

Vol. 4, N°16, pp. 525– 538, DECEMBRE 2025

Copy©right 2024 / licensed under CC BY 4.0

Author(s) retain the copyright of this article

ISSN : 1987-1465

DOI : <https://doi.org/10.62197/IQWW7329>

Indexation : Copernicus, CrossRef, Mir@bel, Sudoc, ASCI, Zenodo

Email : RevueKurukanFuga2021@gmail.com

Site : <https://revue-kurukanfuga.net>

*La Revue Africaine des
Lettres, des Sciences
Humaines et Sociales
KURUKAN FUGA*

LES ROUTES CARAVANIERES DANS LE NORD SOUDANAIS (XIXE-XXE SIECLE).

Ladji KAMATÉ

Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan – Côte d'Ivoire

kamateladji@yahoo.fr

Résumé : L'article analyse les routes caravanières du nord soudanais entre le XIXe et le XXe siècle comme infrastructures reliant le Sahara au Sahel et structurant les échanges économiques, sociaux et culturels. Notre problématique porte sur leur maintien, leurs transformations et leur déclin face à la colonisation et à l'essor des transports modernes. L'objectif principal de cet article est d'identifier les grands axes caravaniers, les produits échangés, les acteurs dominants et les mutations observées. Cette étude s'inscrit dans le cadre théorique de l'histoire économique et des réseaux transsahariens. Quant à la méthodologie, elle repose sur la méthode historique, fondée sur la collecte, l'analyse critique et le recoupement des sources. Les résultats de nos analyses montrent un affaiblissement progressif du commerce caravanier, concurrencé par le rail et les routes modernes, mais soulignent la résilience des caravanes du sel comme marqueur de continuité historique.

Mots-clés : caravane-commerce-nord soudanais-sahara-traffic

Abstract : The article analyses the caravan routes of northern Sudan between the 19th and 20th centuries as infrastructure linking the Sahara to the Sahel and structuring economic, social and cultural exchanges. Our focus is on their maintenance, transformation and decline in the face of colonisation and the rise of modern transport. The main objective of this article is to identify the major caravan routes, the products traded, the dominant players and the changes observed. This study falls within the theoretical framework of economic history and trans-Saharan networks. The methodology is based on the historical method, which involves the collection, critical analysis and cross-checking of sources. The results of our analyses show a gradual decline in caravan trade, which faced competition from railways and modern roads, but highlight the resilience of salt caravans as a marker of historical continuity.

Key words : caravan-trade-northern Sudan-sahara-traffic

INTRODUCTION

Historiquement, le nord soudanais, zone de transition entre le Sahara et le Sahel a constitué un carrefour majeur des échanges transsahariens. Depuis le Moyen Âge, les réseaux transsahariens relient le Maghreb et l'Afrique subsaharienne, structurant des dynamiques économiques, sociales et culturelles exceptionnelles. Mieux que de simples pistes, ces routes forment de véritables artères commerciales reliant des zones de production, des oasis-relais et des marchés importants. Au XIXe siècle, le commerce caravanier reliant l'Afrique du Nord aux royaumes subsahariens atteint son point culminant en impactant les domaines économiques, politiques et socioculturels de la région. Dans ce contexte, les routes caravanières représentaient des ponts d'échanges principalement économiques mais aussi politiques, sociaux et surtout culturels.

Dosso parle en ce sens de transformation de l'économie africaine qui passe d'une économie de troc introvertie entre populations des terres intérieures à une économie de marché, ce qui exige plus d'efforts de la part des acteurs pour améliorer la qualité et le nombre des produits proposés à la vente ; De la naissance d'une langue de commerce transfrontalier et de l'introduction de l'islam en Afrique noire avec l'édification des vestiges monumentaux. (2017, p.3).

Au début du XX^e siècle, cette période glorieuse d'antan fut impactée par la recomposition géographique de l'espace et le déclin progressif du commerce caravanier. Cette phase sombre, les routes caravanières la doivent à un ensemble de faits qui sont l'avènement de la colonisation en Afrique noire et l'abolition officielle de la traite des esclaves.

Comment les routes caravanières du Nord soudanais se sont-elles maintenues, transformées et effondrées entre le XIX^e et le XX^e siècle ?

Pour répondre à cette question, nous avons adopté une méthodologie claire qui consiste en la collecte des informations, l'analyse des données recueillies ainsi que le recoupement des informations. Dans cet élan, cette méthode historique nous a permis de soumettre à un examen critique nos différentes sources à l'effet de pouvoir analyser les faits majeurs permettant de restituer des faits historiques fiables.

L'objectif assigné à cette étude consiste à identifier les grandes artères caravanières, les acteurs et produits de ces axes et analyser les grands changements qui s'y sont opérés au cours de ces deux siècles.

Pour mener à bien cette étude, cet article analyse d'abord les grandes routes caravanières et leur organisation ensuite les produits et acteurs du trafic caravanier et enfin les **mutations et recompositions des routes caravanières dans le nord soudanais**

1. LES GRANDES ROUTES CARAVANIERES ET LEUR ORGANISATION

L'activité commerciale, socle de l'économie nord-soudanaise du XIX^e au XX^e siècle était marquée par les réseaux transsahariens, piliers du commerce caravanier qui incarnait l'essence même des échanges régionaux. Ce commerce caravanier s'exerçait sur de grandes routes appelées axes caravaniers ou routes caravanières. Pour assurer la fluidité des échanges régionaux, le trafic caravanier bénéficiait d'une organisation sophistiquée et sécurisée.

1.1. Les grands axes caravaniers

Les routes caravanières du nord soudanais s'inscrivent dans un réseau complexe, articulé autour de plusieurs axes majeurs. Ces routes jouaient un rôle central dans les échanges économiques, sociaux et culturels de la région. L'analyse de ces différents axes relève d'une importance capitale.

