

La Géographie

REVUE MENSUELLE

PUBLIÉE SOUS LA DIRECTION
de M. G. GRANDIDIER
Secrétaire général de la Société de Géographie

SOMMAIRE

Jean-Étienne Martin. — Essai sur Bougainville, circumnavigateur. La genèse de sa carrière maritime (avec trois gravures dans le texte).	321
Édouard Conzenius. — Les îles Corn du Nicaragua (avec une carte dans le texte).	347
MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE. — ASIE : Contribution à l'étude du Vilayet de Sinope.	363
AFRIQUE : Énigmes sahariennes.	364
SPÉLÉOLOGIE : Les plus grands abîmes (Italie) (avec trois coupes dans le texte). — Les abîmes de Toulon. — Exploration du Chourum-Martin (Dévoluy : Hautes-Alpes).	366
ACTES DE LA SOCIÉTÉ. — Causerie radiophonique : Une visite à la Société de Géographie, par M. St. Reizler. — D'Alger au Tchad par le Hoggar et l'Air, par le Prince Sixte de Bourbon (avec huit gravures dans le texte).	374
NÉCROLOGIE	407
NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES	411
TABLES ET INDEX DU TOME LII	423
BIBLIOGRAPHIE { I. Ouvrages et Périodiques.	433
{ II. Cartes. Atlas.	500

BIBLIOTHÈQUE
CENTRALE
NATIONALE
PRÊT

PARIS

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

10, AVENUE D'IÉNA

1929

Len 8

10.663

D'Alger au Tchad par le Hoggar et l'Air.

« Le voyage que mes camarades¹ et moi avons entrepris d'Alger au Tchad avait un but précis : celui d'ouvrir une voie nouvelle à travers la France d'Afrique, voie qui permit une liaison directe jusqu'à l'Afrique Équatoriale Française et, de là, à Madagascar.

« C'est pourquoi, je tiens en commençant à vous parler de cette question des liaisons africaines qui fut l'idée maîtresse de notre expédition.

« On a souvent comparé l'Afrique à une assiette dont on aurait seulement touché les bords. On pourrait également dire que c'est à la façon des anguilles que les Blancs y ont pénétré : ils sont venus de la mer, et ont remonté les fleuves. Mais, plus difficiles que ces poissons, la barre, puis les rapides les arrêtaient souvent et empêchèrent le commerce le long de ces voies naturelles de pénétration. L'histoire de l'Afrique démontre cette vérité que la mer ne rapproche pas, mais semble défendre l'accès des côtes, excepté sur de rares points comme Gorée-Dakar, par exemple. Et sur ces rares points, l'activité sur mer des Anglais nous a souvent dépassés. Au nord de l'Équateur, sauf l'embouchure du Sénégal, occupée par des marins dieppois en 1364, mais qui ne connut de prospérité que grâce à l'appui donné par Richelieu à une compagnie de commerce rouennaise, sauf le Sénégal et la Casamance, les estuaires de la Gambie, de la Volta et du Niger sont aux Anglais.

« Là, comme ailleurs, ils ont pratiqué leur grande et large politique mondiale, occupant les points essentiels sur les grandes routes maritimes; politique que nous avons suivie heureusement en Indochine, mais qui, dans l'Empire africain, doit être remplacée et contrebalancée par une politique de voies continentales.

« En somme, en face du continent africain que nous voulons conquérir pacifiquement, nous nous trouvons dans ce que les militaires appelleraient « la ligne intérieure ».

« La base est en notre Afrique du Nord, si proche des côtes de Provence, et qui s'est développée avec une si étonnante rapidité.

« C'est de là qu'il faut partir.

« Lorsque venant de France le voyageur débarque à Alger, port le plus rapproché de Marseille, trois grandes voies africaines se présentent à lui :

« Celle du centre, la *Soudanaise*, descend en ligne presque droite sur le bassin du Niger. C'est la ligne la plus courte entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale Française et à ce titre — peut-être — le trajet choisi par le chemin de fer transsaharien.

