



HAL
open science

Henri Duveyrier et la charrerie antique du Sahara

Christian Dupuy

► **To cite this version:**

Christian Dupuy. Henri Duveyrier et la charrerie antique du Sahara . Le Saharien, 2017, 222, pp.50-71.
halshs-01683758

HAL Id: halshs-01683758

<https://shs.hal.science/halshs-01683758>

Submitted on 14 Jan 2018

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.

Henri Duveyrier et la charrerie antique du Sahara



▲ La vallée d'Anai menant au puits du même nom, à 760 m d'altitude : large échancrure en grande partie ensablée, bordée de falaises et de conglomérats de grès, débouchant à l'est dans l'erg de Mourzouk (d'après Axel et Anne-Michelle Van Albada, 2000 : 134).
D'après Robert Capot-Rey (1947, p. 69), le col d'Anai culmine à 1 085 m.



L'enquête sur les chars du Sahara est ouverte par le géographe Henri Duveyrier en 1861, il y a un peu plus d'un siècle et demi. Son initiative appelle trois questions. Quelles données l'encouragent à instruire ce dossier ? Comment justifie-t-il la présence ancienne de chars dans une région qui, de mémoire d'homme, ignore la roue ? Dans quelle mesure les visées géopolitiques du Second Empire sur l'Afrique saharo-sahélienne conditionnent-elles ses réflexions ?

Les pièces versées au dossier

De janvier à août 1861, Henri Duveyrier qui entre dans sa vingt et unième année, séjourne dans le pays des Touaregs Kel Ajjer aux alentours de Ghât. Des Toubous, de passage dans son secteur d'étude, lui rapportent alors l'existence d'anciennes ornières sur la bordure méridionale du Messak Mellet au niveau du col d'Anai (voir page suivante) qu'auraient laissé au sol les roues de chars tirés par des zébus. Cette hypothèse leur est suggérée par la présence sur des rochers proches de gravures figurant de tels attelages. Duveyrier ne se rend pas sur les lieux pour vérifier la véracité de ces informations.

Est-il intimement convaincu de leur bien-fondé parce qu'ayant à l'esprit le texte d'Hérodote du ^ve siècle av. J.-C. précisant que les Garamantes qui évoluaient dans ce secteur, possédaient des chars ? Les parties conservées de ses carnets de terrain et de son journal de voyage que je n'ai pas eu l'occasion de consulter jusqu'ici, détiennent peut-être la réponse.

Trois années s'écoulent... En 1864, Duveyrier publie son célèbre livre *Les Touareg du Nord*. Sa thèse concernant la charrerie saharienne est exposée dans l'appendice *Géographie ancienne* de fin d'ouvrage où se trouvent aussi rapportés les propos de ses informateurs toubous (p. 457-459) :



► Localisation des régions et des sites auxquels renvoie le texte de cet article. Les noms antiques sont indiqués entre parenthèses. * : sites des peintures et gravures rupestres mentionnées dans cette étude.

« À l'époque de [Pline](#) comme à l'époque d'Hérodote, les transports dans le [pays des Garamantes](#) se faisaient en chars qui exigent des routes, et non à dos de [bêtes de somme](#) qui passent partout. "Les Garamantes chassent en chars à quatre chevaux", dit [Hérodote](#) (Livre IV, 183). La seule différence, entre l'époque d'Hérodote et celle de Pline, consiste en ce que les chevaux ont été remplacés par des bœufs à bosse, [zébus](#). Une route était donc nécessaire aux armées romaines pour le passage de leurs trains de chars, non seulement entre [Oea](#) et [Garama](#), mais encore pour aller de Garama à [Agisymba](#).

À Anaï, [...], la voie, avec ses anciennes ornières, est encore assez caractérisée pour que des [Teboû](#), mes informateurs, qui en arrivaient n'aient laissé dans mon esprit aucun doute à ce sujet. D'ailleurs, ajoutaient-ils, pour qu'on ne puisse se tromper sur la destination de cette artère, les anciens ont pris la peine de buriner, dans le roc, sur une des berges de la voie, des tableaux représentant un convoi de chars, avec des roues, traînés par des bœufs à bosse et conduit par des hommes. Ce tableau rupestre, très lisible encore aujourd'hui, même pour des [Teboû](#), est interprété unanimement par eux dans le sens que je viens de dire car

| [Pline](#) : auteur romain qui vécut de 23 à 79 après J.-C.

| [Pays des Garamantes](#) : région du Fezzan située au sud-ouest de la Libye actuelle.

| [Bêtes de somme](#) : pour Duveyrier, ce sont les dromadaires, qu'il considère à la suite d'Antoine Desmoulins (1826, p. 387-388) comme absents du Sahara à cette époque.

| [Dit Hérodote](#) : retranscription incomplète, nous verrons plus loin en quoi et pourquoi...

| [Zébus](#) : une affirmation avancée sans explication, nous y reviendrons...

| [Oea](#) : centre urbain qui sera appelé Tripoli à partir de l'époque arabe.

| [Garama](#) : l'actuelle Germa du Fezzan, en Libye.

| [Agisymba](#) : région alors identifiée à l'Air. On considère aujourd'hui cette localisation comme trop précise au regard de la *Géographie* de Claude Ptolémée, du II^e siècle apr. J.-C., qui permet de situer Agisymba quelque part au nord du lac Tchad, entre l'Air et le Tibesti (Desanges 1985, p. 261).

| [Teboû](#) (Toubous)

| [Phazanie](#) : région qui était située aux confins de la Tunisie et de la Libye, dont la capitale antique était Cidamus, l'actuelle Ghadamès.

| [Azben](#) : ou Asben, Azbine, une dénomination locale de l'Air, qui est un massif montagneux situé dans le nord du Niger.

je traduis ici leurs paroles presque textuellement [...]. Ainsi, plus de doute, une route carrossable ouverte par les anciens Garamantes unissait l'ancienne [Phazanie](#), à Agisymba, et cette route conduisait directement à l'oasis d'Air ou [Azben](#). »

Selon Duveyrier, une voie carrossable permettait donc de se rendre en char de la côte libyenne à l'Air, en passant par Germa, depuis au moins le V^e siècle av. J.-C. D'abord tirés par des chevaux, les véhicules le furent ensuite par des zébus. Quelques dessins de ces attelages à bœufs gravés sur des rochers à hauteur d'Anaï (à quelque 150 km au sud-est de Ghat) signalaient aux bouviers qu'ils étaient sur la bonne route. L'arrivée du dromadaire et son utilisation pour le portage entraînèrent l'abandon de cet axe de communication pour de nouveaux itinéraires caravaniers...

Que faut-il penser de cette thèse, à commencer par les propos des Toubous qui l'ont impulsée ?

