



HAL
open science

Ce que l'itinéraire nous dit du voyage

Camille Lefebvre

► **To cite this version:**

Camille Lefebvre. Ce que l'itinéraire nous dit du voyage: Listes d'itinéraire, voyage et imaginaire spatial au Soudan central au xixe siècle. *Afriques. Débats, méthodes et terrains d'histoire*, 2010, 2, pp.1-30. halshs-00676789

HAL Id: halshs-00676789

<https://shs.hal.science/halshs-00676789>

Submitted on 6 Mar 2012

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.



Afriques

02 (Automne 2010)
Histoires de territoires

Camille Lefebvre

Ce que l'itinéraire nous dit du voyage Listes d'itinéraire, voyage et imaginaire spatial au Soudan central au xixe siècle

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Camille Lefebvre, « Ce que l'itinéraire nous dit du voyage », *Afriques* [En ligne], 02 | Automne 2010, mis en ligne le 24 février 2011. URL : <http://afriques.revues.org/835>

DOI : en cours d'attribution

Éditeur : CEMAF - UMR 8171

<http://afriques.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://afriques.revues.org/835>

Document généré automatiquement le 28 février 2011.

© Tous droits réservés

Camille Lefebvre

Ce que l'itinéraire nous dit du voyage

Listes d'itinéraire, voyage et imaginaire spatial au Soudan central au XIX^e siècle

Introduction

- 1 Cette recherche trouve son origine dans la rencontre d'un ensemble de documents à la fois intrigants et déconcertants : les itinéraires recueillis par Heinrich Barth auprès de ses interlocuteurs africains¹. Au cours de ses cinq années d'exploration, ce voyageur en a recueilli plusieurs centaines de la bouche de ses compagnons de voyage et d'informateurs croisés sur les routes. Une partie a été publiée en annexe de chacun des trois volumes de son récit². Des enquêtes similaires ont été réalisées par d'autres explorateurs, parmi lesquels le compagnon de Barth, Richardson, qui en a récolté une vingtaine³. L'analyse porte ici sur une soixantaine de ces itinéraires, qui concernent tous la région du Soudan central⁴.

Figure 1 : Carte du Soudan central au XIX^e siècle

Camille Lefebvre (2008)

- 2 Ce corpus de données n'est pas déconcertant quant à la finalité que lui assignaient alors les explorateurs. Ces itinéraires étaient, en effet, destinés à construire au retour en Europe la cartographie de cette région. Les données accumulées, concernant la plupart du temps des routes et des lieux que l'explorateur ne pouvait visiter, devaient, une fois confrontées entre elles et réévaluées au regard des itinéraires et des points relevés par Barth lui-même, permettre de construire une carte qui ne serait pas simplement constituée des lignes de parcours de l'explorateur au sein d'un vaste espace blanc. Ce projet s'insère parfaitement dans les pratiques savantes de l'époque et dans les registres de scientificité liés à l'*épistémè* des Lumières. Dans ce contexte, toute information, quelle que soit sa source, peut être incluse dans un débat rationnel, dans la mesure où un filtrage et un remodelage l'ont rendue disponible pour ce débat. Ce principe appliqué à la géographie implique que plusieurs récits d'un même phénomène

produits par différentes sources peuvent en théorie toujours être réconciliés par un processus de comparaison systématique qui permet d'éliminer les ambiguïtés inhérentes à toute série d'informations et par conséquent de dégager des faits exacts³. Du point de vue de l'histoire des sciences européennes, la pratique du recueil systématique d'itinéraires auprès d'informateurs locaux et leur utilisation pour constituer la cartographie de régions considérées inconnues et qui n'ont pas encore été visitées par des Européens sont encore en 1850 largement admises par les autorités scientifiques⁶.

Figure 2 : Détail de la carte de Barth figurant, en noir, les itinéraires qu'il a recueillis



A. PETERMANN, *Dr. Barth's Karte von Central-Afrika entworfen gezeichnet von A. Petermann*, 1/6 000 000, Gotha, Justus Perthes, 1858, publié dans H. BARTH, (1857) 1965, hors-texte

3 Paradoxalement, c'est au regard de ce que ces itinéraires peuvent apporter pour construire une histoire de la région au XIX^e siècle que ces documents se révèlent déconcertants. Composés d'informations recueillies auprès d'interlocuteurs africains, la plupart du temps locaux ou ayant voyagé sur ces routes, truffés de mots en langues vernaculaires et respectant la toponymie locale, ces itinéraires sont néanmoins traduits dans la langue de l'explorateur. Ils sont le résultat d'une sollicitation européenne et d'un entretien largement dirigé. De plus, les informations concernant le contexte de recueil sont quasiment absentes et celles concernant l'identité et la position sociale des informateurs extrêmement fragmentaires. L'extrême hybridation de ces matériaux impose donc une investigation. Au-delà d'une approche positive, qui les utiliserait pour reconstruire une cartographie des réseaux routiers existant dans la région

vers 1850, ces listes d'itinéraires semblent des éléments clés pour construire une histoire du territoire et des voyages sans pour autant qu'ils donnent immédiatement accès aux conceptions de l'espace en cours dans la région au XIX^e siècle. Bien que résultant d'intérêts et de pratiques scientifiques européens, ils sont susceptibles de permettre une reconstitution des pratiques et des savoirs africains qui sont à leur origine. Mais pour comprendre ces matériaux et tenter de déterminer quel sens ils avaient pour ceux qui les ont transmis ou dictés à Barth ou Richardson, le recours à d'autres types de sources, extérieures à ces récits, s'avère indispensable.

4 Les perspectives récentes de la géographie culturelle ou de l'histoire médiévale et moderne ont insisté sur la nécessité d'approcher le rapport à l'espace par l'étude de la langue et l'analyse linguistique et lexicographique du vocabulaire lié au territoire⁷. Ici, les intérêts du chercheur contemporain en histoire de l'Afrique sont servis par les enjeux scientifiques européens du XIX^e siècle. En effet, parallèlement à la curiosité pour la géographie de l'intérieur du continent qui motive l'exploration, se développe un intérêt pour les langues africaines, leur identification, leur recueil et leur description. Dans ce contexte, le kanouri et surtout le haoussa sont l'objet d'investigations. Celles-ci débutent avec les missionnaires de la Church Missionary Society, notamment les révérends Schön et Koelle qui, entre les années 1830 et 1890, travaillent à la description de ces deux langues. Engagés dans une controverse avec l'explorateur Barth sur la méthodologie à adopter dans le recueil des langues, ces hommes s'inscrivent dans un contexte de débat scientifique autour de la constitution de la discipline linguistique⁸, et leurs recherches ne peuvent être rapportées à des intérêts impérialistes ou à une volonté de servir l'impérialisme⁹. Le choix de ces deux hommes de se consacrer à l'étude de ces langues n'a d'intérêt direct ni pour leur hiérarchie ni pour leur pays d'origine ou de résidence, et trouve son sens dans l'importance accordée alors à la découverte et à l'idée de révéler au monde les mystères, qu'ils soient géographiques ou linguistiques, du continent africain.

5 Une deuxième vague de recherches sur le kanouri et le haoussa s'amorce dans les années 1890. Dans un contexte désormais clairement impérial¹⁰, des recherches linguistiques approfondies sont sollicitées, particulièrement sur la langue haoussa décrite par tous les explorateurs comme la langue véhiculaire de la région. Les autorités britanniques sont prescriptrices et la nationalité de celui qui recueille devient alors déterminante. Dans le même temps, le champ des recherches s'élargit. Il ne s'agit plus simplement de recueillir la langue et d'en établir la grammaire mais de permettre son apprentissage et de la décrire. À partir de 1901, l'occupation du Nord du Nigeria actuel renforce cet intérêt pour le haoussa, qui devient, sous l'impulsion de Lugard, la langue de l'administration et des militaires dans la région¹¹. Dans ce contexte, entre 1900 et 1946, sont produits des dictionnaires, des recueils de proverbes et de fables. Ces ouvrages sont réalisés en interrogeant le plus souvent des informateurs ayant au moins une cinquantaine d'années et proposent donc des matériaux linguistiques dont on peut considérer qu'ils reflètent des usages datant de la seconde moitié du XIX^e siècle¹².

6 Durant tout le XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, la volonté de décrire la grammaire à partir d'éléments conséquents de la langue, puis l'intérêt pour ses aspects culturels poussent ceux qui s'y intéressent à recueillir la parole libre de locuteurs afin de bénéficier d'exemples en contexte. Dans les années 1850, d'anciens esclaves sont interrogés en Sierra Leone, comme Ali Eisami, le principal informateur en kanouri de Koelle, ou à Londres le compagnon de voyage de Barth, Dorugu, qui fut celui de Schön pour le haoussa. Dans les années 1890, des migrants et des pèlerins allant vers La Mecque ou en revenant sont questionnés à Tripoli par Harris. Tous sont invités à parler, à raconter des histoires, des fables ou des devinettes pendant que leur interlocuteur transcrit leur parole. Ces matériaux oraux deviennent des textes qui sont ensuite publiés dans leur version originale, souvent sans traduction, comme exemples de la langue parlée ou comme exercices de lecture ou de traduction pour ceux qui souhaiteraient

l'apprendre. Ce corpus large constitue aujourd'hui un état des lieux de la langue haoussa et de ses usages dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

- 7 La confrontation des itinéraires et des éléments linguistiques concernant le territoire ou le voyage permet de replacer ces objets hybrides dans le contexte du Soudan central au XIX^e siècle et de déterminer quel sens ils ont dans les pratiques locales liées au territoire et au voyage.

Quel est le chemin pour aller de A à B ?

- 8 La présence de ces itinéraires dans les récits des explorateurs pose en premier lieu la question de savoir dans quelle mesure ils sont le reflet d'une pratique locale de mémorisation d'itinéraires ou bien le résultat de la sollicitation des Européens et de leur obsession pour la toponymie et les routes menant d'un endroit à un autre. Issues de la rencontre entre voyageurs européens et interlocuteurs du Soudan central dans le contexte de l'exploration scientifique¹³, ces listes sont évidemment le reflet à la fois d'intérêts européens et de réalités locales souvent bien plus déterminantes. Une analyse attentive permet de reconstruire cette rencontre et ces enjeux souvent différents pour chacun des participants, et de déterminer ce que chacun dit et comprend au cours de ces échanges.

Conversation autour de la route à suivre

- 9 Pour retrouver le sens de ces itinéraires, il faut tenter de reconstituer les conditions dans lesquelles ils ont été recueillis et déterminer le contexte historique et culturel qui les fonde. Pour les explorateurs européens en Afrique de l'Ouest dans la première moitié du XIX^e siècle, le recueil d'informations géographiques est l'objectif premier du voyage. Conscients du rôle qui leur a été assigné dans le projet européen de découverte scientifique du continent africain, ils s'emploient à voir, identifier et reconnaître l'espace, afin de compiler toutes les informations qui pourront nourrir la géographie et la cartographie de régions considérées comme inconnues. L'information géographique, particulièrement toponymique et topographique, est leur préoccupation centrale, et la recherche d'informateurs est constante. Ce recueil d'itinéraires est mené de manière quotidienne à une large échelle et auprès d'informateurs les plus divers. Il touche toutes les couches de la société, du plus riche au plus pauvre, du plus faible au plus important, de l'esclave au sultan, en passant par des cheikhs, des marchands ou des chameliers, ainsi que tous les types de populations, des Arabes aux Bornouans, des Toubous aux Juifs ou aux Touaregs. Pour Barth, chaque visite, chaque rencontre sont l'occasion d'interroger ceux qu'il croise à propos des routes qu'ils connaissent¹⁴. Ce recueil est réalisé pour Barth, et, dans une moindre mesure Richardson, dans une des langues locales pratiquées par l'interlocuteur.
- 10 Les itinéraires sont recueillis afin d'être utilisés pour nourrir par accumulation la cartographie européenne du continent africain. Ils doivent pour cela contenir des informations relatives à la succession des lieux et une mesure de temps. Si, parfois, les voyageurs interrogent leurs interlocuteurs afin de savoir réellement comment se rendre d'un endroit à un autre, la plupart du temps ils utilisent la forme de l'itinéraire comme moyen de recueillir des informations géographiques traduisibles dans leur propre registre de référence. Le questionnaire de l'explorateur est de ce fait orienté dans le sens d'une rationalisation de la parole de son interlocuteur. Quelle que soit la forme de la description, ce qui l'intéresse est l'ordonnement d'une série de points fixes en une succession, et la régularité et la fiabilité de la mesure de temps. Les explorateurs pratiquent eux-mêmes constamment cette rationalisation de l'espace et l'appliquent à leurs propres déplacements, notant régulièrement les noms de lieux, les points saillants et, par estimation de leur marche ou de celle de l'animal qui les transporte, la durée de trajet d'un point à un autre. Pour ce faire, ils sont en dialogue avec leurs compagnons de voyage, les interrogeant sur la toponymie et la topographie. Les itinéraires sont souvent recueillis en route au cours de ces conversations ou alors à l'étape. L'explorateur

interroge sur les chemins alternatifs à ceux qu'il a lui-même parcourus ou sur les routes existant vers des régions qu'il n'a pas encore visitées.