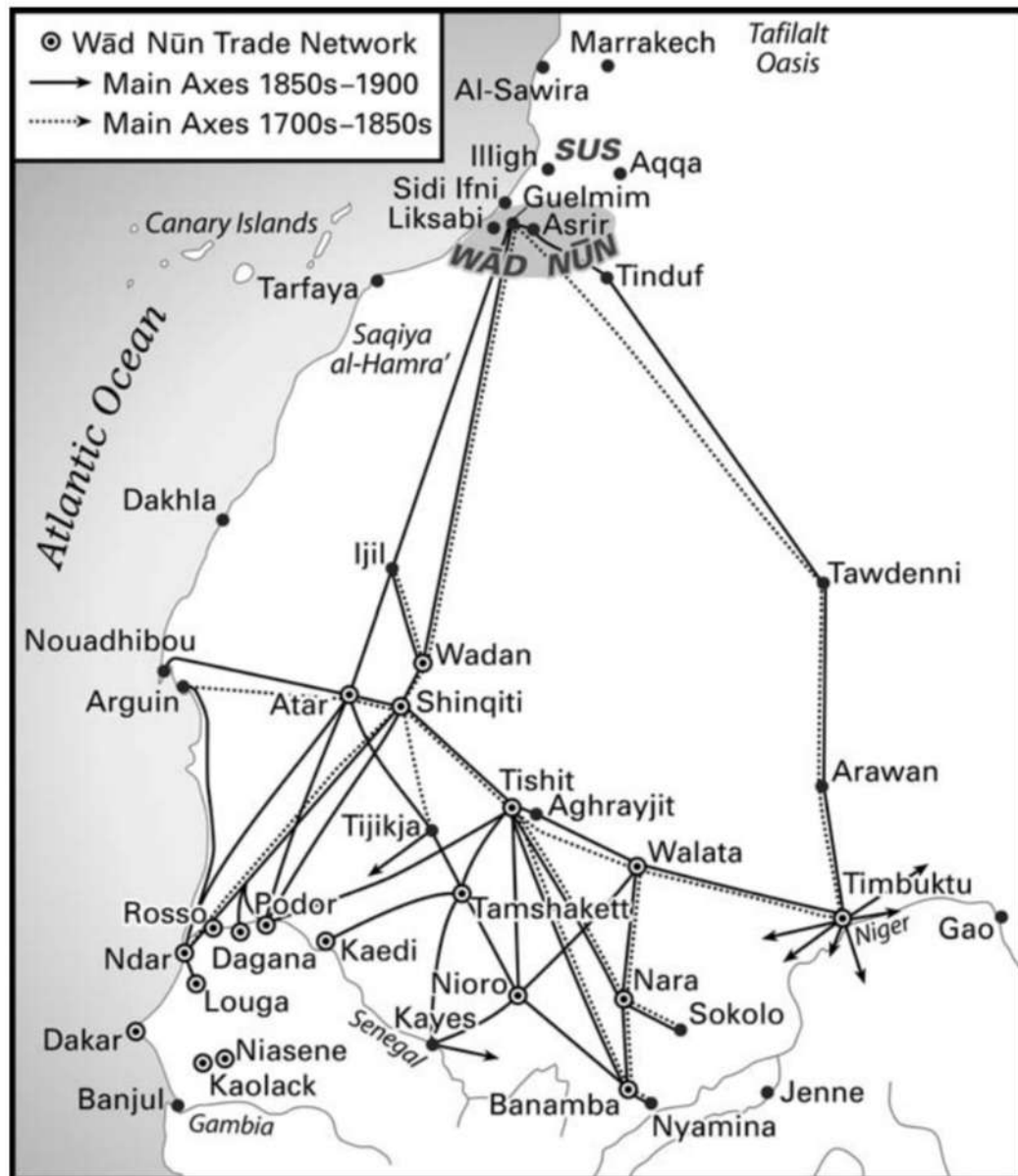
1.1.1. L'axe occidental : du Maghreb à Tombouctou/Gao

L'axe occidental reliait le Maghreb, via Touat, à Tombouctou et Gao, deux cités majeures du Soudan occidental. Cette route, ancienne et prestigieuse, permettait le transit de plusieurs marchandises. (Dosso 2017, p.2).

En effet, dans le courant du XIX^e siècle, cet axe était l'un des grands itinéraires caravaniers reliant le Maroc à Tombouctou et à la boucle du Niger. Traditionnellement, il partait des villes de Fès et Marrakech, traverse Sijilmasa, le Touat et le Tidikelt, avant de gagner les oasis d'Arawan puis Tombouctou. Pour rappel, cet axe fut dominé par le commerce du sel gemme extrait des mines de Taoudenni, transporté par d'immenses caravanes appelées *Azalai*. Selon Bovill Edouard, chaque année, plusieurs centaines de chameaux partent de Tombouctou pour Taoudenni, parcourant environ 700 km en vingt jours. Le sel ainsi extrait alimente les marchés du Niger, notamment Gao, Djenné et Mopti, où il est échangé contre du mil, du riz, des peaux et parfois de l'or. (Bovill 1958, p.287).

Si l'on en croit Dosso cette route caravanière entre le Maghreb et le bilal al-soudan a suscité une portée socioculturelle notamment dans le domaine religieux et culturel. Elle a engendré (depuis le VIII^e siècle) puis entretenue (jusqu'au XX^e siècle) 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.» (Dosso 2017, pp.3-4).

Carte 1 : Le réseau commercial de Wad Nun au XIX^e siècle.



Source : LYDON, Ghislaine. *On Trans-Saharan trails: islamic law, trade networks, and cross-cultural exchange in nineteenth-century Western Africa*, Cambridge : Cambridge University Press, 2009, p.92.

1.1.2. L'axe central : de Tripoli au Bornou

Cet axe partait de Tripoli, traversait le Fezzan, traverse par la suite Ghadamès, Ghat, Murzuk puis descend vers les massifs de l'Aïr (Agadez) avant d'atteindre Kaouar et les royaumes haoussa (Kano, Katsina, Zinder) et bornouans autour du lac Tchad. Cet axe constituait la seconde plus grande route transsaharienne et l'une des plus actives du XIX^e siècle. Dans les échanges, Tripoli constituait d'après Bernard, un carrefour important et par ricochet la plaque tournante des échanges commerciaux de cette artère.

En réalité, trois principales voies faisaient communiquer ces deux régions (la Libye et le Sahel) :

La première va de Tripoli à Ghadames, ville qui sert d'entrepôt aux marchandises qu'elle collecte elle-même du Soudan ou qu'elle y envoie par ses propres caravanes. « C'est la voie la moins importante bien que Ghadamès doive un certain surcroît d'activité commerciale son trafic avec le Salah et les oasis touatiennes. » (Bernard 1896, p.196).

