

CONFERENCE SOUS-REGIONALE POUR L'AFRIQUE DU NORD

TITRE DE LA COMMUNICATION: L'histoire des relations commerciales entre le Maroc et l'Afrique: Rôle du commerce transsaharien dans le processus panafricain

RESUME DE LA CONTRIBUTION PAR: Bahija JARI

Partenaire septentrional du commerce à travers le Sahara, l'Afrique du Nord fut un pont entre le monde méditerranéen et l'Afrique noire ; en contact avec l'Afrique subsaharienne, elle en écoulait les productions en échange des articles de son artisanat et des produits de son agriculture.

Le Maroc est le seul pays du Maghreb à avoir eu des relations multiséculaires avec l'Afrique noire en raison des routes caravanières qui partaient du Maroc pour rejoindre l'Afrique noire. Ce contact avec les pays du Soudan et de la Guinée, nom donné par les Berbères au pays des Noirs, s'est poursuivi jusqu'à l'époque contemporaine. Ces contacts ont été non seulement économiques (or du Bambouk, du Mali, du Bouré) mais aussi intellectuels et artistiques. En effet, c'est par ces routes caravanières de l'ouest africain que l'islam a pénétré dans les régions sahéliennes d'Afrique noire, notamment à travers les zaouias marocaines (influence tidjane dont l'origine remonte à Si Ahmed Tidjani qui a créé un ordre à Fez en 1765). Le Maroc a donc de tous temps été tourné vers l'Afrique noire et le Sahara dans ces confins de l'ouest africain, loin de séparer les hommes les rapprochent. Berbères et Noirs possèdent les mêmes caractéristiques civilisationnelles

Durant des siècles, la ville de Sijilmassa, dans le Tafilalet, fut la principale base nord-africaine du commerce transsaharien. Dans les premiers temps, les routes commerciales partaient de Sijilmassa vers l'Adrar avant d'atteindre Aoudaghost-Tegdaoust dans le sud de l'actuelle Mauritanie. D'Aoudaghost, l'on allait à Ghana en six jours.

Sijilmassa était le point obligé pour les caravanes allant vers le sud ou en revenant. Plaque tournante et plus encore lien entre l'Afrique blanche et l'Afrique noire, elle était fréquentée par des commerçants venus de Fès, de Tlemcen et de toutes les villes littorales ou intérieures du Maghreb. Cette position « carrefour » apparaît comme évidente lorsqu'on compte les jours de marche la séparant de tous les pôles commerciaux de la région : six jours pour Ouarzazate, neuf à onze pour Fès, vingt pour Tanger et cinquante pour Kairouan ; vers le sud, douze jours pour Tamedelt et cinquante pour Aoudaghost.

Admirablement située, Sijilmassa est également favorisée au point de vue agricole, grâce à l'eau qui y est abondante. Tout en étant la porte du désert, la ville offre donc toutes les possibilités aux caravanes venues du nord qui doivent s'y approvisionner pour les deux mois de marche à travers 1 500 à 1 800 kilomètres de désert.

L'Afrique du Nord fournissait au monde noir des articles de luxe, produits de l'artisanat – bijoux, armes, étoffes... – mais aussi des produits d'usage courant comme les ustensiles de cuisine, la poterie, les tissus ordinaires, les couteaux, les miroirs. Les productions agricoles, tels le blé, les fruits secs, les dattes, entraient également pour une large part dans ce commerce, sans oublier les chevaux.

Le fret caravanier venu du sud consistait en or produit au Bambouk, à proximité du fleuve Sénégal, au Bouré, sur le Niger et au Lobi, sur la Volta. Dans les deux cas, les zones aurifères étaient situées loin vers le sud, bien au-delà des principales villes du Bilad al-Sudan comme

Ghana ou Tombouctou. Mais l'or n'était pas le seul produit fourni par le sud. L'ambre gris, la gomme arabique, les peaux d'oryx (destinées à la fabrication de boucliers), de léopard et de fennec, les esclaves alimentaient également le commerce transsaharien.

Dès le X^e siècle, les routes transsahariennes semblent bien établies puisque Ibn Hauqhal les emprunte pour traverser le désert.

Au XII^e siècle, les Berbères almohades évincent les Berbères almoravides. Avec eux, le Sahel est intégré au monde commercial européen-méditerranéen. Une grande voie de commerce relie désormais l'Espagne musulmane au Niger. Les ports d'Afrique du Nord abritent des colonies de marchands catalans, pisans ou génois qui donnent une impulsion à l'économie maghrébine.

Au XIII^e siècle, avec la naissance de l'empire du Mali, une nouvelle route apparut, toujours au départ de Sijilmassa, mais en direction du Sahara central vers les salines de Tegharza et l'oasis de Oualata qui devenait ainsi la porte du Mali. Puis, à la fin du XIV^e siècle, la ville de Tombouctou se développa ; Ibn Battouta a décrit les routes qui y menaient depuis Sijilmassa ou Tlemcen.

Au XIV^e siècle, 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. Les grands axes transsahariens qui permettaient de relier Sijilmassa à Oualata et au Bambouk, ou Oualata à Taoudeni et à Tombouctou s'effacent peu à peu au profit des pistes orientales qui, par Ghat et Zaouila, conduisent en Libye.

Au XV^e siècle et plus encore au XVI^e, la découverte portugaise des rivages atlantiques et du golfe de Guinée eut pour conséquence de détourner vers le littoral une partie du commerce transsaharien. Les villes du Maghreb déclinèrent alors, car leur artisanat était désormais directement concurrencé au sud du Sahara par les productions européennes. Ce fut la « victoire de la caravelle sur la caravane ».

De ce bref aperçu sur l'histoire des relations commerciales entre le Maroc et l'Afrique, l'on peut avancer que le rôle du commerce caravanier fut déterminant dans la processus panafricain

C'est dans cette perspective que ma contribution tentera de revisiter l'histoire des relations entre le Maroc et le reste de l'Afrique.