« A l'ouest se trouve la route *Maurétanienne*, qui lorsqu'on aura mis de l'ordre au Tafilalet et au Rio del Oro, empruntera la vallée de

1. La mission se composait de :

S. A. R. le prince Sixte de Bourbon, chef de la mission; S. A. R. le prince Gaëtan de Bourbon; le comte Hector de Béarn, capitaine de corvette de réserve; le comte Jean de Neufbourg, lieutenant pilote-aviateur de réserve; le lieutenant-colonel d'artillerie Gaustch, inspecteur des matériels automobiles de l'Afrique du nord; le capitaine d'artillerie Bach, du 12^e régiment, et le chef mécanicien Paul Auvray.

la Saoura, et l'ancienne voie des caravanes qui côtoie le **Hank** et rejoint Atar et Saint-Louis du Sénégal.

« La troisième enfin, celle de l'est, est la voie *Congolaise* la seule des trois qui dans toute l'extension du terme mérite d'être appelée *transafricaine*, non seulement parce que, à travers les colonies françaises, anglaises et belges elle dessert les intérêts internationaux du centre africain, mais encore, parce que se raccordant aux chemins de fer et lignes d'aviation belges et anglais elle aboutit au Cap. Véritable *Alger-Cap* elle rejoint le Caire — au Cap réalisé par les Anglais, puis, bifurquant à travers le Congo vers l'est, elle dessert l'Océan Indien et Madagascar.

« C'est cette dernière voie, qu'il y a dix-huit mois, j'étudiais à Alger avec le colonel François, chef d'état-major du 19^e Corps, l'un de nos Africains les plus avertis et qui à ce titre fut appelé, il y a quelques années, à collaborer à la « Croisière Noire ». Son amitié voulut nous faire bénéficier de son immense expérience. C'est à lui en premier lieu que mes camarades et moi nous devons la réussite de notre mission.

« Il m'est particulièrement agréable d'évoquer au début de cette conférence, le souvenir de ceux qui nous ont aidés et assistés, en premier lieu M. le Gouverneur général Bordes, qui mieux que personne connaît son Algérie et l'avenir que ce pays trouvera au delà du Sahara. Dans toute l'Algérie, le concours de tous les officiers du Sud nous fut d'une aide infiniment précieuse, ainsi que celle que nous trouvâmes en Afrique Occidentale Française, où des remerciements particuliers de la mission s'adressent à M. le Gouverneur général Carde et à M. Brévié, gouverneur de la colonie de Niger. Je ne puis les nommer tous, ceux qui vinrent au-devant de nous, avec cette cordiale sympathie que l'on trouve toujours chez le saharien et le colonial; qu'ils sachent au moins que même anonymes, nous gardons d'eux le profond et reconnaissant souvenir.

« Monsieur le Président, monsieur le Secrétaire général de la Société de Géographie à vous également la mission est redevable d'aide et de conseils précieux; c'est pourquoi elle est heureuse de pouvoir vous le redire chez vous.

« Nos remerciements les meilleurs vont également au Directeur ainsi qu'à MM. les professeurs du Muséum d'Histoire naturelle de Paris.

* * *

« Les difficultés pour les voyageurs commencent longtemps avant le jour de leur départ de Paris. Pour nous, la question de ravitaillement avait été très compliquée, du fait que l'essence, l'huile pour les voitures et les provisions pour les hommes devaient être envoyées à la fois par le nord et par le sud : par le nord sur l'axe In-Salah-Tamanrasset In-Guezzam d'un côté, et de l'autre côté par Colomb Béchar sur Reggan; par le sud à travers la Nigéria anglaise à Kano, Zinder et de là, à l'est vers le Tchad, au nord vers l'Aïr, et à l'ouest sur le Niger. Travail très délicat qui fut précédé par celui encore plus important du calcul des provisions nécessaires. Mes camarades Béarn et Neufbourg se sacrifièrent avec entrain à ce dur et ennuyeux labeur. Ils trouvèrent un collaborateur merveilleux dans la personne du colonel Gaustch, inspecteur du matériel automobile de l'Afrique du Nord auquel le ministère avait donné mission de nous accompagner.

« Les envois furent faits dès le mois de septembre. Grâce à l'aide des officiers des Territoires du Sud-Algérien, pour le groupe Nord, et des fonctionnaires et officiers de la colonie du Niger, pour le Sud, tout fut en place en temps voulu.