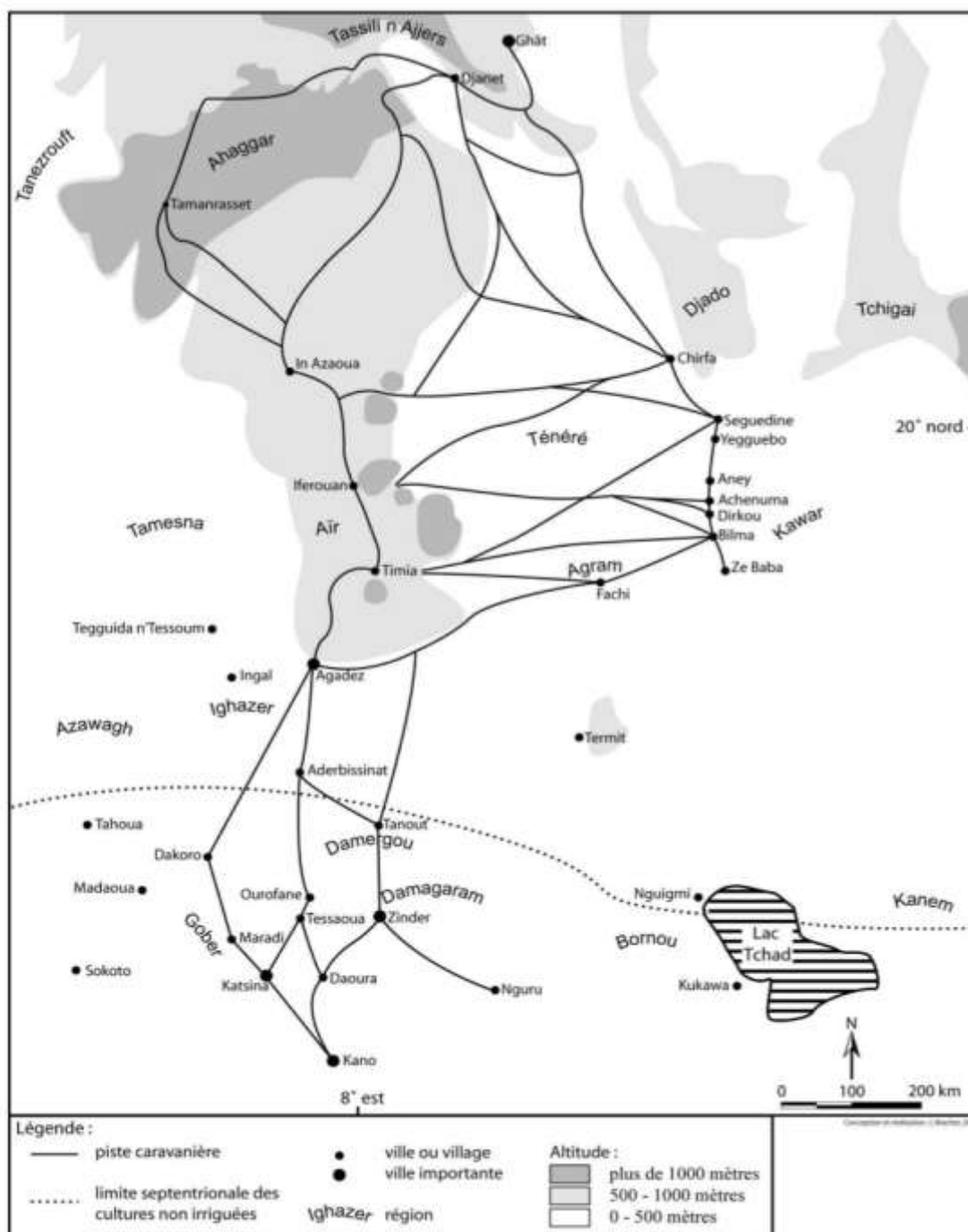
La seconde voie assure la liaison entre deux grandes villes qui sont la capitale de la Tripolitaine et Ghat. A partir de Ghat, celle-ci se divise en plusieurs lignes allant les unes vers Damergou (ville du Niger actuel), vers Zinder et Sokoto par le pays des Kel Oï el Agadès, les autres au Bornou par l'oasis de Kaouar et la saline de Bilma pour quelques-unes, se prolonger ensuite jusqu'au Baguirmi et au Ouadaï. (Bernard 1896, p.196).

La troisième et dernière voie conservant surtout son parcours la direction générale Nord-Sud, traverse la Tripolitaine et le Fezzan, touche Mourzouk et aboutit au Tchad au travers du domaine des Tibesti, doublant à partir de Bilma la ligne Ghat-Barroua comme le souligne Bernard. (1896, p.196).

Dans l'ensemble, le trajet allant de Tripoli aux royaumes de Bornou était d'une importance capitale pour l'approvisionnement en sel et natron des oasis de Bilma et Fachi, qui, à leur tour alimentaient tous les royaumes haoussa. Par la suite, les Taghlamt qui sont des caravanes assuraient le transport et la distribution de ce sel dans la région et reviennent avec du mil, du cuir, de la kola, mais aussi des esclaves.

Comme le souligne Lydon, « les marchés du Kaouar, avec Bilma comme capitale caravanière, constituaient une plaque tournante où se rencontraient marchands berbères, touaregs et négociants haoussa. » (2009, p.215). Cette artère favorisait un commerce florissant, assurant un flux régulier de biens entre le Maghreb et les vastes zones culturellement et économiquement intégrées du Sahe

Carte 2 : Les itinéraires du négoce caravanier des Kel Air au XIX^e siècle.



Source : JULIEN Brachet. « Le négoce caravanier au Sahara central : histoire, évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel Air (Niger) ». Revue de géographie de Bordeaux. Les cahiers d'Outre-Mer. 57, 2004, p.121.

1.1.3. L'axe oriental : d'Égypte au Bornou

L'axe oriental reliait l'Égypte à la Tripolitaine, puis descendait vers le Darfour, le Wadaï et le Bornou. Cette route méridienne était stratégique pour les échanges entre le nord-ouest africain et les régions orientales du Sahara soudanais. En fait, cette voie commerciale s'est mise en place au fil des siècles. Car si l'on en croit Lugan, c'est depuis le XIV^e siècle que « le cœur politique et économique du Sahel commence à se déplacer vers l'est, vers le lac Tchad. La Libye et l'Égypte remplacent alors le Maroc et plus généralement le Maghreb ». (Lugan 2000, p.4). Dès lors, les grandes voies transsahariennes qui permettaient de relier Sidjilmassa à

Oualata et au Bambouk, ou Oualata à Taoudeni et à Tombouctou s'effaçaient peu à peu au profit des pistes orientales qui, par Ghat et Zaouila, conduisent à la Tripolitaine en Libye.

