



GOVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

BULLETIN

du

**COMITÉ d'ÉTUDES HISTORIQUES
et SCIENTIFIQUES**

de

l'Afrique Occidentale Française

Année 1923

GORÉE

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL

1923

ÉTUDES HISTORIQUES

SUR LE

Mouvement caravanier dans le cercle d'Agadez

Par le CAPITAINE FONFERRIER.

GÉNÉRALITÉS

La quantité de mil récolté dans le cercle d'Agadez est infime vis-à-vis des besoins d'une population de 13,000 habitants. D'où la nécessité d'importer tout ce mil.

Mais quelles sont les denrées que les habitants peuvent donner en échange ? Presque rien : le sel de Tegguida-les-Salines, quelques objets de sellerie ou de maroquinerie confectionnés à Agadez ; c'est tout.

Le Kel Aïr ne pourra acheter son mil qu'en vendant les produits de son élevage ou en utilisant ses chameaux pour les caravanes. C'est la pauvreté de son pays qui l'a rendu caravanier.

Le mouvement commercial de l'Aïr se fait (ou se faisait) suivant les directions suivantes :

- a) Caravanes de Faschi et de Bilma ;
- b) Caravanes venant du Hoggar ;
- c) Caravanes venant du sud et allant à Tegguida-les-Salines et In-Gall pour le commerce du sel ;
- d) Caravanes venant du sud et apportant le mil à Agadez et en Aïr ;

Enfin il faut y ajouter la route non fréquentée actuellement :

e) Agadez-Rhat ;

et pour mémoire :

f) L'ancienne route du Niger, de Tadmekket, qui n'est plus fréquentée et qui unissait jadis l'ancienne capitale Soughran, Gao à l'Air ; la langue parlée à In-Gall est encore un souvenir de ce passé.

a) CARAVANES FASCHI BILMA

Ce sont les plus importantes au point de vue commercial. Les oasis de Faschi et de Bilma produisent du sel et des dattes qui sont échangés contre le mil, le bétail sur pied, la viande boucanée, le beurre, les cotonnades, les tourkoudis et pagnes, etc., apportés par la caravane.

I. Le bénéfice réalisé par les caravanes est très important : nous avons vu que les échanges à Bilma et Faschi prennent le plus souvent la forme d'un troc ; néanmoins on peut calculer le bénéfice fait par les caravaniers en l'évaluant en francs argent : la charge de sel de Faschi est payée 5 francs à Faschi.

Les prix de vente sont les suivants sur le marché d'Agadez :

	AU RETOUR de L'AZALAI	DEUX MOIS APRÈS	PRIX MAXIMUM
Charge d'un chameau en sel Faschi, 8 pains, 2 couffins de dattes.....	100 fr.	130 fr.	»
Charge d'un chameau en sel Bilma, 8 pains, 2 couffins de dattes.....	115 fr.	166 fr.	240 fr.
Charge d'un chameau de dattes.....	175 fr.	200 fr.	»

Les prix ont été calculés pour le marché d'Agadez : quand les charges sont vendues dans le sud les prix atteints sont encore plus considérables.

II. Avant notre occupation effective de l'Air, c'est-à-dire avant 1908, les caravanes partaient à toutes les époques de l'année : cependant il y avait lieu de noter trois départs principaux :

1° *Départ en octobre pendant l'automne*, qui réunissait le plus grand nombre de chameaux ; Kel Air, Kel Gress, Touaregs du Damerghou, du Kahena y prenaient tous part : on arrivait à une moyenne de 15,000 chameaux.

Le sel était transporté par les Kel Air et les Touaregs du Damerghou, à Kano et au Damerghou par les Kel Gress au Katsena, au Gober.

Les Kel Air échangeaient ce sel contre le mil qui venait d'être récolté, et remontaient très lentement en Air afin de pouvoir participer à l'azalaï suivante avec des chameaux en état.

2° *Départ en février ou mars à la fin de l'hiver*. — Ce départ était moins important (1,500 à 3,000 animaux). Le sel était transporté au Haoussa par les Kel Gress et quelques Kel Air. La grosse partie du sel était échangée en Air même contre le mil apporté par les caravaniers Haoussas.