- 11 Lorsque l'explorateur parcourt lui-même une zone, les itinéraires préalablement obtenus auprès d'informateurs locaux perdent, la plupart du temps, toute valeur à ses yeux. Ainsi, Barth, qui avait envoyé en Europe en 1851 un itinéraire de la route Kano/Kukawa, décide de ne pas l'inclure au moment de la publication de son récit, précisant qu'il a lui-même parcouru cette route et qu'il n'est donc plus la peine de publier celle qu'il avait recueillie¹⁵. Ces itinéraires sont donc conçus comme un savoir mais dont la valeur est considérée comme hiérarchiquement inférieure au savoir européen¹⁶. Lorsque, exceptionnellement, Barth publie des itinéraires coïncidant avec sa propre route, c'est dans le but de prouver la qualité de ses informateurs et des données qui lui ont été communiquées, afin de valider scientifiquement l'utilisation qu'il en fait¹⁷. Il prouve ainsi la qualité des données recueillies en les comparant avec des données issues de sa propre recherche empirique, ce qui lui permet par extension de valider sa méthode de recueil. Ces itinéraires ont pour lui une valeur seulement informative ; aussi il corrige ceux recueillis sur le terrain en fonction des observations des explorateurs européens disponibles au moment de la rédaction de l'ouvrage¹⁸.
- 12 Face à la sollicitation des explorateurs, leurs interlocuteurs du Soudan central semblent rarement déstabilisés et, une fois éclaircies les règles de l'échange d'informations, il est rare que les explorateurs n'obtiennent pas satisfaction. De ce que ces derniers disent de leurs enquêtes, on peut déduire qu'ils choisissent la plupart du temps ceux qu'ils questionnent en raison de leur expérience sur l'itinéraire qui les intéresse. La qualité des données obtenues par les explorateurs est ainsi souvent justifiée par le récit de l'expérience de l'informateur. Sur ce thème, les explorateurs européens et leurs interlocuteurs trouvent un point de convergence. L'Européen de la première moitié du XIX^e siècle est marqué par l'idéal de la connaissance par l'expérience, de la collecte des faits *in situ* et de l'enquête empirique. Pour lui, c'est parce que l'on a parcouru une route que l'on saura la décrire. Pour leurs interlocuteurs du Soudan central, l'expérience est aussi une valeur. Il semble que ceux-ci ne leur répondent que s'ils considèrent posséder ce savoir et notamment s'ils ont eux-mêmes parcouru la route sur laquelle ils sont interrogés.
- 13 Cette méthode de mémorisation d'un trajet parcouru sous la forme d'une liste de lieux et de durées semble être une habitude largement répandue dans l'espace du Soudan central au XIX^e siècle. Des itinéraires de ce type ont été obtenus aussi bien à Ghât qu'à Zinder, Kano, Agadez ou Kouka, et auprès d'interlocuteurs parlant tamasheq, haoussa, arabe ou kanouri¹⁹. S'ils n'obtiennent pas systématiquement les informations ou la précision souhaitées, les voyageurs semblent toujours trouver autour de ces itinéraires un espace d'intercompréhension avec leurs interlocuteurs. Notons ici que les descriptions d'itinéraires en journées de marche sont l'un des repères classiques de la géographie arabe, à l'image du *Livre des Itinéraires et des Royaumes (Kitâb al-Masâlik wa-l-Mamâlik)* d'Al Bakri, et appartiennent à un imaginaire dépassant largement le Soudan central²⁰.
- 14 Mais ce savoir n'est ni systématiquement possédé par tous ceux qui ont voyagé, ni retenu d'une manière toujours identique. Barth s'agace parfois de rencontrer des personnes ayant beaucoup voyagé mais ne se souvenant pas des routes parcourues²¹. Richardson, après avoir recueilli à différentes reprises des itinéraires organisés en étapes courtes en fonction des heures de haltes et de prières qu'il traduit en heures de marche, s'étonne à l'arrivée dans une autre région de ne pouvoir en obtenir qui suivraient cette même mesure²². Cela ne signifie pourtant pas que ses interlocuteurs du moment ne sont pas familiers des itinéraires. En effet, ils lui indiquent la route à suivre en journées de marche, mais ce n'est pas ce qu'attend le voyageur²³. Ces itinéraires ne sont donc pas un savoir uniforme partagé identiquement par tous. Selon

l'interlocuteur et le lieu, différentes formes et différentes méthodes peuvent être utilisées pour retenir ces routes.

- 15 Il apparaît clairement que la méthode consistant à ordonner ses informations sur l'espace et la mobilité en leur donnant la forme d'un itinéraire correspond à un ensemble de pratiques locales. Mais celles-ci ne sont ni uniformes, ni homogènes et dépendent des habitudes et de la fonction de ceux qui ont été interrogés. La restructuration et la traduction opérées par les explorateurs sur ce matériau rendent difficile l'interprétation du sens local de cette pratique. Si l'itinéraire semble être un point de rencontre sur lequel l'explorateur européen et ses interlocuteurs arrivent à échanger des informations qui trouvent un sens dans chacun de leurs registres de référence, cela ne signifie pas que ces informations ont le même sens pour chacune des parties en présence.

Demande-moi comment aller à A, je te raconterai un voyage

- 16 Les explorateurs interrogent leurs interlocuteurs sur les routes qu'ils connaissent, leur demandant de réciter les étapes qui permettent de se rendre d'un lieu à un autre et la durée du trajet. Leurs interlocuteurs leur répondent par une forme codifiée, organisée selon des règles formelles d'arrangement des informations. Du fait de cette codification et parce qu'ils y trouvent les données attendues, les voyageurs européens identifient cette pratique à celle qu'ils connaissent dans leur propre culture, et notamment à celle des recueils d'itinéraires, listes d'étapes et de distances, qui sont publiés depuis le XVI^e siècle et le célèbre *La guide des chemins de France* de Charles Estienne²⁴. Ces guides portatifs utilisés sur la route sont un sous-genre du guide de voyage et rassemblent des répertoires de routes et des listes de postes, tels l'*Itinéraire des routes les plus fréquentées*, le *Guide classique du voyageur en Europe* ou le *Livre de poste, ou État général des postes aux chevaux du Royaume de France*²⁵. Ils fournissent des indications utiles aux voyageurs, indiquent les étapes, les directions, précisent les distances et parfois donnent des avis touristiques. Pour le voyageur européen, ces objets ont une finalité utilitaire évidente, celle de faciliter le déplacement en fournissant un itinéraire raisonné. Ces guides sont les outils d'une lisibilité attendue de l'espace et du voyage, donnant les mêmes renseignements positifs à tous leurs lecteurs. Ce sont des ouvrages standardisés accrochés à la pratique informative et où est valorisé le caractère exemplaire des informations. Le voyage y est donc synthétisé en une série d'étapes réglées et stabilisées qui doivent permettre d'organiser les déplacements. Cette vision d'un espace ordonné par une série de routes, lignes fixes dans l'espace et dans le temps, dont la connaissance permettrait d'organiser le voyage, habite l'imaginaire européen. Mais, pour leurs interlocuteurs du Soudan central, la mise en mémoire de listes d'itinéraires ne recouvre certainement pas le même sens.
- 17 Pour retrouver ce sens, un détour est nécessaire par les pratiques d'oralité, de mémorisation et de littérature orale alors en usage au Soudan central. Au XIX^e siècle, dans l'espace haoussaphone, le langage joue un rôle essentiel dans le quotidien des maisons, des campements, des villages ; les activités journalières sont rythmées par des récits et des jeux de langage²⁶. Chacun, femmes et enfants compris, conserve dans sa mémoire des anecdotes, des histoires, des proverbes, des contes ou des devinettes qu'il ne demande qu'à dire ou plutôt à confronter à ceux d'un autre orateur. Se mêlent dans cette oralité mémorisée à la fois des éléments de littérature orale, tels les contes ou les fables qui sont récités au cours de performances orales ou de joutes verbales réalisées en groupe²⁷, et des éléments moins formalisés, que l'on utilise au cours des conversations. Ce sont ces formes d'oralité mémorisée, dans leur grande diversité, qui ont été recueillies par les missionnaires linguistes au cours du XIX^e siècle, comme le montre la table des matières de l'ouvrage *Magana haoussa*, qui rassemble aussi bien des textes oraux que des anecdotes sur un ami, des informations sur un lieu ou un événement²⁸.

- 18 Parmi les missionnaires ayant consacré une étude à la langue haoussa, l'un d'eux a recueilli des données qui éclairent d'un jour nouveau nos itinéraires²⁹. Hermann Gundert Harris, né en 1859, stationne à partir de 1892 à Tripoli, en Tunisie, dans le Sahara algérien et en Égypte. Depuis ces différents postes, il se passionne pour la langue haoussa, recherchant constamment la compagnie d'haoussaphones³⁰. Pendant ses onze années de mission en Afrique du Nord, il déclare avoir été en relation constante avec des Haoussas, qu'il s'agisse de membres des communautés installées à Tripoli, à Tunis, dans le Sahara algérien ou en Égypte, ou de voyageurs de passage, marchands ou pèlerins en route vers La Mecque³¹. Pour garantir sa maîtrise du haoussa, lui qui n'a jamais voyagé ou vécu dans des pays haoussaphones, il insiste sur le fait qu'il a employé des Haoussas comme cuisinier, serviteur personnel, serviteur de caravane, et qu'il a partagé sa chambre et ses repas « avec un noir haoussa pendant quelque temps³² ». Durant ces nombreux moments passés avec ceux qu'il désigne comme ses « amis personnels », il dit avoir écrit ou plutôt copié sous la dictée les histoires réunies dans son ouvrage³³. Parmi ces trente et une histoires, sept ont pour sujet le voyage³⁴. Comme l'indique le titre de l'une d'elles, ce sont des *labarai*, c'est-à-dire des nouvelles. Ce genre rassemble des anecdotes sur un lieu ou une personne, des récits historiques, notamment d'un événement, ou alors des listes de rois. Ces récits sont ce que l'on répond à l'interrogation *ina labari*/Quelle nouvelle ? et, pour les sept histoires qui nous intéressent, certainement *ina labarin tafiyal* Quelle nouvelle du voyage ?
- 19 Ces sept histoires commencent par une formule similaire évoquant le point de départ d'un déplacement : *Mun tashi daga Bornou*/Nous sommes partis du Bornou, *Mun zo Wadaï*/Nous sommes venus au Wadaï, *Mun je woni gari Songha*/Nous sommes allés dans une ville du Songhaï³⁵. Au-delà de cette formule initiale commune, toutes sont organisées en une succession d'étapes d'un voyage raconté dans l'ordre de son déroulement. Bien que prenant comme cadre l'itinéraire d'un trajet, ces récits ne se limitent pas à la succession de ces étapes. En effet, la liste des premières haltes du voyage est parfois le point de départ d'un récit qui dépasse largement l'histoire du déplacement. Par exemple, dans le récit d'El Hadj Mahomet de Kano, l'arrivée dans la ville de Gilfei est l'occasion de raconter le conflit de succession qui y oppose les membres de la *sarauta* (autorité politique), et la description de ce conflit prend alors le pas sur l'itinéraire³⁶.
- 20 Il apparaît clairement, à la lecture de ces textes, qu'ils ne sont pas de simples itinéraires mais des récits de voyage décrivant l'expérience personnelle d'un individu³⁷. Ce sont des récits retraçant tout ce qui aura paru saillant au voyageur au long de son parcours, sans se limiter à la description d'un déplacement. Ainsi, l'un d'eux est l'histoire d'un voyage abandonné. Mahomet, originaire de Katsina, raconte comment, parti vers l'Aïr avec un groupe de voyageurs, il fut bloqué dans la ville d'Eguzzer, lieu de réunion des caravanes avant un départ groupé vers l'Est. Là, il leur est dit que la route de l'Est est fermée cette année en raison d'un conflit entre les Toubous et les *Abzenawa*, c'est-à-dire les habitants de l'Aïr³⁸. Parfois le récit des étapes est une comptabilité des pertes et profits survenus au cours du voyage, les cadeaux reçus, ceux offerts, les animaux perdus, les vols et les taxes payées³⁹. Le récit oral organisé selon les étapes du parcours apparaît alors comme une sorte de livre de comptes où le marchand itinérant évalue au fur et à mesure les coûts du trajet et les hasards de la marche.
- 21 À l'exclusion de la trame narrative qui suit le mouvement des voyageurs et s'organise en étapes, ces récits sont tous différents et semblent rassembler des informations liées aux intérêts et aux impressions de chacun de leurs auteurs. Plus qu'une simple réduction du réel destinée à rendre la matérialité du voyage dans une perspective utilitariste, il semble que la structure en liste de lieux soit un système d'organisation du matériel lexical utilisé lorsque l'on souhaite raconter des éléments liés à l'espace ou à la mobilité à l'intérieur de l'espace. La littérature orale haoussa s'organise autour de modèles de récitation et notamment d'éléments répétitifs

qui organisent la narration et la performance orale. L'itinéraire, liste de lieux organisés selon un parcours, pourrait être une de ces formes utilisées comme structure de base des récits concernant l'espace ou le voyage. Ainsi, dans tous ces récits, la parole est rythmée, qu'il s'agisse ou non de fiction, par les mêmes formules récurrentes qui se répètent ponctuellement au cours du récit : *Mun tashi...*/Nous sommes, *Mun samu...*/Nous avons trouvé, *Mun zo...*/Nous sommes revenus, *Tana taffia...*/Elle voyage⁴⁰. Ces formules construisent la narration au regard du déplacement, chaque départ ou arrivée introduisant une nouvelle étape du discours. L'itinéraire apparaît donc comme une structure narrative permettant d'organiser et de retenir un propos sur l'espace, sans pour autant se limiter à des informations pratiques utiles au déplacement. Cette trame peut être utilisée pour décrire une campagne militaire, comme celle racontée sous la forme d'un itinéraire et en dessin par Cheikh Mohamed au voyageur Denham⁴¹, mais aussi dans des récits de fiction, pour décrire des voyages qui appartiennent à l'ordre du merveilleux, à l'image de l'histoire de ces deux jeunes filles qui voyagent jusqu'à La Mecque pour laver dans les eaux de Médine un matelas souillé⁴². L'itinéraire apparaît comme un moyen de penser l'espace et de le décrire. Ainsi, les esclaves haoussas interrogés à Rio et à Bahia sur la géographie du Soudan central dans la première moitié du XIX^e siècle répondent en racontant les routes qu'ils ont parcourues lors de leurs voyages, avec l'itinéraire comme trame de la description⁴³.

