

ROUTES CARAVANIÈRES EN AFRIQUE: UN EXEMPLE D'ITINÉRAIRES CULTURELS ENTRE LE SUD, LE NORD DU SAHARA ET LE RESTE DU MONDE

Sindou Dosso / Côte d'Ivoire

PROPOS LIMINAIRES

Autant l'Europe et l'Asie se sont fièrement illustrées par l'identification, la reconstitution et la mise en valeur de la route de la soie ou de celle des épices, qui demeurent des phénomènes fédérateurs du point de vue social, culturel et économique, autant des experts africains membres ou non du comité scientifique international des itinéraires culturels (CIIC) ont souhaité faire porter la voie de leur continent, à travers la route des caravanes en menant une étude groupée autour de ce sujet.

Mais malgré leur bonne volonté, certains experts impliqués dans cette étude n'ont pu accéder à l'Assemblée Générale tout simplement parce qu'ils n'ont pas eu les moyens d'effectuer le déplacement de l'Afrique jusqu'à Xi'an. Cependant la flamme de cette initiative sera entretenue par les experts qui ont eu la chance de se retrouver à cette assemblée, au prix de mille sacrifices. Ceux-ci ouvrent ainsi une lucarne sur cet important fait social que constituent les routes caravanières d'Afrique.

Pour ce qui me concerne, Je ne suis ni historien ni anthropologue, encore moins archéologue et je ne souhaite pas me substituer à ces Savants. Seulement, je voudrais à travers ma démarche, fixer quelques repères chronologiques et spatiaux du phénomène des caravanes africaines et susciter un plus grand intérêt de la communauté scientifique internationale vis-à-vis de cette étude qui demeure encore un terrain insuffisamment défriché, alors qu'il constitue l'une des étapes privilégiées de notre histoire commune, qui mettent en rapport l'Afrique du Nord et l'Afrique Subsaharienne et l'Afrique toute entière avec le monde Arabe, avec l'Europe et même avec l'Amérique, dans un contexte planifié du donner et du recevoir.

Notre contribution n'est pas une étude historiographique systématique des mouvements caravaniers d'Afrique. Elle se veut plutôt une base de compréhension du phénomène, en essayant de mettre en exergue l'impact socioculturel qui en a découlé au profit de l'humanité toute entière.

Notre étude comprend :

- Une note d'introduction
- La projection de cartes avec trajectoires d'itinéraires
- La projection sur fond de carte des grands mouvements de caravanes
- Une conclusion

Je souhaite que cette réflexion aiguillonne les appétits des uns et des autres et donne lieu à un débat auquel des africains et autres experts du monde ici présents prendront part.

INTRODUCTION

De l'avis d'éminents hommes de Sciences de tous bords et de diverses origines, les populations constituées d'Afrique ont de tout temps entretenu des rapports entre elles, en tentant de s'ouvrir au reste du monde, contrairement à l'idée préconçue selon laquelle l'Afrique a longtemps vécu en autarcie, cloîtrée dans des empires, sans aucune volonté d'ouverture endogène, à fortiori exogène, jusqu'à ce que l'Europe s'intéresse à ce continent.

Les mouvements de populations qui se sont opérés au sein de l'Afrique sont de plusieurs ordres et s'étendent sur différentes époques. Les moyens mis en œuvre sont multiformes et liés au niveau de développement social et technologique des populations concernées.

L'utilisation des caravanes comme système de déplacement et comme moyen d'établissement des contacts, s'est développée au VII^e siècle puis a connu son déclin vers le XVI^e siècle, lorsque l'océan atlantique jusque là peu fréquenté, devint un lieu important d'échanges qui attira progressivement les diverses marchandises vers les côtes ouest. La pratique des caravanes a engendré de véritables phénomènes sociaux dont le point mire demeure le commerce transsaharien qui a ouvert la voie vers l'extérieur à d'autres pratiques non moins importantes tels que l'accomplissement du pèlerinage dans les lieux Saints de

l'Islam et la capture d'individus réduits plus tard en esclaves.

Les itinéraires de ces caravanes reliaient essentiellement le nord du Sahara au Sud, en incluant les routes nilo-tchadiennes orientales.

Les tracés sillonnaient pour l'essentiel l'Afrique Occidentale vers le Maghreb, le Sahara vers le Maghreb en convergeant vers les côtes Nord et Nord - Est en système méridien, d'où le relais était assuré par voie de terre vers le golf arabe et par voie de mer vers l'Europe et vers les Amériques.