Avant de répondre à cette question, ouvrons une parenthèse sur le travail d'écriture de Duveyrier au lendemain de son voyage. La maladie l'affecte gravement dès son retour. De décembre 1861 à mai 1862, son état de santé est si désespéré que son médecin, [Auguste Warnier](#), décide de commencer à rédiger le rapport que réclame le Gouvernement général de l'Algérie en contrepartie du financement attribué au géographe pour mener à bien son exploration. La comparaison des parties du livre traitant de certains faits touaregs et arabes avec les fragments du journal de route qui nous sont parvenus, a conduit Dominique Casajus (2007) à se poser la question : « *Qui a écrit Les Touareg du Nord ?* ». Warnier apporte manifestement sa touche au texte en plusieurs endroits.

Qu'en est-il de l'appendice *Géographie ancienne* faisant l'objet de notre attention, où il est donc question des chars antiques ? Duveyrier indique qu'il s'y est consacré alors que l'essentiel de son manuscrit était à l'impression (p. 488)... On peut préciser que son travail a été mené après février 1863, car c'est la date à laquelle l'historien Louis Vivien de Saint Martin signait l'avant-propos de son livre, *Le nord de l'Afrique dans l'antiquité grecque et romaine, étude historique et géographique*, qui sera publié immédiatement après. Or Duveyrier y a fait plusieurs fois référence dans l'appendice *Géographie ancienne. Les Touareg du Nord* paraissant en 1864, c'est donc durant l'année 1863 qu'est rédigée la partie qui nous intéresse. À cette époque, Duveyrier avait repris tous ses esprits : il peut bien être considéré comme l'auteur à part entière du récit historique sur la charrerie antique du Sahara.

| [Auguste Warnier](#) : né le 8 janvier 1810 à Rocroi (Ardennes), mort le 15 mars 1875 à Versailles (Yvelines), était un médecin, homme politique français, saint-simonien, préfet puis député d'Alger.

Des témoins archéologiques jamais revus

Entre 1911 et 1914, le lieutenant Gabriel Gardel note dans ses carnets de route alors qu'il parcourt le sud du Fezzan (journal publié en 1961, p. 378) :

« La pente du col d'Anaï est encombrée par le sable sur lequel, [...], les chars romains n'ont pu tracer des ornières durables [...]. Un Targui qui connaît bien la région n'a jamais remarqué une trace de roues de chars, ni [graffiti](#) ».

Une dizaine d'années plus tard, la thèse de la route antique des chars de Duveyrier supposée aboutir dans l'Aïr intrigue l'anthropologue Francis Rennell Rodd qui enquête dans le massif. Il interroge à ce sujet les caravaniers et guides touaregs locaux ainsi que les militaires français en poste à Bilma ayant une bonne connaissance du terrain. Tous lui répondent ne jamais avoir vu la moindre trace susceptible de s'y rapporter à l'occasion de leurs nombreux périple entre l'Aïr et le Fezzan (Rodd 1926, p. 320).

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le géographe Robert Capot-Rey (1947, p. 107) ne repère ni ornière, ni gravure rupestre dans la passe d'Anaï qu'il emprunte à deux reprises pour se rendre dans le bassin de Mourzouk. Par-là, ses remarques recourent celles du lieutenant Gardel formulées une quarantaine d'années plus tôt. C'est à ces mêmes constats négatifs qu'arrivent Axel et Anne-Michelle Van Albada, après avoir méthodiquement exploré le Messak libyen dans les années 1990 pour faire l'inventaire de son art rupestre. Toutefois, les auteurs précisent que l'examen systématique des blocs épars jalonnant l'échancrure sableuse qui mène au puits d'Anaï, reste à faire (courriel du 15-05-2017). De par leur recoupement, ces divers témoignages font douter de la réalité des vestiges auxquels renvoie Duveyrier dans son livre. Or, surprise ! Deux informations publiées en 1982, jamais démenties jusqu'ici, semblent plaider en faveur de leur existence. Voyons cependant de quoi il ressort.

Dans la biographie romancée qu'il consacre à Conrad Kilian, géologue éclairé de la première moitié du xx^e siècle, le journaliste Euloge Boissonnade écrit (1982, p. 100) :

« En 1928, cheminant sur la [piste reliant In Ezzane à Madama](#), le regard de Kilian est soudain attiré par des traces de roues

| [Graffiti](#) : mot qui, au tournant des xix^e et xx^e siècles, désigne indifféremment des peintures, des gravures ou des inscriptions réalisées sur des rochers à l'air libre.

| [Piste reliant In Ezzane à Madama](#) : piste passant au pied du plateau du Manguéni, prolongement méridional du Messak libyen.

fossilisées [...]. Ce sont là, à n'en pas douter, des traces laissées, il y a... plus de 4 000 ans par les antiques chars des Garamantes. Il décèle même plus loin des empreintes de sabots de chevaux. »

Cette découverte extraordinaire n'est pas sans évoquer celle, d'ornières de chars, réalisée quelque soixante-dix ans plus tôt au niveau d'Anaï par les informateurs toubous de Duveyrier. Afin d'en savoir plus à son sujet, j'ai relu les publications de Kilian. Quelle n'a pas été ma surprise de constater que cet épisode n'y est nulle part relaté ! En réalité, Kilian n'a jamais parcouru la piste passant au pied du plateau du Manguéni... Il a traversé ce plateau en quasi-ligne droite de Toummo à In Ezzane à la fin février 1928 (Kilian 1930, p. 208). J'en conclus que Boissonnade se trompe d'auteur, d'époque et de région, en attribuant à Kilian – son *explorateur souverain* ainsi qu'il se plaît à le désigner et qu'il encense plus que de raison dans son livre – un élément rapporté dans *Les Touareg du Nord*. Précisons, en outre, que Kilian n'a contribué en aucune manière au dossier des chars sahariens. De fait, son biographe se méprend de nouveau lorsqu'il indique (1982, p. 49) :

« En 1922, près de [Ti-m-Missao](#), Kilian relève dans une grotte des peintures rupestres représentant des chars romains. »

Cette situation n'a pu se produire pour la simple raison que Kilian ne s'est jamais rendu à Ti-m-Missao. C'est l'explorateur, géographe, préhistorien, Henri Lhote qui, en 1935, découvre et relève ces peintures (Lhote 1949), sans les assimiler pour autant à *des chars romains*. Cette identification signée de Boissonnade, semble ici encore s'inspirer du livre de Duveyrier qu'il ne cite à aucun moment. Les remarques du journaliste ne peuvent donc être considérées comme plaider en faveur de l'hypothèse de Duveyrier.

La seconde information susceptible d'apporter de l'eau au moulin de Duveyrier se trouve dans l'ouvrage que Lhote consacre, en 1982, aux chars rupestres sahariens. L'auteur y affirme (p. 195) : « [Le récit de Duveyrier](#) n'est pas une fable. » Sa conviction se fonde sur les découvertes récentes de peintures de chars à bœufs dans l'oued Tarhoscht (Rhotert & Kuper 1981, p. 87 et fig. 188-189) qu'il assimile aux gravures d'attelage d'Anaï mentionnées par Duveyrier. D'évidence, Lhote pêche ici par précipitation en confondant des peintures avec des gravures que 220 km séparent : la station rupestre de Tarhoscht est localisée à 70 km au nord-nord-ouest de Ghât alors que la

| [Le récit de Duveyrier](#) : concernant la charrerie antique du Sahara.

| [Ti-m-Missao](#) : lieu-dit situé dans les Tassilis ouan Ahaggar aux confins de l'Algérie et du Mali, souvent repéré sur les cartes par un puits du même nom.