- 22 C'est certainement ce type de récits que Barth a traduits en listes combinées de temps et de lieux. On perçoit d'ailleurs encore dans certains d'entre eux des éléments empiriques, reflets de récits de voyage qui ont été à leur origine. Ils semblent avoir été racontés comme l'histoire d'un trajet. L'informateur y décrit comment il a traversé une rivière, la fatigue ressentie sur la route ou la vitesse de la marche, révélant aussi bien le trajet que son expérience⁴⁴. Barth regrette, spécifiquement pour ces itinéraires, leur médiocre qualité, les jugeant trop peu clairs et trop imprécis pour être portés sur la carte⁴⁵. On peut certainement en déduire qu'il a dû ne pas considérer ni noter les aspects empiriques ou personnels que ses interlocuteurs incluaient dans leurs listes de lieux et de trajets.
- 23 Il semble que, lorsque les explorateurs leur ont demandé la manière d'aller d'un point A à un point B, leurs interlocuteurs du Soudan central ont fait appel à cette pratique de mémorisation des voyages en récits oraux ou d'organisation de l'espace en listes de lieux racontés. Ils ont alors cherché dans leurs souvenirs et dans les histoires qu'ils connaissaient des récits concernant le parcours sur lequel ils étaient interrogés. Mais, pour eux, ce récit était le résultat d'une expérience, le plus souvent la leur, et pas une route fixe et unique qu'il faudrait suivre pour atteindre l'objectif concerné. Décrire une route, c'est d'abord décrire un parcours, dire comment soi-même ou quelqu'un dont on connaît l'histoire a été à cet endroit, quel chemin a été parcouru, quelles rivières ou quelles villes ont été traversées. Mais cela ne signifie pas que ces récits n'ont pas aussi pour but de transmettre des informations sur un trajet.
- 24 L'abondance des traces de cette organisation mentale de l'espace par une mémorisation des voyages sous forme de lignes parcourues témoigne de l'importance de cette pratique au XIX^e siècle et nous invite à retrouver le sens que pouvaient avoir ces itinéraires dans l'imaginaire des habitants du Soudan central au XIX^e siècle.

L'itinéraire et la route

- 25 L'itinéraire est en Europe le chemin à suivre pour se rendre d'un lieu à un autre. Son objectif est de transmettre les informations qui permettront de voyager au mieux et le plus rapidement possible sur un trajet donné. Il est le reflet de l'existence de routes et de manières de voyager le long de celles-ci, mais sa finalité utilitaire restreint son contenu. Les itinéraires recueillis par Barth ou Richardson ne semblent pas de même nature et n'ont pas pour objectif univoque de transmettre la route à suivre. Ils ne sont pas le simple décalque du tracé d'une route ou

d'une voie possible mais le récit d'un parcours. Ils véhiculent une expérience et diffusent un savoir dont il est nécessaire d'évaluer la portée et les objectifs.

L'itinéraire n'est pas la route à suivre, chaque voyage trace sa propre voie

- 26 Saisir le sens de ces récits est indissociablement lié à la compréhension de ce qu'est alors une route et de comment se réalise un trajet. L'analyse de ces mises en récit d'un parcours au regard des pratiques de mobilité permet de retrouver le contexte culturel dans lequel elles prennent place. Si ces itinéraires ne peuvent être considérés comme de simples instructions délivrant des informations positives sur la manière de se rendre d'un lieu à un autre, c'est en premier lieu que l'idée de route ne recouvre peut-être pas le même sens pour les explorateurs européens et pour leurs interlocuteurs du Soudan central.
- 27 L'Europe a connu entre 1740 et 1840 une mutation importante de son réseau routier. On est passé d'un paysage dominé par la rareté des chemins entretenus et fréquentés en permanence à une massification des circulations au long de routes aux tracés rectilignes, pavées ou empierrées ; d'un réseau inégal, avec des fragments d'itinéraires bien entretenus aux abords des villes et partout ailleurs des chemins irréguliers, à une densification routière générale et un investissement important dans l'entretien⁴⁶. Le tissu routier s'est développé, l'ingénierie des tracés a été perfectionnée et les vieux chemins ont été régulièrement entretenus. La route a été régularisée, normalisée, alignée, nivelée. Dans ce contexte, une route est par définition une ligne fixe marquée sur le sol dans un paysage changeant mais immobile, où les villages comme les populations sont enracinés. Les mobilités se déroulent dans un imaginaire où l'espace, la nature, les routes et les villages sont figés en des lieux, où l'horizon est fixe⁴⁷.
- 28 Au Soudan central au XIX^e siècle, la route n'est pas par définition une ligne marquée sur le sol, elle n'est d'ailleurs pas forcément matériellement tracée. Précisons d'emblée, selon une formule de Murray Last, que lorsqu'il n'y a pas la roue, la route est partout⁴⁸. La route ne se définit pas alors comme une ligne tracée positivement, mais comme une direction et une série d'étapes qui permettent de se rendre d'un lieu à un autre. L'analyse de la valeur sémantique du mot haoussa *hanya*, qui signifie « chemin », « route » ou « voie », permet certaines hypothèses sur la définition de cette notion. Selon les différentes utilisations de ce mot, la route semble être ce qui rend possible ou ce qui permet d'aller jusqu'à un point. *Hanya* contient les notions de direction, d'objectif, de finalité et d'opportunité ou de moyen, l'idée de rendre possible ou impossible⁴⁹. À l'image de l'expression *Allah ya ba shi hanya*/Dieu lui a donné le chemin, qui est utilisée pour signifier : Dieu a rendu cela possible pour lui⁵⁰. Notons qu'on trouve encore dans certaines acceptions du français « voie » une idée similaire : ouvrir une voie, c'est ouvrir une route, ou faire naître des possibilités. Si la route est le moyen de réaliser un trajet plus qu'une marque sur le sol, cela ne signifie pas pour autant que les routes n'apparaissent pas matériellement dans l'espace. Les voies régulièrement parcourues sont visibles dans le paysage. Mais ce n'est pas le fait d'être matériellement tracée qui donne son existence à une route. Ce qui la définit, c'est le fait qu'à une période donnée un certain nombre de personnes se déplacent selon une direction et au long d'une série d'étapes déterminées.
- 29 Ainsi, la route n'est une ligne fixe ni dans l'espace ni dans le temps. Elle n'existe que lorsqu'elle est utilisée ; lorsqu'elle est délaissée, elle disparaît. Une devinette recueillie par le capitaine Merrick, en poste dans le Nigeria du Nord aux premières heures de la présence britannique, permet d'observer cela :

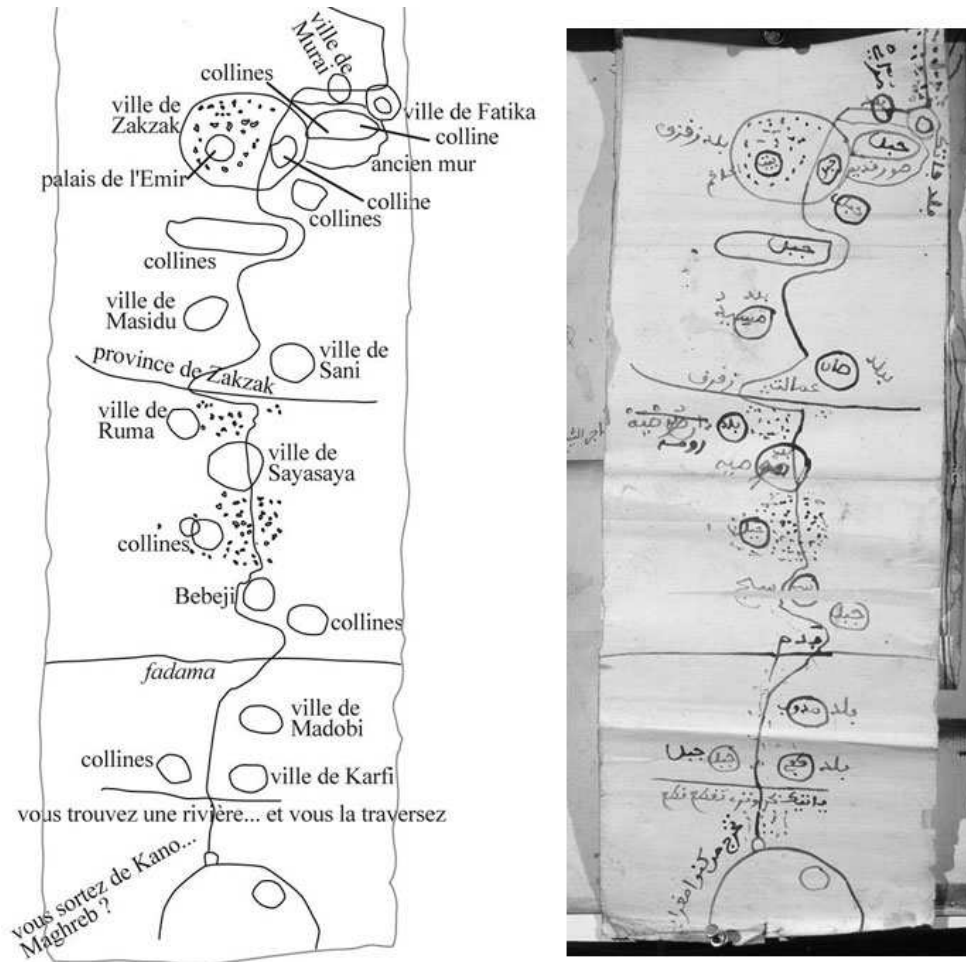
Rigata biu, wonda ni ke sawa shi ne sabua, wonda ba ni sawa ita che tsofua ?

Devinette : Deux tenues, celle que je porte est neuve, celle que je ne porte pas, c'est elle qui est vieille ?

Réponse : hanya/la route⁵¹.

30 La route est une voie de passage au long de laquelle on se déplace, elle est définie par son utilisation. Elle est la direction et la suite d'étapes à un moment donné les moins dangereuses du point de vue de la sécurité et de l'approvisionnement. Si les circonstances changent, la route évolue. Les routes n'ont d'ailleurs pas de dénomination spécifique, contrairement à ce qui existe dans le monde ashanti⁵². Une route n'est jamais le moyen unique et définitif de se rendre en un lieu, et il peut exister concurremment plusieurs routes pour aller en un endroit. Ainsi, jamais deux explorateurs n'ont recueilli des itinéraires exactement similaires pour se rendre du même point de départ à un même point d'arrivée. Cela tient à la fois à l'évolution régulière du réseau routier et à la pratique de mise en mémoire des parcours qui fait de ces itinéraires plus des souvenirs d'un trajet particulier que des guides. Chaque itinéraire est différent, reflétant le contexte du voyage, notamment politique et climatique, mais aussi ses enjeux singuliers. Parmi les itinéraires recueillis, certains suivent une même direction et peuvent ainsi être comparés. C'est le cas de la route entre Kano et Zaria (environ 160 kilomètres), pour laquelle quatre versions d'itinéraire nous sont parvenues. La première a été recueillie par Clapperton sous forme de carte auprès d'un esclave d'Hat Salah, probablement à Kano en 1824⁵³, la seconde par Barth⁵⁴, la troisième par Richardson, les deux certainement vers 1851⁵⁵, et la dernière auprès d'El Hadj Ahmed El-Fellati à Tunis en 1892⁵⁶. Dans chacun de ces parcours, la route est différente. Sur la carte de l'esclave d'Hat Salah, ce sont huit villes ou villages qui apparaissent. Pour l'informateur de Richardson, sept jours de trajet et seulement deux étapes sont indiqués, neuf jours pour l'informateur de Barth et neuf villes ou villages, pour El Felatti quatre jours de route mais dix étapes. Au-delà du nombre de stations, les lieux traversés, à l'exception de certaines villes importantes, sont presque chaque fois différents. Clapperton, qui fait lors de son second voyage le même trajet en sens inverse, mettra sept jours et mentionne six étapes⁵⁷. Une trame commune apparaît, le passage par les villages de Mabodi ou Likoro, la ville de Bebeji et la frontière entre les territoires de Kano et de Zaria à Dan Sochia, qui est mentionnée par quatre de ces itinéraires et figurée sur la carte d'Hat Salah, mais le trajet est chaque fois singulier. Sur cette petite portion d'une route très fréquentée, le parcours n'est jamais identique et la durée du trajet dépend des circonstances de chaque voyage.

Figure 3 : Portion de la carte de l'esclave d'Hat Salah



Portion de la carte *Route de Kano à Nyffé par l'esclave d'Hat Salah* conservée à la Royal Geographical Society, RGS Mr Nigeria S/S 39 A collection of Route Maps, p. 7. Publiée dans J. BRUCE-LOCKHART, P.E. LOVEJOY, 2005, p. 498. La partie droite est une transcription en français et une adaptation de la carte réalisée par Yacine Daddi Addoun pour l'ouvrage de Lovejoy et Bruce Lockhart

Figure 4 : Détail de la carte de Barth portant l'itinéraire de Kano à Zaria



A. PETERMANN, publié dans H. BARTH, (1857) 1965, hors-texte et Camille Lefebvre (2010)

31

Si les routes ne sont jamais définitivement fixées, c'est que les évolutions de la situation politique, climatique ou économique peuvent modifier l'intérêt qu'elles représentent et ainsi faire évoluer leurs parcours. La région est caractérisée par un climat aride, des sols fragiles soumis à des conditions de pluviosité réduites, des difficultés d'accès à l'eau et un milieu mobile. Se déplacer nécessite de savoir où trouver de l'eau et des vivres, et donc des lieux

habités. Or, l'organisation spatiale des villages, des campements, des puits et des routes reliant les uns aux autres est extrêmement fluctuante. Selon l'ampleur des pluies, leur régularité et l'évolution des réserves d'eau souterraines, l'environnement change. Plusieurs années de sécheresse peuvent modifier le paysage, faire disparaître certains éléments de la végétation ou tarir certains puits. Inversement, une pluie très abondante et régulière fait émerger des cours d'eau et des mares habituellement souterrains, et permet de cultiver dans des endroits où on ne le faisait pas communément. Les informateurs de Barth lui indiquent souvent les modifications temporaires ou permanentes des routes⁵⁸, notamment en raison des évolutions du milieu naturel. Certains précisent les modifications de parcours selon la saison, notant que l'on préfère tel chemin en saison sèche et tel autre en saison des pluies, les cours d'eau affleurant rendant impraticables certaines zones⁵⁹. D'autres évoquent des transformations profondes de l'environnement, gardant le souvenir de voyages aujourd'hui impossibles et peut-être mythiques⁶⁰. Pour ces raisons, les caravanes traversant le désert envoient régulièrement des éclaireurs pour vérifier que la route autrefois empruntée est toujours la bonne et que les puits sont suffisamment alimentés⁶¹. Au-delà des questions d'ordre climatique et écologique qui déterminent l'approvisionnement en eau et en vivres, ce sont avant tout les enjeux politiques qui font évoluer les routes.

