 'Abd Allah, fut interné à Bône), et l'abolition de l'esclavage au Maghreb condamnaient les senoussistes à trouver fortune de plus en plus avant vers le Sud, à partir d'oasis qui constituaient autant de petites principautés autonomes fondées sur les palmeraies, les jardins et les échanges commerciaux. La population y était noire ou fortement métissée, le plus souvent par l'apport d'esclaves subsahariens, bien que les langues berbères fussent dominantes. La vie sociale et politique y était le fruit d'oppositions et de systèmes d'alliances entre fractions, clans et tribus, et les rivalités entre groupes voisins donnaient à l'ensemble un aspect mouvant.

Le Sud devint terre de mission ; Touat, au sud du Sahara, fut atteint dans les années 1855-60. Muhammad al-Mahdî, fils et successeur d'al-Sanûsî, quitta en 1895 Jaghbûd pour Kufra ; la confrérie qui, en dépit du mythe français, ne devint nulle part hégémonique sauf en Cyrénaïque, s'enfonça ainsi à l'intérieur du continent africain jusqu'au Borkou. Au temps de sa plus grande extension, elle couvrait le Sahara central et oriental des abords du Nil aux Ajjer et du Sud tunisien au lac Tchad et, repliée au fond du désert, elle devint l'un des moteurs internes de la traite de cette époque.⁶

La traite négrière interne, déjà importante dans les siècles précédents, connut en effet, au XIX^e siècle surtout, son essor, prenant ainsi le relais de la traite atlantique en perte de vitesse. Vers le Nord et le monde méditerranéen, les guerres de conquête et les formidables déplacements de populations provoqués par la succession des Jihads sur un siècle, d'Ousman dan Fodio à Samori, alimentèrent une traite accrue qui se monta au moins à 1,2 million de personnes. Vers la mer Rouge et l'océan Indien, même si le trafic maximum intervint entre 1830 et 1880, il avait déjà pris d'importantes proportions depuis le XVIII^e siècle. Il connut son maximum au temps de Rabah, qui domina la région du Bornou au Bahr el Ghazal de 1886 à 1900.

Vers le monde méditerranéen, le Proche-Orient et l'Arabie, deux millions d'esclaves furent probablement exportés, dont la moitié provenaient du bassin du Haut Nil et du massif éthiopien et au moins un quart avaient traversé le Sahara central et occidental. Les Jihads fournirent un contingent régulier et considérable d'esclaves : le Bornou et le califat de Sokoto en exportaient de 3 à 6 000 par ans, et peut-être 1 000 à 2 000 partirent chaque année de Tombouctou pendant la plus grande partie du siècle. En Égypte, Mehemet Ali avait besoin de toujours plus de soldats pour ses conquêtes en Syrie et en Arabie. L'empire éthiopien consommait

⁵ Cf. Viktor, 1995.

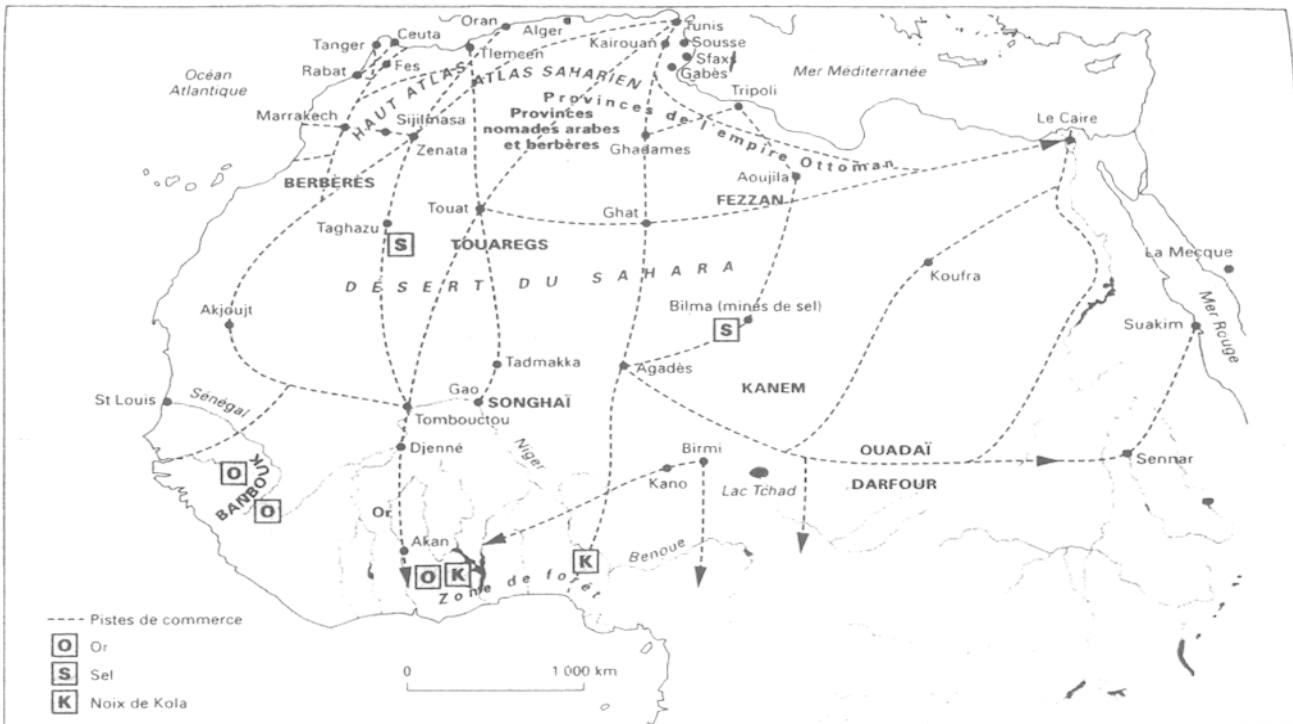
⁶ Cf. Triaud, 1995 : I.

