

LA MAURITANIE, SAINT-LOUIS ET LA GOMME AU XIX^e

Par Mohamed Saïd Ould Ahmedou
Département d'Histoire

Cet essai a pour but de jeter davantage de lumière sur une question sur laquelle, à notre avis, il reste beaucoup à dire : «les relations entre le Sénégal et la Mauritanie (1) pendant les périodes précoloniale et coloniale»

La littérature historique traitant du thème est assez importante mais profondément marquée par le subjectivisme et l'humeur. Ne voit-on pas par exemple certains auteurs (Lamiral...), résistant mal à la tentation donner, exprès, une image fausse de la Mauritanie, qu'ils n'ont pas visitée, d'autres (Raffenel...) parler de crise dès que les vendeurs de gomme, avec lesquels on ne cherchait pas à mieux se comprendre, étaient en bonne position, d'autres (Cultru...) donner à certains des acteurs du jeu (Faidherbe) plus que ce qui leur appartient...? Malgré tout cette littérature nous est indispensable, et des travaux plus récents comme l'imposante œuvre d'Abdelwedoud Ould Cheikh nous aideront à mieux l'exploiter.

Pourquoi «la Mauritanie, Saint Louis et la gomme au XIX^es»? Cela se comprend. La Mauritanie, à la fois partenaire et adversaire de taille, dispute à la France le contrôle de la région. L'analyse pouvant être entreprise dans un cadre régional nous mettrons l'accent sur le Trarza, pays le plus impliqué dans ces relations, en contact avec les autres «Etats» de la zone, et région que nous connaissons le moins mal.

Saint-Louis, limitrophe du pays maure, est un symbole. Il représente le Sénégal non seulement sur le plan politique (centre de décision) mais aussi sur le plan économique car point de rupture des produits africains et centre de ventilation des articles européens.

La gomme est le produit qui a rythmé, plusieurs siècles durant, les relations entre les deux partenaires et au-delà avec la France que Saint-Louis représentait. Son contrôle a fait la force ou la faiblesse des uns ou des autres.

Le XIX^es interresse à plus d'un titre. La gomme, et par conséquent le pays maure, passe d'une période d'apogée à une crise qui permettra à la France de dominer la région, longtemps inexploree et réputée «rebelle».

Le sujet évoque non seulement un problème de complémentarité, mais il soulève aussi plusieurs questions que ce travail tentera, dans la mesure du possible, d'élucider : Pourquoi la gomme, et comment s'est-elle imposée? La gomme et l'hégémonie maure? Le Sénégal «sous», «contre» et «sans» la gomme? La Mauritanie et la crise de la gomme? etc.

Il ne peut être question ici que de voir dans une esquisse rapide les grandes lignes. Pour ce faire nous essayerons dans un premier point de parcourir rapidement les relations entre Saint-Louis (et l'Europe) et la Mauritanie, et ce jusqu'à la fin du XVIII^es pour voir comment ces relations s'établirent et donnèrent sa forme au commerce de la gomme. Le second point aborde la première moitié du XIX^es, époque de la grandeur de cette gomme. Après avoir étudié les mécanismes de la traite nous verrons en quoi la conjoncture favorisait les Maures, et comment Saint-Louis cherchait à devenir maître dans la région. Enfin une dernière partie traite de la région en crise. La gomme est «malade», ce qui sera lourd de conséquence tant au niveau de Saint-Louis qu'au niveau de la région en général et du pays

«pacification», décidée et obtenue plus ou moins facilement par la France, répond au vœux d'une grande partie de la population.

I LES RELATIONS JUSQU'AU SEUIL DU XIX^eS.

Cette partie quelque excentrique en apparence par rapport à notre sujet en est en fait indissociable puisqu'elle annonce et prépare le XIX^es et montre qu'à une période de recherche sans objectif précis (période des «pré-découvertes») (Mauny, 1961 p XIV) succède une ère de relations suivies et d'échanges fructueux avec pour toile de fond le commerce de la gomme.

A) Découverte et Desserte : L'ère de la gomme

1) La rencontre Mauritanie-Europe : La découverte

La question de l'origine des relations entre l'Afrique (La Mauritanie) et l'Europe nous mène assez loin. Sans remonter aux périple de Néchao (-600 env.) (Mauny, 1961 p 85) ou d' Hannon (V^{ee} av. J.C.) (Hardy, 1937 p1), et sachant que les deux ensembles ne s'ignoraient pas et que la rencontre n'est donc point fortuite ou accidentelle, nous pouvons dire que les contacts ne furent effectifs qu'à partir du XVI^es. Mais pourquoi seulement au XVI^es ? Plusieurs éléments de réponse expliquent ce retard.

La superstition, qui fut un rempart quasi infranchissable à l'époque et «important facteur d'inhibition jouant à l'encontre de tous les mobiles» (Mauny, 1961, p 80) économiques, politiques, religieux etc.

L'activité maritime, encore hésitante et peu préparée ne peut affronter cette partie du monde réputée «lieu naturel des monstres et des prodiges : Africa Protentosa»), malgré le poids du risque qui tentait chacun pour contourner l'obstacle turco-musulman et aller cueillir sur place les produits d'Asie.

Sur le plan politico-religieux la conjoncture n'était guère favorable. Avec l'effondrement de la civilisation romaine et byzantine et la montée du monde arabo-musulman, tenant en échec la Chrétienté, et contrôlant le commerce centré à l'époque sur la Méditerranée, l'Europe proie à la piraterie, aux luttes et, par dessus tout la Guerre de Cent Ans, se détourne de l'entreprise commerciale. Le résultat est que «la nuit qui recouvrait l'Afrique se fait plus épaisse encore» - (Hardy, 1937, p3).

Cependant ces «pré-découvertes» (car n'ayant pas donné naissance à une installation définitive), malgré la modicité de leurs résultats, permirent aux peuples de la péninsule ibérique, mieux placés et profitant du «chaos» en Europe, de se lancer dans cette nouvelle phase de reconnaissance de l'Afrique.

Les Portugais, bien que les Français (Normands) leur disputent le «droit d'ancienneté» sur les côtes ouest - africaines, sont les véritables artisans de cette expansion. Avec la prise de Ceuta en 1415, œuvre de l'Infant Henri, et montrant que l'initiative publique (le Portugal) y est désormais impliquée, (2), l'ère de la «véritable découverte» commence, cette fois-ci à un rythme plus rapide et avec une détermination sans précédent. Pourquoi une tel changement ? Cela demande de nous un regard sur les parties en présence à l'époque.

L'Afrique, du moins celle de l'Ouest (3) qui nous intéresse connaît encore, et le terme «Moyen Age» qu'on lui applique est mal à propos, une période de splendeur fruit d'une organisation politique solide soutenue par une assise économique certaine. Ne trouve-t-on pas par exemple chez certains auteurs (Braudel, Mauny...) qu'à l'époque «l'Afrique Occidentale fut le principal pourvoyeur en or du monde» ? Seulement cette grandeur connaîtra un terme à la fin du XVI^es avec l'invasion marocaine (1591), les luttes politiques internes et les troubles de divers ordres engendrés par la naissance du commerce côtier. Autant de facteurs qui feront donc de la région et de son or un pôle d'attraction et une zone

médiévale, l'armature féodale se désagrège, l'individu se libère de plus en plus, l'emprise du pouvoir s'assouplit, et ce à la faveur d'un net développement économique (les progrès techniques ont permis une expansion de l'agriculture). Au XVI^es elle est donc prête à inaugurer sa «véritable révolution planétaire». Et si certains privilégient le mobile religieux (endiguer l'Islam, et pour cela chercher l'appui du mythique empire du Prêtre Jean en Ethiopie), le facteur économique prit rapidement le pas et poussa les navigateurs sur les côtes sahariennes car il fallait arriver au «fameux Riode l'or d'où le métal jaune était transporté par terre par les caravanes arabes vers le Maghreb» (4) (Mauny, 1961 p. 58). D'ailleurs les deux facteurs vont de pair, et le désir de dominer le monde, de conquérir des marchés pouvait aisément se camoufler derrière des motifs de «propagation de la foi».

Cette longue phase préparatoire annonce l'établissement de relations désormais plus suivies parceque plus profitables.

2) L'établissement des relations, la «Desserte»

Au XVI^es les Portugais installés sur les côtes sénégalo-mauritaniennes entrent en contact avec les tribus de l'intérieur, et leurs ports de relâche deviennent des comptoirs (1455 déjà une forteresse est construite à Arguin). Aussi s'ouvre la période du «bras de fer caravelle-caravane», la balance finira par pencher en faveur de la première offrant plus et à des prix plus compétitifs.

Très rapidement donc l'Europe, prête à exporter hommes, produits et capitaux trouve en l'Afrique un partenaire privilégié et une terre qu'elle pourra facilement dominer. Une complémentarité s'installe faisant du continent noir la «périphérie» de l'Europe et même «la périphérie de la périphérie de l'Europe (l'Amerique, à travers laquelle l'Afrique développe l'Europe). Cette «intégration» est rendue possible grâce à la découverte de nouveaux produits - l'esclave et surtout la gomme - indispensables à une Europe en expansion, et qui imprimeront à ses relations avec les Africains une dimension toute particulière. En fait l'esclave et la gomme ne sont pas appris au même moment, le premier dominant les XVI^e et XVII^e, marchant ensemble avec le second au XVIII^es avant qu'il ne soit totalement ou presque écarté au XIX^es.

Mais pourquoi l'esclave et pourquoi la gomme?

L'Europe au XVI^es possède des colonies. Mais se pose le problème de leur mise en valeur que ni les Européens eux mêmes, ni les autochtones ne peuvent assurer. On trouva pour ce faire, et sans le vouloir au début, du moins sans qu'il soit prémédité l'«homme africain», ce qui donna rapidement naissance à un commerce à la fois humiliant et rentable, longtemps, mais timidement critiqué sans être combattu.

Pendant plusieurs siècles (XVI^e - XIX^es) l'Afrique assistera impuissante à la sortie de plusieurs millions de ses bras pour mourir en pleine mer ou développer des contrées tout à fait étrangères. On peut même avancer que l'Afrique a favorisé la traite par son intégration dans l'économie mondiale devenue à l'époque une «économie négrière». Ainsi pour ce qui est des côtes mauritaniennes, et l'implication des Maures, Ca da Mosto nous rapporte que les Portugais qui s'installent à Arguin au milieu du XV^es arrivent «à tirer de leur commerce avec Wādān» tous les ans sept à huit cent têtes (esclaves) pour les mener en Portugal» (cité par Abdelwedoud, 1985, p 425).

C'est dire donc que ce commerce prit dès le début une allure inquiétante. Les Portugais poussent en core plus loin vers le sud. Le «syndrome» de l'esclave s'empare de tous, et l'Afrique n'est plus qu'une «pépinière d'esclaves», une «fabrique d'hommes (Gaffarel 1892 p 19) et par conséquent volée et violée inconsiderement (5).

Mais qu'il nous soit permis de faire ici quelques précisions et signaler quelques lacunes. D'abord la traite arabe ou orientale. contrairement à ce qu'avancent certains n'a jamais été

que les maures étaient «grands pourvoyeurs en esclaves» ne résiste guère à l'analyse. Ils en livrèrent certes à l'Europe et à l'Afrique du Nord, mais contrairement à ce que rapportent des auteurs tels Cultru (1910, p 273), Carrère... (1904, p 313) la part maure n'a pas été déterminante dans le mouvement d'ensemble. Enfin et c'est ce qui appuie cette idée, le Sénégal n'a jamais été une grande région productrice, de la «graine noire» mais plutôt une porte de sortie (Gorée).

Cette réalité a quelque peu échappé à l'époque à tous, même aux plus hautes autorités administratives. Ne voit-on pas J.B.L. Durand parler sans preuve d'un nombre considérable fourni par les Azounas» (Abdelwedoud, 1985 p. 428), et même le gouverneur Faidherbe (1889, p 31) tomber dans la même erreur en parlant de l'esclave comme le premier produit d'exportation du Sénégal ? Le fait est que ce pays «ne fournit jamais un grand nombre d'esclaves noirs» (Delcourt, 1952, p. 46), et Cultru (1910 p. 245) revient à la raison et reconnaît «que la traite de la gomme a toujours été la plus importante de celles qui se faisaient dans nos comptoirs d'Afrique Occidentale».

Mais quelle que soit son origine, sa source ce commerce ne tarda pas à dominer les échanges, l'économie européenne et même mondiale dépend désormais de l'esclave africain.

Cette activité donna naissance à une forme de commerce, qui lui est propre, dont le fait marquant est la naissance des «Compagnies de Commerce» (6), vecteur de ce qu'il fut convenu d'appeler le «Commerce triangulaire». Les Européens jalonnèrent la côte de comptoirs d'échange (Arguin, Portendick... (7)). Les relations commerciales Afrique - Europe connaissent aux XVII^{es} et XVIII^{es} leur apogée d'autant plus qu'à cette période apparaît en plus de l'esclave un nouveau produit qui «sauvera» le Sénégal : la gomme.

Apportée par les Dieppois (1364), les Portugais (1449), la gomme Ouest-africaine ne fut véritablement révélée à l'Europe qu'au XVIII^{es} par les Hollandais. Indispensable à l'industrie occidentale rayonnante (apothicaire, teinturerie, confiserie...) elle ne tarda pas à attirer plus de clients avant de transformer la région surtout à partir du XVIII^{es}, en véritable «colonie de la gomme», ce qui nous amène à laisser de côté l'esclave et «son» XVII^{es}.