- 32 La connaissance des routes est intrinsèquement liée à leur utilisation, une route qui n'est plus utilisée est oubliée. Lorsque Richardson questionne les habitants de Tinteloust en septembre 1850 sur la route qui mène de Zinder à Sokoto, on lui répond simplement que cette route n'est plus sûre⁶². Dans ces circonstances, le choix de la route à suivre n'est la plupart du temps pas évident d'emblée et donne lieu à des débats réguliers. Les explorateurs rapportent parfois de longues conversations sur ce thème, entre les membres de la caravane et le guide, entre les différents guides d'une caravane⁶³ ou encore entre les voyageurs⁶⁴. Comme la route change, ce n'est pas connaître une liste de lieux qui compte mais plutôt savoir analyser et comprendre l'environnement et les enjeux géopolitiques du moment.

Pourquoi retenir un itinéraire, comment connaître la route ?

- 33 L'individualisation de ces récits de voyage pose la question de l'utilisation et du sens qui sont attribués au Soudan central à ces témoignages sensibles d'une trajectoire vécue. Pourquoi les retient-on et qu'y cherche-t-on ? Le regard du voyageur ou la qualité du récit, l'information sur le territoire, une image de la réalité ou une représentation ? Si ces itinéraires ne sont pas le reflet de la route à suivre, on peut se demander quelles sont alors leur fonction, leur utilité, et ce qu'ils représentent pour ceux qui les retiennent ou qui les racontent.
- 34 Au Soudan central, les spécificités du milieu aride ou semi-aride et le contexte politique troublé de la première moitié du XIX^e siècle font que les déplacements ne peuvent être faits au hasard. La maîtrise d'un savoir technique est nécessaire au voyageur afin de repérer les endroits sûrs, les divers marqueurs naturels, les modifications du terrain en fonction des saisons et des conditions climatiques. Ce savoir technique se combine à un savoir social et politique, et à des règles d'un savoir-voyager qui engagent à prendre contact avec les autorités locales, à se mettre sous leur protection, à savoir où et à qui porter ses présents. Voyager représente des risques importants si l'on ne maîtrise pas ces savoirs techniques et politiques. La nécessité de posséder cet ensemble de connaissances a pour conséquence une forte professionnalisation des métiers du voyage, qui apparaît notamment dans l'abondance de mots haoussas utilisés au XIX^e siècle pour désigner des fonctions ou des titres liés à ces métiers : *madugu* (chef de caravane), *jaji* (chef de caravane), *abokin jaji* (compagnon du chef de caravane), *jagaba* (guide), *farke* (marchand itinérant), etc.
- 35 Or, la maîtrise de ces savoirs est avant tout fondée sur l'expérience. On apprend à savoir voyager en voyageant. Le parcours biographique de ceux qui circulent par métier, professionnels du voyage ou grands voyageurs, nous renseigne sur ce point. Ainsi Mohamed

el-Fellati est dans l'incapacité de communiquer aux agents français qui l'interrogent des informations sur les régions qu'il a parcourues dans sa prime jeunesse. Il leur répond : « De Goubé à l'Adamaoua, il y a sept jours de marche. J'ai fait cette route autrefois avec mon père, mais je n'étais pas encore assez âgé pour en garder des souvenirs⁶⁵. » La lecture du paysage et la mémorisation des itinéraires font peut-être alors partie des apprentissages et de la formation intellectuelle⁶⁶. Mohamed el-Fellati ne maîtrisait peut-être pas encore ces techniques au moment de ce voyage. Les récits biographiques de *madugai* (chefs de caravane) ayant exercé au XIX^e siècle qui sont parvenus jusqu'à nous renforcent cette hypothèse. Le récit de leur parcours de formation professionnelle commence souvent avec l'évocation des voyages qu'ils ont effectués dans leur jeunesse auprès de *madugai* confirmés et reconnus. Dans sa biographie recueillie par Flegel dans les années 1880, Madugu Mohaman Mai Gashin Baki évoque son apprentissage, les premiers voyages qu'il a effectués en tant que simple *farke* (marchand itinérant), mentionnant le *madugu* des caravanes auxquelles il a participé⁶⁷. Puis, après avoir été reconnu comme un *farke* estimé, il est nommé *abokin jaji* (ami du chef de caravane). Il fait alors partie du groupe d'hommes qui entourent le *madugu* et organisent la marche. Comme il le dit lui-même, il participe au conseil des leaders de la caravane. Ce n'est qu'après d'autres voyages qu'il est finalement désigné lui-même *madugu* et qu'il prend la tête d'une caravane⁶⁸. Ainsi un *madugu* est un *farke* reconnu par les autres voyageurs pour son expérience, ses connaissances et sa maîtrise. Il est alors désigné et choisi par les autres pour devenir leur chef. On retrouve ce type d'apprentissage dans les biographies recueillies par Abdulkarim Umar Dan-Asabe dans les années 1980. Madugu Indo d'Adakawa, mort en 1892, commence, après une formation coranique, à accompagner son père dans ses voyages commerciaux vers Gonja. Entre ses douze et ses trente ans, il réalise huit voyages de Kano à Gonja, durant lesquels il montre un grand courage et de bonnes relations avec les *mallamai* (lettrés musulmans), ce qui lui permettra ensuite d'être reconnu et de devenir lui-même *madugu*⁶⁹. Sa reconnaissance par les *mallamai* est à considérer au regard de l'importance du cadre islamique dans le commerce transsaharien qui peut être défini comme une économie du papier et de la foi⁷⁰. On retrouve le même parcours dans la biographie de Madugu Abdu Dansarki, mort en 1927⁷¹. Devenir *madugu*, c'est donc d'abord avoir beaucoup voyagé et appris auprès d'autres *madugai* expérimentés. La fonction de *madugu* est parfois héréditaire, mais toujours fondée sur la reconnaissance des compétences d'un individu et de son expérience⁷².

36 Le voyage, particulièrement sur de longues distances, est une expérience peu partagée. Tout le monde ne voyage pas. Ceux qui ont voyagé et sont capables de lire le paysage et d'appréhender les enjeux du déplacement peuvent faire carrière grâce à ces connaissances. Ainsi, les itinéraires, récits de voyages passés, sont peut-être un moyen de transmettre une méthode de déchiffrement de l'espace et de ses règles. Là où les guides imprimés européens accumulent des informations mobilisables et capitalisent des données matérielles, ces récits sont peut-être plutôt le reflet d'une méthode de lecture du monde. Ainsi, ces itinéraires consisteraient moins à transmettre une liste d'étapes permettant de se rendre en un lieu qu'à faire état des mécanismes mentaux qui permettent dans le quotidien du voyage de savoir tracer sa propre route. Ce n'est pas les informations qu'ils contiennent qui comptent et qui sont destinées à être transmises, mais le récit des hasards du voyage qui construisent les éléments d'une compréhension du monde. C'est pourquoi ils ne sont pas composés exclusivement de données positives mais surtout d'expériences. L'organisation du propos en itinéraire n'est donc pas destinée à multiplier les données mais à favoriser la mémorisation.

37 L'aspect secondaire du caractère informatif de ces matériaux est perceptible notamment dans le fait que les lieux listés ne sont pas toujours désignés par le toponyme utilisé localement pour les définir. Les *fatake* (marchands itinérants) haoussas que Barth interroge lui transmettent parfois des itinéraires concernant des régions non haoussaphones, mais dont la toponymie

locale a été remplacée par une toponymie descriptive en haoussa révélant les points saillants de chaque lieu. Ainsi, dans un de ces itinéraires, Toto, aujourd'hui dans l'État de Nasarawa au Nigeria, est appelé *gari-n-serki-n-fawa*, la ville du chef des bouchers⁷³. Ce n'est pas l'information géographique, permettant de situer un lieu dans l'espace ou de le retrouver, qui compte, mais ce qui a paru notable au voyageur et ce qu'il a retenu de son passage.

38 Ces itinéraires sont des instruments de mise en forme du monde, les retenir permet de savoir comment agir au cours de son voyage, car parcourir ne suffit pas, il faut apprendre à bien voyager. Ainsi, ces transcriptions codifiées du voyage témoignent d'un art du déplacement et nous donnent accès aux règles et aux sens des circulations.

Connaître les voyages par leurs récits et le territoire par les pratiques de mobilité

39 La diversité et la richesse de ces itinéraires sillonnant le paysage du Soudan central au XIX^e siècle révèlent combien cette région est alors caractérisée par une intense mobilité des hommes à travers des réseaux complexes de circulation⁷⁴. La région est en effet marquée par une mobilité humaine à grande échelle, dans le temps et dans l'espace. Les voyageurs, les marchands, les pèlerins, les pasteurs, les paysans, les *mallamai* ou leurs étudiants parcourent régulièrement des centaines de kilomètres, quittent leur lieu de résidence, parfois pendant plusieurs mois, dans de moyennes ou d'immenses caravanes, ou dans de petites troupes, plus rarement seuls. La mise en récit du voyage dans ces itinéraires permet d'observer, au-delà des conditions matérielles, les représentations sociales qui conditionnent l'expérience du voyage et de comprendre comment les voyageurs perçoivent leur mobilité et en définissent les possibilités. On peut considérer ces itinéraires comme relevant d'un imaginaire vrai qui révèle autant la culture matérielle que la culture intellectuelle de la mobilité. Retrouver les représentations et les valeurs qui se construisent autour de l'expérience du voyage éclaire certains modes de construction de l'espace. L'analyse des circulations, des échanges, de la mobilité et de l'imaginaire qui les entoure permet, par un renversement de perspective, en partant de l'analyse concrète des pratiques, de reconstituer et de comprendre les logiques et les enjeux qui régissent le rapport à l'espace, et d'interroger ainsi la territorialité de ces sociétés⁷⁵.

Savoir voyager : le temps du parcours, l'espace du voyage

40 Pour comprendre la place de la mobilité, du voyage et des valeurs qui leur sont associées dans les sociétés du Soudan central au XIX^e siècle, il convient de questionner le pourquoi et le comment voyager, ainsi que la vision générale du monde dont ils sont inséparables. Partons une nouvelle fois des mots et de leur valeur sémantique. En haoussa, l'idée du déplacement ou de la mobilité peut être rendue par plusieurs noms ou verbes recouvrant des sens et des connotations différents. Le verbe *motsa* et le nom associé *motsi*, qui signifient « bouger » et « mouvement », semblent souvent chargés de connotations négatives. Parmi les expressions dans lesquelles ils sont utilisés, on retrouve l'idée de maladie, de colère, de dispute et de conflit⁷⁶. Ces mots semblent évoquer un mouvement incontrôlé et incontrôlable dont les conséquences sont considérées comme globalement négatives. Le verbe *tafi*, qui signifie « aller », et son substantif *tafiya*, « voyage », ne sont pas marqués par les mêmes connotations. Les sens qui leur sont associés sont liés à l'effort, au travail et à l'accomplissement d'une tâche, comme le montrent une série de proverbes, *karin magana*, selon la terminologie haoussa, en usage dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Le premier rend compte de la notion d'effort associé au voyage : *maganin gari mai nisa, tafiya*/le médicament d'une ville lointaine : le voyage. Ce proverbe est utilisé selon les informateurs d'Abrahams pour signifier que l'effort permet d'accomplir un travail⁷⁷. Le second, recueilli par Merrick, reflète les valeurs positives associées au voyage : *a yi taffia ya fi zamma*/voyager vaut mieux que rester fixe⁷⁸. Enfin, le dernier de cette série éclaire la culture matérielle du voyage : *ba afafi giandumma ran taffial*

on ne vide pas une gourde le jour du départ⁷⁹. Ces deux versions du mouvement, *motsi* et *tafya*, semblent opposer un mouvement incontrôlé, irréfléchi et risqué à un déplacement mesuré, préparé, qui demande des efforts mais dont les résultats seront à la hauteur de l'investissement. De ce bref aperçu lexicographique ressort l'idée que le voyage ne s'improvise pas, bouger ne signifie pas voyager. Pour bien voyager, le respect d'un ensemble d'usages et de techniques semble indispensable.

41 Se déplacer est d'abord une question de temps, notamment le temps des saisons. En effet, la fréquentation des lieux et la circulation sont étroitement liées aux différents moments de l'année qui voient se succéder différentes configurations des écosystèmes. Au XIX^e siècle, les déplacements et les activités de production et d'échange se font selon un agenda précis, organisé en fonction des conditions climatiques, de la complémentarité des zones géographiques Nord et Sud, et du décalage dans le temps et dans l'espace des calendriers agricoles et pastoraux. Les activités agricoles se déroulant sur trois mois, le reste de l'année est consacré aux échanges et donc aux circulations. Mohamed el-Fellati décrit ainsi ce calendrier :

Aux premiers jours de décembre, les récoltes sont faites et rentrées, les travaux des champs sont finis jusqu'à l'année suivante, le sol est suffisamment ressuyé et couvert de pâturages. C'est le temps des voyages pour le commerce. Les caravanes se mettent aussitôt en route dans toutes les directions. Plusieurs se hâtent, car il leur faut être de retour avant la saison des pluies, tant pour échapper aux intempéries que pour vaquer aux prochains travaux des champs⁸⁰.

42 Choisir à quel moment partir n'est pas anodin et est déterminé par une analyse complexe des enjeux liés à l'environnement et aux contraintes naturelles, économiques mais aussi religieuses. En effet, avant de partir, il faut mettre la troupe sous de bons auspices et pour cela consulter les *mallamai*, qui donneront la date du départ⁸¹.