Pour comprendre ce phénomène, notre étude s'articulera autour de trois

CONTEXTE HISTRIQUE ET DEVELOPPEMENT DES ROUTES CARAVANIERES D'AFRIQUE

1-1 Le Contexte

Du 8^e au 17^e siècle de grands et puissants royaumes ont marqué l'évolution de l'Afrique Noire.

Parmi les plus célèbres de ces empires et royaumes on peut retenir par ordre chronologique:

En Afrique Occidentale:

- * l'empire du Ghana 8^e –13^e siècle;
- * l'empire du Mali 13^e –16^e siècle;
- * l'empire de Gao 15^e - fin 16^e siècle;
- * les Etats Haoussas;
- * les Etats Peuhls;
- * les royaumes Mossis, Ashanti, d'Ife, d'Oyo, du Bénin, d'Abomey qui sont nés à partir du 16^e siècle.

Beaucoup plus tard en Afrique Centrale, Méridionale, Orientale, vont également naître de grands empires tels que les royaumes du Congo, du Loango, celui d'Angola, du Monomotapa, le royaume Zoulou, les royaumes inter lacustres.

Sur plus de dix (10) ans donc sans discontinuer, l'Afrique Noire a connu une succession d'empires et de royaumes qui ont rivalisé entre eux, au nom de la meilleure organisation sociale, du meilleur niveau de développement technologique et des traits de culture les plus dynamiques et les plus représentatifs des valeurs africaines. Forts de leur dynamique intérieur à tous les niveaux, ces peuples ne pouvaient que chercher l'ouverture ou profiter de la présence étrangère chez eux pour obtenir ce qui semblait leur manquer afin d'améliorer davantage le niveau de leur vie

matérielle ou spirituelle; d'où l'idée de contacts avec les voisins immédiats et avec l'extérieur, c'est à dire donner et recevoir en nature ou en espèce, échanger les points de vue de façon globale sur la vision du monde avec ses implications sociales, opérer des emprunts réciproques. Il fallait faire déplacer ses propres produits et se déplacer soi même. Les routes caravanières et le commerce transsaharien qui en découlent trouvent leur fondement dans une telle situation sociologique.

1-2 Les acteurs

Le degré d'intervention des acteurs varie selon le type de mission à accomplir Mais d'une façon générale, on distinguait quatre (04) catégories d'acteurs:

- 1-les populations locales sédentaires
- 2-les populations commerçantes dioula et malinké
- 3-les intermédiaires ou revendeurs arabes et berbères
- 4-les acheteurs asiatiques, européens ou américains.

* Les populations locales sédentaires: elles vendent tout simplement leurs biens et produits (or, sel, cola) aux commerçants locaux dioula et malinké appelés couramment les «wangara».

* Les commerçants locaux dioula et malinké: ils passent par les circuits constitués du commerce transsaharien pour revendre aux arabo-berbères les biens achetés avec les populations de l'intérieur. Ces commerçants noirs dioula malinké appelés encore «wangara» livraient leurs marchandises sur les grands marchés des routes transsahariennes. Ils se déplaçaient selon l'importance du marché et le type de produit à commercialiser.

* Les arabo-berbères: ils rachetaient les marchandises aux «wangara» et faisaient le voyage jusqu'aux côtes Nord et Nord-Est du Maghreb pour servir les européens et les arabes aux points de relais.

* Les arabes et les européens: ils acheminaient les produits africains par voie de terre ou par voie de mer en Arabie et en Europe.

Le circuit de vente se faisait dans le sens inverse pour les produits dont les africains avaient besoin. Dans ce cas les «wangara» ravitaillaient l'arrière pays subsaharien à partir des points de vente transsahariens.

Lorsqu'il s'agissait des esclaves, les arabes préféraient se rendre en personne dans les zones où ils avaient déjà établi des contacts:

- Le sud Sahara par le biais du commerce transsaharien;
- Les pays du lac Tchad;
- Les pays de la boucle du Niger;
- Les régions du Nigeria;
- Les régions du Cameroun actuel;

Section IV: Cultural routes: the challenges of linear settings for monuments and sites

Section IV: Gérer les routes culturelles dans leur diversité-La conservation de sites linéaires diversifiés

° L'Afrique orientale notamment le haut Niger, la région des grands lacs et les côtes.