Ayant pris naissance officiellement sur le fleuve la traite de la résine se transféra rapidement sur la côte. Son commerce - dans le but de tirer plus de profit et assurer plus de sécurité - renforça le système d'association à une époque où les pouvoirs publics s'y intéressent de plus en plus, la charte qu'ils accordent aux Compagnies «équivalait à un véritable brevet d'invention» (Delavignette 1931, p 49). Seulement il faut signaler qu'à cette époque les peuples de la péninsule ibérique laissent place à de nouvelles puissances (France, Hollande, Angleterre) qui prendront désormais en main les destinées de la région.

Sans sousestimer le rôle joué par l'esclave au XVIII^{es} «grande époque de la côte et de la traite» (Delavignette 1931 p. 47) nous pouvons dire que la «ruée» vers la gomme, les efforts pour la contrôler engendreront une lutte âpre ouvrant l'ère de la «convoltise» pour la «mainmise».

3) Convoltise et mainmise, la France sur scène

Au XVIII^{es} la traite de la gomme achève de prendre sa physionomie et modèle à sa façon la région. Seulement en impliquant plusieurs nations elle fit renaître les inimitiés et les vieilles rancunes en Europe, chaque pays cherchant le monopole. La Mauritanie devient plus que jamais d'actualité. Quelle explication à une telle importance ?

Si la côte mauritanienne fut objet de convoltise pour une mainmise ce n'est pas fortuit. Se trouvant sur la route maritime France-Sénégal, beaucoup de navires s'y rendaient (Delcourt, 1952, p 92). De plus la Mauritanie, représentée par le Trarza, occupe une position stratégique capitale car carrefour des commerces transsaharien et côtier, largement ouverte sur l'Atlantique (600 km environ), sur le fleuve, et contrôlant les régions productrices de résine, ce qui en fait un port naturel abrité et un intermédiaire de l'Europe.

Français revendiquant «l'appartenance» de la région, considérant le Sénégal «comme une colonie et se croyant chez eux» (Georges Tuaillon, 1936, p 7) se trouvent en compétition serrée avec les puissances de l'époque, la Hollande et surtout l'Angleterre.

Ce conflit, que Delcourt appelle (Guerre de la gomme) (1713-1763) se déroule en deux temps:

- une première guerre menée contre la Hollande, de 1717 à 1727. Le traité de la Haye (13-1-1727) y met fin éliminant les Hollandais qui abandonnent toute prétention sur la côte sénégal-mauritanienne.

Le second épisode est la guerre contre l'Angleterre, la grande rivale de la France. Ce conflit qui dure officiellement de 1737 à 1758 se poursuit en fait jusqu'au traité de Paris (1763).

Mais la signature des traités transforma les Hollandais et les Anglais en contrebandiers dangereux, en (interlopes) offrant plus aux Maures. La France, à défaut de les éliminer essaya «d'attirer aux escales du fleuve le commerce de la gomme» (Barry, 1985, p151) tout en cherchant à gagner la sympathie des Maures. Elle ne réussira pas à écarter ses rivaux. Golberry, cité par Cultru (1910, p254) rapporte que pendant les années 1785 - 1786 les «Maures trarza portaient annuellement... environ quatre cent milliers (de gommes) à Portendick qui y étaient achetées par les Anglais, environ la moitié de ce qui était porté aux escales du Desert et du Coq».

Sans nous attarder sur cette période (nous renvoyons à Cultru, Delcourt, Barry, Abdelwedoud...) nous dirons seulement que les rivalités autour des escales maures conduiront «à un contrôle exclusif de la France sur la côte mauritanienne» (Abdelwedoud, 1985, p570) bien que les Anglais continuent à «fourrager la concession» avant de l'occuper effectivement jusqu'en 1817.

La France pour assurer sa mainmise, les Anglais et les Hollandais pour maintenir leur présence cherchèrent à conclure des accords avec les producteurs de gommes de plus en plus exigeants puisque conscients de l'importance de leur marchandise. Nous entrons donc dans une nouvelle phase de ces relations.

C) Pouvoir et comptoirs, les Maures sur scène

1) L'émergence du partenaire

L'importance grandissante de la gomme donna aux relations entre les Maures et les compagnies de commerce, représentant l'Etat, une allure non seulement commerciale mais désormais politique aussi. Les Maures vont l'utiliser pour imposer leurs conditions à des Européens sûrs que quelque soit le fardeau ils auront beaucoup à gagner. Cela demande de jeter un coup d'œil sur la Mauritanie d'alors, en choisissant comme pôle représentatif l'emirat du Trarza.

Sur le plan spatial il est difficile de cerner avec précision les limites du pays maure à l'époque. En effet les frontières n'étaient pas fixes comme le serait un Etat aujourd'hui «avec un «espace» «depersonnalisé» géométrique, rationnel, un espace exclusif frontérisé, clos (Badel, 1988, p135). Cela se comprend quand on évoque quelques constantes du monde nomade.

La mobilité spatiale imposée par un nomadisme transhumant défiant les frontières et les distances à la recherche des pâturages et de l'eau.

L'absence d'une occupation effective du sol et la nature même du pouvoir émiral, de plus en plus fictif à mesure qu'on s'éloigne du «centre».

D'ailleurs on ne peut parler d'un centre unique mais de plusieurs centres (Les Emirats) ce qui fait que l'espace est ici, tout comme au Maghreb, «aussi flou et dynamique et d'autant plus flou et dynamique que la société d'alors était paramétrée pas du tout négligeable à

«...la délimitation du problème» (Baudet, 1988 p 133), le contrôle s'exerce plus sur les hommes que sur le territoire. Néanmoins la délimitation est possible, elle existe, mais nous préférons la faire sur le plan socio-politique.

Sur le plan humain et sans vouloir faire une analyse de la mise en place de la société maure (nous renvoyons aux travaux de Ould Hamidou, Abdelwedoud ould Cheikh...) nous pouvons dire que celle-ci est, avec ses articulations verticales et horizontales, le fruit d'un long processus où se mêlent le politique, l'économique, le religieux... Plusieurs temps forts dont entre autres le mouvement almoravide (XI^{ème} s) l'invasion hassane (XV^{ème} s), la Guerre de Churbubba (1671-73-1677) dans le sud ouest mauritanien, connu sous le nom de (Guebla), expliquent cette lente formation, surtout à partir de la guerre de Churbubba où la stratification est désormais plus nette. Mais un fait retient l'attention, c'est le «bicéphalisme» (branche guerrière et classe maraboutique) qui désormais va commander la société maure, la première composante assurant la direction politique, la seconde contrôlant le savoir et l'avoir.

Mais on ne peut s'empêcher de souligner ici le rôle de la classe servile, l'esclave, bon à tout faire, joue «un rôle de premier plan dans l'évolution économique et sociale des Bidàn» (Abdelwedoud, 1985, p367).. Seulement et puis qu'il s'agit d'assurer la sécurité du commerce, nous nous intéresserons le plus à la branche guerrière en ce qu'elle fut l'interlocuteur direct des Européens, le garant de la bonne marche des affaires et de la défense du pays, ce qui nous amène à parler des emirats et principalement du Trarza.

Amorcée au XVII^{ème} siècle, la formation des Emirats maures ne fut effective qu'au XVIII^{ème} s. Cette structure, «embryon de pouvoir centralisé» (Abdelwedoud, 1985, p 639) est la plus adaptée au monde nomade, et désormais la Mauritanie se trouve divisée en Emirats⁽¹⁰⁾ mghafra (trarza, Brakna, Adrar) et «maghfarisant» (Tagant). Nous prenons comme exemple, tout en le justifiant, le Trarza.

Ensemble géopolitique le plus puissant de la région⁽¹¹⁾ (notamment au XVIII^{ème} et pendant la première partie du XIX^{ème} s), en relation avec les Emirats maures, les royaumes noirs et Saint-Louis, ouvert sur la côte et sur le Fleuve, bénéficiant d'une direction politique solide et contrôlant le marché de la gomme, le Trarza est donc le mieux placé pour faire évoluer la Mauritanie en phase avec Saint-Louis et l'Europe. le pays doit son nom à celui de l'ancêtre éponyme du groupe, Terrouz Ould Hedday O. Amran O. Othman O. Maghfir O. Oudey O. Hassan. Aussi Ahmed ben Deman O. Azzouz O. Massoud O. Moussa O. Terrouz, vainqueur de la bataille de N'Titam (1630-1631) contre les Oulad Rizg, inaugure-t-il la domination du groupe sur la région. La «couronne» se transmettra dans sa descendance, en particulier chez celle de son petit fils Ely Chandhoura (Ould Heddy ould Ahmed ben Deman) (1703-1727) qui nous intéressera le plus ici car le premier chef politique avec lequel les Européens nouèrent des relations politico-commerciales officielles. Cette officialisation se traduira par la signature de traités sanctionnés par le paiement de «coutumes» en échange de la protection du commerce et des commerçants.

2) La traite pour tous, les traités avec tous

a) Traités et «coutumes»

La fièvre de la gomme est telle qu'au XVIII^{es} on peut parler d'une «course au clocher» bien avant celle du XIX^{es}. Cette fièvre, avec les implications qu'on lui connaît, les conséquences que nous avons évoquées, renforça la position des Maures. Le résultat fut que toute installation sur le fleuve était «impropre» si on ne tenait pas compte de leur représentativité «Abdelwedoud 1985, p. 547). Les Européens comprirent le jeu et virent dans l'alliance avec l'Emir, qui contrôlait aussi les principautés Oulof (12) voisines, la seule garantie de l'avenir. Les Français à partir du fleuve, les Anglais et les Hollandais à partir de la Côte rivalisent, chacun offrant davantage aux Maures pour s'assurer, par des traités, l'exclusivité des échanges. Y réussirent-ils ? On peut en douter.

Les traités furent «oraux» au début comme l'atteste l'accord entre l'acourbe et l'emir du

par les uns et les autres, oubliés juste après leur conclusion. Cela mettait les Européens, surtout les Français dans une situation peu enviable.

La France, maîtresse - en théorie - de la région, et représentée par une des grandes figures coloniales, Bruë, signa le 29 Juillet 1717 le premier traité avec Ely Chandhora. Renouvelé en 1723 (Cultru, 1910, p. 174) l'accord reconnaît à celle-ci le monopole sur toute la côte mauritanienne et engageait la Compagnie (du Sénégal) à assurer l'approvisionnement du pays maure.

Le contrat n'est pas rempli. Bruë voulait seulement écarter les Anglais et les Hollandais (ces derniers installés depuis 1685 à Arguin), l'Emir s'intéressait surtout aux coutumes. C'est pourquoi on assista parfois à des malentendus, comme en 1721 quand Duval, gouverneur d'Arguin, tua des Maures; mais il fut massacré le 20 Octobre de la même année par des Trarza.

Le différend fut plus profond, et faillit faire parler encore plus les armes quand, par exemple, l'Emir découvrit que la France cherchait à signer des traités séparés avec ses «adversaires». Comme réplique, et malgré le traité de 1717 il aida les Hollandais (13) à s'emparer de Portendick.

Cela démontre plus, et comme nous l'avons noté que les traités n'étaient que pure forme, leur respect par l'Européen est fonction de la politique menée sur la côte ou sur le fleuve, le Maure ne s'y intéressant que pour les «coutumes» qu'ils prévoient.

En effet les Maures, maîtres du jeu, concevaient les «coutumes» («Amkubbul») payées par les Compagnies «partout où elles voulurent faire du négoce» (Colombani, sd p. 102) comme une source indispensable à leur stabilité politico-économique. Leur paiement, bienveillant à l'origine, ne tarda pas à prendre le caractère d'un «cadeau forcé», un véritable «droit confirmé par la tradition» (même référence) sans lequel la traite ne peut s'effectuer.

Payées vraisemblablement dès le XVII^{es} (voir Abdelwedoud 1985, p. 547 et ss, qui parle aussi des traités) elles l'étaient en produits divers venant d'Europe, et généralement pas de bonne qualité, allant du miroir aux tissus (guinées) en passant par la verroterie, les lames de sabre...» (Cultru 1910, p. 247). Leur importance (bien que représentant peu pour l'Européen) pour une classe guerrière «monopolisant la violence» leur donna rapidement une dimension politique qui les mit au cœur des relations entre Saint-Louis et la Mauritanie et même entre les parties maures qui les reçoivent.

Nous savons à cet effet qu'à la fin du XVIII^{es} et au début du XIX^{es} «elles furent l'enjeu de compétition et de contestation» (Abdelwedoud, 1985, p. 570), qu'elles jouèrent désormais un rôle décisif dans l'évolution de l'Emirat. Pour preuve que la France les utilise comme moyen de pression «on assiste à un élargissement du nombre des bénéficiaires des «coutumes» à des auxiliaires, des parents ou des rivaux de l'Emir, annonceurs de manipulations et de compétitions» (Abdelwedoud 1985, p. 558). Elles finirent même par devenir, surtout après Mohamed Lehib un moyen de légitimation, une condition d'allégeance à Saint-Louis. Sur l'enjeu de ces coutumes, sur ceux qui en bénéficient nous renvoyons à P. Marty (1919, pp. 364-371), Abdelwedoud, (1985, T II p. 560 et ss). Mais une mention particulière doit être faite des coutumes payées aux Idewelhadj sur lesquels nous reviendrons, en raison de leur indépendance vis-à-vis de l'Emir et du rôle économique - et diplomatique - qu'ils ont joué.