▲ Deux attelages de chars à bœuf peints sous l'abri rocheux de l'oued Tarhoscht, dans le sud ouest du Fezzan, en Libye. (Cliché Rudolph Kuper)

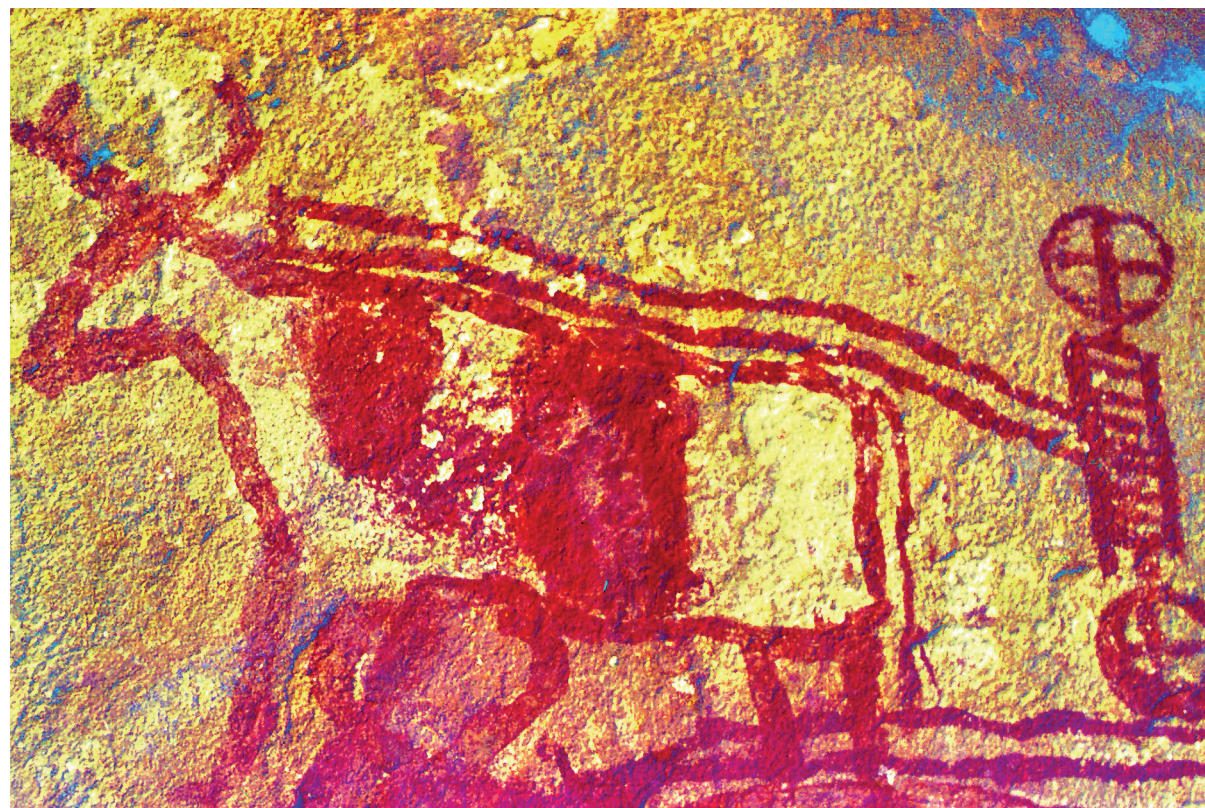


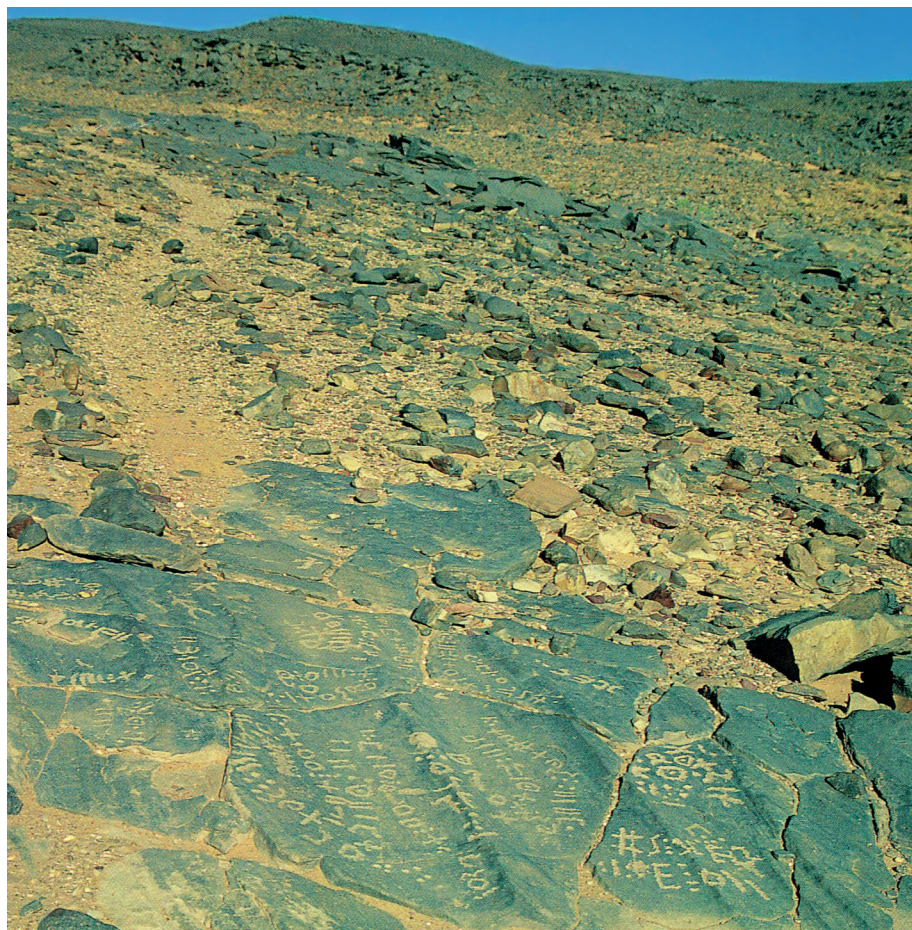
▲ Autre vue de la photo ci-contre, après traitement DSStretch-CRGB. (© Rudolph Kuper)

La passe d'Anaï se situe, elle, à quelque 150 km au sud-sud-est de cette même ville. Probablement emporté par son enthousiasme, Lhote ne s'aperçoit pas, en outre, que Duveyrier parle d'attelages de zébus conduits par des bouviers. Or les deux chars de Tarhoscht sont peints dans l'angle d'un abri où aucun humain n'est figuré. De plus, les tractionneurs sont des bœufs à dos droit, c'est-à-dire des taurins (*Bos taurus*), et non pas des zébus (*Bos indicus*). Les raisons, on le voit, ne manquent pas pour rejeter le rapprochement hâtif opéré par Lhote qui, à l'instar de Boissonnade, ne fournit aucune donnée probante en faveur du récit de Duveyrier.

