

CARAVANIERES DU SEL

Pourquoi le sel saharien résiste-t-il au sel de "la Baleine" ?

Pourquoi les caravanes de chameaux continuent-elles à traverser le désert à l'époque des véhicules tout-terrain ?

Pour une fois, peut-être rentabilité s'accorde-t-elle avec art de vivre et tradition...

Par Edmond BERNUS, ORSTOM

Le sel qui se trouve dans la mer est extrait dans les marais salants par évaporation. Le sel se trouve aussi au Sahara en abondance au nord du 14° parallèle où l'évaporation solaire suffit en saison sèche à le cristalliser. Entre les deux l'Afrique sud-saharienne massive, continentale, tourne le dos à la mer et ne produit que des sels à partir de cendres végétales. Autrement dit, entre le Sahara et la côte, les sels végétaux constituent un produit de substitution qu'on n'utilise qu'à défaut des sels minéraux.

Or en Afrique tropicale, le sel est d'autant plus indispensable à l'homme que les fortes chaleurs provoquent une transpiration abondante et des pertes en sels qu'il faut bien compenser sous peine d'une déshydratation mortelle. De plus, les habitants de la zone sud-saharienne sont des éleveurs qui doivent donner, sous une forme ou une autre, du sel à leurs animaux. On comprend donc la valeur de ce produit que l'on va chercher au cœur du Sahara depuis le Moyen-Age.

SALINES DU BOUT DU MONDE

exploitation de la saline malienne de Taoudeni, située à 650 kms au nord de Tombouctou et à 700 kms au sud-est de Tindouf en Algérie, date de 1585. L'exploitation des salines de Bilma, à 575 kms à l'Est d'Agadez, est également ancienne, sans qu'on puisse préciser la date.

Comment furent découvertes les salines de Bilma ? Les Touaregs, qui ont le quasi monopole de ce commerce, content que chaque année certaines de leurs charrettes disparaissaient. A leur retour dans l'Air, ils remarquèrent que leurs excréments contenaient des grains de dattes : ils les suivirent et découvrirent sables et palmeraies.

Aujourd'hui pourtant, le sel marin est produit industriellement sur les côtes et se vend dans les boutiques des bourgades les plus reculées. Le sel saharien est cependant exploité et vendu sur les marchés aux côtés du sel marin. Ce sont toujours des caravanes de chameaux (en réalité de dromadaires qu'on a pris la mauvaise habitude d'appeler chameaux) qui franchissent des vagues de dunes, d'immenses étendues sans eau, sans ombre et sans herbes pour gagner ces salines perdues comme des îles dans l'océan.

DERRIERE LES VAGUES DE DUNES

Exploitées depuis des siècles, les deux salines sahariennes de Taoudeni et de Bilma ne sont toujours reliées au reste du monde que par le cordon ombilical des caravanes commerciales.

On imagine bien que ces traversées du désert n'étaient pas sans danger pour les caravanes offertes aux convoitises des pillards. Entre Tombouctou et Taoudeni les *Regueybat*, qui aujourd'hui réclament leur indépendance sous la bannière du Front-Polisario, étaient une menace parmi d'autres. Entre Agadez et Bilma, on redoutait les arabes *Aouled Sliman* et les *Teda* (souvent appelés *Toubou*).

Les caravaniers appartenaient à certains groupes nomades spécialisés dans ce commerce. Il faut en effet posséder un élevage de chameaux, mâles en majorité, initiés au portage et à cette lente marche processionnaire dans le désert. A Taoudeni, les caravaniers les plus nombreux et les plus influents sont les arabophones *Berabich* qui sont servis les premiers s'ils arrivent en compagnie d'autres

nomades tels les arabes *Kounta*, les Touaregs de Gao ou de Kidal, etc. Les caravaniers sont presque tous originaires des cercles de Tombouctou et de Gao ou encore de Goudam.