Par ailleurs, après la soumission de l'empire songhaï par les marocains au XVI^e siècle, ces derniers pensaient pouvoir rétablir les axes commerciaux transsahariens d'antan. Cependant « le monde économique ouest-africain avait en effet basculé (...) vers le nord-est, c'est-à-dire vers l'Égypte ». (Lugan 2000, p.5). Ainsi, le commerce transsaharien sur cet axe fut intense jusqu'à la fin du XIX^e siècle même lorsque les interventions britanniques et françaises, combinées aux révoltes locales (*Mahdisme*), réduisent la traite.

Le trafic caravanier avec les régions du Soudan quant à lui, subsista jusqu'au XX^e siècle même si sa période de gloire n'était plus qu'un souvenir. En tout état de cause, cet axe montre que les routes soudanaises étaient intégrées à un espace transsaharien beaucoup plus vaste que la seule boucle du Niger. En dehors de l'importance économique, il facilitait également les échanges religieux et culturels entre l'Afrique et le monde arabo-musulman.

1.2.L'importance des points relais sur les axes caravaniers

Le Sahara et le Sahel, longtemps perçus comme des espaces hostiles à l'homme, ont pourtant constitué, du Moyen Âge au XIX^e siècle, un lieu privilégié de circulation et d'échanges. Les routes caravanières du Sahara, notamment dans le nord soudanais, ont été des artères commerciales fondamentales reliant l'Afrique subsaharienne aux régions méditerranéennes et au Moyen-Orient. Ainsi, sur ces routes caravanières, les points de relais constitués de villes ou villages-carrefours, d'oasis et de campements temporaires jouaient un rôle crucial dans ce trafic. Non seulement, ces points de relais assuraient la logistique du voyage et la sécurité des échanges mais aussi régulaient le commerce en assurant la médiation économique, politique et culturelle entre différentes aires géographiques.

Le XIX^e siècle étant marqué par l'essor de l'économie caravanière et la montée en puissance d'États sahéliens comme le califat de Sokoto ou l'empire toucouleur, il fut incontestablement l'âge d'or de ces points relais. Dans leur diversité, les points de relais sahariens et sahéliens remplissaient des fonctions multiples sur les principaux axes. (Bovill 1995, p.111).

A celle-ci, nous pouvons ajouter la capitale du royaume des *Founji*, la ville de Sennar située sur le Nil bleu. Cette ville assurait plusieurs fonctions d'ordre commercial, politique et même militaire. Aussi, contrôlait-elle une région agricole fertile appelée la *Gezira* puis servait de point d'exportation pour le coton et d'autres produits agricoles. Outre cela, Sennar constituait un relais administratif fortement influencé par les égypto-ottomanes du XIX^e siècle, garantissant alors un passage sécurisé pour les caravanes. (Lydon 2009, p.87).

Du reste, les villes de Berber et Dongola étaient tout aussi importantes dans le trafic caravanier. En effet, située près de la quatrième cataracte du Nil, la ville de Berber constituait un carrefour crucial permettant de relier les marchés du Soudan à l'Égypte et aux routes vers le nord. Cette position stratégique lui conférant le statut de point d'arrêt incontournable où s'effectuaient le ravitaillement et les contrôles douaniers. Quant à la ville de Dongola (capitale historique de la Nubie), elle servait de relais logistique et centre politique local, important pour la gestion des échanges transsahariens dans la région. Selon Austen, elles constituaient des « étapes majeures du commerce soudano-nilotique vers Khartoum et l'Égypte ». (2010, p.84). Ce même rôle était tenu par d'autres villes importantes à l'image de Kaïra (Darfour), Souakin, Zinder ainsi qu'à Kano et Katsina où d'après Lovejoy « les caravanes trouvaient non seulement un lieu de repos, mais aussi un immense marché de redistribution vers le Soudan central. » (2000, p.211). Ces villes servaient d'interface entre le commerce transsaharien (sel, tissus, esclaves) et le commerce interafricain (kola, bétail, céréales).

En plus des villes, certaines oasis comme stratégiques Bilma et le Kavar (Niger) où se croisaient les routes du Bornou et du Fezzan servaient de plaques tournantes importantes. De même que Ghadamès, Ghat, Touat etc.

Nonobstant leur nombre pléthorique, toutes ces villes et oasis relais remplissaient principalement trois fonctions à savoir la fonction logistique, commerciale, sécuritaire et politique. (Bovill 1995, p.117).

D'abord, au niveau de la fonction logistique, l'économie du désert reposait fondamentalement sur la maîtrise de l'espace des points d'eau et sur la mémoire collective des différents axes commerciaux. En effet, les caravanes pouvaient s'étendre sur plusieurs centaines de kilomètres et chaque caravanier pouvait compter plusieurs centaines voire des milliers de chameaux. Ils pouvaient transporter une diversité de marchandises (sel, or, kola, esclaves etc.). Ainsi, chaque journée de marche exigeait une organisation logistique rigoureuse incluant en plus des marchandises, le transport d'eau, de nourriture dont les caravaniers auront besoin entre d'un point de relais à un autre. En ce sens, chaque point de relais permettait aux caravaniers de se ravitailler et au besoin de se reposer et entretenir les animaux pour revigorer leur dynamisme. L'un des exemples les plus frappants est celui du trajet Taoudenni-Tombouctou, long d'environ 700 km, qui nécessitait une vingtaine d'arrêts. Sans les puits d'Araouane, les caravanes de sel n'auraient pas pu atteindre le fleuve Niger (Lydon 2009, p.101).

En plus des étapes logistiques, les relais jouaient un rôle économique important. En fait, bien plus que de simples haltes pour reconstituer les stocks, ces relais représentaient de véritables centres économiques dynamiques où les produits étaient non seulement échangés mais aussi transformés. Dans ces lieux, les marchands avaient la possibilité non seulement de conclure des accords commerciaux, mais de mobiliser également des ressources aussi bien en chameaux qu'en hommes tout en obtenant des informations indispensables sur les conditions politiques et géographiques qui minent le reste du trajet. À Bilma par exemple, « les caravanes de sel échangeaient leurs charges contre du mil haoussa et parfois des esclaves. » (Bovill 1995, p.119). De même, « à Araouane, on trouvait un marché permanent où les marchands vendaient dattes et tissus avant de poursuivre vers Tombouctou. » (Lydon, 2009, p.87).