« L'intervention personnelle de S. E. lord Tyrell, ambassadeur d'Angleterre en France, hâta et facilita grandement le passage de nos colis à travers le territoire britannique entre Lagos et Kano. Qu'il veuille bien croire à notre meilleure reconnaissance.

« L'une des particularités de notre voyage était de le faire avec trois automobiles camionnettes ordinaires, type strictement série, 11 chevaux, auxquelles on n'avait fait subir que la seule modification de démultiplier les vitesses et de les munir de pneumatiques de très grosses dimensions. Les carrosseries avaient été faites d'après les dessins du comte de Neufbourg qu'une longue expérience saharienne a familiarisé avec ces problèmes. Ainsi équipées nos voitures réalisaient le type presque idéal de la voiture saharienne et coloniale. Robustes, maniables, peu exigeantes et quoique à cause de la démultiplication, la vitesse en fut réduite à 40 à l'heure, nous arrivâmes dans des terrains très difficiles à réaliser de bonnes moyennes.

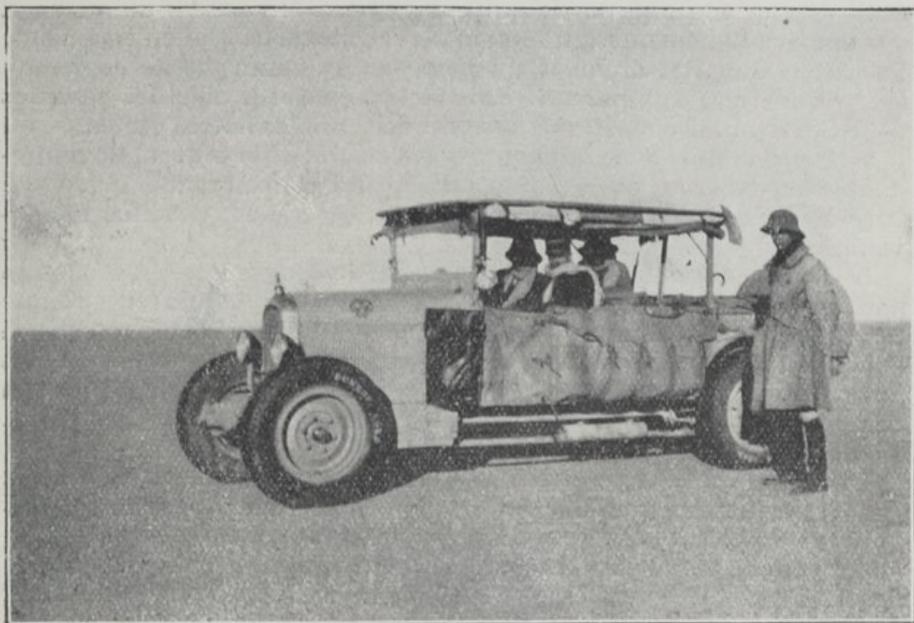
« Les voitures totalisèrent à elles trois 35 000 kilomètres sans le moindre accident. La seule réparation fut le remplacement d'un axe de piston, opéré en deux heures à Figuig, lors de notre retour. Quant aux pneus, ils résistèrent à tous les terrains, et c'est avec le même train de roues intactes que nous revînmes à Alger. Et pourtant nos voitures qui pesaient en ordre de marche environ 1 500 kilogrammes et dont la charge utile avait été prévue à 800 kilogrammes eurent presque toujours à transporter de 13 à 1 500 kilogrammes, notre parcours nous obligeant d'avoir à bord de l'essence, de l'eau et des vivres pour un rayon d'action de 1 200 kilomètres. En conséquence nous avons été obligés de nous alléger considérablement pour tout le reste et sacrifier tous les impedimenta, notamment tentes, bagages superflus, etc., etc. Il nous empêchait également d'emmener des boys nègres, sauf dans le Niger où nous primes un cuisinier haoussa. Chacun était son domestique, mais la bonne humeur constante et la camaraderie de tous ne nous permit pas un seul jour de nous apercevoir des petits inconvénients qui en résultaient. Nous emportions naturellement sextant, chronomètre, baromètre, altimètre, etc., ainsi qu'un compas Morel d'aviation que M. Laurent Eynac, ministre de l'Air, avait bien voulu mettre à notre disposition, et qui nous rendit les plus grands services.