Ni les traces de roues de chars, ni les gravures rupestres d'attelages à bœufs, n'ont donc été aperçues dans la passe d'Anaï depuis leur mention par des Toubous, il y a plus de cent cinquante ans. De fait, la question de leur existence se pose légitimement. Seules des prospections méthodiques dans ce secteur permettront de trancher. En attendant, on peut se demander si les informateurs de Duveyrier n'auraient pas pris pour des ornières de chars, ce qui en réalité était des sillons rectilignes et parallèles produits par les passages répétés des troupeaux. Ces pistes animalières bien visibles en divers endroits du Messak libyen (Van Albada & Van Albada, 2000), appelées localement *mejbed*, *medjbed* ou encore *mechbed*, se prêtent en effet à une

▼ Vue rapprochée de l'attelage en partie haute de la paroi, après traitement DSStretch-CRGB. (© Rudolph Kuper)





▲ Sillons d'usure parallèles sur un entablement gréseux du Messak Settafet central engendrés par les passages répétés des troupeaux (d'après Axel et Anne-Michelle Van Albada, 2000 : 19). Des inscriptions libyco-berbères ont été gravées sur ces traces.

telle confusion (*voir ci-dessus*). Quant aux gravures d'attelages de zébus avoisinant ces traces, rien ne s'oppose a priori à leur existence puisqu'il est bien établi aujourd'hui (ce que ne pouvait savoir Duveyrier, eu égard aux connaissances archéologiques de son époque) que le char, le zébu et conjointement le cheval furent introduits dans la vallée du Nil depuis le Proche-Orient vers le ^{xvi}^e siècle av. J.-C. À partir de là, leur adoption de proche en proche jusque dans l'Adrar des Iforas, au nord du Mali, semble avoir été rapide comme donnent à le penser plusieurs motifs rupestres particuliers présents dans diverses régions sahariennes (Dupuy 2005 et 2006). Notons toutefois que tous les dessins d'attelages à bœufs répertoriés à ce jour sur le quart nord-ouest du continent africain sont tirés par des taurins ; aucun d'eux ne l'étant par des zébus.

Une construction savante

Si les renseignements pris par Duveyrier auprès de ses informateurs toubous ont tôt fait d'éveiller sa curiosité, ceux-ci n'ont pas été à eux seuls décisifs dans l'élaboration de sa thèse sur le passé antique du Sahara. D'autres données disséminées dans le demi-millier de pages que compte son ouvrage, contribuent à nourrir ce dossier. Leur dispersion s'explique par le fait que les questions d'histoire ancienne n'interviennent qu'à titre secondaire dans son livre à vocation surtout géographique. Il importe ici de les rassembler et de les ordonner afin de saisir les tenants et aboutissants de ses réflexions en ce domaine particulier.

Le récit de Duveyrier se cristallise en premier lieu sur les trois expéditions romaines menées au Sahara au tournant de notre ère, la première étant relatée par Pline l'Ancien, les deux suivantes par Ptolémée. Il y eut d'abord la campagne du proconsul Cornélius Balbus menée contre les Garamantes en 20 av. J.-C. (Pline l'Ancien, Histoire naturelle, V, 35). Partie de Sabratha, passée par Cidamus, la distance couverte jusqu'à Garama fut de l'ordre de 1 500 km (Desanges 2003, p. 52). Un siècle plus tard, se déroula celle du légat de Numidie Septimius Flaccus qui dépassa Garama pour atteindre le pays des « *Éthiopiens* », un mot grec signifiant visages brûlés. Selon Marin de Tyr, astronome et géographe romain du ⁱ^{er} siècle apr. J.-C. cité par Claude Ptolémée (Géographie, I, 8, 4), trois mois de marche furent nécessaires à ce corps expéditionnaire pour arriver à destination. Vint ensuite, entre 83 et 92 apr. J.-C., la campagne de Julius Maternus qui se déroula en quatre mois et quatorze jours : le point de départ fut Lepcis Magna, la ville de transit Garama, la destination finale Agisymba où il y avait un grand nombre de rhinocéros (Ptolémée, Géographie, I, 8, 4 & I, 11, 4). Dans ces trois relations, ne sont précisés ni la composition des corps d'armée mobilisés (infanterie et/ou cavalerie ?), ni les moyens de transport utilisés. Se référant au texte d'Hérodote du ^v^e siècle av. J.-C. dans lequel il est question de chars chez les Garamantes, Duveyrier considère que le succès de ces expéditions tint à l'existence pluriséculaire d'un réseau routier au Sahara qui permit aux troupes militaires de transporter leurs matériels sur des voitures jusqu'à Garama et, plus loin, jusqu'à Agisymba (p. 457) :

« [...] des armées romaines, à une époque où le *chameau* n'était pas encore introduit en *Afrique* ne se portaient pas en avant, à trois et quatre mois de leur point de départ, sans avoir des

| **Chameau** : plus précisément le chameau à une bosse, c'est-à-dire le dromadaire, *Camelus dromedarius*.

| **Afrique** : pour une synthèse récente sur l'introduction et la diffusion du dromadaire en Afrique, voir *Le Saharien* n° 190, paru en 2009.

masses de bagages, attendu que, dans le désert, les besoins du retour doivent être prévus et, sans que ces masses de bagages eussent une route carrossable pour y circuler, à défaut d'animaux porteurs, des voitures étaient indispensables. »

Les propos de ses informateurs toubous le confortent dans cette idée, et plus encore, lui permettent de la préciser (p. 221) :

« Avant l'importation du chameau dans le Sahara, à une époque incertaine, mais qu'on peut fixer approximativement du III^e au IV^e siècle de notre ère, tous les transports entre le Nord et le centre de l'Afrique étaient faits par des zébus, non pas à dos [...], mais au moyen de chariots que des zébus traînaient. Sur la route que suivaient les Garamantes, de Djerma au pays d'Air, route encore parfaitement tracée, comme sont les anciennes voies romaines, on trouve, à la station d'Anaï, de grandes sculptures sur le rocher, qui représentent très distinctement des chariots avec roues, traînées par des bœufs à bosse. Je n'ai pas pu visiter cette contrée, mais d'après les renseignements qui m'ont été donnés, je ne puis douter de la signification de ces sculptures. »

N'ayant pas vu les figures d'attelage à bœufs que lui signalaient ses informateurs toubous et ne pouvant par conséquent les utiliser pour illustrer sa théorie, Duveyrier pallie ce défaut en renvoyant aux relevés de l'explorateur Heinrich Barth publiés en 1857 (p. 222) :

| **À défaut d'animaux porteurs**: sous-entendu en l'absence de dromadaires.
 | **III^e au IV^e siècle de notre ère**: époque à partir de laquelle les textes antiques font état de la présence de dromadaires par milliers dans les zones cultivées de l'Afrique du Nord, comme le fait remarquer Antoine Desmoulins dès 1826 en pages 387-388.
 | **Zébus traînaient**: on expliquera plus loin ce parti pris de Duveyrier de faire des zébus, des animaux de trait exclusifs.
 | **Grandes sculptures sur le rocher**: ainsi désignait-on à cette époque les gravures rupestres.
 | **Renseignements qui m'ont été donnés**: par des Toubous, précise-t-il plus loin dans l'appendice *Géographie ancienne*. Voir page 52, citation dans laquelle se trouve reproduit ce passage.