Toutefois, en parlant de ces «prébendes» on peut se demander pourquoi n'y a-t-il pas eu, du côté maure, les traces du phénomène d'accumulation. Sans aller plus loin nous dirons que cela n'a pu se produire car les coutumes étaient plutôt utilisées par l'Emir pour asseoir sa domination et «s'attacher» une plus grande clientèle. Son poids dépend donc des coutumes qu'on lui paie lesquelles sont fonction de l'importance des échanges, qu'il importe de voir, brièvement, au XVIII^{es}.

b) La traite au XVIII^{es}, le Sénégal sous la gomme

Les relations commerciales entre les Maures et Saint-Louis, représentant l'Europe, connurent leur apogée pendant le premier tiers du XIX^{es}.

maîtresse, était représentée par une Compagnie ou une société commerçante. Bien plus que les autres produits locaux, tels l'esclave dont le commerce continue, le gomme dominant presque exclusivement les échanges au Sénégal. Pour avoir une idée de cette importance de la résine nous procéderons par repères en considérant la traite au début, au milieu et à la fin de ce XVIII^{es}. (nous renvoyons pour plus de détails à Labat - Cultru, Delcourt...)

L'absence d'un contrôle effectif, l'inefficacité du service des douanes, le truchement et la contrebande, l'instabilité des Compagnies sont autant de limites pour camper avec précision le mouvement commercial. Malgré tout, dès le début du XVIII^e s., époque où s'esquisse la mise en place des règles du jeu, nous disposons de données suffisamment éloquentes pour se faire une idée de la période.

Au début du siècle la récolte de la gomme était relativement importante et évaluée à 8000 quintaux soit 800.000 livres (Cultru 1910, P: 248). La production pouvait dépasser ou être en deçà de ce seuil, car fonction des relations politiques et des caprices du climat.

Malgré tout ce fut une période de grande activité commerciale, même si Bruë, écrivant au Ministre de la Marine le 18 Juin 1715, lui demandant les moyens pour écarter les interlopes anglais, parle de crise. D'ailleurs on prit l'habitude de parler ainsi dès que les Maures sont en bonne position ou simplement quand des gommages sont vendues sur la côte. Autre preuve que le commerce était important et que les rapports des Directeurs Généraux de la concession du Sénégal ne donnaient pas une image réelle, Français et Anglais étaient à la fois relativement bien servis.

La demande européenne est portée au double et les profits tirés sont énormes. La course à la côte est telle que la décennie 1730 - 1740 connut une accumulation de gomme dans les entrepôts telle qu'elle dépassa largement les besoins des marchés en Europe, ce qui contraignit la Compagnie en 1746 à limiter ses achats en fonction de la demande. Cela sera-t-il respecté?

La limitation affecte les producteurs de gomme, mais pas pour longtemps car dès le milieu du siècle les Anglais réapparaissent. Le passage du Sénégal aux mains des ceux-ci n'affecte que peu ou pas le commerce. Cultru (1910 p. 248) parle de sept millions de gommages traités au milieu du siècle. Les Français, écartés, se transforment en «interlopes» et ce jusqu'à leur retour à Saint-Louis après le traité de Versailles en 1783. La situation politico-économique est toujours au profit de la gomme.

A la fin du siècle les échanges avec la Mauritanie sont si importants que la «Compagnie de la Guyane» devient «Compagnie de la Gomme». Cette importance est attestée par Golberry (cité par Cultru 1910, p. 254) qui rapporte que «pendant les années 1785 - 1786 - 1787 la quantité de gomme portée annuellement dans les comptoirs du Désert et du Cok s'est élevée à huit cent milliers et en outre les Maures Trarza en portaient annuellement aussi environ quatre cent milliers à portendik qui y étaient achetées par les Anglais». Autre preuve que la conjoncture favorisait la gomme on proclama, en 1791, la liberté du commerce au Sénégal.

Au total après des contacts peu suivis à l'origine l'esclave et la gomme mirent en relation l'Afrique et l'Europe. La gomme, plus que l'esclave devint le produit essentiel d'exportation du Sénégal surtout au XVIII^e s. ⁽¹⁴⁾ Son importance fut telle que les nations européennes venues la chercher se trouvèrent impliquées dans une longue «guerre de la gomme» pour contrôler son commerce. L'alliance avec les producteurs devint la seule voie de réussite et la France ne put écarter les autres rivaux. Malgré tout les règles du jeu furent fixées. Le commerce connut son apogée surtout au XVIII^{es}, situation qui se poursuivra en gros pendant la première moitié du XIX^e s. .

II) LA PREMIERE MOITIE DU XIX^{es}. LE MAINTIEN EN FORCE DE LA GOMME, MALGRE LES PREMIERS SIGNES DE CRISE

Le Sénégal de cette période est une colonie de la gomme. Le commerce connaît encore

malgré une politique indécise, cherche de plus en plus à contrôler la situation. Mais avant d'aborder ces relations dans leur dynamique il importe de voir le commerce lui-même dans ses mécanismes et sa physionomie, qui n'ont que peu changé depuis les débuts.

A) Le commerce de la gomme : les mécanismes de la traite

1) De la forêt à l'escale

La gomme¹⁵, produite d'une façon aléatoire, par l'exudation de l'acacia «verreck», se localise en pays maure dans trois points, trois forêts: Lebiar au Brakna, Alfetak et Sahel au Trarza, ce qui justifie la prise de ce dernier gomme exemple dans les relations avec Saint-Louis. Indispensable à l'industrie européenne elle relégua rapidement au second plan les autres produits, devenant ainsi «le «palladium» de l'industrie et du commerce sénégalais.... et toute autre conception de l'enrichissement du Sénégal passe pour une hérésie» (Hardy, 1921, p 255).

Les Maures, surtout ceux de la Guebla, y trouvent une activité leur permettant de ne pas entamer leur capital - Le bétail - , et s'y convertissent dès le début, soit directement (Zouaya producteurs) soit indirectement (guerriers, protecteurs).

Produite inégalement deux fois l'an, on prit l'habitude d'appeler «traites» ces deux saisons de rencontre entre acheteurs et producteurs. On distingue à cet effet une grande et une petite traite:

- La petite traite, la moins importante, car la plus courte, s'étend d'octobre à décembre et ne donne par conséquent lieu qu'à une campagne limitée.
- La grande traite s'étale sur six mois avec une période de pointe en Mars. Elle est beaucoup plus importante, d'autant plus qu'à cette période de l'année on assiste à un rassemblement plus important des Maures, qui descendent vers le Sud à la recherche des pâturages, de l'eau mais aussi pour effectuer des échanges. Mais où se déroule justement cette rencontre?

À l'origine le commerce, se faisant dès que possible, ne s'effectuait pas en des points fixes, «seules les marges côtières de l'ouest africain étaient devenues des zones d'économie de traite» (Marc Michel, 1982, p 141). Mais la présence d'interlopes anglais et hollandais sur la côte mauritanienne, et les efforts français pour capter le commerce firent qu'au XVIII^e s on assista à «l'établissement permanent des échelles commerciales européennes sur le Fleuve Sénégal, motivées entre autres, par le commerce du «bois d'ébène» (Abdelwedoud 1985, p. 427), tendance que renforce de plus en plus la traite de la gomme. Celle-ci s'effectue désormais officiellement entre Saint-Louis et Podor où s'échelonnent, avec parfois de sérieux problèmes de localisation les échelles du Désert, du Terrier Rouge, du Trarza, des Darmanours, du Coq, avant que le traité de 1858 fixant les nouveaux points de traites ne désigne Dagana comme centre d'échange pour les gommes trarza. Cette modification fut-elle ou non appréciée par les uns et les autres qui y étaient impliqués ? modifia-t-elle la conduite et les méthodes commerciales ?

2) La population commerçante, le «Code» de conduite

La traite met en relation un monde relativement important et varié où trois composantes essentielles se distinguent : un Européen, un mulâtre chrétien et un vendeur local. Pour mieux cerner cette composition il faudrait le faire sur la base de l'achat et de la vente, autrement dit voir la population venant de Saint-Louis (les acheteurs) et celle qui vient du pays maure (les vendeurs).

Du côté de Saint-Louis «les commerçants étaient divisés en deux groupes franchement hostiles l'un à l'autre : les «négociants» et les «traitants» (Hardy, 1921 p. 9). Les premiers, dont le nombre est relativement limité (4 en 1818, 30 en 1840 contre 160 traitants) (Raffenel 1940 p. 331), contrôlent le marché puisque «pourvus de capitaux et capables de grandes opérations». Les seconds, divisés «en gros traitants commerçant pour leur compte et en petits traitants mandataires des négociants» (Hardy, 1921, p 9) étaient beaucoup plus importants et se recrutèrent essentiellement parmi la population indigène.

souvent relativement tendues - les négociants mettaient les traitants dans une situation parfois difficile. D'ailleurs la puissance de ces négociants se traduit par l'émergence dès le début du XIX^es de maisons commerciales dont le poids, non seulement sur le plan économique mais aussi politique, comme on le verra, sera de plus en plus déterminant. Celles-ci d'origine bordelaise ou marseillaise, (les deux villes qui se partagent le contrôle du commerce au Sénégal) et dont les plus importantes sont Lacoste, Devès et Chaumet..., et surtout leur doyenne Maurel et Prom disposaient, chacune, d'une «flotte marchande». Elles constituent, malgré leurs rivalités, un «lobby» puissant bénéficiant de l'appui politico-militaire de l'Etat, influant largement sur celui-ci. Ne furent-elles pas les premières qui demandèrent la nomination de Faidherbe et une modification des rapports avec les vendeurs de gomme ?

Du côté maure la spécialisation ou la stratification est moins marquée. En effet hormis les guerriers dont la tâche est d'assurer la bonne marche des affaires politiques, les griots, les forgerons, le reste de la population s'intéresse au commerce de la gomme. Mais une tribu maraboutique mérite une attention particulière, les Idaou El Hajj, appelés «Darmancours» au Sénégal. Cette tribu, quasi - indépendante, passe pour être la première à avoir vendu officiellement la gomme aux Européens, vraisemblablement entre 1600 et 1650. Cette indépendance et cette place dans le commerce en firent des partenaires privilégiés et parfois même du médiateurs en cas de conflit.

Les relations entre les populations commerçantes, les lois qui régissent les échanges donnent à la traite un caractère, une «conduite» tout à fait particuliers. Le commerce obéit à des règles dont les plus importantes sont outre l'absence, en général, de monnaie, la contrebande et la duperie. Le troc était la forme courante dans les échanges. Les Maures ne connaissaient pas l'argent, et la France, évitant la sortie des capitaux, et voulant exploiter au moindre coût la colonie «n'encouragea» pas la circulation monétaire. On utilisa, entre autres moyens de paiement la «barre de fer», mais au XIX^es c'est surtout la pièce de guinée qui devient la «monnaie d'échange», article dont les Maures sont «friands».

La traite est une période de grand risque ⁽¹⁶⁾ car c'est une époque de rencontre et de grands rassemblements, ce qui parfois est source de conflit. C'est pourquoi, pour tirer le maximum de profits possibles, «quand on partait à la traite on armait les vaisseaux comme si on devoit livrer un combat» (Lamiral, 1789, p. 89). Le lieu de rencontre est le fleuve et «c'est à l'escale que les Français ont nommé le Desert... que se tient principalement la foire de la gomme» (Golberry, cité par Cultru, 1910, p. 252).

S'effectuant à une période fixe de l'année elle est ouverte par un coup de canon, un autre la refermait ⁽¹⁷⁾. Mais avant que les échanges n'aient lieu il faut d'abord s'entendre sur les coutumes à verser et les prix à payer car «le commerce s'effectue sur la base d'une entente première». Le feu vert donné les opérations commencent. Et très tôt les échanges furent dominés par la guinée et la gomme rappelant le doublet sel - or au temps du commerce transsaharien.

La transparence dans les transactions laissait place à la ruse, à la mauvaise foi, et la contrebande «est admise dans le code tacite du commerce à l'escale» (Désiré Vuillemin, 1962, p. 51). L'anarchie est donc la forme qu'apprécie le traitant, lequel, se déroband aux consignes administratives pouvait faire, malgré les risques, parfois de bonnes affaires.

Mais la contrebande n'est pas le seul vice. La duperie était aussi une des règles. Elle était en effet présente tant au niveau de la quantité qu'à celui de la qualité. Chacun volait l'autre. Les Européens donnaient un volume plus «élastique» au «Quantar» ⁽¹⁸⁾ qui servait de mesure, le transformant en de «véritables tonneaux de Danaïdes» (Faidherbe, 1889, p 34). Les Maures en réplique mélangent la gomme à du sable, y ajoutant des cailloux de même dimension: Et on était comme d'accord. Mais ce qui était intéressant c'est que l'astuce gagna vite les hautes sphères de l'administration. Ainsi Brué se vantait d'avoir fait monter le volume du Quantar, «et les Maures étaient incapables de se rendre compte du

empêchent de suivre de près l'évolution du commerce. Malgré ces lacunes les données dont nous disposons attestent que pendant la première moitié du XIX^e s la gomme est encore «souveraine», comme cela apparaît à travers le mouvement commercial au cours de cette période.

B) Evolution des relations commerciales pendant la première moitié du XIX^{es}

1) La perte de contrôle, les ambitions déçues

Le XIX^es commence pour Saint-Louis et le pays maure par une crise qui affecte «sérieusement» le commerce, après une période de faste qu'encouragèrent la Révolution, la Constituante et la Convention.

En effet l'avènement de Napoléon 1^{er} ouvre une période de conflits, notamment avec les Anglais qui réoccupent Saint-Louis en 1809. Ils ne le quitteront qu'en 1817, bien que le Congrès de Vienne (9 juin 1815) leur ait «fait obligation de le rétrocéder à la France» (Abdelwedoud, 1985, p 578); Ils exigent pour ce faire de leur rivale, et comme pour l'affaiblir, qu'elle abolisse l'esclavage, mesure que l'Angleterre a prise en 1807.