« Enfin nous avons quelques livres, choix difficile quand la bibliographie est déjà nombreuse. Elle va des récits du marin français René Caillé et de l'anglais Adams au début du XIX^e siècle à Duveyrier, Barth, Nachtigall, jusqu'aux études les plus récentes de M. de La Roncière, de M. Daniel Berthelot du professeur Gauthier, l'homme qui au monde connaît le mieux le Sahara et de celles de M. Augustin Bernard sur l'Afrique du Nord, sans oublier Foureau, Chudeau, Benhazera, Delafosse, Monteil, Nieger, Meynier, Abadie...

« Le Muséum d'Histoire Naturelle nous avait guidés dans la préparation du matériel nécessaire pour collectionner des insectes et rapporter des dépouilles d'animaux. Mon frère était chargé de ce département.

« Malgré le peu de temps dont nous disposions, nous pûmes, grâce au dévouement de tous, recueillir de très nombreux insectes et réunir sur l'habitat de la faune africaine des renseignements qui feront l'objet d'un rapport étendu.

« Ainsi équipés, nous quittions Paris le 4 janvier, et étions le 6 à Alger, d'où nous comptions repartir le 10 ou le 12. Mais nous avions fait nos comptes sans le chemin de fer qui égara nos voitures pendant quinze jours, si bien qu'elles n'arrivèrent à Alger qu'avec trois



1. PRINCE SIXTE DE BOURBON, PRINCE GAËTAN DE BOURBON
ET COLONEL GAUTSCH.

semaines de retard, et que nous ne pûmes quitter cette ville que le 26 janvier. Ce devait être heureusement le seul et dernier ennui que nous éprouvâmes, car, à partir du moment où nous quittâmes la place Laferrière pour y retourner trois mois et un jour plus tard, nous ne connûmes pas un instant la funeste panne qui immobilise et empêche d'aboutir.

« Du reste, les voitures de la Mission étaient en bonnes mains : en premier lieu, de notre ami Bach, capitaine au 12^e d'artillerie, aussi joyeux camarade que technicien expert, et à côté de lui, de l'excellent chef mécanicien, Paul Auvray, dont je ne saurais assez louer le dévouement et les capacités professionnelles.

*
*
*

Le but de notre Mission était de reconnaître la partie encore vierge de la « Route congolaise », autrement dit de réunir Alger au Tchad en ligne directe en passant par le Hoggar et l'Air. Ligne à ce point directe qu'elle ne compte que 90 kilomètres de plus que le vol

d'oiseau. Dans la dernière partie force nous était de faire le crochet par Zinder, puisque entre Agadès et N'Guigmi s'étend la grande partie sablonneuse du Ténéré où les chameaux eux-mêmes ne s'aventurent pas.

« Évidemment il y a des cartes de ce pays, celle au millionième dressée par le Service Géographique de l'Armée s'étend sur toute la colonie; mais si elle est exacte en Algérie, autant, dès qu'elle se trouve en Afrique Occidentale Française, se livre-t-elle à d'aimables fantaisies. La carte au 500 000^e, et d'autres éditées à Dakar ou Paris étaient pour toute la partie qui nous intéressait, basées uniquement sur des renseignements qui se montrèrent inexacts. J'ai eu moi-même l'occasion dans les archives du poste de Tamanrasset de copier un levé d'itinéraire fait par un sous-officier, en 1913, dans les environs d'In-Guezzam, il n'était guère plus précis que les autres cartes.

« Pour en finir avec ce chapitre des cartes, celle tout à fait remarquable du Niger relevée par la mission du colonel Tilhot avait été tirée à un si petit nombre d'exemplaires qu'elle est devenue introuvable.