Ceux qui vont chercher sel et dattes à Bilma sont essentiellement des Touaregs. Il faut citer parmi eux les *Kel Geres*, Touaregs du Sud, agropasteurs qui vivent aux frontières du Nigéria et qui ont quitté l'Air au XVIII^e siècle ainsi que les *Kel Ouey*. Touaregs restés dans les montagnes de l'Air et qui pratiquent une économie basée sur le commerce caravanier, l'agriculture irriguée d'oasis et l'élevage.

Processions dans le désert

C'est seulement depuis les premières années du siècle que l'on connaît l'importance chiffrée des caravanes. On note une augmentation impressionnante du sel exporté et du nombre des chameaux à partir du moment où les rézzous (1) ont cessé, c'est à dire vers 1928, grâce à la protection de l'armée. Une dernière tentative des *Teda* avorta en 1928 près de Bilma. On compte alors 125 000 barres exportées de Taoudeni en 1950 et 160 000 en 1958, ce qui correspond en gros à 30 000 puis à 40 000 chameaux : à Bilma, on compte 25 000 chameaux en 1946 et 28 518 chameaux en 1953.

Aux périodes d'insécurité, la caravane qui se rassemblait pour traverser le désert sous la protection de l'armée partait groupée en une immense procession. Depuis lors, ce sont de petites caravanes qui partent les unes après les autres et qui groupent 50, 80 100 ou 200 chameaux :

(1) Terme consacré au Sahara : attaque par surprise en vue de pillage.

on est loin de l'immense caravane qui déferlait sur Bilma pendant un jour et une nuit, comme le décrit le Commandant Chapelle en 1931 (2).

Les effectifs des caravanes ont dû se maintenir jusque vers les années 1968 lorsque les premières années de sécheresse se sont manifestées. La paille que les caravaniers doivent rassembler pour nourrir leurs animaux à l'aller comme au retour faisait souvent défaut. Le gouvernement a été obligé de ravitailler les salines par camions, sinon le sel et les dattes seraient restés sans acquéreurs et les sauniers auraient été privés de ravitaillement. Après quelques années difficiles, les caravanes ont repris à la satisfaction des caravaniers, mais aussi des habitants des salines.

La Taghlamt

La caravane de Bilma, la Taghlamt, circule entre septembre et début janvier. Les caravaniers sont des hommes capables d'affronter une marche forcée de jour et de nuit car ils vont autant à pied qu'à chameau.

Qu'ils soient originaires de l'Air ou du sud du Niger, leur premier travail est de rassembler tous les produits qu'ils vont apporter au marché de Bilma. C'est d'abord le mil que cultivent les Kel Geres, et les Touaregs du sud dont ils réservent une part de la récolte pour la vente. Les Touaregs de l'Air vont acheter le mil sur les marchés du Sud avec l'argent du sel et des dattes rapportées de Bilma : ils effectuent ainsi un mouvement triangulaire entre l'Air où ils vivent, les salines et les zones méridionales productrices de mil. Les Kel Owey de l'Air apportent des tomates séchées grâce à leur production maraîchère en partie destinée à l'exportation. Mais les caravanes apportent bien d'autres produits : beurre fondu, viande séchée, sucre, thé, tabac, tissus etc...

Le caravanier n'est pas toujours propriétaire des chameaux qu'il conduit. Dans certains cas il s'agit d'un serviteur qui travaille pour un maître resté dans le sud : il reçoit pour salaire



Photo Filmond REYNIS

De retour de Bilma, chargés de sel

un grand pain de sel de 15 kg par chameau. Dans d'autres cas, un propriétaire qui n'a pu faire le voyage confie ses chameaux à un caravanier parent ou ami qui reçoit pour ses services un tiers de la charge.

C'est aux portes de l'Air que de nombreux Touaregs s'arrêtent pour compléter leurs provisions en bois (remplacé par des crottes de chameaux si le bois manque), en fourrage (cubes de paille tassée), en eau dont on remplira une dernière fois les outres au puits de "l'arbre du Ténére" (arbre aujourd'hui disparu).