1-3 Les moyens mis en œuvre

° L'utilisation des chameaux et des dromadaires était privilégiée car ces deux espèces résistent à la soif beaucoup plus longtemps;

° Les chevaux;

° Les voies fluviales et lacustres sur les débarcadères fabriqués dans du bois brut;

° Le déplacement à pied.

1- 4 Les principales routes qui ont existé

Les artères transsahariennes ont contribué à renforcer les liens de l'ouest africain avec l'extérieur. Il s'agissait surtout de voies méridiennes dont l'essor est lié à celui des caravanes et des chameaux, mais aussi à l'entretien des oasis qui devraient fournir d'escale en escale, des dizaines ou des centaines de tonnes d'eau nécessaire à l'abreuvement d'une caravane moyenne. Un chameau peut englober 100 litres d'eau sur place ; et des caravanes en comptaient des centaines voire des milliers.

Les artères créées et exploitées sont nombreuses, elles s'étendent de l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique de l'Est en passant par le Sahel et le centre. (Projection de carte)

Les routes créées sont relativement nombreuses mais en raison des intérêts qu'elles ont représentés, nous avons choisi volontairement les plus célèbres routes caravanières que nous vous présentons:

1/ Les voies transsahariennes partant des métropoles politiques et commerciales vers Tunis, Tripoli, le Caire et le Proche -orient:

* La route du MAROC (projection de cartes)

Elle reliait le Maroc au Soudan

- Epoque: du 8^e au 12^e siècle

- Distance: 90 jours de parcours à chameaux (la distance se calculait en nombre de jours)

- Spécialité: toutes denrées et tous produits

Cette route joignait deux points importants où les embarquement/débarquements opéraient selon la nature des produits. Ces deux points sont:

TAMEDELT au nord _____ AOUDAGHOST au sud.

A partir du déclin de l'empire du Ghana, cette route est délaissée au profit d'une autre.

* La route SIDJILMASSA- TEGHAZZA- WALATA -TOMBOUCTOU

(projection de carte)

- Epoque du 12^e au 14^e siècle

- Distance 120 jours environs

- Spécialité: Essentiellement route du sel vers le Soudan.

Cette route devint la grande artère entre le Mali et l'extérieur. Les pèlerins la suivaient pour se rendre à la Mecque en Arabie saoudite.

2) Les routes orientales, partant de l'Afrique centrale et australe, et atteignant la côte de l'océan Indien dans un dédale de forêts et de montagnes.

Il existait une multitude d'autres routes d'importance secondaire que nous passons volontairement sous silence pour éviter d'ennuyer l'auditoire (projection de carte).

1- 5 Les denrées et produits concernés

Des pays des noirs, portaient or, esclaves, cola, gomme, poivre, ivoire, peau.

C'est le Soudan qui a fourni à l'Europe en premier lieu, l'or nécessaire à ses transactions avec l'Orient. Cet or a constitué l'un des moteurs de l'économie occidentale au moyen âge.

du Maghreb et de l'Est (Arabie) descendaient le sel, les barres de fer, du cuivre, les étoffes, les perles, les manuscrits, la poudre de fusil, les miroirs, les tissus, les dattes etc.

LA PORTEE SOCIO-CULTURELLE DE L'EXISTANCE DES ROUTES CARAVANIERES

2-1 La transformation de l'économie africaine

D'une économie de troc introvertie entre populations des terres intérieures, l'Afrique, avec l'avènement des routes caravanières a vu son économie se transformer en une économie de marché, ce qui exige plus d'effort de la part des acteurs pour améliorer la qualité et le nombre des produits proposés à la vente.

Aussi, grâce à ses contacts avec l'extérieur le continent africain a-t-il introduit dans son système agricole la culture de nouvelles plantes : le manioc, le maïs, l'arachide, le cacao, la patate douce, la tomate, le tabac, qui transformèrent durablement l'agriculture africaine.

2-2 La naissance d'une langue de commerce transfrontalier.

Les routes caravanières ont engendré un syncrétisme langagier qui tire l'essentiel de son vocabulaire des langues Malinkés bambaras. Ce nouveau langage se dénomme «dioula» c'est à dire la «langue du commerce» qui se

pratique de façon incompressible dans plus de six (06) pays d'Afrique occidentale à la fois. «Dioula» désigne de nos jours aussi bien la langue commune, que les peuples qui la parlent. Ceux-ci ont un sentiment fort d'origine commune, sentiment qu'ils entretiennent au quotidien par des actes et des comportements faits de compromis, de tolérance et d'acceptation mutuelle.