quant à lui surtout des femmes et des enfants, razzés pour la plupart par les Galla (Oromo) chrétiens sur les confins méridonaux musulmans. Le trafic égyptien fut au maximum vers le milieu du siècle où l'on pense que 10 à 12 000 esclaves par an transitaient à travers le pays. En 1867, on estimait à environ 30 000 par an le nombre d'esclaves sortis du Soudan. Bien que le sultan ottoman et l'empereur Teodoros d'Éthiopie aient été contraints au milieu du siècle par la pression britannique de proclamer l'interdiction de la traite, celle-ci ne déclina pas avant la prise de contrôle de l'Égypte par les Anglais et l'isolement du Soudan provoqué par la révolte mahdiste, c'est-à-dire dans les années 1880.

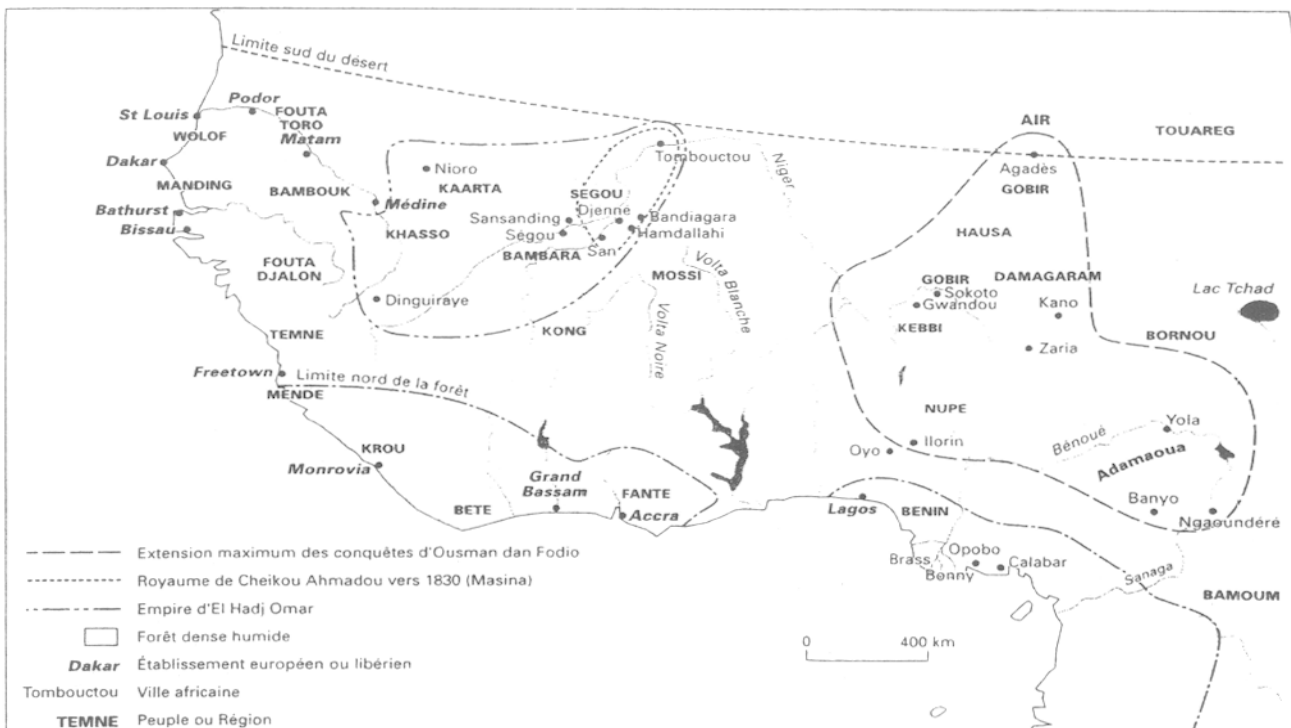
Conclusion

Autrement dit, à la veille de la conquête coloniale, le commerce à longue distance et les entreprises les plus diverses connaissent une activité à la fois intense et en pleine transformation. Il est important d'analyser ces courants pour comprendre les mutations, mais aussi les formidables adaptations qu'un certain nombre de populations entreprenantes, comme les Soninke, les Hausa ou les Dioula furent capables d'assumer lors de la période suivante⁷.