3° *Départ à la mi-juillet, au début de l'hivernage*. — Y prenaient part seulement quelques Kel Air. De 1,500 à 3,000 animaux. Ce sel était échangé en Air même contre du mil transporté dans ce pays par les caravaniers Kel Gress.

Les caravanes étaient souvent pillées aux portes de Faschi par des rezzous Toubbous. Ainsi dès notre occupation, dûmes-nous les escorter. Cette nécessité nous a conduit à supprimer l'azalaï de juillet afin d'éviter aux sections méharistes un effort trop pénible.

Les deux azalaïs de mars et de juillet jouaient un rôle important dans la vie économique de l'Air en donnant aux Asbinods une denrée d'échange qui obligerait les caravaniers Haoussas à monter leur mil en Air.

1906 marque le dernier pillage de l'azalaï. A partir de 1907 où le commandant Bétrix escorta l'azalaï sur le parcours Agadez-Faschi-Bilma, la sécurité fut assurée, aussi le nombre des caravaniers ne cessait-il de croître et avant 1913 les azalaïs d'automne comptaient jusqu'à 25,000 chameaux. Les avantages étaient considérables, les intéressés y trouvaient leur compte, ce grand nombre d'animaux nous permettait de ravitailler Bilma dans de bonnes conditions, et le mil d'impôt perçu à Bilma assurait et au-delà les besoins du poste puisqu'avant l'arrivée de l'azalaï on était quelquefois obligé de vendre le mil aux indigènes afin de vider les magasins.

Ce n'est pas la guerre qui porta le premier coup aux azalaïs, c'est la colonne du Tibesti. Une grande partie des animaux de l'azalaï fut réquisitionnée à Bilma pour la colonne et bien peu revinrent : les propriétaires ne furent pas dédommagés de leurs pertes ; le mécontentement qui en résulta ne compta-t-il pas pour beaucoup dans les raisons qui menèrent la révolte ? On peut le supposer ; et, qu'il soit alors permis de dire que nous continuons malheureusement à faire les mêmes erreurs : les chameaux réquisitionnés pour les transports sont payés un prix infime, et si le chameau meurt, le propriétaire ne touche pas un centime d'indemnité. Cette question est importante et est le gros sujet de mécontentement des tribus nomades dont la principale, presque l'unique ressource, est le chameau ; augmentons le taux de l'impôt et qu'avec le produit nous puissions payer et nos achats et nos transports un prix raisonnable.

Cette digression terminée, nous arrivons à l'affaire 1916 : Agadez se révolte pendant que l'azalaï est en route et quand, au retour, ne se doutant de rien, l'escorte est sur le point d'arriver à Agadez, une embuscade lui est tendue à Tintaboirak : européens et tirailleurs sont massacrés ; seul le capitaine Maffre réussit à rejoindre le sud ainsi que quelques tirailleurs ; quelques autres tirailleurs purent gagner le poste assiégé.

L'insécurité qui régna en 1917-18 ne permit pas la reprise des azalaïs. La tranquillité revint en 1919 et le capitaine commandant le Cercle d'Agadez put renouer

en décembre le lien rompu en conduisant une petite azalaï jusqu'à Faschi. Petite, oui, 300 animaux, car la révolte avait passé et le cheptel camelin de l'Air avait diminué dans des proportions énormes, et de plus le souvenir du Tibesti se maintenait : fallait-il courir le risque de voir encore les animaux réquisitionnés à Bilma ? Ce n'est que peu à peu que chez les indigènes, la confiance revint quand on vit que nos promesses étaient tenues. Aussi l'azalaï de printemps 1920 compte 750 animaux, celle d'automne 1920 compte 3,400 animaux, celle de printemps 1921 compte 840 animaux.

Le courant est repris et on peut espérer que l'azalaï d'automne 1921 comptera 8,000 animaux.