Nous ne nous attarderons pas sur cette intermède anglais (nous renvoyons à Barry qui parle d'O'Hara et de la période). A en croire les auteurs français le commerce au cours de cet intervalle était «en pleine décadence» (Hardy, 1921, p 9). Le même auteur parle du chiffre de deux à trois millions avant l'occupation contre 90.000 en 1809, avec un prix de la gomme qui a baissé de moitié. Il justifie surtout la crise par la négligence et «le peu de soin apporté par les commandants anglais au contrôle de la qualité». Mais quel degré de crédibilité accorder à cette assertion quand on sait que son but était entre autres de dire que seule la France se souciait du Sénégal? Sans nous perdre en conjectures interressons nous à la région après 1817, et même à partir des années 1820.

La rétrocession marque un tournant dans les relations aussi bien entre colonie et métropole qu'entre Saint-Louis et la Mauritanie. La France, libérant à contre-cœur les esclaves, incapable de faire face à l'hégémonie maure dans la région, était contrainte, malgré la crainte engendrée par l'absence d'une «idée directrice», à revoir sa politique à la lumière de la nouvelle conjoncture. Sa nouvelle vision est qu'en plus du commerce il faut s'installer dans la région, la coloniser et endiguer la montée maure. Encore fallait-il savoir comment s'y prendre.

Ne pouvant au départ essayer des changements sur le plan politico-militaire, et voulant occuper sur leur sol les esclaves libérés, son action se porta essentiellement sur le plan économique, escomptant y trouver un remède à la crise.

La «colonisation agricole» parut la bonne solution, et le Walo, faute de pouvoir obtenir l'accord du Fouta, fut la région choisie. L'administration confia l'exécution du programme à Schmaltz, premier commandant et administrateur pour le Roi du «Sénégal et dépendances».

Le commandant expose son projet dans une lettre adressée au Ministre le 4 septembre 1819, projet qui «consiste à s'introduire dans un vaste pays peuplé de plusieurs millions d'hommes, à les déterminer au travail par les avantages qu'ils ne peuvent y trouver sans nous... à les diriger utilement pour nos intérêts par des exemples tendant à perfectionner leur agriculture, à les ranger insensiblement sous la domination française» (Cité par Barry, 1985, p 241). Mais était-ce possible? Le projet, malgré plus d'une décennie d'efforts ne connut pas de succès, et cela se comprend.

Le manque, sur le plan économique, de soutien matériel efficient, la réticence des milieux commerciaux⁽¹⁹⁾, «l'inadaptabilité» de la région aux méthodes suivies firent que le programme fut dès le départ voué à l'échec. Sur le plan politique, il ne faut guère chercher la solution. En effet l'absence d'une politique claire, les changements trop fréquents concernant les gouverneurs s'ajoutent à la montée, en 1830 des libéraux «auxquels il ne faut pas demander le moindre enthousiasme colonial» (Blet, 1946, p 87). Autant donc de facteurs qui justifient l'échec et qui empêchent «toute politique locale sérieuse, et la colonie

... renouer le lien entre celle que la gomme et non de l'agriculture. Il revient à sa vocation première, la seule à même d'assurer à tous le «travail». Ce retour à la gomme, renforçant l'hégémonie des Maures, «ulcérés» par les desseins français et voulant y mettre fin, permet une grande reprise commerciale qui rappelle le siècle précédent.

2) La reconversion, le retour à la tendance

Parler de reconversion et de reprise pourrait induire en erreur si l'on croyait que le commerce allait reprendre sa place des périodes glorieuses. En fait la tendance générale est à la hausse mais le cours de la gomme connaît parfois des troubles. Peut-on parler d'un début de crise? La deuxième moitié du siècle en dira davantage. Pour le moment la gomme domine sans partage le marché du Sénégal. Il importe de voir les raisons de ce retour en force.

Le retour à la résine «poumon économique» du Sénégal à cette période s'explique par une conjoncture locale et internationale qu'on peut cerner à travers quelques éléments d'analyse. En effet avec le développement industriel de l'Europe la demande en gomme s'accrut, ses prix montèrent tandis que les produits européens connaissaient une baisse à la vente, ce qui donnait au mouvement commercial plus de vigueur. De même l'abolition de la traite négrière et l'échec de la colonisation agricole montrèrent à la fois l'impossibilité de trouver un produit de substitution à la gomme et la faiblesse ou le manque de volonté chez les administrateurs qui «furent incapables ou infidèles» (Cultru, 1910, p 373).

Il n'y a donc de recours que dans le commerce de la gomme. La population s'y reconvertisse rapidement et le mouvement commercial retrouve une période de grand développement.

Cette évolution nous la suivrons non pas à partir de 1830 où elle est désormais plus nette, mais à partir des années 1820 où le trafic de la gomme relayant celui de l'esclave est détourné vers le fleuve et où les maisons commerciales «telles des araignées se mirent à reconstruire leur réseau commercial et d'échanges».

D'une manière générale et sans nous intéresser pour le moment aux signes avant-coureurs d'une crise qui se met lentement mais sûrement en place disons que le commerce, de 1820 au milieu du siècle, accuse une tendance à la hausse, les données quantitatives sur lesquelles nous travaillons ne sont, comme nous l'avons déjà souligné, qu'approximatives.

Ainsi 1820 ouvre cette période «d'euphorie». Le commerce fit des progrès considérables et continus, comme par exemple en 1821 où il montait à 2.100.529 francs dont 506.954 francs aux importations et 1.593.575 aux exportations» (Cultru, 1910, p 313). Il est à signaler dès le départ que les gommes trarza représentent la part du lion dans ces exportations, ce qui montre que l'état de santé sera fonction de leur production. Une crise de celles-ci entraîne un fléchissement de celui-là, situation que renforcera la concurrence et l'absence d'un code de bonne conduite chez la population commerçante, de plus en plus nombreuse. D'ailleurs ce dernier élément sera repris par les auteurs pour expliquer le malaise commercial. Mais on pourrait supposer qu'en 1823 la grande participation et la concurrence ne sont pas encore nuisibles pour les traitants puisque la campagne, «loin d'être avantageuse», permettait malgré tout «aux traitants de grands bénéfices, et la plupart d'entre eux semblaient devoir y trouver des ressources pour liquider leurs dettes». (Hardy, 1921, p 204).

Le mal engendré par le nombre, la concurrence et la contrebande, éclate en 1824 où le commerce, écrit Roger, «quoique plus considérable qu'il n'a jamais été, est peu florissant. Trop d'individus prennent part sans qu'on cherche à étendre le cercle des relations ni à introduire aucune espèce nouvelle d'industrie. Les commerçants se ruinent entre eux parce que leur nombre s'accroît dans une proportion qui ne pas suivre l'accroissement moins considérable que reçoit le commerce du pays» (cité par Hardy, 1921, P. 205).

Cette crise - elle domine les années 1820 - d'un genre tout à fait particulier mérite qu'on s'y attarde puisqu'on constate une contradiction entre le mouvement commercial et les

des Darmancours, du Désert et du Coq écartent cette hypothèse. Réside-t-elle dans une conjoncture politico-économique défavorable ? L'établissement en 1828 de la Société commerciale de Galam et du Oualo, la signature, en 1829, (15 avril) d'un traité avec les Trarza, confirmant celui de 1821 affirment le contraire d'autant plus que cette même année 1829 la récolte des gommes s'est élevée à 1 491 809 kg (Gaffarel, 1892, p. 20). Où faut-il donc chercher la source du mal du moment que celui-ci ne résulte ni d'un problème de production, ni d'un problème de commercialisation non moins que d'une baisse des prix à la vente ?

A notre avis l'explication se trouve entre autres à deux niveaux :

- Une crise de comportement, renforcée par le nombre, et dont la toile de fond est la concurrence et la contrebande, peu propices au profit.
- L'absence ou la faiblesse d'un contrôle politique à même de faire régner l'ordre et imposer l'harmonie au commerce. Ce manque de contrôle profite à deux autres parties impliquées dans les transactions : aux interlopes anglais, rivaux dangereux, qui, en 1828 par exemple, et d'après Jubelin ont traité 100 à 115.000 kg de gomme à Portendik, «devenu l'effroi des habitants du Sénégal» (Hardy, 1921, p. 247) ; aux Maures, sûrs de pouvoir dicter leurs conditions et trouver où écouler leur marchandise.

La réalité du problème est que Saint-Louis, une fois incapable de drainer, pour une raison ou une autre, le commerce de la gomme sur le fleuve, crie à la crise, crise de laquelle nous sommes assez loin pour le moment.

Loin de baisser, les échanges connurent à partir de 1830 une nette reprise et une plus grande participation consécutives à l'échec de la colonisation agricole et à l'afflux des populations vers les escales. Le commerce se chiffrait à 3 004 207 Frs. (Cultru, 1910, p. 313) où exportations et importations s'équilibrent à peu près. Le retour à la gomme fut même encouragé par la promulgation en 1831 d'une loi (4 mars 1831) reprimant la traite des Noirs. Le fléchissement perçu pour la période 1832 - 1836, que l'administration, à travers la libre concurrence, le compromis ou l'association chercha en vain à résorber ne modifia pas la tendance générale du mouvement. La production de 1835 a atteint 1.464 878 kgs (Gaffarel, 1892, p. 20), et dans une lettre adressée le 21 mai 1836 au Ministre on trouve que «jamais le chemin des escales n'a été aussi fréquenté qu'il l'est maintenant par les négociants européens dont le nombre s'accroît chaque jour au détriment des habitants indigènes» (Hardy, 1921, p. 262). N'est-ce pas là une menace pour les traitants qui n'ont d'autre issue hors des escales. En tous cas la lutte et l'opposition entre les deux peuvent encore être contenues en 1837 où le commerce, se chiffrant à 7 154 905 Frs (avec 5 059 605 francs d'exportations) (Cultru 1910, p. 313), dont plus de 6 millions de gommes achetées au Maures, (Hardy 1921 p. 263) donne satisfaction à peu près à tous, au premier chef le gouverneur qui voit «l'avenir de sa colonie sous les plus riantes couleurs». Mais était-ce la réalité ou pure utopie ?

1838, année assez dure, apporte la déception. En plus d'une guerre au Fouta, qui ralentit les échanges, la concurrence refait surface. Les négociants arrivent plus nombreux aux escales, «ils se livrent à la double industrie de négociant et de traitant», avilissant «les prix de change de leurs marchandises» (Cultru, 1910, p. 312), et «il n'y avait plus de traite possible pour les acheteurs de seconde main» (Raffenel, 1904, pp. 91-92). Les traitants desarmés, et misant sur la campagne suivante achetèrent les 300 000 pièces de guinées restées de celle de 1838. Mais la récolte déficitaire, l'intervention des négociants, qui fit baisser le prix des guinées (10 à 11 kg par pièce) firent qu'en 1839 les traitants trop nombreux, ne purent payer leurs dettes, et les efforts de l'administration pour y faire face ne connurent pas de succès, le tout bien sûr au grand avantage des vendeurs de gomme qui, au contraire ne connaissent guère de problèmes. Mais parlons seulement de Saint-Louis où en 1840 la crise est nette, profonde et générale. Pourquoi et comment ?

Cette fois-ci la tendance générale sera à la baisse, et ce jusqu'au milieu du siècle. La population commerçante de Saint-Louis est touchée dans son ensemble. Avec une récolte de 3 100 377 (Gaffarel, 1892 p. 21) on se plaint. Le désordre, qui profitait aux négociants - ils l'ont créé - se retourne contre eux. L'une de ses conséquences est qu'il y eut «2 500 000

qui fait baisser leur prix et fait qu'à la colonie «la misère est à son comble». Que faire ? On ne trouva de remède que le retour à la libre concurrence (Hardy, 1921, p. 264). Mais le mal s'amplifie. Cette fois-ci les villes françaises impliquées dans le commerce avec le Sénégal sont atteintes, de même que l'Inde productrice des guinées.

Les années suivantes, la colonie connaît encore plus d'embarras. Le retour à la «société privilégiée» décidé par le gouverneur Montagnières de La Roque (arrêté du 16 avril 1842) et déplaisant aux milieux commerciaux fut loin d'être efficace. Une ordonnance royale rétablit en 1843 la liberté commerciale. Malgré une année (1845) relativement bonne, avec un commerce qui atteint vingt trois millions (Cultru, 1910, p. 313) et une récolte de gomme de 3 656 493 kg la situation ne faisait qu'empirer. Le comble est atteint en 1848 avec l'abolition effective de l'esclavage et la suppression de la corporation des traitants. Le retour en 1849-1850 au compromis, qui d'ailleurs n'apportera pas grand chose, montre que la faille n'est pas encore trouvée. Celle-ci il faudrait la chercher dans la nature même de la politique coloniale peu adaptée aux réalités locales, et dans les rapports souvent flous avec les producteurs, maîtres de la situation, ce qui nous amène à voir ces relations sur le plan politique.

C) La gomme source d'«hégémonie» ⁽²⁰⁾ maure : Les relations politiques

1) Saint-Louis, et le Trarza d'Amar Ould Mokhtar (1800-1829)

Arrivés sur les côtes ouest africaines les Européens trouvèrent devant eux des sociétés à structure «plus ou moins centralisée» : les Emirats chez les Maures, les Royaumes chez les Noirs.