Enfin, dans un espace où les razzias étaient de mise, les points de relais constituaient des lieux de sécurité. Ils pouvaient être fortifiés, comme certains villages du Kavar, où les caravanes se regroupaient pour la nuit. Ces relais représentaient donc, à bien des égards, des havres de sécurité. Ils jouaient ainsi un rôle militaire en assurant les protections de toutes les caravanes qui y transitaient. Par ailleurs, ils servaient de points de taxation. Selon Austen, les tribus touarègues du Sahara central prélevaient régulièrement des droits de passage aux caravanes. Ces droits garantissaient la protection des caravanes. (2010, p.67). Au-delà, ces relais incarnaient également un rôle administratif tout particulièrement sous les régimes égypto-ottomans et les autorités locales comme les sultanats du Darfour. En ces lieux, les relais permettaient de maintenir l'ordre et de contrôler la libre circulation des marchandises et des populations, notamment dans un contexte marqué par les conflits et la traite des esclaves. Les points de relais caravanier dans le nord soudanais dépassaient largement leur fonction logistique. Ils furent à la fois des infrastructures vitales du commerce transsaharien ainsi que des points de contrôle politique et même fiscal.

1.3.L'organisation du trafic caravanier dans le nord soudanais

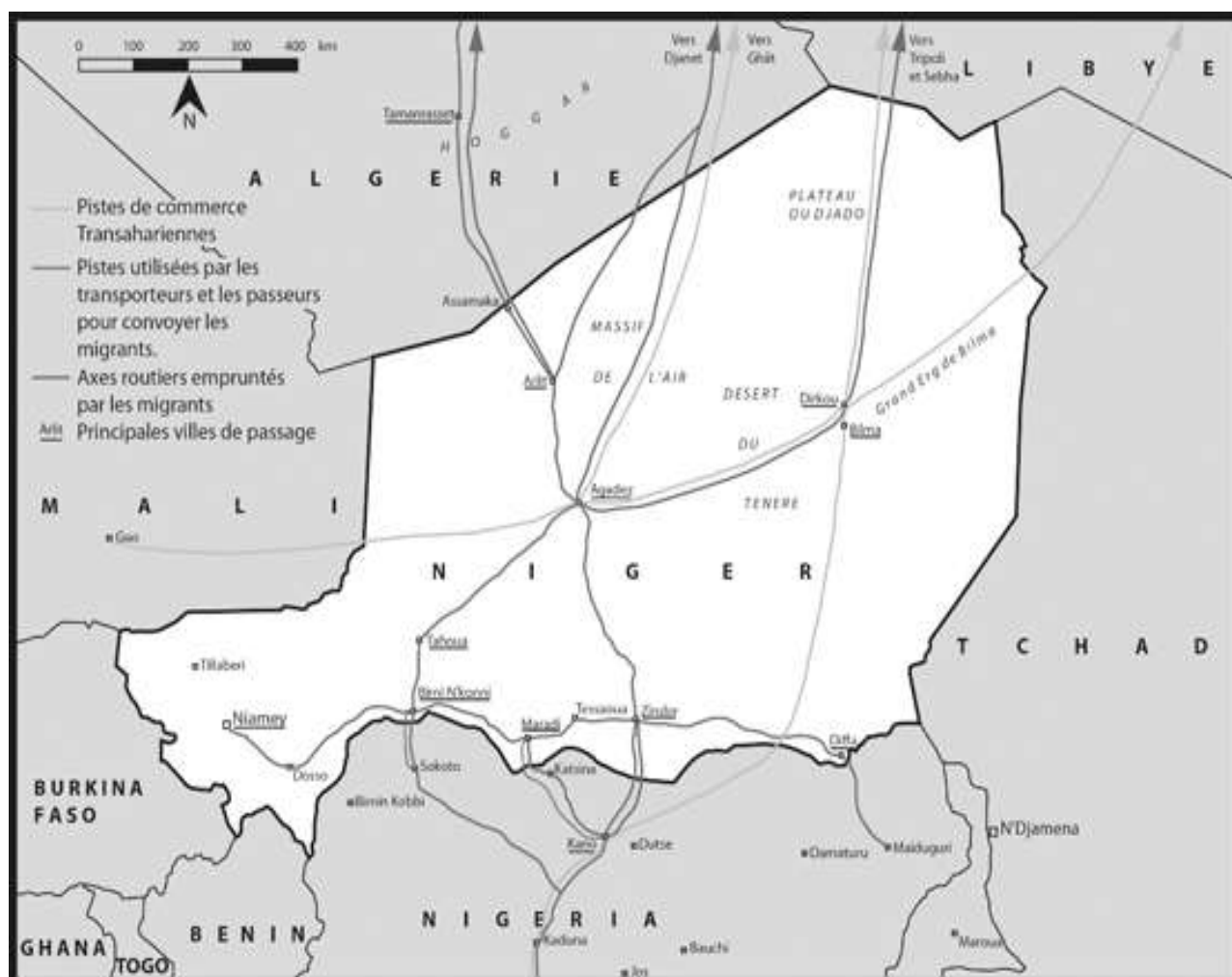
Dans le courant du XIX^e siècle, les routes caravanières étaient indissociables d'un cadre politique mouvant où les négociations, tribus et alliances prennent autant d'importance que la supériorité militaire directe. A ce titre, l'organisation de ces routes se révélait cruciale pour la survie des tribus et des sociétés nord soudanaises. Elles permettaient de réguler les activités commerciales bien que cela engendrait des situations d'insécurité, avec des fermetures temporaires de routes et des détournements d'itinéraires. Pour assurer un trafic paisible et sécurisé, deux peuples ou tribus se revalaient incontournables à savoir les Ghédamsi et les Touaregs. En fait, on appelle Ghédamsi les habitants de Ghadamsi, une oasis située à

l'extrême nord-ouest de la Libye, proche des frontières actuelles de la Tunisie et de l'Algérie. Cette oasis constituait une porte d'entrée du désert reliant l'Afrique du Nord (Tunis, Tripoli etc.) aux régions du nord soudanais (Kanem-Bornou, Tombouctou, Gao, etc.). Ainsi, à l'instar des Touaregs, les Ghédamsi étaient réputés comme de grands commerçants et caravaniers transsahariens. A ce titre, les Ghédamsi dirigeaient avec habileté le trafic caravanier dans le nord du Soudan. (Khalifa 2002, pp.3-4).