Les azalaïs de Bilma constituent donc un gros élément de commerce ; quelques précisions peuvent être données à titre d'exemple :

Marchandises déclarées au départ à l'azalaï d'octobre 1920. — 39 tonnes de mil, 350 kilos de blé, 10 kilos d'arachides, 50 kilos de cram-cram, 100 ovidés sur pied, 58 ovidés abattus, 180 litres de beurre, 1,900 noix de kola, 2 kilos de sucre, 10 litres de miel, 300 oignons, 640 fromages, 1,775 coudées de toile blanche, 72 coudées de toile bleue, 40 boubous, 15 tourkoudis, 25 turbans, 26 rouleaux de coton, 20 mains de tabac.

Marchandises déclarées au départ à Faschi et à Bilma. — a) à Faschi : 74,000 kilos de sel, 198,600 kilos de dattes ;

b) à Bilma : 75,000 kilos de sel, 61,400 kilos de dattes.

La valeur globale de ces denrées, calculées suivant le prix de vente en Nigéria, donne un chiffre de 760,000 fr.

b) CARAVANES VENANT DU HOGGAR

Elles transportent à l'aller des toiles, du sel du Hoggar, des couvertures du Touat, du tээрэгуэдэ (plante odoriférante employée dans la cuisine indigène) ; elles vendent aussi quelques chameaux ou chamelons.

Les échanges se font soit sur le marché d'Agadez soit au Damerghou ou dans la région de Tahoua contre du mil, de la cotonnade blanche et bleue, des lithams, des

tourkoudis, des pagnes, des objets ouvragés à Agadez : selles d'Air, sacoches, sandales, caveçons, cordes à nez, portefeuilles, sabres, poignards de bras.

Les caravaniers sont Hoggars ou Chamaas. Ce mouvement caravanier ne s'est amorcé que depuis 1908 ; les autorités algériennes s'efforçaient de détourner le commerce du Soudan qui prenait la route de Rhat-Tripoli sur In Salah ou Gabès par Fort Polignac et Ilésis. Cette dernière route ne put être employée par suite de l'insécurité régnant chez les Ajjeurs.

La guerre terminée, le mouvement caravanier entre Air et Hoggar a repris. Afin d'éviter le danger que pourraient faire courir aux caravanes les Ajjeurs dissidents, la route employée n'est pas celle d'In Azoua mais celle plus longue mais moins menacée par In Abangarit et In Guezzan.

La dernière caravane venue du Hoggar est arrivée à Agadez à la mi-avril 1921 et ses échanges effectués, elle est remontée au Hoggar en juin escortée par une fraction de la section méhariste qui devait se mettre en liaison avec les sahariens à In Guezzan. Le capitaine Bourriand, rapatriable, a utilisé la remontée de cette caravane pour gagner la France par la voie transaharienne. Elle était la troisième caravane venue du Hoggar depuis la révolte de l'Air et comptait environ 300 chameaux.

Cependant il n'est pas utile d'escorter les caravanes en provenance du Hoggar ; en effet, les caravaniers Hoggars sont presque tous armés de carabines, de fusils italiens ou de fusils 74. Ainsi cette dernière caravane était commandée par Boukhelil ag Doukka, parent de Moussa ag Amastane et chef de rezzou réputé ; il disposait d'une centaine de fusils.

Il serait désirable que cette voie soit plus fréquentée ; nous avons vu que le but des autorités sahariennes en 1908 était de détourner le commerce qui se faisait sur Rhat pour lui faire prendre la voie In Salah. Actuellement la première route a été complètement abandonnée ; mais il n'a pas été possible de donner l'habitude aux caravaniers de prendre la route d'In Salah ; je crois que la raison est la suivante : l'état dans lequel se trouvait

notre industrie après la guerre ne lui a pas permis d'expédier sur les marchés du sud algérien et tunisien les denrées qui étaient demandées par les soudanais, cotonnades, sucre, etc.

Le Gouvernement général a pris la mesure suivante pour favoriser les échanges : les billets de banque algériens auront cours sur les marchés de l'Afrique occidentale française. Mesure excellente à condition toutefois que le caravanier du nord passe d'abord dans une agence spéciale pour faire l'échange de ses billets algériens car sinon ces billets inconnus lui seraient refusés. Mais une autre question importante se pose au point de vue monnaie sur les marchés du Territoire, nous avons deux monnaies, l'écu et le billet qui, malgré toutes les mesures, n'ont pas la même valeur : dans le territoire des Oasis Sahariens seul le billet a cours, les écus ayant presque complètement disparu. Le caravanier Hoggar est très étonné quand il lui est demandé deux prix suivant qu'il paie en écus ou en papier.

c) CARAVANES DE TRIPOLI, RHAT A KANO ET ZINDER ET VICE VERSA.