Au début ces relations étaient essentiellement commerciales, matérialisées par le paiement des «coutumes». Cette «subordination» du politique à l'économique dura jusqu'en 1817 où la France revenue au Sénégal entreprend les premiers pas d'une domination politique. Mais c'était sans compter avec la présence d'un adversaire de taille : Amar Ould Mokhtar, Emir du Trarza. Les relations entre les deux parties nous les suivrons à travers la crise du Walo en essayant de dégager les raisons pour lesquelles le contrôle de la situation échappait à la France.

En chossissant pour ses essais agricoles la région stratégiquement capitale du Oualo, la France se heurta «à la mainmise que les Trarza avaient progressivement instaurée après la guerre de Surbubbâ, sur cette principauté Wolof, et dans une moindre mesure sur ses voisins orientale et méridionale : le Diolof et le Cayor», (Abdelwedoud, 1985, p. 579). Qui contrôle le Walo contrôle la région dans son ensemble. ce à quoi s'attela Schmaltz qui voulait «instaurer une pax gallicana sur la rive gauche du Sénégal» (Abdelwedoud, Ibidem) Les résultats d'une telle attitude furent que les Trarza, jugeant dangereuse l'installation à leur voisinage des Français, entraînèrent le Brakna et les Peuls du Fouta et ouvrirent les hostilités contre Saint-Louis.

La France sachant ses faiblesses au Sénégal opta plutôt pour la solution pacifique: Saint-Louis signa le 7 juin 1821 un traité avec Amar Ould Mokhtar, traité établissant «un condominium franco-trarza sur le Oualo» (Abdelwedoud, 1985, p.584). Celui-ci est condiere comme une dépendance du Sénégal mais en échange les Trarza y gardent leur droits et conservent leurs «coutumes». Seulement l'entente ne fut que de courte durée. En effet Saint-Louis en signant le traité avait prévu, à l'insu du roi, une coutume, égale, à Mohame Vall O. Oumeyr ⁽²¹⁾ O. Sidel Mokhtar O. Charchi réputé «pro-français». Ne voit-on pas là les germes de la politique du «diviser pour régner» et l'absence d'une recherche de compromis ou de terrain d'entente entre Saint-Louis et les Maures?

L'Emir, comprenant le jeu manifesta sa désapprobation et courut au devant des événements. Mohamed Val sera assassiné. Les relations deviennent plus tendues, et le seront d'ailleurs jusqu'à la mort d'Amar (début de 1829) malgré quelques traités «mort-nés» qu'il signa essentiellement pour obtenir les «coutumes». La crise est donc profonde avec pour toile de fond à la fois le contrôle du Oualo, la traite des gommés à Portendik le problème des «coutumes» et l'absence d'entente ⁽²²⁾

serieux problèmes limitaient son entreprise.

Parmi les avantages nous savons que Saint-Louis avait en face de lui un adversaire fragile, un Etat cloisonné où les amitiés et les alliances se font et se défont au gré de l'humeur. Le terrain était facilement exploitable eu égard aux scissions internes et à «la multiplication des pôles de pouvoir politique et des appareils de contrôle social sur la scène de l'emirat» (Mohamed El Moktar Ould Saad, 1990, à paraître p.8). Par exemple nous savons que la France s'attira l'amitié des marabouts (Idewelhadj), encouragea l'opposition entre Amar et le lignage des Ehel Sidel Mokhar O. Charghi influents au sud du fleuve, à une période où le pays connaissait de sérieux problèmes «consécutifs à la mort de Muhamad Val O. Umayr (voir Abdelwedoud Ould Cheikh, 1985 p.590 et suivantes). Mais ces atouts la France ne saura les mettre à profit en raison des sérieux problèmes qui sévissaient.

Les handicaps sont multiples et lourds de conséquence et se resument dans l'absence d'une vision politique cohérente soutenue par une assise matérielle et une couverture militaire à même d'endiguer la poussée maure et contrôler le commerce. Ainsi les administrateurs se relayaient à un rythme tel qu'entre 1817 et 1854 il y eut 31 gouverneurs, ce qui rendait «précaire la situation dans nos établissements» (Henri Blet 1946, p. 195). La colonie est administrée non par une politique locale mais le «pouvoir central se réserve jalousement la décision» (Hardy, 1921, p. 356). Sur le plan économique et financier les moyens d'exécution étaient insuffisants», les aptitudes économiques de la région ne sont pas bien étudiées. Sur le plan social et politique enfin la centralisation et l'assimilation étaient source d'excès. L'emprise des Anglais est certaine et «dans toutes les difficultés que nous créent les Trarza on retrouve la trace de leurs intrigues (Hardy, 1921, p.3).

Il n'est donc pas étonnant à la lumière d'une telle politique de voir voués à l'échec les programmes d'un Shmaltz et sa colonisation agricole, plutard d'un Bouet Willaumez et son programme de pénétration etc. Si l'installation en 1830 en Algérie signifie un début de changement dans la conception coloniale, ce n'est pas avec le successeur d'Amar Ould Mokhtar - du moins jusqu'en 1857 - que la France au Sénégal connaîtra un répit.

2) L'absence de changement, le règne de Mohamd Lehbib - (1829-1860)

En fait l'apogée Trarza débute avec Amar et se poursuit surtout sous son fils et successeur Mohamd Lehbib. Le plan de notre travail nous oblige à «casser» en deux parties le règne du successeur d'Amar et cela se comprend. Nous avons voulu suivre l'évolution des relations avec la France non pas à partir du Trarza mais à partir de Saint-Louis où dès 1850 les éléments de la réussite française se mettent progressivement en place. Voyons donc la période antérieure à cette date.

Mohamd Lehbib hérita de son père un Trarza en pleine puissance, et qu'il portera à l'apogée pendant cette période. La position maure ne connaîtra de changements que dans le sens qui déplaisait à la France, dont la politique n'enregistrera que déception et découragement.

En effet Mohamd Lehbib se montra plus ferme et plus déterminé à repousser les Français, à étendre son emprise dans la région et à soumettre le commerce, tout en le développant, à ses conditions.

Pour mieux asseoir sa domination politique l'Emir prit une décision qui fit entrer la crise du Oualo dans une nouvelle phase. En effet voulant créer une force régionale et encourager les desseins de Saint-Louis il épousa en 1833 la «linguère» Djimbot MBodj unifiant ainsi les deux couronnes du Oualo et du Trarza et s'arrogeant «les droits que le Walo nous avait cédés par le traité du 7 juin 1821»: (Hardy, 1921, p.317)/ Cette union changea «toutes les conditions d'équilibre qui avaient présidé jusqu'à ce jour au jeu de notre politique locale». (Carrère..., 1855, p.281). Saint-Louis interprétait l'acte non comme une violation des traités mais comme une «humiliation». Il n'était pas question d'abandonner le Oualo, car, comme le dit l'administrateur Saint-Louisien Quernel en 1834, «si nous l'abandonnons notre commerce doit s'attendre à bien des avanies» (cité par Barry, 1985, p. 290).

La guerre éclate ⁽²³⁾ mais la France hésite toujours. Le gouverneur Renault de Saint-

n'était donc pas possible d'autant plus que les milieux commerciaux s'y opposaient et que Mohamd Lehibb bénéficiait du soutien des Anglais qui ont eux-mêmes, et selon Hardy (1921, p. 259) «suscité ces événements dans une intention toute commerciale».

Sorti renforcé, et comme pour intimider davantage Saint-Louis l'Emir, en 1848, nomma héritier du Oualo son fils Ely issu du mariage avec la «linguère». Les progrès Trarza «allaient sous peu nous étouffer» (Carrère..., 1855 p. 284). Cultru (1910, p. 314) abondant dans le même sens ajoute que «nous payions toujours, en 1848, comme Cent Ans auparavant les coutumes au damel du Cayor et aux chefs maures de la rive droite, et nous étions si bien confinés dans nos îles que le chef des Trarza avait installé à Guet Ndar, sur la langue de Barbarie, en face de Saint-Louis un fonctionnaire (alcati) chargé de percevoir l'impôt sur les caravanes qui venaient le long de la mer pour commercer avec nous dans les villages».

Comme on le voit donc le courage, les aptitudes politiques et la conjoncture commerciale ont permis à Amar Ould Mokhtar et à son fils Mohamd Lehibb «de se poser en interlocuteurs autonomes d'une administration Saint-Louisienne qui leur assurait pourtant la part la plus significative de leur revenu, «coutumes» (Abdelwedoud, 1985 T2, p 595). Le paiement de ces «coutumes» ne signifie-t-il pas que le commerce et la politique «volumaient plus ou moins séparément et que malgré tout, tout le monde se gardait de porter préjudice aux échanges?

En tous cas la situation demeurant telle qu'elle était la France se voyait dans l'obligation de réagir et cette fois-ci beaucoup plus fermement, et après une longue période de tâtonnement. L'application du programme proposé par Bouet Willaumaz dès 1844 semblait incontournable. Il manquait la volonté, le soutien et un homme pour l'exécution. Ce fut grâce aux pressions du commerce de Saint-Louis que ce changement de conception put se réaliser et ce à partir de la deuxième moitié du siècle.

III LES RELATIONS SAINT-LOUIS-MAURITANIE DANS LA DEUXIEME MOITIE DU XIX^{es}

Cette période constitue une étape cruciale dans les relations entre Saint-louis et la pays maure. La crise que connaîtra la gomme, et qui la fera presque disparaître, la mise en place d'une administration décidée à «prendre le dessus», les troubles internes minant l'Emirat sont autant d'éléments qui feront que la situation de la Mauritanie ira en s'aggravant. La conséquence sera son passage, dès le début du XX^e s, et sans «coup férir», sous la domination française et sa transformation en «périphérie» du Sénégal et de son arachide. Le début effectif de ce déclin commence avec Faidherbe.

A) La décennie des troubles, 1848-1858

1) Vers la nomination de Faidherbe

Au lendemain de la Révolution de 1848 le commerce, ruiné par la concurrence inconsiderée, soumis aux exigences des Maures, poussait le Gouvernement à adopter une vue qui lui assurât une emprise plus totale. Celui-ci, cédant aux pressions voulut mettre fin à une situation qui, faute de compromettre le commerce et l'avenir de la colonie, était toujours à l'avantage des Maures. Le projet de Bouet était de plus en plus d'actualité et l'on assiste aux premiers pas d'une politique ferme que nous voyons menée progressivement. Nous distinguons quelques étapes dans ce cheminement.

- La création d'une «Direction des affaires extérieures» au Sénégal. Le titulaire rendait compte au gouverneur «en un mot de tout ce qui serait susceptible d'amener la paix ou la guerre (Hardy, 1921, p 323). La création d'une telle direction est significative d'une

Saint-Louis ne voyait d'autre issue que la guerre qu'il s'est mis à préparer car «le jour où nous les priverions de ces prérogatives et de ces revenus arbitrairement agrandis, ils devaient nous susciter des difficultés qui amèneraient la guerre. Cependant il n'y avait pas à hésiter ; la situation est trop intolérable ; il fallait la briser «Carrère... 1904, p. 352). La pression des milieux commerçants continuant on passa à la seconde étape.

La seconde phase du programme est la mise sur pied, en 1850, d'une «Commission d'enquête». Le commerce est malade, la réglementation peu efficace, le «Compromis» «réadopté» en 1850 n'est «qu'illusion» et «les ébauches d'organisation économiques (...) mal vues du Ministère (...) étaient vite étouffées par les mœurs qu'elles avaient mission de modifier» (Hardy, 1921, 276) ; en gros elle reprit le programme de Bouët.

- La troisième étape est la décision d'exécution, en 1851, des propositions de la Commission. Cette tâche fut confiée au capitaine de vaisseau Protêt, gouverneur de 1850 à 1854 avec lequel «disparaissait une des principales causes de stagnation et d'insuccès du pouvoir local» (Hardy, 1921, p. 343), d'autant plus qu'une «allure militaire» n'était pas pour déplaire au Second Empire contrairement à la Seconde République. Le gouverneur inaugura son œuvre par la création de deux forts à Dagana et Podor pour empêcher les Trarza de franchir le fleuve surtout que Mohamed Lehbib voulait dresser contre Saint-Louis les Noirs, que ce dernier venait d'émanciper.

La France renforce donc son dispositif militaire en vue d'une guerre qu'elle sait coûteuse et qu'il faut bien préparer. Les renforts sont envoyés à Protêt et ordre lui est donné, en 1854 par Ducos Ministre de la Marine, de «supprimer s'il le faut par la force escales et coutumes» et «d'assurer la protection du pays Ouolof». Son grand succès, en plus de la création des forts, est la victoire de Dialmath remportée par le capitaine de général Faidherbe.

Mais la menace Trarza était encore sérieuse. La politique française malgré les quelques succès cherche encore sans la trouver sa voie, ce qui fait que le Ministre, malgré les consignes données à Protêt, recommande en même temps la prudence face à un adversaire, dont la fin n'est pas à l'horizon. La faiblesse de la politique française tient aussi à des facteurs internes puisqu'on sait que les milieux commerciaux ne s'entendaient guère avec Protêt qu'ils jugeaient «timide dans ses réalisations politiques», et ils finirent même par obtenir qu'il fût remplacé par Faidherbe, ce qui fut fait le 16 décembre 1854).

2) Le choc franco-trarza, Faidherbe et la fin du «Duopôle»

La nomination de Faidherbe trouva Saint-Louis et son commerce dans une situation délicate dominée par la gomme et contrôlée par Mohamed Lehbib. Mais avant de voir les réalisations du Gouverneur il importe de jeter un regard plus attentif sur le Sénégal en 1854).

