HAL
open science

William George Browne : “ Nouveau voyage dans la Haute et la Basse Egypte, la Syrie et leDar-Four ”, Infolio Editions, Collection Itinera, réédition de la traduction française de JeanCastéra, parue à Paris en 1800

Marc Lavergne

To cite this version:

Marc Lavergne. William George Browne : “ Nouveau voyage dans la Haute et la Basse Egypte, la Syrie et leDar-Four ”, Infolio Editions, Collection Itinera, réédition de la traduction française de JeanCastéra, parue à Paris en 1800. Afrique Contemporaine, 2005, septembre (214), pp.199-202. halshs-00389628

HAL Id: halshs-00389628

https://shs.hal.science/halshs-00389628

Submitted on 28 Jun 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

William George Browne : « Nouveau voyage dans la Haute et la Basse Egypte, la Syrie et le Dar-Four », Infolio Editions, Collection Itinera, réédition de la traduction française de Jean Castéra, parue à Paris en 1800.
ISBN 2-88474-300-6

Marc Lavergne
CNRS/GREMMO

La réédition en 2002 par Infolio éditions, du récit de voyage de William George Browne au Darfour, publiée à Londres en 1799 sous le titre « Travels in Africa, Egypt and Syria » est tombée, hélas, à point nommé : cette région de l'Ouest du Soudan, jusque là ignorée du grand public, occupe depuis deux ans, de manière récurrente, la Une des média, et attise les inquiétudes des grands acteurs de la scène internationale.

Exemple typique de ces esprits du Siècle des Lumières épris de découvertes, de sciences, et de voyages, William G. Browne, que ses pérégrinations ont conduit durant huit longues années de l'Egypte, à la veille de l'expédition de Bonaparte, au Levant, encore sous tutelle ottomane en passant par une expédition pionnière, mais malheureuse, vers l'Abyssinie, qui le fourvoiera au Darfour durant trois années d'un calvaire interminable. Si l'Egypte de la fin du XVIIIème siècle nous est mieux connue par les rapports des consuls et les récits de voyageurs, et par l'œuvre de Jabarti, le Soudan en général et le Darfour plus particulièrement[1] demeurent *terra incognita* jusqu'à cette première incursion d'un Européen.

Publié à Londres en 1799, le récit de William Browne sera traduit en français dès 1800, preuve de l'intérêt que suscita dès cette époque, dans le sillage de l'expédition de Bonaparte, l'intérieur de l'Afrique. William Browne n'appartient pas aux catégories classiques des voyageurs de l'Orient : antérieur à la mode romantique, il n'est pas un écrivain en mal d'exotisme ; il n'est pas non plus un commerçant, ni un diplomate, encore moins un espion à la solde de Sa Gracieuse Majesté. Même s'il se pique d'intérêt pour les plantes médicinales, la botanique et la zoologie, comme nombre d'esprits éclairés de son temps, il voyage à son compte, pour « connaître l'état du pays et les caractères de ses habitants ». Dans cette entreprise, le moins qu'on puisse dire est qu'il joue singulièrement de malchance. Dépourvu de protections, nanti de moyens fort modestes, victime d'affections diverses liées au climat et au manque de nourriture, il est régulièrement détroussé et trompé par ses compagnons de voyage, les autorités ou les bandits de grand chemin, que ce soit sur la route de Siwa, en Egypte (qu'il est le premier Européen à visiter), ou au Levant. La persistance de sa curiosité (il perdra malheureusement l'essentiel de ses notes, parmi lesquelles un dictionnaire de langue four) et la force de sa volonté n'en sont que plus admirables.