43 Le temps organise aussi le déroulement du voyage. Les itinéraires recueillis sont organisés autour d'une mesure de temps et mettent en récit la durée du voyage plutôt que la distance. L'éloignement d'un lieu à un autre est déterminé par le temps nécessaire au déplacement et non par une référence à la dimension de l'étendue parcourue. Aucune mention de distance n'est d'ailleurs présente. L'espace est évalué et pensé à partir du temps du parcours mesuré en journées ou en heures de marche, une journée de voyage pouvant alternativement désigner une étape longue mais facile ou une étape courte mais comprenant de grandes difficultés. En haoussa, les jours sont d'ailleurs littéralement décomptés en nuits/*kwana*, c'est-à-dire, du point de vue du voyageur, en nombre d'étapes nécessaires.

44 Si le temps du parcours est un enjeu si important, c'est que les voyages sont longs. Les déplacements décrits en quelques pages d'itinéraires durent plusieurs mois. Le temps mesuré n'est pas celui du quotidien. C'est le temps de la caravane, celui nécessaire à une troupe nombreuse, alourdie par des animaux chargés, au sein de laquelle on voyage à pied sous le soleil, le long de chemins difficiles, ensablés quand il fait chaud et embourbés quand il pleut. Autant d'éléments qui nécessitent d'anticiper la fatigue de la troupe et des animaux. Réussir un voyage, c'est ne pas perdre de bêtes en route et voir tout le monde arriver à bon port. Gérer le temps du parcours, c'est anticiper ce que chacun est capable de supporter. Dans ce contexte, la lenteur est une valeur, gage d'une bonne gestion du repos et de la fatigue ; celui qui voyage lentement et avec précaution ira loin, comme en témoigne le proverbe : *Taffia sanu sanu kwana nesa/Voyage calmement, dors loin*⁸². L'importance de la gestion du temps s'explique aussi par des raisons pratiques, liées aux spécificités de l'économie du voyage sur de longues distances. Un des rôles principaux du *madugu* au sein de la caravane est de gérer les ressources vivrières, d'anticiper les besoins en eau et en vivres dans le temps et dans l'espace⁸³. Dans cette région où l'eau est souvent rare et où les pâturages peuvent manquer, organiser le temps, c'est maîtriser la quantité de denrées à emporter et donc assurer la survie des voyageurs. Si le temps nécessaire pour parcourir un trajet d'un point A à un point B est mal évalué, la faim ou la soif

- peuvent décimer la troupe. L'espace est donc pensé comme un réseau de lignes parcourues au long desquelles la durée du déplacement et la disponibilité des ressources sont maîtrisées.
- 45 Pour bien voyager, il est aussi nécessaire de savoir lire le paysage et analyser l'environnement. Ces itinéraires rassemblent presque tous des données sur les éléments du milieu : la faune, la flore, les productions ou l'état de la route, et témoignent ainsi d'une perception spécifique de l'espace. Ils ne décrivent pas l'ensemble des éléments présents dans une région mais plutôt ceux rencontrés sur la route, les cours d'eau que l'on a traversés, les points d'eau où les animaux se sont abreuvés. Lorsqu'ils se déplacent, les marchands itinérants et les voyageurs inscrivent dans leur mémoire l'image de la disposition des paysages traversés. Mais, si leurs connaissances géographiques sont précises et leur permettent de reconstituer cartographiquement des portions de l'espace terrestre, elles sont volontairement circonscrites à ce qui leur est apparu pertinent le long du parcours. Ils pensent l'espace et les ressources naturelles en fonction de ce qui est utile à celui qui voyage. Ainsi, lorsqu'ils réalisent des cartes pour les explorateurs, les éléments du milieu naturel, l'hydrographie ou la topographie sont représentés de façon marginale et uniquement lorsqu'ils croisent les itinéraires. Il semble que leur géographie mentale organisée en itinéraires ne soit pas destinée à accumuler le maximum de données sur les éléments du milieu. Seuls des points saillants sont retenus, les portions de routes caillouteuses, les vallées inondées, les régions ensablées, les endroits avec beaucoup de pâturages, d'herbages, de dattes, de tabac ou de riz, les mares de grande taille, les zones sans arbres ni herbages, les zones montagneuses, les zones non cultivées, les forêts, les rivières traversées ou à proximité⁸⁴.
- 46 Ce qui compte, ce n'est pas uniquement de connaître l'emplacement d'un puits ou d'un village, mais de savoir reconnaître en observant le paysage la situation hydrographique et vivrière de l'espace que l'on traverse. La localisation d'un puits n'apportera rien si celui-ci n'est plus en usage ou est tari. Parmi les compétences reconnues des guides apparaît régulièrement la capacité à lire le paysage, c'est-à-dire à reconnaître un lieu déjà vu, à diagnostiquer les traces sur le sol, humaines et animales, à se repérer dans l'espace et analyser celui-ci. Ces techniques sont considérées comme un savoir à part entière possédant ses spécialistes. À l'image de Nogmati, le guide toubou de Nachtigal, qui passe « à la ronde pour un topographe accompli, sachant retrouver n'importe quel endroit, n'importe quelle fontaine, pour peu qu'il y fût allé une seule fois, et n'ayant pas son pareil pour diagnostiquer les traces d'hommes ou de bêtes⁸⁵ ». Au cours du trajet vers le Kanem qu'ils font ensemble, Nogmati prouve ses compétences en retrouvant le serviteur de Nachtigal Hannou, disparu depuis plus de vingt-quatre heures, à partir de l'observation des traces laissées sur le sol⁸⁶. Pour Richardson, la lecture du sol est au Soudan central une science⁸⁷.
- 47 Au-delà de cet ensemble de compétences liées à la maîtrise du temps et de l'espace apparaît un second ensemble d'enjeux qui concurrencent et même surpassent les premières. C'est la capacité à assurer la sécurité d'un voyage par la maîtrise d'un savoir-faire politique et diplomatique.

Le voyage comme comportement

- 48 L'espace du Soudan central, dans le contexte troublé du XIX^e siècle, n'est pas uniforme pour ceux qui y circulent. On ne peut s'y déplacer sans se prémunir contre les risques, notamment en se soumettant à un certain nombre d'obligations d'ordre politique et économique. Le territoire y est organisé par un réseau de villes et de lieux habités, d'autorités politiques, de routes, de frontières, de règles et de conventions sociales qu'il faut connaître et reconnaître pour suivre son chemin, ainsi que d'endroits où l'on est obligé d'aller ou que l'on se doit d'éviter. Le savoir-voyager est construit autour d'une politesse du voyage et d'usages, et par une économie politique qui régit les relations entre ceux qui voyagent et ceux qui les accueillent. Se déplacer implique de prendre contact avec les autorités locales, de savoir où et à qui porter allégeance,

- de prévenir de son arrivée avant d'entrer dans un espace politique, d'accepter d'installer le campement à l'endroit désigné, de savoir à qui offrir ses présents ou payer des taxes. Une fois ces règles respectées, le voyage est considéré comme régulier et l'autorité politique se doit d'assurer la sécurité des voyageurs, de fournir un guide et d'offrir sa protection si besoin est.
- 49 Les itinéraires recueillis par les explorateurs sont tous fondés sur des parcours structurés par des mouvements d'un lieu habité à un autre. Ce réseau de lieux est fondé sur des villes, des puits, des points d'eau fréquentés, des campements. Ils sont systématiquement identifiés et majoritairement attribués soit à une autorité politique, soit à un groupe social. Pour autant qu'on puisse en juger par les traductions dont nous disposons, la terminologie qu'on leur applique marque une gradation qui tient compte de leur envergure : ville, village, très grande ville, petit village, village temporaire, tente, district d'une tribu, groupe de villages, hameau⁸⁸. Leur importance politique est aussi évaluée. Sont distinguées notamment les villes qui ont un sultan ou un gouverneur et celles de moindre importance. Cet élément est renforcé par des précisions quasi systématiques sur l'existence ou non de dispositifs défensifs. En effet, dans cette toponymie descriptive, le nom de chaque ville est précédé de la mention de la présence d'un *birmi* (enceinte fortifiée en banco) ou d'un *keffi* (enceinte végétale)⁸⁹. Certains villages sont d'ailleurs parfois désignés uniquement par le nom commun *keffi*⁹⁰. Ces enceintes sont des symboles du pouvoir politique et montrent à quel point celui-ci s'inscrit dans l'espace⁹¹. Pour le voyageur, cette indication fournie par la toponymie permet d'identifier les lieux où réside une autorité et donc d'identifier la géopolitique régionale. L'emprise spatiale des autorités politiques apparaît aussi dans le fait que les itinéraires indiquent régulièrement les frontières politiques. Sur 63 itinéraires étudiés, la mention de lieux désignés comme des frontières ou des limites apparaît 47 fois. Certaines suivent des cours d'eau⁹², d'autres se localisent dans des forêts⁹³ ou des endroits désertiques, certaines sont matérialisées par un arbre, certaines séparent en deux des villes⁹⁴. Certaines villes sont des lieux-frontières⁹⁵ et parfois la frontière n'apparaît que par un point de sortie ou d'entrée dans un nouvel espace⁹⁶. Les itinéraires évoquent aussi souvent là où doivent être payées les taxes d'entrée sur un territoire ; certains lieux sont d'ailleurs désignés par cette fonction : par exemple *zango-n-garama*, « campement du bénéfice⁹⁷ ».
- 50 Les autorités politiques sont parties prenantes des circulations sur leur territoire, elles autorisent les mouvements ou les interdisent, et perçoivent pour cela des dons afin de garantir leur protection. Les pouvoirs politiques ont pour double objectif d'assurer la liberté de circulation et de tirer un profit économique des déplacements. Ce n'est pas la possession d'une vaste étendue de territoire qui compte. L'importance d'un pouvoir politique dans la région se réalise dans sa capacité à garantir la liberté de circuler. La sécurité des routes est, de ce fait, une préoccupation constante et un enjeu de compétition politique, comme le montre le récit déjà mentionné de Mahomet de Katsina⁹⁸. Alors qu'il participe à une caravane se dirigeant vers le nord-est, vers l'actuelle Libye, ils arrivent dans la ville d'Eguzer, où on leur explique qu'ils ne peuvent continuer leur chemin en raison d'un conflit entre gens de l'Aïr et Toubous. En effet, des habitants de l'Aïr ont mené une attaque en pays toubou au cours de laquelle ils ont razzia 250 chameaux. Une ambassade toubou a alors été envoyée auprès du sultan de l'Aïr pour dénoncer cette attaque irrégulière, puisque les deux parties sont en paix et pour demander réparation. Devant le refus du sultan, les Toubous ont décidé la fermeture de la route et déclaré qu'ils pilleraient désormais toute caravane qui tenterait de traverser leur territoire⁹⁹. Selon les mots de Mahomet de Katsina, le départ de la caravane doit être reporté « à cause de la peur »/domin saboda tso¹⁰⁰.
- 51 La peur d'être attaqué sur la route est extrêmement présente dans toutes les sources du XIX^e siècle. Certaines régions, comme la zone frontière entre Sokoto et les Gobirawa, sont réputées pour le danger qu'elles représentent, et cela figure dans les itinéraires¹⁰¹. Lorsque

Clapperton en mai 1824 traverse cette zone, la région est désertée et la caravane à laquelle il participe est obligée de prendre une voie sans eau afin d'éviter les attaques rebelles. Ce trajet se déroule la nuit en marche forcée dans une ambiance tendue d'extrême inquiétude. La caravane est en alerte et réagit au moindre signe. Après deux jours et deux nuits de marche, ils arrivent à Gondami. Un cheval est mort de fatigue, ils ont perdu neuf hommes et six chevaux en route¹⁰².

Figure 5 : Carte de la zone frontrière entre Gobir et Sokoto selon Clapperton



Détail de la carte de la mission du Bornou, in E.W. BOVILL E. W., 1966, hors-texte

- 52 Il existe souvent deux routes alternatives pour se rendre d'un endroit à un autre, une rapide prenant le chemin le plus court mais dangereuse, et une plus longue mais sûre¹⁰³. La route la plus longue est souvent préférée et considérée comme le chemin le plus court pour rentrer chez soi¹⁰⁴.
- 53 Savoir voyager nécessite donc des connaissances d'ordre géopolitique et des compétences de négociation. Il faut suffisamment connaître les autorités qui se succèdent le long du parcours et savoir négocier au mieux les droits qui seront exigés pour garantir la régularité du déplacement et donc la sécurité de la troupe. C'est d'ailleurs le rôle le plus important du *madugu*. Il est avant tout le leader d'une communauté mouvante, dont les membres lui ont confié par convention leur destin et ont renoncé pour cela à leurs droits politiques en échange de la garantie d'être menés en sécurité à bon port. C'est le *madugu* qui négocie les droits de passage pour l'ensemble de la caravane. Il obtient un prix global qui est ensuite divisé entre les différents membres en fonction de leurs marchandises. De son habileté à négocier dépendent la sécurité et la réussite économique du voyage.
- 54 Deux domaines de compétences semblent ainsi se combiner, un savoir lié à la maîtrise de l'espace et du temps du déplacement, et un savoir social et politique. Ces deux aspects se retrouvent au sein de la structure même de la caravane, sa tête est divisée entre le *madugu* qui gère les aspects politiques et le *jagaba* qui détermine la route à suivre. Mais c'est le *madugu* qui prend la décision finale et qui est considéré comme le leader incontesté et le garant de la réussite du voyage. Les savoirs et les savoir-faire d'ordre politique semblent ainsi dominer les autres enjeux. Un poème satirique haoussa, composé certainement dans les années 1870 et recueilli dans les années 1890-1900 par Adam Mislisch, éclaire ces enjeux liés au voyage¹⁰⁵. Intitulé *Wakar Madugu Yahaya*, il raconte l'histoire d'un *madugu* qui ne savait pas voyager.