Pendant cette période les efforts étaient centrés sur les moyens d'assurer au commerce sécurité et développement mais aussi sur la manière de mener à bien «la politique du fleuve» polarisant de plus en plus l'esprit des administrateurs et se traduisant dès le premier novembre 1854 par la «séparation administrative de Saint-Louis et de Gorée». Le succès de cette politique est qu'elle ne bute pas sur l'opposition des milieux commerciaux. Ceux-ci réclament même l'abolition des escales «comme une conséquence de l'établissement de Podor et comme le signal d'un développement nouveau des opérations» (Hardy, 1921, 349). Mais la position de l'Emir gêne encore la réalisation de tels projets.

En effet celui-ci est encore le «gendarme» de la région, l'interlocuteur obligé. Son assise matérielle, le commerce de la gomme, est encore solide. Ses relations avec les voisins maures et noirs sont bonnes. A l'intérieur sa marge de manœuvre est assez large ce qui se traduit, par exemple, par les relations de plus en plus étroites avec les Zouaya, dont les «t-etawi» (singl. «Fetwa, mendement juridique») reflètent la vie de l'époque.

Pour le contourner donc et limiter son influence la France doit agir autrement et plus efficacement, ce à quoi s'attellera le nouveau Gouverneur.

Avec Faidherbe une «nouvelle phase d'intervention active commence» (A. Martineau

montée maure sa préoccupation majeure. Nul doute qu'avec un tel projet « nous devons nous attendre à une lutte contre le Trarza » (Cultru, 1910, p. 314). Et Faidherbe lui même écrivait le 19.1.1855 au Ministre que « demander aux Trarza de renoncer à ce pays (Oualo), c'est comme si on disait à la France d'évacuer la Lorraine et l'Alsace » (V. Montell, 1966, p. 19).

Les positions du Gouverneur et de l'Emir étaient inconciliables, chacun déterminé à punir l'autre, et la confrontation, inévitable, éclata. Ne nous attardant pas sur l'événementiel de ce conflit (voir Cultru, Faidherbe, Hardy...) nous dirons que la guerre (1854-1858) tourna à l'avantage de Saint-Louis. Ne le voit-on pas, entre 1855 et 1857 dominer le Oualo, échanger Portendick contre Albréda pour « effacer » la côte, jouer sur la division des Maures pour faire échouer le « blocus commercial »⁽²⁴⁾ imposé par l'Emir et faire plier celui-ci ?

Mohamed'Lehbib poussé par les siens, surtout les Zouaya voulant « refaire leur richesse », affaibli et ne voyant point d'issue était contraint d'accepter les conditions de paix de Faidherbe. Le traité signé le 25 mai 1858 (il le sera le 10 juin avec le Brakna) mettait à la fois fin à la guerre et surtout un terme à plusieurs siècles d'hégémonie maure : le Oualo est occupé, les Maures ne peuvent plus traverser le fleuve en armes, les escales sont fixées, le commerce contrôlé et les coutumes désormais remplacées par un droit fixe de 3%.

Faidherbe devient donc le seul maître du jeu surtout qu'en plus du pays maure il était « vainqueur » en pays noir d'El Hadj Omar. Il réussit ainsi son programme qu'il résume dans une lettre adressée au Ministre le 19 janvier 1855 et qui consiste « à libérer de la tutelle maure les populations de la rive gauche du Sénégal, garantir la liberté de navigation, supprimer les coutumes et assurer la liberté du commerce ». Il put en cela se consacrer au développement de la colonie qu'il dota d'une école, d'une banque, d'un Journal Officiel, d'une imprimerie, bref d'une infrastructure à l'image de sa réussite.

Mais avant d'aller plus loin il importe de faire une remarque. On doit en effet se garder de dire, comme certains auteurs ou biographes de Faidherbe (Cultru par exemple) l'avancent, que le Sénégal est une « création » de Faidherbe, une « telle conception serait... fort inexacte, et il faudrait rendre aux faits leur vraie valeur » (Hardy, 1921, p. 351).

Il a certes réussi mais il n'a pas improvisé. Son succès, il le doit au less des trente sept années de « mûrissement » politique qui séparent le Sénégal de 1817 de celui de 1854. Il le reconnaît lui même en 1855 lorsqu'il dit que « l'idée et le programme des réformes à introduire au Sénégal sont dûs au commerce lui même et à quelques hommes d'élites comme Bouët Willaumez. L'adoption de ce programme et l'ordre d'agir sont dûs à M. Ducos. Les moyens d'action que son Excellence le Ministre actuel nous accorde largement prouvent qu'il a adopté complètement les vues de son prédécesseur » (cité par Hardy, 1921 p. 362).

A son arrivée il n'avait donc pas, tout comme l'administration centrale une vision trop claire du programme qu'il allait entreprendre. Néanmoins on peut le considérer sinon comme le « père » du moins l'un des principaux artisans de la colonie du Sénégal. Mais à son arrivée, et jusqu'à sa victoire le commerce était gêné par la crise politique qui prévalait.

3) Le commerce et la crise

La guerre, les pillages et « l'embargo », limitèrent, sans l'arrêter, le développement du commerce. Les échanges, évoluant en dents de scie continuaient, et d'après les statistiques du milieu du siècle « le commerce avec les Maures s'élève annuellement à dix millions de francs dont cinq environ pour l'exportation de la gomme, des peaux/cuir » (Archives Nationales de Mauritanie E1-9). Cette moyenne avait même été dépassée puisque de douze millions en 1848 les échanges passèrent à 26 millions en 1854 (Henri Blet, 1946, p.208). La gomme accusait une augmentation assez sensible passant de 3.656.493 en 1845 à 4.610.506 en 1859 (Gaffarel, 1892, p.21) à une période où sa future grande rivale, l'arachide, n'est encore qu'à ses débuts.

les traitants ont encore 2 millions de dettes à payer ce qui montrait que Saint-Louis était en difficulté. La récolte de l'année suivante, la plus mauvaise depuis 30 ans, la situation politico-économique générale des trois années d'après portèrent un sérieux préjudice aux affaires, et les mesures administratives étaient inefficaces.

En 1854, année du déclenchement de la guerre, Saint-Louis acheta la gomme aux Maures mais aussi du haut fleuve, signe qu'il voulait affaiblir les bases économiques de son adversaire. Seulement la distance et l'insécurité, et parfois la baisse de production grévèrent les échanges au point qu'en 1855 «le commerce se trouva de fait ébranlé» (Cultru, 1910, p. 328). Le «troc» en 1857 d'Albreda contre Portendick n'apporta pas du neuf car la guerre battait son plein et le roi du Trarza donna ordre de piller les caravanes se dirigeant vers les escales.

Il faut donc attendre 1858 pour que le commerce, après une période de trouble assez longue, malgré un mouvement global relativement satisfaisant avec des ventes de gommages assez importantes, reprenne de nouveau, cette fois-ci sur les bases décidées par Saint-Louis.

B) La «Re-naissance» des années 1860, le Sénégal contre la gomme

1) Les bases politiques de la reprise

Faidherbe, sachant que la prépondérance économique est fille de la prépondérance politique s'attela à créer un cadre propice au développement du commerce et de la colonie. Ces efforts apparaissent dans ses réalisations et ses relations avec à la fois les producteurs de gomme et les milieux commerçants.

En créant une banque, des écoles, des centres administratifs etc, il voulut doter la colonie d'une ossature socio-politique solide et «éduquer» la population pour une plus grande participation et un développement plus important de l'économie. Ses dix ans de règne il les consacra entre autres au développement des cultures d'exportation, notamment l'arachide, et à élargir les limites de la colonie surtout en direction du haut-fleuve. C'est ainsi que sur les traces de René Caillié des explorations méthodiques de reconnaissance firent entreprises, dont celle confiée au lieutenant de vaisseau Mage chargé d'atteindre le Niger, ce même Mage avait déjà atteint en 1860-1861 le Tagant, signe que le pays maure n'est pas absent du programme.

La politique maure de Faidherbe était claire. Elle visait à assurer la paix à droite, à contrôler en usant des «coutumes» la politique des emirs et à drainer vers le fleuve le maximum de gommages possible. Le traité de 1858, les troubles consécutifs à la mort de Mohamd Lehib en 1860 consacrent la réussite d'une telle politique. Les Maures se soumettent, à contre-cœur, à une réglementation qu'ils ne peuvent modifier, ce que Saint-Louis cherchait depuis bien longtemps et ce que son commerce réclamait.

Faidherbe est l'homme de commerce, rappelant ainsi Colbert (1616-1683). Les relations entre le Gouverneur et le «lobby» commercial sont trop étroites, ce dernier est même à l'origine de sa nomination en remplacement de Protêt, ce que corrobore l'affirmation de Barrows Leland (1974, p 201) qui, mettant l'accent sur le rôle joué par les maisons commerciales, surtout leur «doyenne» Maurel et Prom, rapporte que «they are convinced that it was Hilaire Maurel who raised him to the governor ship».

Faidherbe se mit donc au service du commerce et l'encouragea au point qu'on avança que le Sénégal «est une colonie de Bordeaux» et que les milieux commerciaux dictaient sa politique au Gouverneur. En encourageant le développement des cultures d'exportation afin d'élargir l'éventail des produits, et en inaugurant en 1860 la politique du libre-échange, il posa les jalons d'une bonne reprise générale qu'on peut cerner à travers le mouvement commercial.

2) La reprise des échanges, la gomme trarza atteinte

tiligrane qu'elle commençait à avoir du «plomb dans l'aile» et ce au profit de nouveaux produits, notamment l'arachide. C'est pourquoi nous parlons de «gomme atteinte» et du «Sénégal contre la gomme». Mais cette guerre des produits et l'atteinte de la gomme ne seront perceptibles qu'à partir des années 1865, comme le laisse apparaître le mouvement.

La reprise fut brillante et les années 1858-1859 sont considérées les meilleurs sur le plan commercial. Le Sénégal exporta respectivement 4.887.407 kg et quatre millions de gommes. Cette abondance pourrait s'expliquer par l'importance des stocks accumulés et non vendus pendant la période de guerre. Les années 1860 et 1861 sont relativement bonnes malgré quelques fluctuations liées à la production et aux prix de vente des gommes. En plus des quantités le commerce bénéficia aussi - élément non négligeable - d'une grande sécurité avec le fils et successeur de Mohamd Lehbib, Sidi (1860-1871) qui imposa l'ordre sur les pistes et interdit les pillages.

L'abondance ne fut que de courte durée. Une crise s'installe et dure jusqu'en 1864. Nous trouvons par exemple confirmation dans une lettre que l'Emir du Trarza (Sidi) adressa en 1863 au Gouverneur lui écrivant que «depuis deux ans je n'ai pas trouvé assez de guinéas pour mes besoins. Cela tient au manque des gommes» (Arch. Nat. du Sénégal 9G1. Qd. 41).

A partir de 1864 le commerce affiche une hausse. La récolte est assez abondante. Le chiffre total des importations passe d'environ huit millions de francs à 9.401.109^f 54^c en 1865 (Annuaire du Sénégal 1865, p. 131). Il faut signaler l'importance des tissus, après une pénurie, dans ces importations mais aussi la part des peaux dans les exportations puisque 1865 connut une épizootie qui décima en partie le cheptel.

En 1866 les échanges progressent davantage. A côté des gommes du Haut fleuve celles du Trarza participent encore assez largement dans les transactions. Mais ce rôle et cette place connaîtront de plus en plus une baisse au profit surtout de l'arachide qui reléguera la gomme à un rôle secondaire et deviendra la «production maîtresse», notamment à partir des années 1870.

C) Le transfert de centre, le Sénégal sans la gomme : 1870 et au delà

Cette période connaît des bouleversements et des changements profonds dans la physionomie même des relations entre le pays maure et Saint-Louis. Le déclin soutenu et continu du commerce de la gomme, le glissement du centre de gravité économique et politique vers le sud suivant l'arachide, les crises internes rongant l'édifice maure expliquent la crise de la Mauritanie et du fleuve. En effet le pays maure participe de moins en moins au commerce de la colonie, ce qui nous détourne de celui-ci pour privilégier le côté politique de la question. Pourquoi une telle situation et qu'elle en sera la dimension ? Une étude des causes du déclin répond au «pourquoi», les conséquences expliquent la dimension, et le terme est qu'à la fin du XIX^es la Mauritanie est une proie facile dont l'intérêt est de combler le vide divisant l'empire.

1) Le «coup d'Etat» sur la gomme, les causes du déclin

D'abord, et pour mieux cerner cette absence de plus en plus remarquée de la gomme il importe de jeter un coup d'œil sur la tendance générale du commerce pour voir que celui-ci continuera malgré une part décroissante du fleuve et de ses produits, part que nous essayerons cependant de suivre en partie.

On distingue en gros trois phases pour le commerce sénégalais de cette période: un ralentissement pendant les années 1870 une reprise au cours de la décennie des années 1880 et un retour à la baisse pour la période 1890-1900.

Les échanges traversèrent une période difficile pendant les années 1870-1880. Il apparaît que la part du Trarza est de plus en plus en baisse et que Saint-Louis doit désormais

comme le montre le tableau des exportations de cette escale (cf notre mémoire de maîtrise p 80).

A partir de 1879 les gommes se redressent- pas pour longtemps- et Saint-Louis améliore son mouvement. Malgré la crise de la gomme qui décourageait les Maures et réduisait le nombre des caravanes la production de celle-ci augmente, encouragée par des prix assez favorables (variant de 1 à 3 F comme en 1884) et, à l'importation, des guinées bon marché. Seulement la reprise ne dure que peu et l'impulsion donnée au commerce du Sénégal lui vient des exportations des arachides et de l'importation du matériel destiné à la construction du chemin de fer. En effet la gomme décroissait progressivement aussi bien à Dagana que dans les autres escales, comme par exemple Bakel qui, ayant traité 683 t de gomme en 1880, voit ses exportations baisser jusqu'à 266 t en 1887 et même 174 t en 1889 (Colombani, sd, p 104).