« En traversant la vallée de Telizzarhên, sur la route directe de Mourzouk à Rhât, M. le docteur Barth a trouvé plusieurs sculptures analogues à celles d'Anaï, dans lesquelles le bœuf à bosse joue le principal rôle. »

L'exploitation ainsi faite des documents publiés par Barth est pour le moins surprenante. Comment Duveyrier peut-il considérer les gravures d'Anaï qu'il n'a pas vues, comme « analogues » à celles reproduites par l'explorateur allemand? Sans compter que la lecture qu'il donne de ces documents est fautive: les figures qu'il assimile à des zébus sont en réalité des bœufs à dos droit, c'est-à-dire des taurins. Ses errements font soupçonner de prime abord un manque de probité. Or, une lecture attentive des passages de son livre traitant du passé antique du Sahara, montre qu'il n'en est rien. L'auteur est victime d'une forme d'aveuglement intellectuel qui lui vient de la conception qu'il se fait de l'histoire ancienne du peuplement saharien. Cédons-lui la plume afin de cerner, à partir de ses propos, les causes de son manque de discernement (p. 276-280) :

« Selon la tradition orale, les plus anciens habitants des oasis étaient des Berâouna, nom sous lequel les Arabes confondent tous les nègres du Bornou, aussi bien que les Teboû. La dynastie la plus ancienne qui ait gouverné les Berâounas est celle des Nesoûr, originaire du Soudan. [...]. On constate qu'à Trâghen, comme à Djerma, comme dans toutes les oasis du Fezzân, le sang noir domine, comme aussi plus au Nord, dans les villes habitées par la même race [...]. Dans le Fezzân méridional, on retrouve, à chaque pas, des noms de lieux appartenant à la langue du Bornou (le Kanori). [...]. Ainsi il est désormais à peu près certain qu'à une époque très ancienne a régné dans tout le Sahara une civilisation nègre très avancée pour l'époque et que cette civilisation a doté le pays de travaux hydrauliques

| **Telizzarhên**: partie centrale du Messak Settafet.
 | **Rhât**: Ghât.
 | **Sculptures**: gravures que l'explorateur relève en 1850 au début de son voyage qui durera cinq ans et qui lui permettra de parcourir de nombreuses régions d'Afrique septentrionale. Voir page 63.
 | **Bornou**: région du sud-ouest du lac Tchad.
 | **Soudan**: dans le sens arabe du terme *Bilad al-Sudan*, littéralement le « pays des Noirs », comme l'Éthiopie des Grecs était le « pays des visages brûlés ».
 | **Trâghen**: oasis située à l'est de Mourzouk.
 | **Djerma**: Germa sur la carte 1.
 | **Travaux hydrauliques remarquables**: foggaras et autres systèmes de gestion de l'eau qu'observe Duveyrier dans les oasis sahariennes.

remarquables, de constructions distinctes de toutes les autres, de tombeaux qui ont partout le même caractère, de sculptures sur les rochers qui rappellent les faits principaux de leur histoire. Mon but principal est de constater que des nègres, dont quelques-uns sont encore en place, mais dont la masse a été refoulée, ont occupé le Sahara avant toute autre race, et qu'ils y ont atteint un degré de civilisation qui n'a jamais été dépassé depuis par leurs successeurs ».

Duveyrier explique le repli vers le sud de ces populations noires par une aridité de plus en plus marquée du Sahara. Des renseignements pris au cours de son voyage, recoupés par ses observations sur la faune, la flore et l'hydrographie, le tout comparé aux indications du 1^{er} siècle apr. J.-C. fournies par Plin l'Ancien sur le milieu naturel du nord de l'Afrique, lui suggèrent cette évolution du climat. Les quelques passages qui suivent, rapprochés ici artificiellement, témoignent des enseignements que lui apporte sa démarche interdisciplinaire :

« L'emploi exclusif du bœuf pour les transports, dans les temps anciens, implique une richesse en eaux et en pâturages beaucoup plus grande que celle de l'époque actuelle (p. 222). [...] Avec le temps tout a changé : faute d'eau, le chameau a remplacé le zébu ; faute d'eau, l'Igharghar [...] qui était alimenté par les eaux du Ahaggâr et du Tasîli [...], anciennement le fleuve Nigris de Pline habité par des crocodiles [...], est devenu un grand ouâdi au lieu d'être un grand fleuve. Et de même qu'il y a encore quelques zébus dans l'oasis, riche en eau, de Rhât, de même il y a encore des crocodiles dans les lacs de Mîherô [...] du plateau du Tasîli des Azdjer (p. 233-234). »

Toutes les autres : qualifiées de « préromaines » parmi lesquelles des routes.

Tombeaux qui ont partout le même caractère : des sépultures à superstructures monumentales en terre ou en pierres dont il donne des relevés dans son livre.

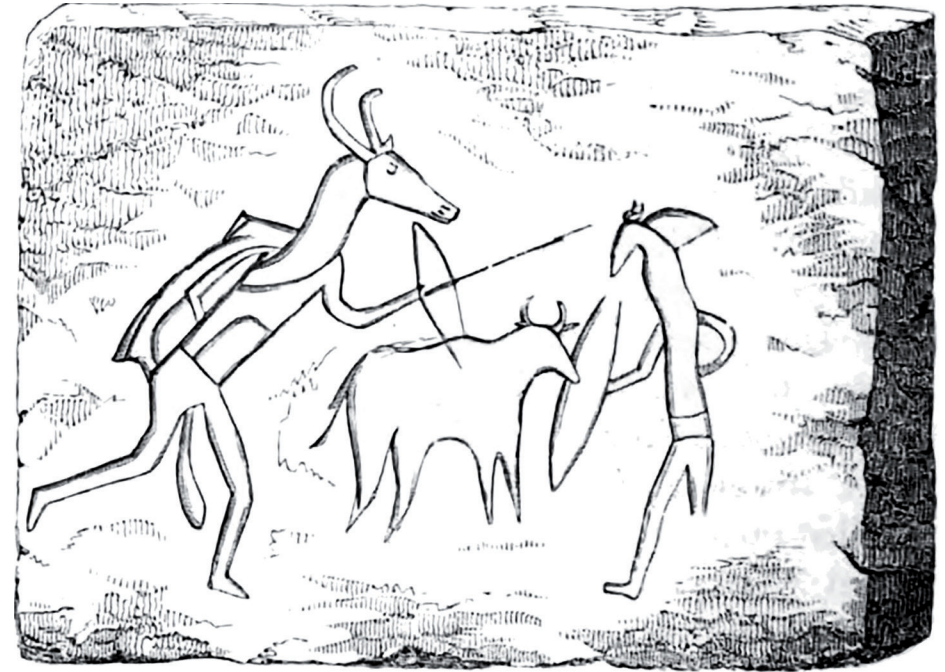
Sculptures sur les rochers : précisément les gravures rupestres d'Anai mentionnées par ses informateurs toubous et celles du Wadi Telizzarhên relevées par Barth.