-
- ⁷ Ce travail de synthèse a été réalisé à partir de travaux importants, souvent récents, dont on trouvera ci-dessous les principaux :
- Abitbol, M. (1979). *Tombouctou et les Arma. De la conquête marocaine du Soudan nigérien en 1591 à l'hégémonie de l'Empire Peul du Macina en 1833*.
 - Barry, B. (1985). *Le royaume du Walo : le Sénégal avant la conquête*. Paris, Karthala ;
 - Bathily, A. (1989). *Les portes de l'or. Le royaume de Galam (Sénégal) de l'ère musulmane au temps des négriers (VII^e – XVIII^e siècles)*. Paris, l'Harmattan.
 - Bjorkelo, A. (1989). *Prelude to the Mahdiyya : peasants and traders in the Shendi Region*. Cambridge, Cambridge University Press.
 - Boutillier, J.-L. (1993). *Bouna, royaume de la savane ivoirienne. Princes, marchands et paysans*. Paris, Karthala-ORSTOM.
 - Brett, M. E. F. (1996). *The Berbers*. Oxford, UK ; Cambridge, USA, Blackwell's.
 - Caillié, R. (1829, rééd. V. 1970 (s.d.)). *Journal d'un voyage à Tombouctou et à Jenné, dans l'Afrique centrale... pendant les années 1824-1825, 1826, 1827, 1828*. Paris, Anthropos.
 - Cissoko, S. M. (1988). *Le Kasso face à l'Empire Toucouleur et à la France dans le haut-Sénégal 1854-1890*. Paris, l'Harmattan.
 - Coquery-Vidrovitch, C. (1999). *L'Afrique et les Africains au XIX^e siècle*, Paris, Colin.
 - Cordell, D. D. (1984). *Dar al-Kuti and the Last Years of the Trans-Saharan Trade*. Madison, The University of Wisconsin Press.
 - Curtin, P. D. (1975). *Economic Change in Precolonial Africa. Senegambia in the Era of the Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press.
 - Falola, T., Lovejoy P., eds. (1995). *Paunship in Africa*. Cambridge, Cambridge University Press.
 - Hanson, J. H. (1996). *Migration, Jihad, and Muslim Authority in West Africa. The Futaanke Colonies in Karta*. Bloomington, Indiana University Press.
 - Klein, M. (1998). *Slavery and Colonial Rule in French West Africa*. Cambridge, Cambridge University Press.
 - Law R. (éd.) (1995). *From Slave Trade to « Legitimate » Commerce : The Commercial Transition in Nineteenth-Century West Africa*, Cambridge, Cambridge University Press.
 - Lovejoy, P. (1983). *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*, Cambridge, Cambridge University Press.
 - Ly-Tall, M. (1991). *Un Islam militant en Afrique de l'Ouest au XIX^e siècle. La Tijariyya de Saïku Umar Futiyu contre les pouvoirs traditionnels et la Puissance coloniale*. Paris, l'Harmattan.
 - Manchuelle, F. (1997). *Willing Migrants. Soninke Labor Diasporas, 1848-1960*. Athens, Ohio University Press.
 - Newbury, C. W. (1996). « Northern African Trade in the 19th century » *Journal of African History* VII (2) : 233-246.
 - Meillassoux, C. (1986). *Anthropologie de l'esclavage. Le ventre de fer et d'argent*. Paris, PUF.
 - Pasquier, R. (1987). *Le Sénégal au milieu du XIX^e siècle. La crise économique et sociale*, Thèse d'État, Université Paris 4, 7 vol.
 - Pommegeorge, Pruneau de (1789). *Description de la Négrétie*. Amsterdam (Rééd. Paris : Institut national des langues et civilisations orientales, 1974).
 - Robinson, D. (1988). *La guerre sainte d'al-Hajj Umar. Le Soudan occidental au milieu du XIX^e siècle*. Paris, Karthala.
 - Triaud, J.-L. (1995). *La légende noire de la Sanūsīyya. Une confrérie musulmane sabarienne sous le regard français (1840-1930)*. Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.
 - Viktor, K. S. (1995). *Sufi and Scholar on the Desert Edge. Muhammad b. 'Ali al-Sanusi and his Brotherhood*. Londres, Hurst and C^o.
 - Webb, J. L. A. (1995). *Desert Frontier, Ecological and Economic Change along the Western Sabel 1600-1850*, Madison, The University of Wisconsin.



Le Maghreb et l'ouest africain au XIX^e siècle. Les pistes transsahariennes



L'Afrique occidentale : principales formations politiques au XIX^e siècle

Source : d'après J. Ki-Zerbo *Histoire de l'Afrique noire* Hata, 1978.