Le voyage au Darfour doit lui permettre de rejoindre l'Abyssinie par le Kordofan, la route du Nil étant coupée par les guerres qui dévastent la Haute Nubie. Il se joint donc à la caravane de commerçants, qui une fois par an, rallie le Darfour par le fameux « darb el-Arbaïn ». Quittant Assiout le 23 mai 1793, il arrive à Kobbé le 7 août, après 74 jours de voyage : 11 étapes de marche et 24 jours consacrés au repos et à la pâture des chameaux. Dès l'arrivée, le voyage de Browne tourne au cauchemar : espérant être reçu par le sultan pour obtenir l'autorisation de poursuivre son voyage, il est séquestré et volé : contrairement à ce qui lui avait été indiqué au Caire, les autorités du royaume sont hostiles aux Chrétiens, et les notables auxquels il est livré ne sont animés que par l'esprit de lucre. Epuisé, malade, ruiné, il va passer trois ans à essayer de récupérer ses biens et d'obtenir la permission de poursuivre son

[1] Elle précéda de peu le périple d'un marchand tunisien, Mohamed Ibn Omar al-Tunisi, qui traversa le pays entre 1803 et 1813, et laissa un récit publié au Caire en 1965, le « Tashhidh al-Adhhan bi-sirat Bilad al-Arab wal-Sudan » , qui complète bien la relation de Browne.

chemin, vers le Bornou, vers le dar Gulla ou vers le Kordofan, toutes contrées inconnues jusqu'alors : réservoirs d'esclaves ou sultanats islamisés livrés à des tyrans fanatiques. Faisant la navette entre Kobbé, séjour des jelabs (« jallaba »), les commerçants originaires de Haute-Egypte ou de la vallée du Nil au nord de Khartoum (Dongola et Mahas) et El-Facher, résidence du sultan Abderrahman al-Rachid et de ses principaux meleks (ministres), il n'en recueille pas moins nombre d'informations sur le pays.

Tout d'abord, il a pu constater par lui-même la menace que font peser sur les caravanes les nomades Kababish ou Bideyat qui vivent du pillage, mais qui sont tenus en échec par le défaut d'armes à feu. Mais d'autres tribus arabes, telles les Mahriya, font montre d'une activité plus pacifique, puisqu'ils font commerce de paniers d'osiers qu'ils confectionnent eux-mêmes. Les nomades Zaghawa sont déjà identifiés comme des colporteurs avisés et courageux, puisqu'ils n'hésitent pas à se rendre au cœur du désert, à Bir el-Malha, pour ravitailler les caravanes qui arrivent à court de vivres.

Le royaume est un Etat centralisé, dont la puissance repose sur le contrôle des routes caravanières et le trafic d'esclaves razziés dans les états voisins. La guerre y est un état permanent et le pouvoir très instable, soumis à la fortune des armes et aux querelles dynastiques. Des expéditions sont conduites pour ramener des esclaves du dar Fertit ou du dar Gulla au Sud, ou pour détourner des flux commerciaux, du Kordofan qui se trouve sur la route empruntée par les pèlerins vers La Mecque, ou point d'arrivée alternatif du commerce de l'Egypte, ou du Borgou et du Waddaï. Mais la guerre est aussi intestine et le rétablissement de l'ordre par les forces du Sultan lui est aussi une occasion de s'enrichir, comme le montre le règlement d'un différend entre Mahriya et Mahamid. Le sultan s'adonne lui-même au commerce, parfois contre l'intérêt de la classe des marchands ; mais il s'appuie, plus que sur les tribus guerrières à la loyauté incertaine, sur une armée d'esclaves et sur la caste des « foukkara ». Ces religieux à l'islam rigide, hostiles aux étrangers, luttent également contre la liberté de mœurs, voire la licence qui règnent ordinairement dans la population : le sultan rend périodiquement des édits contre la consommation de « bouza » et de « mérisé », les bières de mil, encore prisées aujourd'hui, et qui font partie de la diète quotidienne ; mais il note que (comme sous le régime islamiste actuel) « les opulents coupables échappèrent, suivant l'usage, à la punition qui atteignait les autres » (p. 211).Ces foukkaras, souvent pérégrins venus d'Afrique de l'Ouest, sont ignorants et n'aident pas plus que les commerçants à ouvrir le royaume sur le monde extérieur : Kobbé, la plus grande cité, qui compte environ 6000 habitants, n'abrite que trois ou quatre écoles coraniques (« maktab ») et si le vieil imam en fonction lors de son arrivée avait étudié à Al-Azhar, ce n'est pas le cas de son successeur, ignorant, dépravé et corrompu, selon les dires de notre auteur.