A la fin du siècle la gomme est plus que jamais malade. L'écart est de plus en plus net entre un commerce de la colonie qui progresse et un commerce du bas fleuve en chute. En effet celui-ci, apprécié à travers le mouvement de Saint-Louis décroît sensiblement. Ce dernier voit ses exportations baisser de 4 millions en 1890 à 3 millions en 1894 et à lui seul le commerce avec le Haut fleuve ne peut donner une impulsion notable.

Comme on le voit donc le commerce avec les Maures est sérieusement ébranlé. Mais à y regarder de plus près on relève une anomalie de taille ; alors que la production et le besoin européen en gomme n'ont point baissé les échanges avec les Maures devenaient quasi-insignifiants. Quelles sont les raisons de cet arrêt et quelles en sont les retombées ?

La chute des échanges avec la Mauritanie découle d'un ensemble de facteurs à la fois externes et internes.

Au plan externe, et sous l'angle économique et commercial la cause profonde est liée à un problème de concurrence. Le premier grand coup est porté par l'arachide ⁽²⁵⁾ (voir Villard) qui connut une nette et rapide expansion à partir des années 1840. Cela se comprend. Avec la suppression de l'esclavage il fallut trouver autre chose, en plus ou sans la gomme, pour rentabiliser la colonie. Ce fut l'arachide, nécessaire aux huileries et savonneries, et qui conquiert les industriels français (Bordelais et Marseillais surtout) et les sols sénégalais. Elle finit ainsi par devenir une « mono-exportation » reléguant les autres produits à un rôle secondaire. De 4 462 t en 1855 (Augustin Chevallier, 1936, p. 750), elle représentera 43 % des exportations de la colonie pour la période 1890-1891, 65 % pour 1892 - 1895 et 60,5 % pour 1895-1900 (Marc Michel, 1892 p. 141).

Le Sénégal utile suit donc le bassin arachidier. Mais la concurrence des « oléagineux » aurait pu être plus souple puisque nous savons qu'ils n'ont pas la même destination que la gomme. C'est qu'il y a d'autres éléments d'explication.

Les « effets » de l'arachide se trouvent renforcés par l'entrée sur le marché des produits chimiques (dextrine) et surtout des gommes du Kordofan (Soudan égyptien) plus profitables. Celui-ci lança sur les marchés, surtout après sa conquête, vers 1898, par les armées anglo-égyptiennes de Kitchener, des gommes plus abondantes, de meilleure qualité et surtout à des prix à la vente qui détournent vite de la gomme maure.

Sous l'angle politique et social le développement de Dakar, des voies ferrées et caravansérails (au service de l'arachide), l'intérêt de plus en plus grandissant pour le Soudan et le déplacement vers le sud de la main-d'œuvre portèrent un coup sérieux non seulement au pays maure mais aussi à Saint-Louis et au fleuve. De plus les règles imposées par une administration coloniale qui ne recule devant aucun moyen pour faire dicter sa loi, les mesures limitant la circulation des Maures et les taxes lourdes sur les caravanes détournèrent ceux-ci des escales.

A ces éléments, et d'autres sur le plan externe s'ajoutent des raisons internes qui

qu'au niveau des mécanismes d'échange. Tout le menaçait. Les récoltes sont aléatoires, irrégulières et les conditions de production ne sont pas toujours satisfaisantes. Les caprices de la nature expliquent les oscillations. Le manque de débouchés, l'absence de produits de substitution et surtout la cherté des gommes sont à la base du déclin. Les prix élevés, alors que la gomme pousse à foison et sa récolte ne demande que peu d'efforts, créèrent une concurrence qui finit par porter préjudice à la région, ce que peut être les Maures n'ont pas compris à temps.

L'évolution socio-politique n'offre pas elle aussi un cadre propice. L'insécurité, l'incertitude liée aux luttes de différents ordres et l'absence d'une politique à même d'adapter le commerce aux exigences du moment furent des handicaps non moins importants. La somme de tous ces facteurs ne peut augurer que d'un avenir peu probant.

2) L'Emirat en détresse, les conséquences du déclin

Avant de passer au pays maure il faut noter que les conséquences dépassent largement les limites de celui-ci et même de la colonie du Sénégal puisque la France n'est point épargnée. Mais prenons l'exemple de Saint-Louis.

Le fait marquant est le déplacement du centre de gravité politico-économique vers le sud mettant fin à plusieurs siècles de rayonnement du fleuve. Cette crise du fleuve - ce déplacement vers le sud motivé par l'arachide - est encouragée par la construction du chemin de fer. Saint-Louis en souffrit beaucoup. Son économie sans la gomme ne peut le sauver. Sa population commerçante ruinée met du temps à s'adapter aux nouvelles réalités de la colonie. Et comme pour sceller le déclin total Dakar deviendra (1902) la capitale politique et Saint-Louis ne devenant presque plus qu'un poste de surveillance du Soudan et d'un pays maure sans grand intérêt.

Tout comme le fleuve la Mauritanie ne connaît que crise et désolation. Les effets sur le plan économique sont perceptibles à travers la situation de Dagana qui décline bien avant les autres escales, ce qui pose de sérieux problèmes tant au niveau social que politique.

Le délaissement de la région entraîna un mouvement d'exode de la main-d'œuvre vers le sud, et la zone devient une «région de dépression», («depressed area» des Anglais) (Assané Séck 1970, p. 381). Il faut remarquer aussi que le mouvement fut encouragé, sous le menteau de l'émancipation des Noirs, par l'administration. Celle-ci et avec ses «villages de liberté» créés à partir des années 1887 voulait simplement soustraire aux maîtres leurs esclaves lesquels cependant ne connurent aucune amélioration du sort.

Désespérés, mais refusant le fait accompli, et confirmant leur grande facilité d'adaptation les Maures cherchèrent à «s'accrocher» et à faire face à la crise. Était-ce possible ? Leurs tentatives sont multiples et font parfois dégager une tendance à la «spécialisation». Certains se lancent dans le commerce du bétail avec les centres du Sénégal et du Soudan, d'autres dans le transport de l'arachide et, phénomène qu'il faut noter, quelques uns dans le «maraboutisme», toléré quand il est utilisé par l'administration. Un des ultimes recours fut la recherche à vendre le maximum possible de gommes à un prix qui, si dérisoire fût-il, constituait toujours un bénéfice pour les Bidhanes. Cela donna naissance à une pratique dangereuse, la «saignée aveugle» que l'administration aura du mal à limiter. Mais toutes ces tentatives ne pourront combler le vide créé par la chute des gommes, chute également lourde de conséquence au niveau politique.

La crise mit fin à une longue période où les Maures d'un Ely Chandhora ou d'un Mohamd Lehbib faisaient la loi, et ouvrit la porte à la détresse et à l'immixion étrangère en Mauritanie. La stabilité laisse place au désordre ; l'assassinat, perçu même comme un «honneur» devient de règle. Les Emirs dépassés par l'agitation de leurs sujets, leur base économique sapée devaient se mettre de plus en plus, sauf à compromettre leur avenir, au service d'une administration qui ne cherche qu'à les affaiblir pour mieux les dominer. Les

et une faveur accordée à ceux qui prouvent une loyauté à la France, comme ce fut le cas, par exemple, en 1891 avec le roi Trarza Ahmed Salem II (1891-1905).

Il résulte d'une telle situation que la France fait et défait désormais la politique maure. Mais les choses ne s'arrêtent pas à ce niveau. La Métropole voulait aller plus loin et dominer le pays d'autant plus qu'elle cherchait à coloniser aussi le Soudan (ce qui sera bientôt achevé) et «recoudre» les différentes pièces de son empire colonial.

La Mauritanie reléguée au second plan, à genoux ne sera pas le morceau le plus difficile, du moins dans la partie qui nous intéresse. La pacification se fera à la fois sans trop de difficultés mais aussi avec des moyens assez limités, preuve que le fruit est mûr et qu'il est temps de le cueillir.

D) Le pays maure de l'escale au «protectorat»

1) La «ruée» vers l'Afrique, et le rôle de la Mauritanie : Combler le vide

Faidherbe jeta les bases d'un régime hégémonique qui sera relancé par ses successeurs et parachevé, tardivement il est vrai, par l'occupation de la Mauritanie; Quelle explication à ce retard ?

Ce n'est ni un problème d'intérêt, ni l'absence d'un cadre propice, encore moins le manque d'une volonté de coloniser l'Afrique qui gênaient la France puisque celle-ci prit pied dès 1830 en Algérie. La raison est à notre avis politico-économique, et elle explique le «creux» séparant Faidherbe du «scramble».

La France n'avait ni le temps ni les moyens de s'intéresser aux colonies, d'autant plus que la période 1871-1879 est celle du «recueillement», ce qui provoque une série d'abandons dont entre autres la fin du privilège français en Egypte. Sa politique incertaine, hésitante est sujette à des tiraillements de taille notamment entre ceux qui s'opposent à la colonisation et ceux qui la prônent. Seulement la dernière tendance finit par l'emporter.

Le changement s'opéra avec l'arrivée au pouvoir du parti républicain, signe de la reprise de l'activité coloniale, et de l'arrivée au Gouvernement d'une grande figure coloniale, Jules Ferry (1879-1885). Evitant d'être en retard la France se lança dans la «ruée» car il fallait être maître partout «sous peine de n'être en sécurité nulle part» (G. Tuaillon, 1936, p. 179). Aussi Jules Ferry mit-il sur pied sa doctrine coloniale affirmant que la France républicaine «ne saurait abandonner le patrimoine national tel que l'ont fait la nature et l'histoire» et qu'elle ne peut donc être absente au partage du monde. Ferry a une vision à long terme «car il ne s'agit pas de l'avenir de demain, mais de l'avenir de Cinquante Ans, de Cent Ans, de l'avenir même de la patrie» (Blet, 1946, p. 13). Conscient que la lutte était économique et que conquérir des marchés et des débouchés était la seule garantie de l'avenir il affirmait que «la politique coloniale est fille de la politique industrielle».

Les résultats d'une telle politique, que des administrateurs essayèrent d'appliquer, comme Brière de l'Isle au Sénégal, ne seront tout à fait nets qu'à la fin du siècle, où le partage se fera avec une grande brutalité (Ouvrier Roland, 1970, p. 114 - 115 explique le «scramble» par la situation en Europe et non celle de l'Afrique). La course et les efforts aboutiront à la constitution d'ensembles coloniaux monolithiques tels l'«immense domaine» de l'Afrique Occidentale Française (AOF), 14 fois grand comme la France, à la quelle, et bien après, la Mauritanie sera ajoutée. Pourquoi cette intégration qui, quoique tardive fût-elle, s'imposait-elle comme une nécessité évidente ?

L'intérêt pour le pays maure venait bien après les autres. D'autre part et contrairement aux autres colonies, la Mauritanie intéressait peu sur le plan économique et l'on gardait présente à l'esprit l'idée qu'elle constituait une zone d'insécurité pour les Etrangers. Mais il fallait à tout prix l'intégrer à la «famille» car «il fallait assurer la jonction de cette immense domaine» (l'AOF) avec l'Afrique du Nord, d'une part, avec l'Afrique équatoriale d'autre part» (H. Blet 1946, p.133). La France hésita cependant longtemps avant de l'affronter. Mais notons que cette idée de jonction n'est pas nouvelle, et l'évolution fait ressortir deux

La première période est marquée par l'envoi de missions d'exploration (parfois avec de gros risques) comme celles de Vincent (1860), de P. Soleillet (1878), de Raffenet (1886), ou de Camille Douls (1887). Le but était de reconnaître ce pays, peu visité, pour savoir comment s'y prendre. La seconde phase, la plus déterminante, est plus difficile. La France cherchait à prendre pied en Mauritanie et lui imposer les règles de la colonie, ce qui était impossible sans un climat d'ordre et de sécurité. Il fallait donc pacifier le pays, mission confiée à Coppolani.

2) L'intégration et le protectorat

La pacification du pays maure fut entreprise par Coppolani ⁽²⁶⁾, arabisant et islamologue, et bénéficiant de son expérience en Algérie et au Soudan.

Son projet, jugé coûteux, n'eut pas au début l'encouragement nécessaire, ce qui ne l'empêcha point d'y persévérer d'autant plus qu'il bénéficiait d'une conjoncture favorable. En effet il trouva devant lui un pays maure, surtout le Trarza, chancelant, troublé sur le plan politique, aux abois sur le plan économique, agonisant sur le plan commercial. De plus sur action ne se heurta à aucun obstacle (ou revendication) international, et la convention de 1900 avec l'Espagne, fixant les limites du Rio de Oro, donna une liberté d'action totale à la France.

Pour mieux se faire accepter il donna à son entreprise un cachet politique et diplomatique plutôt que militaire. C'est dans ce cadre qu'il chercha et obtint l'appui des Zouaya. Cette alliance éclaire quelque peu sur les réalités internes de la société «bidhane» à l'époque et montre combien facile sera la pacification. Aspirant à la sécurité pour «refaire» et développer leur commerce et leur économie, voulant se démarquer davantage d'une classe guerrière en difficulté, «les tribus maraboutiques accueillirent favorablement la présence française» (Toupet 1963, p. 301). Et sous l'impulsion d'hommes influents tels Baba Ould Cheikh Sidiya et Cheikh Saad Bouh les Zouaya deviennent l'«interlocuteur privilégié et honoré des Français pour l'ensemble de la Mauritanie» (Abdelwedoud, 1985, p. 504).