C'étaient les Kel qui transportaient de Kano à Iférouane les bagages des commerçants arabes ; à Iférouane ils étaient remplacés par d'autres caravaniers qui les transportaient à Rabat.

Les routes suivies quoique assez pénibles étaient moins dures que celles de Beurkott à Faschi et Bilma. D'Iférouane on gagnait par Zelim ou Terazit le puits d'In Azaoua ; de là, par Tadent ou par Isselo on atteignait Djanet puis Rhat. Une piste allait directement de Terazit sur Rhat en évitant In Azaoua ; de Terazit elle arrivait directement à Tadera, puis, par Kate let Bir Falesse arrivait à Rhat. Les étapes les plus dures étaient de quatre jours sans eau.

De Kano à Rhat les marchandises transportées étaient les suivantes : peaux de filali, peaux de bœufs tannées, ivoire, dépouilles d'autruches, selles et objets de maroquinerie confectionnées à Agadez, couvertures en ban-

des de coton, tourkoudis, lithams, boubous brodés, peaux de boucs, fromages, beurre, piment, etc., et il ne faut pas oublier les esclaves.

De Rhat à Kano descendaient des articles européens de qualité inférieure ; du papier d'Italie ou d'Angleterre, des cotonnades bleues et blanches, du sucre de provenance anglaise, de la pacotille d'origine anglaise ou allemande ; de provenance française rien ou presque (en un an, 1904, 100 francs de bougies), de Tripolitaine, des chéchias, des couvertures, des burnous brodés, des sabres ; des Indes, des parfums, des clous de girofle, du thé par voie anglaise.

Les prix du transport d'une charge de chameau était de quatre à cinq pièces de cotonnade bleue pour le trajet Kano-Iférouane ; pour le trajet Iférouane-Rhat le paiement s'effectuait en argent : 10 thalers.

Ces caravanes circulaient toute l'année ; cependant il arrivait que les caravaniers s'attendissent quelques jours à Iférouane pour former des groupes qui comprenaient jusqu'à 3,000 chameaux. Ce fait et surtout la nécessité de changer les chameaux à Iférouane avaient fait de ce dernier point un centre de transit important où se trouvaient d'assez nombreux magasins appartenant à des commerçants arabes ou hoggars et soit dit en passant, le commerce d'Iférouane était alors alimenté non seulement par les caravanes tripolitaines, mais par celles venant du Touat et celles qui venaient du « Tadmakett » et qui apportaient des couvertures et des étoffes.

En arrivant au puits de Terazit les caravanes devaient payer un impôt de dix coudées par chameau au Chef Ifadeyen qui commandait dans la région d'In Azoua Tarazit ; par cette prestation, les caravaniers acquerraient le droit d'user du puits.

De Tarazit tous les caravaniers se rendaient à Iférouane où il se trouvait à demeure un représentant du Sultan. Pour chaque chameau chargé, il était payé un droit d'entrée d'une pièce de cotonnade bleue (malti) et le représentant du Sultan délivrait une quittance qui donnait le droit de libre circulation jusqu'au Zinder où un nouveau Sultan percevait un nouveau droit ; à Kano, même impôt. Ce droit d'entrée était dû seulement par

les arabes de Tripolitaine, les touaregs Kel Aïr ou Hoggars, ne le devaient pas. Cependant le droit de passage n'était dû que par les caravaniers arrivant du nord ; ceux en provenance du sud entraient librement en Aïr.