Les faits principaux de leur histoire : comme l'usage à l'attelage de zébus et la construction de routes.

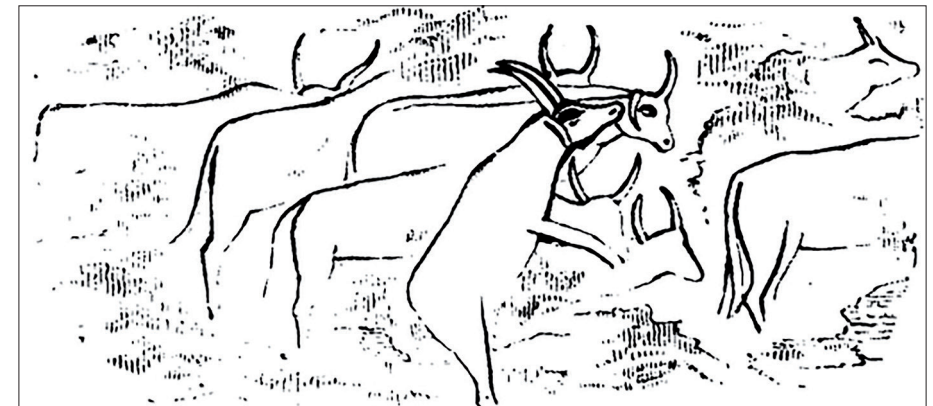
Transports : plus précisément pour le charroi.

Igharghar : voir carte page 65.

Ouâdi : fond de vallée asséchée, parfois parcourue par des crues.



▲ Relevé de gravures rupestres réalisé en 1850 par Heinrich Barth dans la vallée de Telizzarhên (partie centrale du Messak libyen). Au centre de l'image, un taurin (terme dérivé de *Bos taurus* désignant dans la nomenclature zoologique le bœuf à dos droit) apparaît entre les deux personnages (Barth, 1857 : 210).



▲ Autres gravures rupestres relevées par Heinrich Barth dans la vallée de Telizzarhên : un troupeau de taurins (Barth, 1857 : 214).

Ce sont des Touaregs qui révèlent à Duveyrier l'existence de ces plans d'eau qu'il n'a pas vus, à savoir les igelmamen de la Tassili-n-Ajjer où le crocodile était encore présent dans les années 1920 (Hachid 1998, p. 71-74).

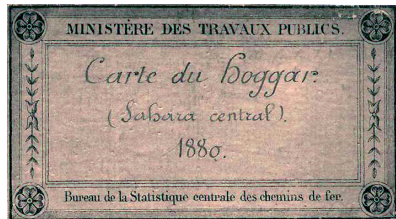
Ces extraits sont importants car ils permettent de comprendre, entre autres points obscurs avancés par Duveyrier sur le passé antique du Sahara, son manque de discernement concernant l'identification des gravures de bovinés relevées par Barth. Suivons sa logique.

Que constate notre géographe dans son secteur d'étude ? Que le gros bétail dans les oasis et en pays touareg n'est exclusivement constitué que de zébus. D'autre part, il sait que les troupeaux de bovins du Sahel se composent essentiellement d'animaux à bosse qu'élèvent des populations mélanodermes. La tradition orale et la toponymie l'engagent, en outre, à apparenter ces dernières aux cultivateurs noirs des oasis. Enfin, l'hydrologie et la zoologie attestent d'une dégradation du climat ayant entraîné la dispersion de ce peuplement négroïde avant l'arrivée du dromadaire aux III^e et IV^e siècles de notre ère. Ces diverses données s'accordent à lui faire envisager comme certaine une présence des Noirs et des zébus au Sahara depuis des temps immémoriaux.

À l'inverse, aucun indice ne lui suggère la présence de taurins à ces latitudes à quelque époque que ce soit. De fait, c'est avec *les yeux fermés* qu'il identifie les gravures de bovinés relevées par Barth à des zébus, d'autant que les renseignements de ses informateurs toubous relatifs au sud du Messak l'y encouragent fortement. Non seulement les figures de bœufs à bosse attelés à des chars vues par eux confortent ses attributions zoologiques mais, aussi et simultanément, la présence à leur voisinage de traces fossilisées témoigne de l'existence d'une route qui compte parmi les réalisations remarquables que Duveyrier assigne aux Noirs du Sahara, auxquels il associe les Garamantes. Il tient, en effet, ces populations [mélanodermes](#) pour responsables, d'une part des foggaras et autres aménagements hydrauliques

Mélanoderme: en anthropologie, personne à peau foncée, dont la coloration est due à une forte présence de mélanine. Du grec ancien *mélas* (noir) et *derma* (peau).

Extrait de la carte qui accompagnait ►
Les Touareg du Nord, d'Henry Duveyrier (1864).
On y repère l'oued Igharghar (situé sur la carte entre Ghadamès et El Goléa) issu de l'Ahaggar et de la Tassili-n-Ajjer que Duveyrier identifie au « *fleuve Nigris peuplé de crocodiles* » de Pline l'Ancien.
◀ Dossier du Ministère des Travaux Publics dans lequel se trouvait un exemplaire de la carte de Duveyrier. Seize ans après sa parution, ce document servait de référence pour développer le projet du transsaharien.



ingénieux des oasis, d'autre part des édifices et tombeaux monumentaux préromains qu'il découvre au cours de son voyage. Que cette civilisation ait possédé des chars à bœufs et qu'elle ait construit des routes pour en faciliter le roulement n'est pas pour l'étonner ! Bien au contraire, tout cela fait sens dans son esprit et témoigne, selon lui, du haut niveau de civilisation auquel était parvenu le peuplement noir du Sahara durant l'antiquité.

Les parts d'ombre d'une trop belle histoire

Cette construction savante permet de faire apparaître trois zones d'ombre, que nous avons commentées au fil des citations : d'abord la retranscription tronquée que donne Duveyrier des propos d'Hérodote, ensuite son affirmation selon laquelle le zébu a remplacé le cheval comme animal de trait au moment des expéditions romaines et, pour finir, son refus catégorique de faire de ce boviné, un animal de bât durant l'antiquité.