Sans aller aux détails disons que Coppolani choisit la formule du «protectorat», souple en théorie et plus ou moins accepté par les Maures ⁽²⁷⁾, mais qui en fait n'est que pure domination. Ainsi entre 1899 et 1903 il obtint la soumission de la plupart des tribus, ce qui lui permit de faire de la Mauritanie un territoire de protectorat (1903) puis un territoire civil (1904). Son assassinat (1905) en plein parcours de son projet montre que quel que fût le déclin de leur pays les Maures refusent de baisser les bras. La présence de quelques poches de résistance constitue et constituera un handicap sérieux qui retardera le contrôle total et effectif.

Au total nous pouvons dire que les relations entre Saint-Louis et la Mauritanie au XIX^es étaient, comme aux siècles précédents, rythmées par le commerce de la gomme. Cette activité, liée au besoin industriel européen intégra le pays maure au commerce mondial et le mit au cœur des luttes européennes (guerre de la gomme) pour contrôler les côtes sénégal-mauritaniennes.

Pour mieux saisir l'impact et suivre ces relations nous pouvons le faire à travers les trois phases d'évolution en descente que connut la gomme et qui éclairent aussi sur la situation interne correspondante de la région :

Le «Sénégal sous la gomme» reflète le règne de celle-ci avec pour conséquence une hégémonie maure sans partage dans la région. Saint-Louis devait se plier aux exigences d'une Mauritanie qui, jusqu'au milieu de siècle, bénéficiait d'une bonne assise politico-économique.

Le «Sénégal contre la gomme». En fait les signes avant-coureurs du déclin de la gomme sont plus ou moins perceptibles. Malgré la bonne santé qu'elle affichait, dès les

d'une politique timide butant sur l'opposition des milieux commerciaux ne laissent guère réussir les ambitions françaises. Il faudra attendre l'apparition de l'arachide et la mise en place de la politique «ferme», et «brutale» de Faidherbe pour que le Sénégal se ressaisisse et s'impose à un pays maure désormais secoué par les luttes internes et économiquement affaibli par la concurrence étrangère.

- Le «Sénégal sans la gomme». Celle-ci n'est plus rentable et la région manque de produits de substitution. Le centre de gravité se déplace plus au sud. Tout comme Saint-Louis le pays maure est ébranlé. Pour «survivre» il n'a d'autre choix que d'accepter l'ingérence d'une France qui, pour achever la construction de son empire colonial, devait le pacifier. Cela ne posera pas de gros problèmes, du moins au début.

Notes

1) Nous parlons de «Mauritanie» pour désigner le pays maure, mais nous signalons que cette appellation n'apparaîtra officiellement qu'après 1900/

2) La découverte n'était pas rentable dans l'immédiat, ce qui en écartait la «quasi - totalité des particuliers».

3) Cette région a vu rayonner du VIII^e au XVI^e les grands empires du Ghana, du Mali, du Songhaï qui se développèrent à la faveur de leurs mines d'or (du Bouré et du Galam entre le Niger et la Falemé) qui les mirent, par le commerce transsaharien, en relation étroite avec l'Afrique du Nord.

4) L'importance du métal jaune explique l'enjeu pour le contrôle de la région et justifie l'expédition marocaine, qui en 1591 mit fin à la splendeur de l'Ouest - africain.

5) Pour plus de détails sur la traite négrière, sa nature, ses méthodes et ses effets nous renvoyons à Philip D. Curtin, Abdelwedoud...

6) Si les Compagnies de commerce n'ont pas réussi c'est qu'il y avait une absence d'harmonie et de collaboration étroite entre la métropole et les administrateurs dans les colonies lesquels, usant de la ruse ne révélaient parfois «pas tout de suite leurs plans aux actionnaires ni aux bureaux qui eussent été effrayés» (Delavignette, 1931, p. 49).

7) Sur Arguin et Portendick voir les travaux de Mauny, Delcourt, Monod...

8) Delcourt donne une bonne analyse de cette «guerre de la gomme» et montre comment ses devanciers (Labat, Cultru...) n'ont pas apprécié à sa juste valeur ce conflit.

9) Sur la société maure et l'application des concepts «modernes» de sociologie qui lui est faite la plus solide étude à notre avis est celle d'Abdelwedoud Ould Cheikh.

10) Mokhtar Ould Hamidoun (Hayat Mouritaniyya, (en arabe)) est une autre source de base sur la société maure traditionnelle et sur les Emirats. Nous signalons que deux de ces Emirats (l'Adrar et le Tagant) furent longtemps à l'écart de la «sphère d'influence directe des traitants européens» (Abdelwedoud, 1985, p. 531).

11) Le Trarza couvre la partie sud-ouest de la «Guebla», cette vaste région plate qui s'étend «du rebord occidental des plateaux de la Mauritanie centrale jusqu'à l'Océan» (Toupet 1963, p. 11). Le «Moniteur du Sénégal et Dépendances» du 16-2-1858 appelle Trarza le «pays s'étendant de la rive du Sénégal, depuis les bords (du Sénégal) jusqu'au marigot de Mahguen, vis-à-vis de Gao et sur une profondeur variable mais qu'on peut évaluer à Cent lieues» Comme les autres Emirats le Trarza comprend des groupes de statut différent : Guerriers, Marabouts, Tributaires et Esclaves. La première branche assure la direction politico-militaire les autres le développement «socio-économico-culturel».

12) Le Trarza considérait que ces principautés faisaient partie de sa zone d'influence ; voir à ce titre Barry 1985, Abdelwedoud, 1985.

13) Les Trarza pouvaient, dès qu'ils le voulaient servir les Hollandais et les Anglais sur la côte d'autant plus que celle-ci se trouve à proximité de leurs forêts de gommières.

14) Sur la question des produits d'exportation on peut se référer au travail de Delcourt qui montre que la gomme était le principal produit d'exportation du Sénégal. Il remet ainsi en cause les thèses de Cultru (p. 263), Villard (1943), p. 51), Faidherbe (1889, p. 31) qui donnent l'avantage à l'esclave.

15) Pour plus de détails sur la gomme on peut consulter les travaux de l'administrateur Gaden de même que M'Khaitrat, Desiré Vulliamin, Carrère... et la Mémoire de Maîtrise d'Abdoul Mamadou (le commerce de la gomme au XIX^e, Université de Nouakchott, 1983 - 1986).

16) Sur les «préliminaires» de la traite voir entre autres Lamiral, Golberry...

17) Un arrêté du Gouverneur fixe l'ouverture de la campagne, laquelle débute en général le premier janvier pour durer 6 à 7 mois.

18) Pour un «Quir al» de gomme on donnait d'après Bruë, cité par Cultru (1910, p 256) quatre patagues d'Allemagne... ou Quatre pièces de 28 sous... ou 2 barres de fer plat... ou 20 mains de papier» etc.

19) Ceux-ci s'opposaient à tout ordre sur le fleuve. Ils en profitent pour affaiblir les traitants de «second ordre» et mettent aussi l'administration en difficulté car celle-ci n'a pas toujours les moyens pour faire régner le calme.

20) Nous donnons à ce mot un contenu beaucoup plus nuancé que le concept gramscien (Antonio Gramsci) pour qui «l'hégémonie» est une «acceptation de l'Etat par les sujets». On peut même se rapprocher plus de son autre concept étatique la «domination» en disant que la gomme, par son rôle, était celle qui donnait l'avantage

21) Continuant dans sa politique agressive et son refus de prendre en considération les prétentions du Trarza sur le Oualo devait inévitablement entraîner la région dans une guerre. Mieux, Saint-Louis cherchait une alliance avec Mohamed Vél Ould Oumeir dans la lutte contre les Anglais à Portendick, lesquels sont en bons termes avec l'Emir et son fils Brahim Walid. D'ailleurs ce Brahim Walid finit par tendre une embuscade à Mohamed Vél, mais lui aussi sera assassiné quelque temps après. Voir Mokhtar Ould Hamidou, Abdelwedoud...

22) L'idée générale qui se dégage est que la France, après l'échec de sa «colonisation agricole», et jusqu'en 1848 essaya de garantir le développement du commerce par les traités de paix et le paiement des «prébendes». Elle n'hésite pas aussi à recourir à la force quand ses intérêts étaient menacés (Guerre du Oualo). Seulement il lui faudra du temps pour que la seconde alternative devienne plus efficace.

23) Sur la Guerre du Oualo voir Faidherbe (1889) mais surtout la synthèse de Barry.

24) En plus des opérations militaires les deux parties portèrent aussi la guerre sur le terrain économique. Le Trarza décida de ne plus exporter de gomme à Saint-Louis, ce à quoi Faidherbe répliqua par la suspension de toute «livraison» de mil, de tissus... C'est là d'ailleurs un des mobiles qui ont amené Mohamed Lehbib à «signer».

25) Sur l'arachide on peut lire les travaux d'Yves Féhaut - Augustin Chevalier...

26) Sur Coppolani voir par exemple Colombani, Desiré Vuillemin...

27) Déjà en 1892 on parla de «protectorat» dans le traité avec le Trarza. Ce ne sera cependant qu'une forme voilée de domination.

Bibliographie

Abdelwedoud Ould Chelkh. Nomadisme, Islam et pouvoir politique dans la société maure précoloniale (XI-XIX^e). Essai sur quelques aspects du tribalisme. Thèse de Doctorat en Sociologie. Paris V. 1985.

Baduel (R) Vers des territorialités closes. Le front de l'Etat. Eléments pour une approche comparative autour de la Méditerranée. In RMMM 48-49 1986/2-3.

Barrows Leland. Général Faidherbe, The Maurel and Prom Company of French expansion in Sénégal. Ann Arbor Michigan, 1974

Barry (B) Le Royaume du Waalo, le Sénégal avant la conquête. Paris. F. Maspero 1972.

Blet (H) Histoire de la colonisation française: les étapes de la Renaissance coloniale 1789-1870. Paris B. Arthaud, 1946

Carrère (F) et P. Holle. De la Sénégambie française. Paris Firmin Didot et Cie 1855.

Chailley (M) Histoire de l'Afrique Occidentale Française 1638-1859. Paris. Berger Levrault 1968

Chevalier (A) Monographie de l'arachide. Paris Museum National d'Histoire Naturelle Labc. d'agro-colonial 1936

Colombani. F.D. Au Sahara des Maures «Beïdan». Imprimerie du Nord, Tunis (sans date)

Cultru (P) Histoire du Sénégal du XV^e s à 1870. Paris, Emile Larose 1910

Curtin (Philip. D) Economic change in précolonial Africa. Sénégambia in the Era of slave trade. The University of Wisconsin Press. 1975

Delavignette (R) L'Afrique Occidentale française. Paris. Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales. 1931.

Delcourt (A) La France et les Etablissements français au Sénégal de 1713 à 1763. Dakar. Mémoire de l'IFAN n° 17, 1952.

Desiré (Vuillemin G) Essai sur le gommier et le commerce de la gomme dans les escales du fleuve. (document ronéotypé 102 + IX p. sdn). 1980.

Faidherbe (Général) Le Sénégal, la France dans l'Afrique occidentale. Paris, Hachette, 1899.

Gaffarel (P) Le Sénégal et le Soudan français. Paris Ch. Delagrave 1892.

Gnokane Adama : La politique française sur la rive droite du Sénégal : le pays maure (1817-1903). Thèse de III^e cycle Paris I. Panthéon Sorbonne 1986 - 1987.

Guy (C) L'Afrique Occidentale Française. Paris, Larose, 1929.

Hardy (G) La mise en valeur du Sénégal de 1817 à 1854 Paris, Larose, 1921.

Lamiral (D.M.) L'Afrique et le peuple Affriquain. Paris Dessenne, 1789.

Mauny (R) Tableau géographique de l'Ouest-africain au Moyen Age d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie. Dakar IFAN. Mem. n° 61 - 1961.

Michel (M) L'appel à l'Afrique. Contribution à l'effort de guerre en AOF 1914 - 1919. Contributions et réactions à l'effort de guerre en AOF. Publications de la Sorbonne. 1982.

Mkhaïtratt (M.S.Ould) La gomme en Mauritanie. Paris, mémoire de l'ENFOM, 1959.

Mohamed Saïd (Ould Ahmedou). le Trarza, et ses relations commerciales avec la colonie du Sénégal de 1858 à 1904. Mémoire de maîtrise. Université de Dakar. 1984-1985.

Monod (Th) et Cénival. Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal, par Valentim Fernandes 1506 - 1507 Paris. Larose 1938.

Montell (V) Esquisses Sénégalaises. IFAN Dakar n°XXI, Dakar, 1966.

Ollivier (R) A. Anthony... L'Afrique depuis 1800, Paris, PUF. 1970.

Raffenel (A) De la colonie du Sénégal. Revue Coloniale, Paris, Challamel 1904.

Sack - (A) Dakar, métropole Ouest-africaine n° 85 IFAN Dakar 1970.

Toupet : La sédentarisation de Nomades en Mauritanie centrale et Sahélienne. Thèse de Doctorat d'Etat ès-lettres Paris VII. 1963.

Tuallion (G) L'Afrique occidentale française par l'Atlantique ou le Sahara ? Paris Charles Lavauzelle et Cie 1936.

Vanacker, Desiré Vuillemin... Introduction à la Mauritanie. Paris CNRS - 1979.

Villard A. Histoire du Sénégal. Dakar Maurice Viale 1943.