Comme le signifie Khalifa, l'organisation stricte des caravanes témoigne d'une sophistication nécessaire à la survie dans un environnement hostile. « Les convois, souvent composés de centaines voire de milliers de dromadaires, étaient coordonnés par un chef ghédamsi, reconnu pour ses compétences en gestion commerciale et ses réseaux familiaux ». (Khalifa 2002, 4). En effet, chaque expédition était minutieusement et méthodiquement préparée. Cette préparation reposait sur trois éléments fondamentaux que sont la composition des cargaisons, la préparation des vivres et des itinéraires. En interne, des *rakkas* (des personnes mobiles), appelés parfois *sayyars* (personnes rapides) assuraient le service de courrier et annonçaient les arrivées des marchandises par des caravanes, saisonnières ou irrégulières, constituées à la demande des négociants. (Khalifa 2002, 4). Quant à la sécurité, elle était assurée par un chef touareg, maître des tactiques de défense contre les attaques de tribus rivales telles que les Ouled Marsit. L'attaque en 1843 d'une délégation des Ghédamsi par cette tribu causant la mort du délégué turc Hussein, mamelouk du Pacha de Tripoli illustre les gageures sécuritaires.

Aussi, ce commerce caravanier à haut risque mais à grand profit reposait-il sur un code d'honneur entre partenaires, souvent familiaux, renforçant la solidarité dans un contexte où la communication restait rudimentaire. Pour surmonter les défis, la confiance demeurait vitale. Certes au XIXe siècle, ce commerce transsaharien était dominé par une centaine de négociants ghédamsi. En 1846, ils avaient installé des agents à « Tripoli et des correspondants à Ghat, Kanem, au Bornou, à Kano et Tombouctou. » (Miege 1975, p.118). Cependant, de petits négociants et des grands hommes d'affaires comme Othman Ben Youchaa, exerçait une suprématie sur les structures d'accueil. Celui-ci contrôlait le financement, l'achat des marchandises, l'organisation des convois et les réseaux d'accueil, aussi bien localement qu'à Tripoli ou Tunis. (Khalifa 2002, p.5).

Carte 3 : Les axes caravaniers du nord du Soudan du XIXe au XXe siècle.



Source : APARD-MALAH Elodie, « Voies commerciales et routes de l'exode : évolution des pratiques de voyage au Niger », *Diasporas*, 20, 2012, p.3.

2. LES PRODUITS ET ACTEURS DU TRAFIC CARAVANIER

Au cours de ces deux siècles (XIXe et le XXe), les routes caravannières du nord soudanais ont été animées par deux composantes majeures que sont les produits et les acteurs. Tout au long de ces deux siècles, une large gamme de produits et une diversité d'acteurs ont fait de ces artères, des berceaux du rayonnement économique de cette région.

2.2. Les produits échangés

Le trafic caravanier dans le nord soudanais portait sur l'échange d'une variété de produit. La nature de ceux-ci variait en fonction de la direction des caravanes selon qu'elle parte du Nord vers le Sud ou inversement.

2.2.1. Du Nord vers le Sud

Les caravanes venant du Maghreb, du Fezzan ou des oasis sahariennes transportaient une gamme variée de produits. Le plus emblématique était sans conteste le sel, extrait principalement des mines de Taoudenni (pour la boucle du Niger) et de Bilma/Fachi (pour le monde haoussa et le Bornou). (Coquery-vidrovitch 2001, p.323). En réalité, ce sel n'était pas qu'une simple marchandise. Non seulement c'était un produit vital pour la consommation alimentaire mais favorisant également la conservation des denrées. Outre ces vertus, le sel constituait aussi une monnaie d'échange dans plusieurs sociétés sahéliennes (Nicolaisen 2010, p.162).

En dehors du sel, les caravanes apportaient des dattes, produites dans les oasis de Touat, Tidikelt, Ghadamès et Fezzan. Ces dattes jouaient un rôle capital car elles constituaient la base

alimentaire des caravanes, nourrissant ainsi les marchands, guides et esclaves durant la traversée du désert. A cela, il faut ajouter des textiles (tissus de laine et de coton), des armes à feu et poudre importées d'Europe via le Maghreb, des chevaux, des perles etc. De plus, à partir du XIX^e siècle, un autre produit entre en lice dans le trafic caravanier. Ce nouveau produit est le thé vert en provenance du Maroc qui s'était imposé comme une boisson sociale incontournable dans le Sahel. (Austen 2010, p.145). Ces produits étaient très prisés dans les sociétés sahéliennes et sahariennes.

2.2.2. Du Sud vers le Nord

Du sud vers le Nord, les caravanes remontaient avec une variété de produits africains dont certains étaient très prisés sur les marchés méditerranéens. Jusqu'au XVIII^e siècle, l'or constituait la marchandise phare, mais son extraction et sa circulation déclinent fortement au XIX^e siècle. D'autres produits comme la gomme arabique, l'ivoire, les plumes d'autruche, les peaux d'animaux et la kola prennent alors le relais.

En effet, la noix de kola, cultivée principalement dans les forêts de Guinée et d'Ashanti (dans le Ghana actuel), transitait par le pays mandingue puis par le Niger jusqu'à Gao et Tombouctou. De là, la kola était acheminée vers le Maghreb. Comme l'a souligné Lovejoy, le commerce de la kola était structuré par de vastes réseaux dioula et haoussa, et constituait un trafic de masse dès le XIX^e siècle. (Lovejoy 1980, p.79).

De tous, le produit le plus controversé reste celui des esclaves. En dépit de l'abolition formelle de la traite par les puissances européennes, le commerce d'esclaves vers la Méditerranée, le Maghreb et le Moyen-Orient s'est poursuivi clandestinement jusqu'au début du XX^e siècle. John Wright rappelle à ce propos que « le commerce transsaharien des esclaves ne fut pas éradiqué du jour au lendemain, mais déclina progressivement sous la pression coloniale et l'intégration économique. » (Wright 2007, p.203).

2.3. Les acteurs du commerce caravanier

Le commerce caravanier dans le nord soudanais était assuré par une kyrielle de marchands et de négociants. Parmi ceux-ci, nous avons les négociants soudanais, les Touareg et les arabo-berbères. Bien qu'ils n'assurent pas exclusivement les transactions commerciales, ils constituaient les principaux acteurs du commerce caravanier de l'époque.

2.3.1. Les négociants soudanais

Le groupe des négociants soudanais comprenait des marchands locaux qui convergèrent souvent avec les Touaregs et commerçants arabo-berbères. Les acteurs majeurs de ce commerce au Soudan étaient les Haoussa et les Dioula. Implantés principalement à Kano, Katsina et Zinder, les marchands Haoussa assuraient la gestion des entrepôts, la structuration du commerce de la Kola et du cuir ainsi que l'organisation du commerce régional entre les caravanes et les marchés locaux. Quant aux Dioula, actifs du Mandingue à la boucle du Niger, ils jouaient le même rôle que les Haoussa dans les échanges entre la Côte de Guinée et le Sahel. Ces acteurs assuraient donc la collecte régionale des produits et la distribution commerciale dans les marchés urbains du Soudan.