Commençons par éclairer le premier point. Du passage d'Hérodote précisant que « *Les Garamantes font la chasse aux Troglodytes Éthiopiens en se servant de chars à quatre chevaux* » (Livre IV, 183), Duveyrier ne retient que « *Les Garamantes chassent en chars à quatre chevaux.* » La fonction guerrière des véhicules se trouve de fait omise. La raison en est simple : ce détail n'apporte rien à sa théorie. Seule l'intéresse l'attestation d'une charrerie chez les Garamantes au ^ve siècle av. J.-C., témoin des savoir-faire élaborés qu'avait déjà acquis ce peuple quatre siècles avant que les Romains ne décident de mener des campagnes militaires dans leur pays en empruntant l'une de leur route.

Ensuite, dans un même élan, il proclame qu'à l'époque de ces expéditions, le zébu avait remplacé le cheval pour tirer les chars. Les raisons ayant motivé ce changement, bien que non précisées, s'appréhendent en filigrane de ses propos. Il démontre, comme cela a déjà été noté, que le climat au Sahara s'est progressivement détérioré depuis l'antiquité. Il souligne, en outre, dans le chapitre consacré à la faune, combien le cheval est exigeant en grains et en eau et combien le zébu est « *doux, intelligent, sobre, facile à manier...* » (p. 220-221). Il voit par ailleurs, dans les jardins de Ghât, des zébus tirer l'[araire](#) et des chevaux dispensés de ce travail. Ces diverses observations lui font considérer comme évident (si évident qu'il juge inutile de s'en justifier) l'abandon d'*Equus caballus* comme animal de trait au profit de *Bos indicus* moins exigeant en nourriture ; une succession cheval/zébu qui se serait réalisée entre

Araire : instrument, tracté par deux animaux, à bâti symétrique sans versoir et muni d'un soc pointu (ou conique) qui fend la terre sans la retourner, scarifiant la couche supérieure du sol et la rejetant de part et d'autre de la raie, ou sillon.

l'époque d'Hérodote et la première expédition romaine avérée textuellement au Sahara, c'est-à-dire entre les ^ve et ^{1^{er}} siècles av. J.-C.

Enfin, passons au dernier point méritant quelques éclaircissements : le postulat selon lequel le zébu était utilisé uniquement comme *tractionneur* durant l'antiquité. Duveyrier rejette en effet catégoriquement l'idée que les populations à charrerie du Sahara aient cherché à tirer profit de la puissance de cet animal pour le portage. Il n'envisage pas non plus l'emploi à cette même fin, du cheval, de l'âne, du mulet (croisement âne/jument) ou du bardot (croisement étalon/ânesse). En cela, il ne tient pas compte d'une remarque d'Heinrich Barth mentionnant, en 1857, que les auteurs des gravures rupestres du Messak libyen mettaient probablement à contribution leur bétail pour le transport des charges pondéreuses, lourdes. L'utilisation du portage animalier par les Romains ne lui vient pas non plus à l'esprit. C'est curieux tant cette option s'avère à la fois plus commode et plus économique que l'emploi de voitures à traction bovine qui nécessitent les présences conjointes de bouviers, pour la conduite des attelages, et de charrons et de bourreliers, pour la maintenance des véhicules et des harnais. Sa position est d'autant plus étonnante qu'il a sous les yeux l'exemple des Touaregs qui sollicitent régulièrement leurs animaux d'élevage - zébus, chevaux, ânes et dromadaires - pour le transport des personnes, des biens et des marchandises de campements en campements et pour leur commerce à grande distance en suivant les pistes caravanières.

Son parti pris pour le charroi, et le réseau routier qu'il implique, s'explique par l'ingéniosité qu'il prête au peuplement mélanoderme du Sahara. Envisager que des animaux de bât, bovinés et/ou équidés, aient été utilisés en lieu et place d'engins roulants aurait grandement fragilisé son récit historique. Son intransigeance face à cette possibilité et son insistance à mettre en avant le triptyque zébu-char-route au sein d'une société négroïde, agricole, sédentaire, inventive et bien organisée, suggèrent qu'il a conscience de ce que la pratique du portage animalier implique de révisions au niveau de sa thèse et, corrélativement, au niveau du crédit à accorder aux propos de ses informateurs toubous. Reste à saisir les facteurs qui l'inclinent à privilégier l'usage du charroi.

Son voyage d'exploration répond de trois objectifs qui sont clairement définis dans la préface de son ouvrage :

« *Le voyage d'exploration que j'ai accompli entre El-Golèa à l'Ouest, Zouïla à l'Est, Biskra au Nord et Rhât au Sud, avait le triple but de recueillir sur le Sahara des données géographiques qui manquaient à nos connaissances ;*

d'ouvrir avec les peuplades de cette région intermédiaire des rapports indispensables avant de nouer des relations politiques et commerciales entre l'Algérie et l'Afrique centrale ; enfin, de me préparer moi-même, par une longue épreuve de la vie africaine, par l'étude des hommes, des mœurs et des dialectes, à un second voyage ayant pour objet plus spécial l'exploration des régions soudaniennes. »

Sa thèse sur la charrerie antique répond, de façon subliminale, au deuxième objectif. L'affiliation qu'il établit entre les populations noires du Sahara et celles plus méridionales du bassin tchadien, alliée à l'ingéniosité qu'il prête à leurs lointains ancêtres, utilisateurs de chars, ne peut qu'enjoindre l'État français à persévérer dans son projet de développer des relations politiques et commerciales entre sa colonie d'Algérie et les pays voisins du Sahel.

Son récit sur la charrerie antique satisfait, en outre, aux attentes des milieux intellectuels du Second Empire. Il est intéressant de se pencher, à titre d'exemple, sur ce qu'écrivit le linguiste Adolphe Hanoteau (1859, p. VIII-IX) à la veille du départ en mission de Duveyrier, dans la préface de son livre consacré à la langue des Touaregs et ce seulement deux ans après que le gouvernement général de l'Algérie ait pris la décision de réaliser 1357 km de voies ferrées par un décret daté du 8 avril 1857 :

« [...] qui sait si un jour, reliant Alger à [Timbouctou](#), la vapeur ne mettra pas les tropiques à six journées de Paris ? Cette idée paraîtra bien folle, et bien chimérique peut-être ; et cependant, si l'on veut se reporter par la pensée aux premières années de la conquête [de l'Algérie], si l'on mesure l'étendue des progrès accomplis depuis cette époque, on sera, je le pense, conduit à reconnaître que les obstacles vaincus pour obtenir ces progrès étaient plus difficiles à surmonter que ceux qui s'opposent encore au résultat que je viens d'indiquer ; on conviendra aussi que, si ce résultat est possible, il vaut bien la peine qu'on s'arrête un instant à y réfléchir. »

La voie carrossable qu'avaient suivie, selon Duveyrier, les Romains durant l'Antiquité pour se rendre du littoral méditerranéen à Agysimba, nourrit à sa manière la réflexion qu'appelle Hanoteau de ses vœux. Par sa nouveauté et par son caractère insolite, cette thèse frappe les esprits, stimule l'imagination. Le fait qu'elle préfigure le projet de voie ferrée transsaha-

| [Timbouctou](#) : Tombouctou.

rienne dont le tracé est établi, en 1878, par Alphonse Duponchel, ingénieur des ponts et chaussées, ne tient probablement pas du hasard. Au-delà de ce qu'induit de positif pour l'avenir le dossier de la charrerie antique tant au niveau socioéconomique que sur le plan technologique, celui-ci a aussi le pouvoir de promouvoir l'idée d'une ouverture du Sahara aux mondes extérieurs. Cette dimension symbolique recueille certainement l'assentiment des saint-simoniens, ces socialistes progressistes fascinés par le désert et exerçant une forte influence sur la politique étrangère de Napoléon III. Le père de Duveyrier est lui-même un membre actif de ce mouvement et un fervent soutien du travail de géographe de son fils.