Chaque petite caravane est conduite par un guide qui a déjà fait le trajet. On marche une partie de la nuit : il fait plus frais et on s'oriente alors plus facilement que le jour grâce aux étoiles. Fachî qui n'est qu'à 350 kms d'Agadez constitue la première étape : mais son sel et ses dattes sont de moindre qualité qu'à Bilma : les chameaux fatigués s'arrêtent là, mais les caravaniers en majorité poursuivent jusqu'à Bilma. Un marche s'installe à chaque arrivée de caravane et des marchandages s'esquissent entre des partenaires

qui se connaissent souvent depuis longtemps. On troque dattes contre mil, mesure contre mesure. (ou deux contre une) à un taux qui varie d'une année à l'autre ou même au cours d'une même année selon que la transaction se fait pendant ou après la récolte des dattes. Le sel est payé en argent avec le prix des marchandises vendues. Lorsque les transactions sont terminées, le sel est emballé, les dattes sont enfermées dans des sacs en fibres de palmiers, la paille et le bois restants sont hissés au-dessus des charges, alors qu'un petit mortier, un court pilon, une outre ballonnée, sont arrimés sur les côtés. La caravane reprend la route inverse et bien souvent c'est fin décembre, ou courant janvier, que les hommes regagnent leurs villages ou leurs campements et que les chameaux sont mis au repos sur de bons pâturages.

UN SIMPLE SURSIS ?

La persistance des caravanes du sel, nous interpelle. Comment expliquer que le sel saharien ait résisté au sel marin, que

(2) Jean Chapelle, Nomades noirs du Sahara, Paris Plon, 1957

le sel artisanal, souvent ocre, n'ait pas disparu devant le sel industriel, blanc, raffiné ?

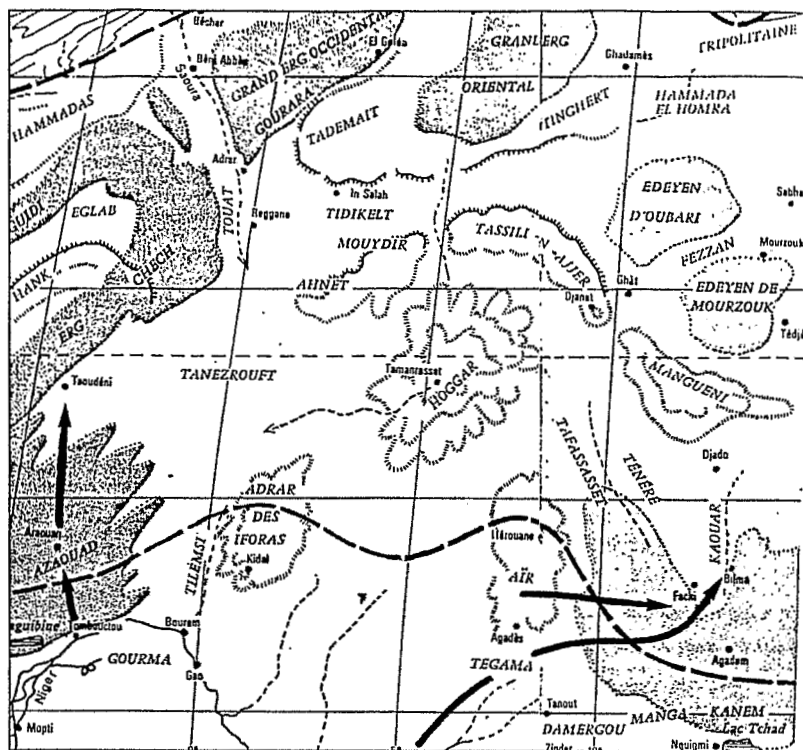
La réponse est claire : le sel saharien possède des vertus que ne possède pas le sel industriel. Tous les pasteurs disent que si leurs animaux et eux-mêmes n'ont pu boire les eaux des sources salées, si leurs troupeaux n'ont pas ingéré la terre salée ou natronée au cours de la nomadisation estivale de la "cure salée", ils souffrent de déficiences graves et d'héméralopie (diminution de la vue). Les éleveurs qui ne pratiquent plus le nomadisme et les transhumances estivales, ont remarqué les mêmes déficiences chez les animaux privés de sel saharien : ce sel contient des oligo-éléments indispensables, absents du sel marin.