2.3.2. Les Touareg

Population nomade, les Touareg encore appelés Kel Tamasheq sont un peuple du Sahara central (Ahaggar, Air, Tassili, Ifoghas etc.). Au XIX^e et XX^e siècle, ils contrôlaient en grande partie la sécurité des caravanes organisées dans le désert. En effet, leur connaissance des routes et des oasis leur conférait un rôle-clé dans le maintien des échanges et la protection contre les razzias. (Dosso 2017, p.4). Pour un contrôle efficace des routes caravanières, les Touaregs, réunis en confédération, se sont répartis les tâches. Ainsi, les Kel Adagh (Adrar des Ifoghas) dominaient les itinéraires vers Tombouctou et Taoudenni, les Iwellemmeden exerçaient un contrôle sur le passage entre Gao, l'Air et le Kaouar tandis que les Kel Air régnaient sur Agadez

et ses alentours. Ils furent donc à la fois maîtres du désert dans le commerce transsaharien grâce à leur efficacité dans le domaine militaire et fiscal (perceptions des *takarât* ou *droit de passage*).

2.3.3. Les arabo-berbères

Originaires du Maghreb et des oasis sahariennes, les commerçants arabo-berbères géraient souvent les transactions commerciales, taxant des réseaux de relais sur les différentes étapes des routes pour faciliter les échanges. En réalité, les réseaux marchands Kunta et ceux originaires des oasis comme Touat, Ghadamès, Ghat ou Murzuk formaient une élite caravanrière. Ces derniers assuraient la liaison entre le monde maghrébin et le Sahel, accumulant richesses et influence religieuse. En outre, selon Lydon, ces familles de commerçants étaient aussi des transmetteurs culturels et religieux, diffusant l'islam malikite et entretenant des liens avec les savants sahéliens. (Lydon 2009, pp.88-90).

3. MUTATIONS ET RECOMPOSITIONS DES ROUTES CARAVANIERES DANS LE NORD SOUDANAIS

La conquête coloniale, amorcée dans la seconde moitié du XIX^e siècle et consolidée au tournant du XX^e siècle, bouleversa les équilibres anciens dans le Nord du Soudan. L'avènement de la colonisation impacta le commerce caravanier, conduit à une concurrence des voies modernes puis cause le déclin du commerce caravanier.

3.1. L'impact de la colonisation

Amorcée à la fin du XIX^e siècle et consolidée au tournant du XX^e siècle, la conquête coloniale bouleversa les équilibres anciens. En effet, avec la colonisation européenne, les routes caravanières furent affectées par la redéfinition des frontières et l'implantation d'autorités coloniales. Dans cette dynamique, la pénétration française au Soudan occidental (Mali actuel), puis au Niger et au Tchad, conduit à la militarisation du Sahara et la mise en place d'un contrôle administratif et fiscal des circulations. Dès leur arrivée, ils optèrent pour la modernisation des infrastructures, freinant ainsi le rôle économique des caravanes traditionnelles. Aussi, s'employaient-ils à démanteler les réseaux de traite esclavagiste, considérés comme incompatibles avec les idéaux abolitionnistes européens. Pour lutter efficacement contre ce phénomène, ils installèrent des garnisons à Tombouctou (1894), Gao (1899), Agadez (1900) et Zinder (1906). Ces garnisons qui opéraient comme postes de surveillance et imposaient des droits, confisquaient des caravanes puis sanctionnaient les razzias touarègues.

Cette situation entraîna un affaiblissement des élites caravanières traditionnelles. Par exemple, les Touaregs ont perdu progressivement le monopole de protection et de taxation, les Kunta ont vu leur rôle commercial réduit, et les marchands haoussa furent davantage intégrés dans les circuits contrôlés par l'administration coloniale. Comme l'écrit Stephen Baier, « la pacification coloniale eut pour effet paradoxal d'ouvrir les pistes tout en ruinant ceux qui en tiraient profit. » (Ajayi et al 1996, p.412).

3.2. La concurrence des voies modernes

Installés sur le continent africain à la fin du XIX^e siècle, les pays européens notamment la France et la Grande-Bretagne se mirent à construire des infrastructures coloniales modernes. Parmi ces infrastructures figure le chemin de fer Dakar–Niger, commencé en 1881 et achevé en 1923. Celui-ci relia Kayes, Bamako puis Koulikoro au Sénégal, offrant ainsi une alternative rapide au transport caravanier pour les produits de la boucle du Niger. De plus, la navigation à vapeur sur le Niger, entre Koulikoro et Gao, facilita les échanges fluviaux, concurrençant directement les caravanes de Tombouctou. Plus tard, l'introduction des pistes automobiles (années 1920–1930) et des camions réduisit encore davantage le rôle des caravanes, surtout sur les longs trajets. A en croire Apard-Malah,

Depuis les années 1990, ce sont en majorité des camions chargés de migrants originaires de l'ensemble du continent qui empruntent les routes reliant le Niger, l'Algérie et la Libye. Les habitants des régions sahariennes du Niger se rendent en grand nombre dans ces deux pays voisins, pourvoyeurs de main d'œuvre. Nombreux sont les Nigériens, les Touaregs en particulier qui y ont passé plusieurs années avant de revenir chez eux. Ils connaissent bien ces voies et sont donc en mesure d'assurer le transport des autres migrants africains qui souhaitent se rendre dans les pays du Maghreb. (2012, p.151).

Par ces voies, les colonisateurs cherchaient à détourner les flux transsahariens vers les ports atlantiques ou méditerranéens afin d'en tirer le maximum de profit. Or, selon Apard-Malah, bien avant l'apparition de ces infrastructures modernes,

L'espace sahélien qui constitue le Niger contemporain était traversé par les caravanes chargées d'assurer le transport de marchandises entre les deux rives du Sahara. Ces routes commerciales étaient alors utilisées par les marchands notamment mandingues et haoussas qui envoyaient jusqu'au Maghreb ou en Égypte la gomme arabique, la noix de cola ou le sel mais aussi l'ivoire et l'or. Les négociants arabes proposaient en échange des chevaux, des dattes, du cuivre, des perles ou encore des livres transportés à leur tour, à dos de dromadaire, à travers les immenses étendues désertiques de l'Aïr, du Djado et du Ténéré. (2012, p.150).