Ces différents impôts eussent été payés sans récriminations par les commerçants arabes si en échange la sécurité leur avait été garantie. Or à Zinder, en 1903, nous étions l'objet de leurs réclamations : ils savaient que nous prélevions un impôt en Aïr, ils nous tenaient pour obligés d'y assurer la paix. Et ils faisaient une comparaison peu flatteuse en nous déclarant qu'ils avaient eu une tranquillité complète chez les turcs, bien qu'ayant à traverser les terrains de parcours de tribus très turbulentes ; mais le Sultan les avaient fait accompagner jusqu'à Rhat par des réguliers armés, tandis qu'à l'arrivée en Aïr leurs bagages étaient abandonnés dès Iférouane, avant l'arrivée des convoyeurs Kel Aïr, par les convoyeurs Ajjeurs, qui s'en désintéressaient, quand même ils n'aidaient pas au pillage.

Enfin, à partir d'Iférouane les caravanes se disloquaient et les groupes se dirigeaient vers les campements, à la volonté des convoyeurs qui se souciaient fort peu des doléances des arabes. Le marchand perdait ainsi souvent la trace d'une partie de ses marchandises ; il en suivait un lot et pour les autres s'en rapportait à la chance. Quelquefois il fallait trois mois pour aller de Rhat au Damerghou. Arrivé là il fallait attendre les bagages et ils arrivaient en quel état.

En même temps que les autorités du Territoire, le Consul général de France à Tripoli notait la nécessité d'occuper Agadez et Bilma pour assurer la sécurité complète du mouvement caravanier. La solution arriva en 1905-06 par l'occupation d'Agadez. Notre arrivée porta ses fruits et le mouvement caravanier prospéra.

En 1912, la valeur des marchandises arrivant du nord était évaluée à 565,000 francs ; celle des marchandises partant sur Rhat à 134,700 francs.

La révolte en Aïr, l'évacuation de toute la partie Nord du massif y compris Iférouane, la situation troublée en Tripolitaine et en pays Ajjeur qui dure depuis 1915, ont complètement arrêté tout trafic.

Actuellement d'après les derniers renseignements reçus la situation s'améliore cependant un peu dans la région de Rhat ; on signale qu'un mouvement caravanier assez intense a lieu sur les pistes Djanet-Rhat-Rhadamès. Cependant la misère règne encore à Rhat et les habitants de la ville aspirent ardemment à la réouverture du trafic avec le Soudan. Aussi le capitaine commandant le Secteur des Ajjeurs tente-t-il de jouer de cette corde afin d'amener la soumission complète des dissidents. Au mois d'août, il a envoyé à Agadez un mandataire chargé de faire des achats assez importants. Il espère que ce faible début aura une influence importante au point de vue économique.

d) EXPORTATION DU SEL A TEGGUIDA-LES-SALINES

A 150 kilomètres au Nord-Est d'Agadez dans la plaine nue, balayée par les vents, royaume de la poussière pendant neuf mois de l'année, et royaume de la boue pendant les trois autres, a grandi le petit village de Tegguida N'Tissemt qui compte environ 400 habitants. La raison de son existence : une mare permanente alimentée par des sources et la présence de terre salée autour du village en ont fait un petit centre industriel qui s'est adonné à la fabrication du sel.

En cette industrie a amené avec le travail, l'aisance et la vie dans ce pays déshérité. Toute l'année des troupeaux de bœufs porteurs, de bourricots, de chameaux, remontent du pays Haoussa et viennent charger à Tegguida les plaques de sel et la terre salée. Ils y apportent le mil, les animaux et toutes les denrées manufacturières nécessaires à la population du village d'In Gall car, bien que distant de 100 kilomètres, Tegguida est un faubourg d'In Gall. Tous les propriétaires de salines habitent In Gall, aussi avons nous pu établir notre poste de perception de l'impôt du sel à In Gall même ; la contrebande existe car la route d'Irazer N'Izan qui évite In Gall est bien tentante ; mais une vérification faite en fin 1920 a montré que le montant de la fraude ne justifierait pas des mesures autres que celles existant actuellement et plus coûteuses.

Malgré sa cherté (prix d'une charge de chameau à Tegguida-les-Salines, 60 francs) ce sel trouve facilement preneur dans le sud ; les chiffres de l'exportation au cours du deuxième trimestre 1921, donne une idée de l'intensité du trafic :

Terre salée : 36 tonnes ; Sel : 87 tonnes.