Comment comprendre que le sel qui doit traverser le désert n'ait pas capitulé devant le sel distribué par route et voie ferrée ? Comment expliquer la survivance de ce commerce caravanier à l'époque des véhicules tout-terrain ?

Première réponse : le commerce caravanier est rentable pour qui ne comptabilise pas son temps. Vers les années 1960, un grand "pain" de sel (kantou) acheté 35 francs CFA à Bilma était revendu dans le sud de 500 à 750 francs CFA. On avait calculé (3) qu'un chameau des *Kel Geres* venu du sud rapportait 7 000 francs CFA par voyage aller-retour (en tenant compte du bilan des échanges mil-sel et dattes).

Chameaux contre camions

Au cours des années où les déficits pluviométriques ont atteint des records (1972-1973 et 1983-1984), les caravanes, faute de fourrage, ont été interrompues : elles ont été remplacées par des camions et les échanges ont été organisés par l'Administration. On aurait pu croire que la fin des caravanes était arrivée. Or il n'en fut rien car le remplacement du chameau par le camion et du marchandage par des



Itinéraires des caravanes de Taoudeni et Bilma

cours imposés ne donnait pas satisfaction aux sauniers. D'une part les camions apportaient essentiellement des céréales et ne pouvaient offrir toute la gamme des produits de la caravane. D'autre part, le marchandage pratiqué avec des partenaires connus et appréciés, le jeu des discussions, la fête née de cette rencontre annuelle, étaient remplacés par des échanges sans surprise et sans débats avec des fonctionnaires souvent anonymes.

Quel avenir prévoir pour ces caravanes du sel ? Il est impossible de se prononcer dans une période où toute la zone sud-saharienne s'embrase et où l'insécurité s'installe de la Mauritanie au Tchad, à travers le Mali et le Niger.

Bibliographie

- Edmond Bernus, *Touaregs nigériens : Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*, Paris, Mémoire ORSTOM n° 94, 1981, seconde édition, Paris, L'Harmattan, 1993.
- Edmond et Suzanne Bernus, *Du sel et des dattes : Introduction à l'étude de la communauté d'In Gall et de Tegiddantesemt*, Niamey, *Etudes Nigériennes* n° 31, 1972.

- Pierre Bonte, *Production et échange chez les Touareg Kel Gress du Niger*, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle. Micro-édition, Institut d'Ethnologie, Paris 1970.
- Jean Chapelle, *Nomades noirs du Sahara*, Paris, Plon, 1957.
- Jean Clauzel, *L'exploitation des salines de Taoudeni*, Monographie régionale n° 3, Alger, Institut de Recherches Sahariennes, 1960.
- Capitaine Grandin, *Notes sur l'industrie et le commerce du sel au Kawar et en Agram*, Dakar, Bulletin de l'IFAN, T.XIII(2) : 488-533.
- Théodore Monod, Jean-Marc Durou, Joël Jaffre, *La caravane du sel*, Paris, Denoël, 1978.
- Hans Ritter, *Caravanes du sel*, Paris, Arthaud, 1981.

(3) Pierre Bonte, *Production et échanges chez les Touareg Kel Gress du Niger*, Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle, Micro-édition, Institut d'Ethnologie, Paris 1970.

HD

Histoires de Développement

revue trimestrielle mars 1994 n° 25



Pousse-pousse Boeing

O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire
 N° : 39550 ex 1
 Cote : B

M. 5.94 P 15
 M