Avec de nouvelles voies commerciales plus rapides, plus sûres et plus rentables face aux aléas désertiques les anciennes tombent en ruine (Bernard 1896, 199). Cette situation fragilisa instantanément les routes caravanières d'antan. Austen note à juste titre que « les routes caravanières perdirent leur centralité économique dès lors que le rail et le bateau proposèrent une capacité de transport supérieure, plus régulière et moins coûteuse. » (2010, p.138).

3.3. Du déclin du commerce des esclaves à la résilience des caravanes du sel

Sous la pression des puissances coloniales et des traités internationaux abolitionnistes, le commerce des esclaves déclina significativement au tournant du XXe siècle. Comme le signifie Khalifa,

Depuis l'abolition de l'esclavage dans la Régence de Tunis (1841-1846)¹ et dans la Régence de Tripoli (1855), la traite, désormais condamnée officiellement, devenait plus discrète sinon clandestine. Le tarissement des sources d'information, la limitation des marges de manœuvre des commerçants, dans les ports exposés au contrôle consulaire et le repli effectif des caravanes vers des relais périphériques rendent plus difficiles les investigations des historiens relatives à une activité en déclin, prohibée, secrète, souterraine et mystérieuse. Elle a, désormais, l'évidence d'un mythe, évoquant une sorte de Farwest saharien. (2002, p.1)

Certes, ce commerce continua clandestinement jusque dans les années 1920, notamment dans les zones reculées du Sahara central et oriental. Toutefois, il déclina rapidement face à la surveillance militaire des colonisateurs ainsi qu'aux pressions internationales.

Cette répression entraîna un redéploiement des flux vers les produits licites comme le sel, la gomme arabique, la kola etc. Bien que constituant de circuler, ces produits étaient transportés en des volumes moins importants que par le passé. Ainsi, le rôle des caravanes passa « d'artère économique majeure » à celui de « commerce spécialisé ».

Malgré ces transformations, le commerce du sel à travers le désert subsista et conserva sa vitalité pour les marchés sahéliens à travers certaines caravanes. C'est le cas des *Azalai* de Tombouctou qui reliaient la cité du Niger aux mines de Taoudenni jusque dans les années 1970 ainsi que les Taghlamt d'Agadez allant à Bilma et Fachi qui ont survécus en dépit de la concurrence des camions dès les années 1940. Parlant de la résilience de ces caravanes,

Nicolaisen insiste sur leur caractère identitaire et soutient que « plus que de simples activités économiques, elles sont devenues le symbole d'une continuité historique et culturelle, reliant le Sahara contemporain à ses traditions millénaires. » (2010, p.245).

Conclusion

En conclusion, l'étude des routes caravanières dans le nord soudanais aux XIX^e et XX^e siècles met en lumière un système complexe et dynamique de circulation des biens, des hommes et des savoirs. Ces grandes voies, structurées autour des axes occidental, central et oriental, ont permis non seulement la prospérité économique régionale mais aussi un tissage culturel et social essentiel à l'identité sahélo-saharienne. Les acteurs tels que les Touaregs, commerçants arabo-berbères et négociants soudanais y tenaient des rôles complémentaires indispensables. Toutefois, la colonisation, l'essor des voies modernes de transport et le recul du commerce des esclaves ont profondément transformé ces réseaux. Malgré ces mutations, la persistance des caravanes du sel témoigne d'une certaine continuité historique. Outre leur importance économique, ces routes caravanières n'ont-elles pas impulsé un changement social voire un métissage culturel dans les espaces sahariens?

Références bibliographiques

- AJAYI, Jacob Festus (dir). (1880). *Histoire générale de l'Afrique, vol. VI : L'Afrique au XIX^e siècle jusqu'à vers les années*, Paris : UNESCO, 915p.
- APARD-MALAH Elodie. (2012). « Voies commerciales et routes de l'exode : évolution des pratiques de voyage au Niger. », *Diasporas*, (20), 149-162.
- AUSTEN, Ralph A. (2010). *Trans-Saharan Africa in world history*, Oxford : Oxford University Press, 157p.
- BERNARD D'Attanoux, Joseph. (1896). « Tripoli et les voies commerciales du Soudan », *Annales de Géographie*, volume 5, (20), 193- 201.
- BLANC, Édouard. (1890). *Les routes de l'Afrique Septentrionales*, Paris : Société de géographie, 51p.
- BOVILL, Edward William. (1958). *The Golden trade of the moors*, Oxford : Oxford University Press, 281p.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. (2001). « Le commerce transsaharien au XIX^e siècle vu d'Afrique noire. », *Négoce blanc en Afrique noire*, société français d'histoire d'outre-mers, (2), 323-333.
- DOSSO, Sindou. (2017). « Routes caravanières en Afrique: un exemple d'itinéraires culturels entre le sud, le nord du Sahara et le reste du monde. » *ICOMOS Open Archive*, section IV, 6p.
- JULIEN Brachet. (2004). « Le négoce caravanier au sahara central : histoire, évolution des pratiques et enjeux chez les Touaregs Kel Air (Niger). » *Revue de géographie de Bordeaux*, Les cahiers d'Outre-Mer. (57), 117-136.
- KHALIFA, Chater. (2002). « Commerce transsaharien et esclavage au XIX^e siècle, dans les régence de Tunis et de Tripoli. » *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté le 28 août 2025. 13p. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/39> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm>.
- LOVEJOY, Paul E. (1980). *Caravans of Kola: The Hausa Kola Trade, 1700–1900*, Zaria : Amhadu Bello University Press Ltd, 181p.

- LUGAN, Bernard. (2000). « Les relations transsahariennes de l'Antiquité à l'époque moderne. », *La Bibliothèque en ligne*, consulté le 27 août 2025, 5p. URL : https://www.clio.fr/bibliotheque/bibliothequeenligne/les_relations_transsahariennes.p?p?letter=A.
- LYDON, Ghislaine. (2009). *On Trans-Saharan trails: islamic law, trade networks, and cross-cultural exchange in nineteenth-century Western Africa*, Cambridge : Cambridge University Press, 460p.
- MIEGE, Jean-Louis. (1981). « Le commerce transsaharien au XIXe siècle. », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, (32). 93-119.
- NICOLAISEN, Ida. (2010). *Caravans Across the Desert: Marketplace and Society in the Sahara*, London: Hurst, 314p.
- WRIGHT, John. (2007). *The Trans-Saharan Slave Trade*, London : Routledge, 242p.