2-3 L'introduction de l'islam en Afrique noire avec l'édification des vestiges monumentaux

Entre le 5^e et le 9^e siècle, on notait déjà la présence d'arabes en Afrique noire ; mais ces arabes n'affichaient guère d'intérêt pour une islamisation systématique de la région. Ils étaient plutôt à la recherche d'esclaves domestiques qui devaient servir dans les familles en arabie.

L'islamisation véritable de l'Afrique noire s'est produite suite aux contacts avec les berbères déjà islamisés, et ce, par le biais de l'exploitation des routes caravanières.

Islamisés, plusieurs caravanes conduites par des souverains africains noirs se sont rendus sur les lieux saints de l'islam entre le 12^e et le 14^e siècle consolidant ainsi à jamais le cordon spirituel qui lie désormais les deux communautés africaines et arabes .

Les mosquées de type Sahélo-soudanais, vestiges vivants des emprunts orientaux, sillonnent tout le Maghreb en se répandant également sur plusieurs pays de l'Ouest, notamment la Mauritanie, le Sénégal, la Sierra Leone, la Guinée, le Mali, le Burkina- Faso, le Ghana, la Côte d'Ivoire et j'en passe.

2-4 L'amélioration des liens affectifs entre populations africaines, asiatiques, européennes et américaines

Autrefois, les populations africaines du sud du Sahara étaient pour l'essentiel agriculteurs et éleveurs.

Avec l'ouverture des routes caravanières et la pratique du commerce transsaharien, le commerce est désormais devenu un métier à part entière et cette pratique s'est perpétuée dans le temps.

De nos jours, les plus grands commerçants des pays côtiers et sahéliens d'Afrique occidentale, sont des descendants d'arabes, d'arabo-berbères, des métisses de souche afro européenne, afro américaine ou encore des dioulas, en définitive des descendants des quatre acteurs impliqués autrefois dans la pratique du commerce transsaharien.

Un sentiment fort de solidarité existe entre ces diverses couches sociales, au nom du métier qui leur est commun.

III - PLAN DE GESTION DES ROUTES CARAVANIERES

3.1 L'organisation de rencontres scientifiques (Afrique – monde Arabe – Europe- Amérique)

3.2 L'inventaire scientifique méthodique des routes caravanières d'Afrique (suivant les méthodes du CIIC) et leur prolongement vers les autres continents.

3.3 Constitution de banques de données sous régionales, régionales et intercontinentales sur les itinéraires des caravanes Africaines. (Tracé virtuel, documents graphiques, iconographiques, audio-visuels, documents écrits, création d'un réseau mondial des routes transcontinentales)

3.4 Exposition universelle sur les témoins d'itinéraires des caravanes.

3.5 Proposition d'inscription des routes caravanières d'Afrique sur la liste du patrimoine de l'humanité.

CONCLUSION

Les routes caravanières ont certes existé, mais elles ont été le support autant d'activité économiques que d'activités socioculturelles de grande portée.

Pouvait-il en être autrement quand on sait que partout où il y a l'homme, il y a culture.

Ces activités socioculturelles et économiques étant perçues comme la maîtrise du milieu par l'homme à son profit, les tracés des routes ont été conçus en privilégiant des contours pour éviter les obstacles de la nature. Elles l'ont été également en tenant compte des liens affectifs qui pouvaient favoriser les contacts, les échanges et l'intégration entre les acteurs nomades et sédentaires.

Ces routes ont pris une importance au plan culturel parce qu'il existait un mode de déplacement appelé la CARAVANE: l'homme ne cheminait plus seul dans la brousse ou dans le désert à la merci des fauves et des bandits, il était couramment au milieu d'autres hommes; et la caravane est considérée comme une "ville ambulante", avec tout ce que cela implique. L'essentiel, c'est que l'homme ne se départissait jamais de ce qui est vital pour lui, ce qui constitue à ses yeux des «valeurs», à savoir ses us et coutumes, ses modes de pensées, sa vision du monde, son

savoir-faire .Il transmettait l'ensemble de ces valeurs et en recevait des autres.