Le jeu de correspondances qui s'établit entre le récit de Duveyrier sur le passé antique du Sahara et les attentes des milieux politiques, économiques et intellectuels du Second Empire, ne peut être fortuit. Chaque époque marque de son empreinte le subconscient des individus. Celui de Duveyrier n'échappe pas à cette règle. D'évidence, l'atmosphère des années 1860 oriente subrepticement son raisonnement et son discours. Seul le poids des années aurait pu lui donner le recul nécessaire pour s'extraire d'une telle influence. Or Duveyrier n'a que 23 ans lorsqu'il rédige l'appendice *Géographie ancienne* de son livre. La haute considération qu'il porte au peuplement négroïde ancien du Sahara, laquelle conditionne en grande partie la teneur de son récit sur le passé antique de cette contrée, lui vient du dessein du Second Empire d'ouvrir sa colonie d'Algérie au monde soudanais.

À son grand désespoir, cette ouverture ne se réalisera pas de son vivant. À partir de 1869, plusieurs Européens sont assassinés au Sahara (Casajus 2007, p. 137). Le 16 février 1881, la colonne Flatters missionnée pour étudier la faisabilité du projet d'une voie ferrée transsaharienne d'Alger à Tombouctou, est massacrée à Bir El Garama, à 150 km au nord-est de Tamanrasset. S'ensuivent nombre de faits d'armes dramatiques. Duveyrier se suicide le 25 avril 1892.

Un long silence, puis...

Le dossier sur la charrerie antique du Sahara est repris au début des années 1930, soit quelque soixante-dix ans après son ouverture par Duveyrier. Des chercheurs italiens et français l'enrichissent de relevés de gravures et de peintures rupestres de chars attelés et dételés, découvertes dans le Messak libyen et dans la Tassili-n-Ajjer. Les connaissances sur la période des chars sahariens progressent. De nouvelles interprétations alliant intuitions éclairées et idées reçues, sont avancées. En saisir les tenants et les aboutissants impose de s'immerger dans les années 1930. Autre époque, autre état des connaissances, autres personnalités... D'autres enquêtes passionnantes en perspective ! ■

Bibliographie

BARTH HEINRICH, 1857. *Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central-Afrika in den Jahren 1849 bis 1855*. Gotha, Justus Perthes, I, 638 p.

BOISSONNADE EULOGIE, 1982. *Conrad Kilian. Explorateur souverain*. Paris, Éditions France-Empire, 334 p.

CAPOT-REY ROBERT, 1947. L'Edeyen de Mourzouk. *Travaux de l'Institut de recherches sahariennes, IV*: 67-109.

CASAJUS DOMINIQUE, 2007. *Henri Duveyrier. Un saint-simonien au désert*. Paris, Ibis Press, 293 p.

DESANGES JEHAN, 1985. Agisymba. *Encyclopédie Berbère, II*: 259-261

DESANGES JEHAN, 2003. Le Sahara dans l'Antiquité: lien, obstacle ou barrière? In **FANTAR M'HAMMED HASSINE** (ed), *Le Sahara. Lien entre les peuples et les cultures*. ALIF-Les éditions de la Méditerranée: 49-57.

DESMOULINS ANTOINE, 1826. *Sur la patrie du chameau à une bosse et sur l'époque de son introduction en Afrique* (lu le 28 juin 1823 à l'Académie des inscriptions et belles lettres de l'Institut). Libraire-éditeur Méquignon-Marvis: 358-388.

DUPONCHEL ALPHONSE, 1878. *Le chemin de fer trans-saharien. Jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan*. Montpellier, imprimerie de l'Académie des sciences et lettres, 371 p.

DUPUY CHRISTIAN, 2005. Les gravures de bœufs à bosse de l'Aïr (Niger) et de l'Adrar des Iforas (Mali). *Bulletin de la Société d'études et de recherches préhistoriques des Eyzies*, 54: 63-90. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00724052>

DUPUY CHRISTIAN, 2006. L'Adrar des Iforas à l'époque des chars: art, religion, rapports sociaux et relations à grande distance. *Sahara*, 17: 29-50

DUPUY CHRISTIAN, 2009. L'apparition et l'expansion du *Camelus dromedarius* dans le Nord de l'Afrique (Vallée du Nil, Maghreb, Sahara, Sahel). *Le Saharien*, 190: 6-10.

DUVEYRIER HENRI, 1864. *Les Touareg du Nord*. Paris, Libraire-éditeur Challamel Ainé, 499 p.

GARDEL GABRIEL, 1961. *Les Touareg Ajjers. Alger*, édité par Baconnier, 388 p.

HACHID MALIKA, 1998. *Le Tassili des Ajjers. Aux sources de l'Afrique, 50 siècles avant les pyramides*. Paris, EDIF 2000, 310 p.

HANOTEAU ADOLPHE, 1860 (préface rédigée en 1859). *Essai de grammaire de la langue tamachek', renfermant les principes du langage parlé par les Imouchar' ou Touareg, avec des textes, poésies, conversations et traductions, suivi d'une notice sur la carte annexe et des fac-similés d'écritures tifinar'*. Paris, Imprimerie impériale, 299 p.

KILIAN CONRAD, 1930 - Aux frontières du Sahara français. Les Monts Doumergue. *L'illustration*, 4552: 208-211.

LHOTE HENRI, 1949. Investigaciones arqueológicas en el Sahara central y centro-meridional. Madrid, *Cuadernos de historia primitiva*: 5-103.

LHOTE HENRI, 1982. *Les chars rupestres sahariens; des Syrtes au Niger par le pays des Garamantes et des Atlantes*. Toulouse, éditions des Hespérides, 272 p.



▲ Henri Duveyrier, en 1862, à son retour du Sahara. Il a 22 ans... (Photo Léon Crémère)

RHOTERT HANS & KUPER RUDOLPH, 1981. *Felsbilder aus Wadi Ertan und Wadi Tarhosht (Südwest-Fezzan, Libyen)*. Akad. Druck, Graz

RODD FRANCIS RENNELL, 1926. *People of the Veil*. Londres, Macmillan & Co, 504 p.

SAINT MARTIN LOUIS VIVIEN (DE), 1863. *Le nord de l'Afrique dans l'Antiquité grecque et romaine: étude historique et géographique*. Paris, Imprimerie impériale, 519 p.

VAN ALBADA AXEL & VAN ALBADA ANNE-MICHELLE, 2000. *La montagne des hommes-chiens*. Paris, éditions du Seuil, 139 p.