Celui-ci ne sait pas parler correctement, il est impoli, à l'heure de la halte il dit que c'est le matin, au coucher du soleil il croit qu'on est l'après-midi et finit par voler une partie de l'argent confié par les marchands¹⁰⁶. Tous les enjeux du voyage sont métaphoriquement évoqués dans ce poème. Savoir voyager pour un *madugu*, c'est posséder un ensemble de connaissances et de compétences, c'est savoir respecter les usages et la politesse, c'est gérer correctement le temps du déplacement mais aussi être honnête dans la tâche qui lui a été confiée.

Conclusion

- 55 Comprendre le sens de ces itinéraires, reflets de la rencontre entre les explorateurs européens et leurs interlocuteurs africains, n'est possible qu'à la condition de tenir compte de la diversité des points de vue en jeu et en traitant à parts égales documentations européenne et africaine. Il s'agit de mettre en dialogue une documentation locale contextualisée en langue vernaculaire haoussa et des sources européennes liées à l'exploration scientifique de l'Afrique de l'Ouest. La confrontation de ces documentations permet ainsi d'envisager la possibilité d'une mise en récit réaliste des processus qui se sont noués au moment de la rencontre et ainsi d'envisager de donner du sens à ces objets hybrides.
- 56 Ces itinéraires sont construits par une situation de mise en relation entre des groupes d'acteurs appartenant à des sociétés culturellement et géographiquement éloignées. Mais les explorateurs européens qui parcourent alors la région sont des voyageurs comme les autres, soumis aux mêmes normes, aux mêmes règles et assimilés dans des pratiques de voyages locales. Forcés de voyager, en prenant soin de pratiquer la diplomatie et d'éviter des dangers, ces hommes dialoguent avec leurs interlocuteurs souvent dans leur langue et s'adaptent à leurs manières de faire. Pourtant cela ne signifie pas que le monde dans lequel ils se déplacent leur soit entièrement et immédiatement intelligible ou, à l'inverse, que leur démarche soit claire aux yeux de leurs interlocuteurs. L'analyse des itinéraires au regard de matériaux linguistiques haoussas datant de la même période permet de mettre en évidence les enjeux de cette rencontre et de lui donner un sens pour chacun des participants.
- 57 Ces itinéraires sont le résultat d'une interaction. L'analyse de leurs conditions de production permet de caractériser les termes en contact, en refusant la fausse alternative entre incommensurabilité et pure transparence des cultures les unes vis-à-vis des autres¹⁰⁷. Car la production de ces itinéraires n'est le résultat ni d'une indifférence mutuelle, d'une incompréhension profondément enracinée, ni, à l'inverse, d'une évidence partagée, mais est faite d'un glissement de sens et d'objectifs qui transforme le matériau original oral et raconté en une liste informative écrite. Un changement de genre littéraire intervient alors, transformant des récits de voyages en listes fixes de lieux et de temps. Cette rencontre se fonde sur une intercompréhension possible autour de la notion d'itinéraire, qui a un sens pour chacun des participants à ce dialogue.
- 58 De ce dialogue nous restent ces objets hybrides, à partir desquels on peut tenter de retrouver, sans pour autant avoir accès au discours original oral, ce qu'ils nous disent de l'imaginaire spatial des populations du Soudan central en les interrogeant comme des mises en récit de l'espace. Ces itinéraires sont le reflet d'une géographie avant tout humaine et politique, expression de l'inscription des hommes dans l'espace. Le savoir géographique dont ils témoignent ne décrit pas uniquement le milieu naturel mais l'agencement des relations entre les hommes et les territoires qu'ils habitent, démontrant une conception de la nature et de la géographie avant tout construite par les actions des hommes. Loin de l'idée de sociétés aterritoriales, se révèle au contraire un monde où les pas des hommes dessinent le paysage et où la topographie des lieux de pouvoir définit le territoire.

Bibliographie

Sources

- ABRAHAM, R.C., 1968 [1re éd. 1946], *Dictionary of the Hausa Language*, Londres, University of London Press.
- AUDIN, J.M.V., 1828-1829, *Guide classique du voyageur en Europe*, Paris, Audin.
- BARGER, G.P., 1934, *A Hausa-English Dictionary and English-Hausa Vocabulary*, Londres, Oxford University press.
- BARTH, H., 1965 [1re éd. 1857], *Travels and Discoveries in North and Central Africa Being a Journal of an Expedition 1849-1855*, Londres, Franck Cass.
- BARTH, H., 1860-1861, *Voyages et découvertes dans l'Afrique septentrionale et centrale pendant les années 1849 à 1855*, Paris, A. Bohné.
- BARTH, H., 1862-1866, *Sammlung und Bearbeitung Central-Afrikanischer Vokabularien*, Gotha, J. Perthes.
- BOVILL, E.W., 1966, *Mission to the Niger IV, The Bornu Mission 1822-1825*, Part 3, Cambridge, Cambridge University Press, Second Series, vol. CXXX.
- BRUCE-LOCKHART, J., LOVEJOY, P.E., 2005, *Hugh Clapperton into the Interior of Africa. Record of the Second Expedition 1825-1827*, Leyde-Boston, Brill.
- CASTELNAU, F., 1851, *Renseignements sur l'Afrique centrale et sur une nation d'hommes à queue qui s'y trouveraient : d'après le rapport des nègres du Soudan, esclaves à Bahia*, Paris, P. Bertrand.
- CLAPPERTON, H., 2000, *Difficult and Dangerous Roads, Hugh Clapperton Travels in Sahara and Fezzan 1822-1825*, édité et annoté par Jamie Bruce-Lockhart et John Wright, Londres, Sickle Moon Books/The Society for Libyan Studies.
- DENHAM, D., CLAPPERTON, H., OUDNEY, W., 1826, *Voyages et découvertes dans le Nord et dans les parties centrales de l'Afrique*, traduit par M.M. Eyriès et de Larenaudière, Paris, Arthus Bertrand librairie.
- DUFFILL, M.B., 1986, « Hausa poems as sources for social and economic history », *History in Africa*, vol. 13, p. 35-88.
- DUTENS L., 1783, *Itinéraire des routes les plus fréquentées, ou Journal de plusieurs voyages aux villes principales de l'Europe depuis 1768 jusqu'en 1783*, Paris, T. Barrois jeune.
- ESTIENNE C., 1552, *La guide des chemins de France*, Paris, C. Estienne.
- FLEGEL, E.R., 1985, *The Biography of Madugu Mohaman Mai Gashin Baki*, traduit par M.B. Duffill, Los Angeles, Crossroads Press.
- FRANCE ADMINISTRATION DES POSTES, 1825, *Livre de poste, ou État général des postes aux chevaux du Royaume de France*, Paris, Imprimerie royale.
- HARRIS, H.G., 1908, *Hausa Stories and Riddles: with Notes on the Language etc., and a Concise Hausa Dictionary*, Londres, The Mendip Press and Weston-Super Mare.
- HORNEMANN, F.C., 1802, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique pendant les années 1797-1798*, Paris, André.
- KANYA-FORSTNER, A.S., LOVEJOY, P.E., 1997, *Pilgrims, Interpreters and Agents: French Reconnaissance Reports on the Sokoto Caliphate and Borno, 1891-1895*, Madison, African Studies Program University of Wisconsin-Madison.
- KIRK-GREENE, A.H.M., 1962, *Barth Travels in Nigeria. Extract from the Journal of Heinrich Barth's Travels in Nigeria 1850-1855*, Londres/Ibadan/Accra, Oxford University Press.
- LANDER, R., 1830, *Records of Captain Clapperton's Last Expedition to Africa*, Londres, Henri Colburn and Richard Bentley.
- MENEZES DE DRUMMOND, 1826, « Lettres sur l'Afrique ancienne et moderne », *Journal des voyages*, vol. XXXII, décembre, p. 190-224.
- MERRICK, G., 1905, *Hausa Proverbs*, Londres, Trübner & co.

- MONGLAVE, E. DE, 1857, « Recherches géographiques sur l'Afrique, d'après des documents portugais et brésiliens », *Revue de l'Orient*, série III, vol. VI, p. 263-282.
- NACHTIGAL, G., 1881, *Sahara et Soudan. Tripolitaine, Fezzan, Tibesti, Kanem, Borkou et Bornou*, traduit par J. Gourdault, Paris, Hachette.
- RICHARDSON, J., 1850, *Route du Sahara. Itinéraires dans l'intérieur du grand désert d'Afrique*, Paris, L. Martinet.
- RICHARDSON, J., 1853, *Narrative of a Mission to Central Africa Performed in the Years 1850-1851*, Londres, Chapman and Hall.
- RODD, F., BOVILL, E.W. (éd.), 1936, « A Fezzani military expedition to Kanem and Bagirmi in 1821 », *Journal of the Royal African Society*, vol. 35, n° 139, p. 153-168.
- SCHÖN, J.F., ROBINSON, C.H., 1906, *Magana Hausa; Hausa Stories and Fables*, Londres, Society for Promoting Christian Knowledge.

Études

- BIVINS, M.W., 2007, *Telling Stories, Making Histories : Women, Words, and Islam in Nineteenth-Century Hausaland and the Sokoto Caliphate*, Portsmouth, Heinemann.
- BOYER M., 2000, « Les séries de guides imprimés portatifs de Charles Estienne aux XIX^e et XX^e », in G. CHABAUD, E. COHEN, N. COQUERY, J. PENEZ (dir.), *Les guides imprimés du XVII^e au XX^e siècle : villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, p. 339-352.
- CHABAUD, G., COHEN, E., COQUERY, N., PENEZ, J. (dir.), 2000, *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle : villes, paysages, voyages*, Paris, Belin.
- COLLIGNON, B., 1996, *Les Inuit, ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan.
- DAN-ASABE, A.U., 1987, *Comparative Biographies of Selected Leaders of the Kano Commercial Establishment*, master, Kano, Bayero University.
- DRIVER, F., 2001, *Geography Militant. Cultures of Exploration and Empire*, Oxford, Blackwell Publishers.
- DUFFILL, M.B., 1989, « Hausa poems as sources for social and economic history », II, *History in Africa*, vol. 16, p. 97-135.
- FURNISS, G., 1996, *Poetry, Prose and Popular Culture in Hausa*, Londres, Edinburgh University Press.
- GOUFFÉ, Cl., 1967, « Problème de toponymie haoussa : les noms de villages de la région de Maradi (République du Niger) », *Revue internationale d'onomastique. Noms de lieux, noms de personnes*, n° 2, juin, p. 95-127.
- HAIR, P.E.H., 1967, *The Early Study of Nigerian Languages Essays and Bibliographies*, Cambridge, Cambridge University Press.
- HAOUR, A., 2005, « Power and permanence in Pre-Colonial Africa: a case study from the Central Sahel », *World Archaeology*, vol. 37, n° 4, p. 552-565.
- HUNWICK, J.O., MEILLASSOUX, C., TRIAUD, J.L., 1981, « La géographie du Soudan d'après El-Bakri, trois lectures », in *Le sol, la parole et l'écrit. Mélanges en hommage à Raymond Mauny*, Paris, Bibliothèque d'histoire d'outre-mer, tome 1, p. 401-415.
- KAISER, W., 1998, « Penser la frontière – Notions et approches », in T. BUSSET, J. MATHIEU, *Mobilité spatiale et frontières. Histoire des Alpes*, Zurich, Chronos, 3, p. 63-74.
- KANYA-FORSTNER, S., LOVEJOY, P.E., 1997, « Editing Nineteenth-Century intelligence reports on the Sokoto caliphate and Borno, or the delights of a collaborative approach », *History in Africa*, vol. 24, p. 195-204.
- KUBA, R., 2006, « Heinrich Barth, une vie de chercheur », in M. DIAWARA, P.F. MORAESFARIAS, G. SPITTLER, *Heinrich Barth et l'Afrique*, Cologne, Rüdiger Köppe Verlag, n° 125, p. 39-53.
- LEEUWEN, A.P., VAN FERRE, A., 1992, *'Abd Allah ibn 'Abd al-'Azīz Abū 'Ubayd al-Bakrī. Kitāb al-Masālik wal-Mamālik : édition critique avec introduction et indices*, Carthage/Tunis, Beit al-Hikma.
- LEFEBVRE, C., 2008, *Territoires et frontières. Du Soudan central à la république du Niger 1800-1964*, thèse de doctorat de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

- LIVET, G., 2003, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg.
- LIVINGSTONE, D.N., WITHERS, C.W.J., 1999, *Geography and Enlightenment*, Chicago, University of Chicago Press.
- LOVEJOY, P.E., 1973, « The Kambarin Beriberi: The formation of a specialized group of Hausa kola traders in the Nineteenth Century », *The Journal of African History*, vol. 14, n° 4, p. 633-651.
- LOVEJOY, P.E., 1978, *The Hausa Kola Trade (1700-1900): a Commercial System in the Continental Exchange of West Africa*, Phd, Ann Arbor, Michigan.
- LYDON, G., 2009, *On Trans-Saharan Trails: Islamic Law, Trade Networks, and Cross-Cultural Exchange in Nineteenth-Century Western Africa*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MAZOUER, C., 1980, « Les guides pour le voyage de France au XVIIIe siècle », in *La découverte de la France au XVIIIe siècle*, Paris, Éditions du CNRS.
- MCCASKIE, T.C., 1995, *State and Society in Pre-Colonial Asante*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MCINTYRE, J., 2010, « More rural than urban? The religious content and functions of Hausa proverbs and Hausa verbal compounds », in B. ROSSI, A. HAOUR (dir.), *Being and Becoming Hausa. Interdisciplinary Perspectives*, Leyde/Boston, Brill.
- MOATTI, Cl. (dir.), 2004, *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédure de contrôle et documents d'identification*, Rome, Collection de l'École française de Rome, 341.
- MOATTI, Cl., KAISER, W. (dir.), 2007, *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédure de contrôle et d'identification*, Paris, Maisonneuve & Larose.
- PHILIPS, J.E., 1989, « A history of the Hausa language », in Barkindo BAWURO (dir.), *Kano and Some of her Neighbors*, Zaria, Ahmadu Bello University Press.
- ROCHE, D., 2003, *Humeurs vagabondes : de la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard.
- SCHAUB, J.F., 2008, « La catégorie "études coloniales" est-elle indispensable ? », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, 3, p. 625-646.
- SHMESP, 2007, *Construction de l'espace au Moyen Âge : pratiques et représentations*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- SKINNER, N., 1969, *Hausa Tales and Traditions Originally Compiled by Frank Edgar*, Londres, Frank Cass.
- SUBRAHMANYAM, S., 2007, « Par-delà l'incommensurabilité : pour une histoire connectée des empires aux temps modernes », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 54-4 bis, p. 34-53.
- SURUN, I., 2003, *Géographies de l'exploration. La carte, le terrain, le texte (Afrique occidentale 1780-1880)*, thèse de doctorat, sous la direction de D. Nordman, EHESS.
- SURUN, I., 2006, « L'exploration de l'Afrique au XIX^e siècle : une histoire précoloniale au regard des *postcolonial studies* », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 32, p. 21-39.
- WILKS, I., 1989 [1re éd. 1975], *Asante in the 19th Century : the Structure and Evolution of a Political Order*, Londres, Cambridge University Press.