La survivance par exemple de certaines denrées alimentaires et de certaines composantes de la flore tropicale ou sahélienne d'Afrique, dans des régions du proche du moyen et même de l'extrême orient sont, dans une large mesure, la résultante du phénomène caravanier que nous venons de décrire. Tout comme le continent Africain doit, à l'origine, l'initiative et le développement des premiers comptoirs et autres villes côtières d'Afrique, au commerce transsaharien en liaison avec le reste du monde même si la traite négrière et le fait colonial ont donné à posteriori un coup d'accélérateur à l'ensemble de ces phénomènes tout en les consolidant et en engendrant la naissance de villes cosmopolites et la constitution d'une diaspora disséminée à travers le monde entier et singulièrement en Amérique.

De par leur développement et par leur durée d'établissement à tel ou tel endroit, les caravanes ont nécessairement laissé des indices tant matériels qu'immatériels intégrés à une base écologique donnée, le tout définissant «des itinéraires culturels». Certains de ces témoins ont transcendé le temps et sont porteurs de valeurs sociales, germes et ferments d'une meilleure compréhension entre acteurs du passé, héritiers présents et présomptifs du futur, condamnés à s'approprier ces valeurs matérielles et immatérielles et de ce fait, acceptant de vivre dans une communauté de destin, pour un monde plus harmonieux.

Au terme de notre exposé consacré aux mouvements caravaniers en Afrique, nous voudrions inviter les chercheurs des autres continents à poursuivre les investigations concernant le prolongement de ces mouvements caravaniers au sein de leurs continents respectifs, et d'en déterminer les impacts aux plans socioculturel et économique. Le résultat d'études croisées émanant de diverses régions du monde permettra de conjuguer les efforts en vue d'une mise en valeur optimisée et une meilleure conservation des itinéraires des caravanes nées à partir de l'Afrique, malgré les nombreuses transformations du milieu social et des paysages qui y sont associés.

Abstact

En ma qualité de coordonnateur scientifique du projet de communication conjointe à produire par trois (03) professionnels Africains sur le thème: "routes caravanières d'Afrique: un exemple d'itinéraires culturels reliant l'Afrique à l'Europe et à l'Asie", j'ai l'honneur de vous faire parvenir le résumé ci-joint.

Pour sa réalisation, cette étude nécessite l'utilisation de divers supports de diffusion et la confection de précieux documents graphiques, iconographiques, audio-visuels auxquels il faut ajouter la mise à disposition de travaux et autres publications universitaires, par voie de correspondance. Toutes ces démarches visent à conférer un caractère hautement scientifique et solennel à notre travail. Pour y parvenir, le collège de professionnels et chercheurs sollicite si possible auprès du comité scientifique de l'assemblée générale, une aide financière d'un montant de 250 Euros.

Les mouvements de populations qui se sont opérés au sein de l'Afrique sont de plusieurs ordres et s'étendent sur différentes époques. Les moyens mis en œuvre sont multiformes et liés au niveau de développement social et technologique des populations concernées.

L'utilisation des caravanes en Afrique comme système de déplacement en masse et comme moyen d'établissement des contacts entre divers peuples, s'est développée au VIIe siècle puis a connu son déclin vers le XVIe siècle, lorsque l'océan atlantique jusque là peu fréquenté, devint un lieu important d'échanges qui attira progressivement les diverses marchandises vers les côtes Ouest. La pratique des caravanes a engendré de véritables phénomènes sociaux qui ont mis en rapport d'une part l'Afrique Subsaharienne et l'Afrique du Nord (en incluant les routes nilo-tchadiennes orientales) et d'autre part l'Afrique toute entière avec le monde Arabe et le monde Européen dans un contexte planifié d'aller et de retour réciproques, du donner et du recevoir du point de vue culturel, artistique, religieux, économique et social.

Les tracés sillonnent pour l'essentiel l'Afrique Occidentale vers le Maghreb, le Sahara vers le Maghreb en convergeant vers les côtes Nord et Nord-Est en système méridien, d'où le relais était assuré par voie de terre vers le golf arabe et par voie de mer vers l'Europe.

References

1. CH. A. JULIEN: "Histoire de l'Afrique"
2. L. GEBET-R. REMOND-P. CHAUNU-A. MARCET-J. KI-ZERBO: "Les civilisations du monde contemporain, Hatier, 1996"
3. R. CORNEVIN: "Histoire des peuples de l'Afrique Noire, Berger-Levrault"