Le mouvement annuel peut être évalué en valeur à 250,000 francs.

Ce résultat peut être porté à l'actif de notre occupation ; auparavant les Tegguidaos étaient pillés toute l'année par leurs turbulents voisins les Kel Fadel et tous les rezzous se donnaient rendez-vous sur ce point.

e) CARAVANES ENTRE L'AÏR ET LE HAOUSSA

L'étude des mouvements caravaniers précédents nous donne déjà la composition de cette dernière catégorie de caravanes.

1° Après l'azalaï d'automne les Kel Aïr vont dans le Haoussa vendre sels et dattes chargées à Faschi et rapportent en Aïr mil et produits manufacturés.

2° Durant toute l'année mais principalement après l'azalaï de printemps les gens du Damerghou, du Damanherim, du Kakena, du pays de Kano, du Tessaoua, viennent en Aïr échanger leur mil contre le sel de Faschi et Bilma. Avant la révolte l'échange se faisait aussi contre les chameaux, les chèvres, les moutons, les ânes, mais la révolte en ruinant le cheptel a anéanti pour quelques années ce commerce.

3° Par les Kel Gress, les Goberous, les Almooussakars qui, de la région de Guidambado et de Tahoua, viennent à In Gall et à Tegguida échanger mil contre le sel et la terre salée.

4° Après la récolte du mil de nombreux troupeaux de bourricots descendent à vide vers le sud pour y remonter du mil.

Ce mouvement d'importation du mil en Aïr est très important puisque sans lui l'Aïr ne peut vivre. Aussi il est à surveiller attentivement afin d'éviter aux propriétaires de chameaux toute raison de s'abstenir de ces

voyages ; les routes doivent être libres, elles le sont actuellement, néanmoins il faut quelquefois sévir contre les isolés pillards Kel Férouanes ou Kel Fadel qui volent les caravanes sur les routes de Tanout ou de Tahoua. Mais c'est une simple question de surveillance et on y arrive aisément. Une cause plus importante et plus délicate aussi d'abstention des caravaniers Kel Aïr est la suivante : la réquisition de leurs chameaux descendus dans le sud pour les achats de mil, par les postes du sud. Le fait suivant s'est passé : des caravaniers Kel Aïr qui remontaient vers l'Aïr avec des animaux chargés ont été réquisitionnés ; leur mil a été déchargé et ils ont dû le confier à un habitant quelconque du village, cependant qu'ils remontaient en Aïr avec un convoi de ravitaillement. Pendant ce temps, leur famille attendait le mil et devait se contenter de « cram cram » et de goribas. Ces errements sont évités depuis quelques mois et si je les relate ici, c'est afin d'en éviter le retour. Que l'on réquisitionne dans le sud les animaux non chargés, soit, mais qu'on fasse décharger un convoi de mil pour en réquisitionner les animaux, le fait est inadmissible.

Il faut se souvenir du mécontentement qui a suivi les réquisitions pour le Tibesti.

CONCLUSION

Cette énumération de routes caravanières partant de l'Aïr dans toutes les directions montre le rôle primordial que jouent les « transports » dans la vie économique du pays.

Mais une bonne partie du commerce se compose uniquement de transit. Et ce n'est pas suffisant. In Gall et Tegguida-les-Salines vendent toute l'année du sel, aussi sont ils ravitaillés bien régulièrement en mil. Quant à Agadez, elle a du sel ou des dattes de Bilma que pendant un ou deux mois après les azalaïs, ensuite, à part les objets manufacturés elle ne peut rien offrir aux caravaniers venus du sud.

Peut-on chercher à rendre l'Aïr producteur ? Oui. Les

dattes se vendent bien au Soudan et les endroits propres à la culture du dattier sont nombreux en Air. Les efforts sont orientés dans ce sens depuis la fin de la révolte : reconstitution de la palmeraie d'Alarsess et Azzel au Nord d'Agadez, extension de la palmeraie d'In Gall. 1922 verra revivre la palmeraie d'Iférouane et peut-être aussi le mouvement caravanier vers le Nord qui jadis amena notre arrivée dans le pays.