Notes

1 Je remercie Marie-Laure Derat, Dominique Casajus, Paolo de Moraes Farias, Saoude Ali, Jean-Charles Hilaire, Sophie Seban et Benedetta Rossi pour leurs commentaires sur une version préliminaire de ce papier.

2 Cet ensemble de 99 pages, rassemblant près de 200 itinéraires, n'apparaît pas dans toutes les éditions et est notamment absent de la version française. H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 599-651, tome 2, p. 608-613 et p. 662-694, tome 3, p. 633-649 et p. 684-710.

- 3 J. RICHARDSON, 1850, p. 14-21 [voir en ligne sur Gallica] ; J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 333-356 [voir en ligne sur Gallica].
- 4 Le terme de Soudan, repris du *Bilâd as-Sudân* ou « pays des Noirs » des géographes arabes, est utilisé communément en Europe à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, notamment par les géographes et les explorateurs pour définir l'Afrique saharienne, de l'Atlantique à la mer Rouge. Le Soudan central désigne alors, dans les écrits européens, une large région qui s'étend du fleuve Niger au lac Tchad d'ouest en est, et du Sud des déserts algérien et libyen jusqu'au confluent de la Bénoué et du Niger. Les leaders du Jihad de Sokoto au début du XIX^e siècle, notamment Usman Dan Fodio, Abdullahi Dan Fodio et Muhammad Bello, l'utilisent aussi dans leurs écrits, notamment l'*Infaq al-maysur* ou le *Tazyin al-waraqat*. L'utilisation d'un vocable aujourd'hui oublié, malgré son caractère ambigu, est justifiée par cette utilisation contextualisée en Afrique et en Europe, et par le fait qu'il représente alors une catégorie reconnue et identifiée par les acteurs locaux.
- 5 M. EDNEY, 1999, p. 170.
- 6 A. Petermann a publié en 1858 une carte portant l'ensemble des itinéraires que Barth avait recueillis. A. PETERMANN, *Dr. Barth's Karte von Central-Afrika entworfen gezeichnet von A. Petermann*, 1/6 000 000, Gotha, Justus Perthes, 1858, 430 x 265, Bnf Cartes et plans GE DD- 4007 (4-19).
- 7 B. COLLIGNON, 1996, p. 166-171 ; W. KAISER, 1998, p. 67 ; D. ROCHE, 2003, p. 137-143 ; SHMESP, 2007, p. 275-293 et p. 295-316.
- 8 H. BARTH, 1862-1866, p. XIII et XVII [voir en ligne sur Google livres], à titre d'exemple, mais les débats qui les opposent sont présents tout au long de l'ouvrage. P.E.H. HAIR, 1967, p. 44-51.
- 9 Les supérieurs de Schön ont régulièrement essayé de le détourner de son intérêt pour la langue haoussa, l'invitant à étudier plutôt le mandingue ou le peul qui apparaissent plus utiles aux objectifs de la mission ou l'engageant à se consacrer à des activités plus missionnaires, P.E.H. HAIR, 1967, p. 39. De même les goûts personnels de Koelle, notamment son intérêt pour les liens de l'arabe avec les langues africaines, semblent avoir été plus déterminants que les objectifs de la mission dans le choix du kanouri, et il dut d'ailleurs s'en justifier à plusieurs reprises auprès de ses supérieurs, P.E.H. HAIR, 1967, p. 42.
- 10 Le Soudan central s'est vu partagé entre les zones d'influence française et britannique par l'accord de 1890, et il est désormais clair que ces deux puissances seront amenées dans un avenir prochain à investir d'une manière ou d'une autre la région.
- 11 J.E. PHILIPS, 1989, p. 39-58.
- 12 Joseph McIntyre fait cette analyse pour le dictionnaire de Bargery. J. MCINTYRE, 2010, p. 85.
- 13 Pour la définition de l'exploration scientifique et sa distinction de l'exploration de conquête, voir : F. DRIVER, 2001 ; I. SURUN, 2003 ; I. Surun, 2006, p. 21-39 ; <http://rh19.revues.org/index1089.html> ; C. Lefebvre, 2008, p. 35-64 et p. 194-227.
- 14 À Goummel : *I received visits from the few Arabs residing here, and was pleased to find one among them who had been Clapperton's servant, and was well acquainted with the whole proceedings of the first expedition. He had been travelling about a good deal, and was able, with the assistance of a companion of his, to give me a tolerably complete itinerary of the route from Sokoto to Gonja, the guro-country and the northern province of Asianti*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 537.
- 15 *As for the routes to Kukawa, of which I forwarded an account to Europe in 1851, I shall omit them, as I had myself repeatedly sufficient occasion to become acquainted with this tract from my own observations*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 610.
- 16 Selon une double hiérarchie qui valorise le savoir de première main mais considère le savoir empirique européen comme supérieur.
- 17 *Although the first part of this route, as far as Neswa, coincides in many places with my own route. I shall nevertheless not omit it, as the coincidence in question proves the accuracy and intelligence of my informant*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 602.
- 18 H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 619.
- 19 Ceci peut être déterminé en raison de la présence de noms communs conservés dans les langues vernaculaires et de la langue utilisée pour la toponymie.
- 20 A.P. LEEUWEN, A. VAN FERRE (éd.), 1992. Sur ce point voir J.O. HUNWICK, C. MEILLASSOUX, J.L. TRIAUD, 1981, tome 1, p. 401-415.
- 21 *Besides there two men, there were many interesting strangers at that time in Kukawa, from whom I learned more or less. Some of them I shall here mention, as their character and story will afford the reader a glance at one side of life in Negroland. A man who had performed travels of an immense extent,*

from Khorasan in the east as far as Sansandi in the west, and from Tripoli in and Morocco in the north as far as Asanti and Jenakhera and Fertit toward the south, would have been of great service if he had preserved an exact recollection of all the routes which he had followed in his devious wanderings; but, as it was, I could only gather from him some general information, the most interesting part of which had reference to Mosi, or rather. More, a large and populous country, known by the name already from the sultan's Bello curious communications to Clapperton, but always misplaced in the maps, and its capital Woghodogho, H. BARTH, (1857) 1965, tome 2, p. 37-38.

22 À propos des routes entre Zinder et Kano : *It is not easy to get the route here by hours, for the people are ignorant of this way of reckoning the route, By days, something may be done, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 225.*

23 Au cours de son séjour, Richardson finira d'ailleurs par trouver l'information souhaitée, puisqu'il publie en annexe de son récit un itinéraire décrivant la route de Zinder à Kano retenue par heure, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 334.

24 M. BOYER, 2000, p. 342-344 ; C. MAZOUER, 1980, p. 599-600 ; D. ROCHE, 2003, p. 112 et 219, C. ESTIENNE, 1552 [voir en ligne sur Gallica].

25 J.-M.-V. AUDIN, 1828-1829 [voir en ligne sur Gallica] ; L. DUTENS, 1783 [voir en ligne sur Gallica] ; FRANCE ADMINISTRATION DES POSTES, 1825.

26 M.W. BIVINS, 2007, p. 76.

27 Richard Lander, le compagnon du second voyage de Clapperton, décrit ainsi cette pratique en 1830 : *The natives are passionately fond of storytelling, and listen for hours after the setting of the sun, with a gravity truly comic, to the recital of tales of the most wonderful and incredible description, in which they repose implicit belief, R. LANDER, 1830, tome 2, p. 3, souligné dans le texte [voir en ligne sur Google Livres].*

28 J.F. SCHÖN, C.H. ROBINSON, 1906, p. IX-XII, [voir en ligne sur The Internet Archive].

29 L'analyse porte ici sur les formes d'oralité haoussa et leur comparaison avec les itinéraires transmis par des haoussaphones. Il serait particulièrement intéressant d'établir si des phénomènes comparables existent en tamacheq ou en kanouri. L'analyse serait possible, puisque Barth a recueilli des itinéraires dans ces deux langues et que le matériel linguistique contextualisé existe aussi.

30 Il n'explique pas dans son ouvrage les raisons qui l'ont poussé à mener cette recherche sur la langue haoussa.

31 H.G. HARRIS, 1908, p. VI, [voir en ligne sur The Internet Archive].

32 H.G. HARRIS, 1908, p. VI.

33 H.G. HARRIS, 1908, p. V-VI.

34 Ce sont les histoires : n° 9 *Travels of Hadji Mahomet, Fellata of Kano*, n° 10 *Travels in Wadai Hadji Mahomet, Fellata of Kano*, n° 14 *Travels in Bauchi, Fellata Hausa*, n° 15 *Bauchi (continued)*, n° 18 *Story of Travel by Mahomet of Katsina*, n° 24 *Travels of Abd Essalam de Kano*, n° 30 *Caravan journey by El Tahar de Ghat*, H.G. HARRIS, 1908, p. 33-39, p. 40-41, p. 52-55, p. 56-58, p. 62, p. 80, p. 101-103.

35 H.G. HARRIS, 1908, p. 33, p. 40, p. 80. L'orthographe des documents originaux a été systématiquement conservée.

36 H.G. HARRIS, 1908, p. 33-34. Le terme *sarauta* est utilisé dans le texte pour qualifier Gilfei.

37 Mary Bivins a une analyse similaire et considère aussi que les itinéraires sont avant tous des récits de voyage et des expériences de parcours, M.W. BIVINS, 2007, p. 61.

38 H.G. HARRIS, 1908, p. 62.

39 H.G. HARRIS, 1908, p. 80-81.

40 J.F. SCHÖN, C.H. ROBINSON, 1906, p. 121 ; H.G. HARRIS, 1908, p. 33, 35, 40, 80.

41 Il lui raconte, sous forme d'itinéraire, l'expédition militaire des troupes du sultan du Fezzan au Baguirmi, à laquelle il a participé, et afin d'« expliquer les mouvements de l'armée du sultan [il] dessinait constamment sur le sable la route empruntée par l'armée, alors [qu'ils] ét[aient] assis devant la porte de sa maison, et marquait les villes et les lieux pendant qu'il poursuivait », F. RODD, E.W. BOVILL (éd.), 1936, p. 163.

42 Recueillis auprès de Dorugu, n° 38, *magana ta mata biu da namijinsu da diansu biu*, J.F. SCHÖN, C.H. ROBINSON, 1906, p. 120-129, [voir en ligne sur The Internet Archive].

43 MENEZES DE DRUMMOND, 1826, p. 279-280 ; F. CASTELNAU, 1851, p. 27, [voir en ligne sur Gallica] ; E. DE MONGLAIVE, 1857, p. 270-272, [voir en ligne sur Gallica].