Etat fondé sur le commerce à longue distance, peuplé selon l'auteur d'environ 200 000 habitants, le Darfour possède moins d'une dizaine de centres urbains. Mais ceux-ci, dont la plupart ont disparu aujourd'hui, ne comptent guère que quelques centaines à quelques milliers d'âmes. Kobbé, à 35 km à l'ouest d'El-Facher, est présentée comme la capitale, bien que le sultan réside à El-Facher ou dans des résidences de campagne (comme Ril, sur les marges du Kordofan) est entièrement peuplée de marchands et d'étrangers : Danagla et Mahas chassés par la guerre de leur Nubie natale par les dévastations des redoutables Shaigiya, Maghrébins venus par la route des caravanes... Coubcabia (la Kebkabiya actuelle), est « la clef des routes de l'Occident » (c'est-à-dire du royaume du Borgou à l'Ouest) ; c'est une grande ville, à la population bigarrée, composée d'indigènes, d'Arabes, d'originaires du Borgou et d'autres contrées de l'ouest, de Fellata, etc. Au marché, où l'on vend des étoffes de coton grossières et des outres en cuir appréciées pour le transport de l'eau et le stockage des grains, les petites transactions se règlent en sel.

Ces villes, peuplées de marchands, d'étrangers et d'esclaves ne sont pour autant pas entièrement coupées de leur environnement rural : elles sont ravitaillées par les pasteurs et les

cultivateurs ; l'auteur distingue bien à ce propos les pasteurs Baggara, qui paient un tribut annuel en têtes de bovins, et les « Arabes » nomades, peu soumis, parmi lesquels il énumère les Mahamid, les Mahriya, les Beni Fezara, et les Beni Guerar. Quant au monde paysan, il est à peine évoqué, sinon pour signaler que le sultan possède des terres à blé, sur les pentes du jebel Marra, et qu'il préside chaque année à des cérémonies propitiatoires, vraisemblablement anté-islamiques, lors du début des travaux des champs ; mais le sultan Abderrahman ne poursuit pas les efforts de développement agricole engagés par son prédécesseur Téraub.

Le tableau qui se dégage de la lecture de ce récit de voyage est au total fort instructif : en dépit des entraves mises à sa liberté de mouvement, l'auteur a bien saisi le fonctionnement d'un Etat tenu d'une main de fer, certes, mais sans souci d'y faire émerger une quelconque conscience nationale ou d'y susciter un développement économique endogène. Les villes, à l'instar de ce qui a été constaté pour le reste du Soudan[2], n'ont pas donné naissance à une civilisation urbaine, où les différentes composantes ethniques et tribales du pays auraient pu commencer à se fondre ; les campagnes, pressurées ou repliées sur elles-mêmes, n'ont pas donné au pays une prospérité alternative à la « rente » de la traite négrière. L'arrêt du trafic caravanier en 1883, lors de la conquête mahdiste, et l'interdiction de la traite par les Britanniques, maîtres du Soudan après 1898, ruineront le Darfour qui demeurera pourtant indépendant jusqu'en 1916, sur fond de rivalités coloniales franco-britanniques. Mais pour cette ultime survivance d'un sultanat qui avait été durant plusieurs siècles l'un des pivots du grand commerce entre la Méditerranée et l'Afrique noire, l'occasion était passée d'engager les réformes qu'exigeait l'entrée dans le XXème siècle et la réorientation de son économie vers la valorisation des ressources locales. Un siècle plus tard, le Darfour, avec les mêmes ressources, mais une population multipliée par vingt, paie chèrement le prix de son lointain passé et de la stagnation à laquelle les gouvernements responsables de son rattachement à l'ensemble soudanais n'ont pas su ou pas voulu remédier.

[2] El-Sayed El-Bushra : Towns in the Sudan in the eighteenth and early nineteenth centuries, Sudan Notes and Records, vol. 52, 1971, pages 63 à 70.