- 44 *My informant then crosses the river and reaches Chinkay*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 619. Dans un autre itinéraire : *This important place can be reached in a three good day's marches from Yakoba; sleeping the first night, after a very long and fatiguing day's journey through a mountainous country [...]. My informant, proceeding at a slow rate, and perhaps not a direct line, went from this to Dampar, a place near the Bénoué*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 620.
- 45 H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 622.
- 46 D. ROCHE, 2003, p. 218-224 ; G. LIVET, 2003, p. 341-343 et p. 448-450.
- 47 D. ROCHE, 2003, p. 190.
- 48 La formule est de Murray LAST, « Indigenous mapping in pre-colonial Northern Nigeria », Panel 63-*European and African Spatial Knowledge : Cartography of Africa 1850-1914* (Adam Jones), 3^e Conférence européenne des études africaines (ECAS), AEGIS, Leipzig, 05/06/2009.
- 49 *Ba hanya a yi haka*/Pas de chemin pour faire cela : il n'y a pas moyen de faire cela. G.P. BARGER, 1934, p. 449.
- 50 R.C. ABRAHAM, (1946) 1968, p. 374.
- 51 G. MERRICK, 1905, p. 79 [voir en ligne sur The Internet Archive].
- 52 I. WILKS, (1975) 1989, p. 1-79 ; T.C. MCCASKIE, 1995, p. 10, 26, 296.
- 53 Hat Salah est un marchand tripolitain qui joue alors un rôle politique et économique clé au Soudan central, il est l'ambassadeur commercial d'El Kanemi et son agent à Kano. C'est un homme important qui rassemble autour de lui une cour et de nombreux dépendants, domestiques et esclaves. Dès son arrivée à Kano, Clapperton se rend directement chez Hat Salah, pour lequel il a une lettre de recommandation du cheikh du Bornou. C'est lui qui lui fournit un logement dans la ville. Clapperton visite quotidiennement la maison d'Hat Salah avec lequel il s'est lié d'amitié au cours de son séjour, mais il ne fait référence à aucun moment à l'un de ses esclaves en particulier et n'en désigne aucun par son nom, sa fonction ou son importance.
- 54 H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 611-612.
- 55 J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 349-350.
- 56 El Hadj Ahmed ben Mohamed el-Fellati est un pèlerin dont le témoignage a été recueilli par des agents français en Tunisie, lors de son deuxième voyage vers La Mecque en 1892. Selon ces agents, il aurait trente-cinq ans au moment de l'entretien. Il leur déclare être un homme d'influence du califat de Sokoto et un médecin réputé. Pour sa biographie et l'analyse critique de son témoignage : A.S. KANYA-FORSTNER, P.E. LOVEJOY, 1997, p. 2-5. L'enquête menée par Paul E. Lovejoy pour préciser son identité a montré qu'il était bien un personnage important, gendre de l'émir Muhammad Bello de Kano, son conseiller et aussi celui de son fils Muhammad Tukur. Il était un membre influent de la Tidjania. A.S. KANYA-FORSTNER, P.E. LOVEJOY, 1997, vol. 24, p. 199.
- 57 CLAPPERTON, in J. BRUCE LOCKHART, P.E. LOVEJOY, 2005, p. 256-265, et pour l'itinéraire, p. 309.
- 58 Cinquième étape de la route de Hamarruwa à Yola par Koncha, *Reach the residence of the chief Nyadang. Formerly travelers used to make a stage in the village of Ardo Kési, situated more to the north ; but this custom as lately ceased*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 627. La raison de cette modification d'itinéraire pourrait être politique mais malheureusement Barth n'a pas jugé ici utile de noter les enjeux de ce changement.
- 59 *During the dry season you reach a place called Jére (not Tére), while in the rainy season you encamp on the shore of the Guara the chief branch of the Kaduna, which can not be crossed but in boats*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 612.
- 60 À propos du Bahr el Ghazal : *All my informant stated that it is now dry, but that less than a hundred years ago it formed the bed of a river or channel opening a communication by water between the Tsad and Burgu. Indeed some people asserted that there was still living a very old man, who, in his early youth, had made this journey by water*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 2, p. 610.
- 61 Dans le récit de voyage d'Hornemann entre Augila et Temissa : « Peu après notre arrivée à Augila, un homme fut envoyé par le chef de la caravane, pour examiner les endroits où l'on prend de l'eau, jusqu'aux frontières du royaume du Fezzan. Cette précaution devint nécessaire à cause de l'augmentation d'hommes et de chameaux qui formaient alors cette grande caravane, et de la possibilité que faute de pluie ou par d'autres causes, les sources sur la route ordinaire ne fournissent pas une quantité d'eau suffisante pour un si grand corps. Le messager, ayant ordre d'user de toute la célérité possible, revint le douzième jour avec l'heureuse nouvelle qu'il y avait de l'eau en abondance, et qu'il n'avait rien rencontré qui pût empêcher notre voyage », F.C. HORNEMANN, 1802, p. 128. Le texte est disponible en ligne mais dans une autre édition et une autre traduction : voir en ligne sur Gallica.

- 62 *No certain information can be obtained of the route from Zinder to Sakkatou, in this place. The people only say the present Sultan is not so strong as was his father; thereby intimating that the routes are not so secure as formely*, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 30.
- 63 27 septembre 1824 au départ de Bir Kashifery, *At 4-30 no Stars to be seen the guides differing greatly about the roads I could not see the compass – but by the light of the fire – and found our old guide to be right*, H. CLAPPERTON, 2000, p. 259.
- 64 *A quarrel has sprung up between the Kashalla and Saïd Haj Beshir's slave, about the road we should take from this to Kuka*, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 320.
- 65 Mohamed el-Fellati, in S. KANYA-FORSTNER, P.E. LOVEJOY, 1997, p. 41.
- 66 Comme pour les jeunes Inuits décrits par Béatrice Collignon, B. COLLIGNON, 1996, p. 76.
- 67 E.R. FLEGEL, 1985, p. 10-11.
- 68 E.R. FLEGEL, 1985, p. 10-11.
- 69 A.U. DAN-ASABE, 1987, p. 73-74.
- 70 G. LYDON, 2009, p. 274-339.
- 71 A.U. DAN-ASABE, 1987, p. 89.
- 72 Sur la question de l'aspect héréditaire de la fonction : P.E. LOVEJOY, 1973, p. 645.
- 73 H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 615.
- 74 Ces réseaux, les pratiques de l'espace, la mobilité et les formes de contrôle territorial au Soudan central au XIX^e siècle sont l'objet d'un chapitre de ma thèse : C. Lefebvre, 2008, p. 71-102.
- 75 Sur la mobilité : C. MOATTI, 2004 ; C. MOATTI, W. KAISER, 2007, 512 p.
- 76 *Jikinsa ya motsa/son corps a bougé, il est malade ; cikina yana motsi/mon intérieur bouge, j'ai mal à l'estomac ; hankalinsa ya motsa/sa raison a bougé, il est en colère ; gari ya motsa/la ville a bougé, la ville est dans un état de grande agitation ; ya motsu tsakaninsu/il y a du mouvement entre eux, une querelle a éclaté entre eux*, G.P. BARGER, 1934, p. 795 ; R.C. ABRAHAM, (1946) 1968, p. 678.
- 77 R.C. Abraham, (1946) 1968, p. 837.
- 78 Proverbe 142, G. MERRICK, 1905, p. 32.
- 79 Proverbe 4, G. MERRICK, 1905, p. 9.
- 80 MOHAMED EL-FELLATI, in S. KANYA-FORSTNER, P.E. LOVEJOY, p. 43.
- 81 P.E. LOVEJOY, 1973, p. 646.
- 82 G. MERRICK, 1905, p. 35.
- 83 P.E. LOVEJOY, 1978, p. 178.
- 84 H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 599, 600, 601, 603, 607, 610, 611.
- 85 G. NACHTIGAL, 1881, tome 1, p. 379.
- 86 « Au matin les investigations furent reprises par Houssein Ngomati et par un autre de mes domestiques. Tous deux reparent à midi sans ramener Hammou, mais avec des informations si précises sur l'endroit où il devait se trouver, que c'était comme s'ils l'avaient vu. C'est réellement une chose merveilleuse que le flair de ces nomades du désert, et mon Nogmati, en cette occasion, m'en fournit une preuve achevée. Il avait pris comme point de départ de son exploration l'Amanga : d'abord, du haut de son chameau, il avait examiné avec un grand soin toutes les places un peu à l'abri du vent, en arrière des buissons rabougris et des quelques touffes du chemin, et, là, il avait bientôt découvert quelques traces non encore effacées du passage de notre colonne. Dans ce fouillis de pas de chameaux, de chevaux, d'hommes, où l'œil d'un Européen n'aurait rien vu de bien perceptible, son regard perspicace avait démêlé les empreintes du gros pied informe de mon Marocain avec sa façon de marcher en dedans. Une fois sûr de cet indice, il était descendu de sa monture, et s'était mis à étudier minutieusement et par le détail la partie suivante de la route. Plusieurs fois encore, il y avait retrouvé la trace en question, et finalement il avait pu déterminer l'endroit où l'absent avait dû s'écarter de notre voie. Plus loin, en effet, sur un terrain devenu plus favorable, les vestiges des autres membres de la caravane demeuraient reconnaissables, mais on n'apercevait plus les grands pieds d'Hammou. Mon chercheur de piste avait donc dévié de côté, et non seulement il avait eu la chance de retrouver la trace, mais encore il avait pu continuer à la suivre d'autant plus aisément qu'elle était maintenant toute seule et que le vent plus faible de l'après-midi l'avait beaucoup moins oblitérée. À une certaine distance l'égaré avait dû rencontrer deux personnes qui menaient un chameau à la longe, et qui, à en juger par la direction peu sûre de leurs pas, n'étaient pas mieux que lui-même au fait du chemin. Tout cela, Houssein Ngomati l'avait lu sur le sol aussi clairement que si lui-même eut été en quart avec les personnages fourvoyés. Il avait alors

suivi ces nouvelles empreintes, qui étaient allées parfois s'effaçant sur un espace assez long, puis tout à coup s'étaient perdues dans le piétinement confus de tout un *ferik*, dont l'allure indiquait une marche précise et qui devait se diriger vers la fontaine vainement cherchée par nous-mêmes. C'était là encore une déduction sûre que le sieur Houssein avait tirée des vestiges multiples d'hommes et de bêtes examinés par sa fine prunelle, et c'est pourquoi il était revenu nous dire catégoriquement qu'Hammou se trouvait sain et sauf, en telle ou telle compagnie, à la station que nous avons manquée », G. NACHTIGAL, 1881, tome 1, p. 431-432.

87 *The study of sau, "footsteps" of men and animals, is quite a science in this part of the world. The Fezzanee are reckoned the most expert in this knowledge; they are said to be able to distinguish the footprint of people when printed upon the trunk of a palm, the print-step being made by dipping the feet in water*, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 105-106.

88 La taxinomie en langue locale n'a malheureusement pas été conservée par les explorateurs qui ont recueilli ces itinéraires, ces catégorisations ont été systématiquement traduites.

89 Brini-n-konni, Birni-n-goga, Keffi-n-Abdezenga. Nom commun + n (opérateur d'intégration) + toponyme. Sur la structure linguistique des toponymes haoussas, voir C. GOUFFÉ, 1967, p. 95-127.

90 H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 623.

91 A. HAOUR, 2005, p. 553.

92 Tebki : *the frontier place between the province of Kano and that of Bauchi*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 617.

93 Kurni/Kurreni : *Being the frontier-place of the province of Daura in this direction*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 611 ; Oma : *Here at length the traveller sees a forest of date-palms; and the first district of Fezzan begins*, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 339.

94 *Manzannia, a large place surrounded with a keffi or stockade, said to be larger than Tessaoua; but the government of the town is generally divided half belonging to Daura and the other half to Bornu*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 610.

95 Da-n-Soshia : *Here is the frontier of the province of Kano toward that of Zariya, marked by a large Kurremi dry in the summer*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 612 ; Dogeri : *The frontier place (in 1851) of the extensive province of zegzeg, and of the independent kingdom of Fanda*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 1, p. 614.

96 Kurkejam : *First place of the province of Katsina*, H. BARTH, (1857) 1965, tome 2, p. 633.

97 H. BARTH, (1857) 1965, tome 2, p. 627.

98 n° 18-*Story of travel by Mahomet of Katsina*, H.G. HARRIS, 1908, p. 62.

99 H.G. HARRIS, 1908, p. 62.

100 H.G. HARRIS, 1908, p. 62.

101 Mohamed el-Fellati à propos d'Oummadaou : « Frontière Katséna-Sokoto ou Zampara. À partir de ce point la route est particulièrement peu sûre, par suite du voisinage du Maradi dont les caravanes ont à craindre les hordes de pillards », S. KANYA-FORSTNER, P.E. LOVEJOY, 1997, p. 98.

102 D. DENHAM, H. CLAPPERTON, W. OUDNEY, 1826, tome III, p. 125-130 [voir en ligne sur Gallica] ; E.W. BOVILL, 1966, p. 702-704.

103 *A quarrel has sprung up between the Kashalla and Saïd, Haj Beshir's slave, about the road we should take from this to Kuka. The north-eastern, or direct east, is the shortest, but there are three days without habitations this is Saïd's road. The south-eastern is the longer route, and is the Kashalla's, but there are people every day. The latter is probably the better route for me, It is decided that we leave the day after tomorrow*, J. RICHARDSON, 1853, tome 2, p. 320.

104 *hanyar lafya, bi ta da shekara*/route de paix suit avec année, R.C. ABRAHAM, (1946) 1968, p. 374.

105 Sur cette source : M.B. DUFFILL, 1986, p. 38 ; M.B. DUFFILL, 1989, p. 97 et p. 112-116.

106 M.B. DUFFILL, 1986, p. 59-61.

107 S. SUBRAHMANYAM, 2007, p. 34-53 ; J.F. SCHAUB, 2008, p. 640.

Pour citer cet article

Référence électronique

Camille Lefebvre, « Ce que l'itinéraire nous dit du voyage », *Afriques* [En ligne], 02 | Automne 2010, mis en ligne le 24 février 2011. URL : <http://afriques.revues.org/835>

À propos de l'auteur

Camille Lefebvre

Chargée de recherche CNRS, Centre d'études des mondes africains (CEMAf)

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumé / Abstract

Les explorateurs européens qui parcourent le Soudan central dans la première moitié du XIX^e siècle concentrent leurs recherches sur la collecte d'informations géographiques, afin de réunir les matériaux nécessaires à la construction de cartes une fois rentrés en Europe. Pour ce faire, leur méthode est celle d'un recueil systématique et quotidien d'itinéraires auprès de leurs compagnons de voyage et d'informateurs croisés sur les routes ou à l'étape. Certaines de ces listes d'itinéraires nous sont parvenues et nous invitent à tenter de retrouver les pratiques savantes et les imaginaires spatiaux qui les fondent. En les confrontant à des matériaux linguistiques recueillis eux aussi au XIX^e siècle, on peut replacer ces itinéraires dans le contexte des pratiques de voyage de cette époque au Soudan central. La confrontation de ces documents permet de proposer une mise en récit réaliste des processus qui se sont noués au moment de la rencontre et de donner ainsi du sens à ces objets hybrides, reflets des conceptions de l'espace alors en usage au Soudan central.

Mots clés : cartographie, travel, cartography, territory, space, scientific exploration, Sahara, Nigeria, Niger, knowledge, itinerary, Hausa, geography, central Sudan, voyage, territoire, savoirs, itinéraire, haoussa, exploration scientifique, espace

What itineraries tells us about travels. Lists of itinerary, travels and the geographical imagery of central Sudan during the 19th century

The European explorers who traveled in the central Sudan during the first half of the 19th century concentrated on gathering the geographical information necessary for drawing maps once they would return to Europe. Their method involved a daily, systematic account of the trips made by the companions and informants whom they met on the road or at places where they stopped over. Some of these lists of itineraries have survived and invite us to try to describe the scientific practices and geographical imagery on which they were based. By comparing them with linguistic data collected during the 19th century, we can place these itineraries in the context of traveling at the time in the central Sudan. This comparison enables us to propose a realistic account of the processes involved in these meetings and to give meaning to these hybrid reflections of the geographical and spatial conceptions then current in the central Sudan.

Index géographique : Soudan central, Sahara, Nigeria, Niger