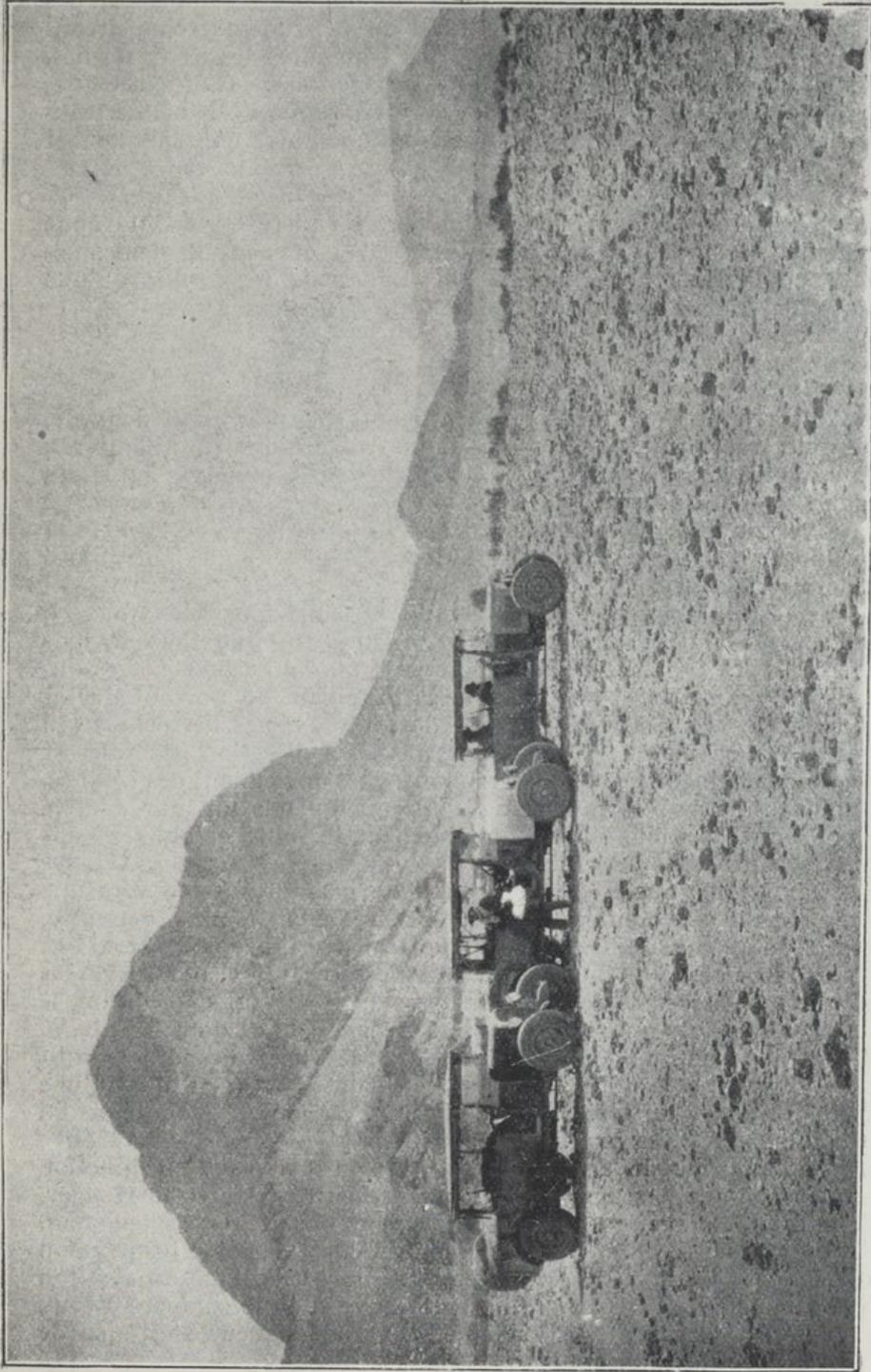
« Il est assez étrange de songer que le Hoggar et l'Aïr ont été parcourus par des brigades topographiques et relevés en presque totalité et que personne n'ait pensé à joindre ces deux massifs si importants. Je ne saurais trop m'en plaindre puisque cet oubli devait nous réserver la possibilité d'y passer les premiers et d'en faire la carte qui, basée sur les observations astronomiques du commandant de Béarn, est surtout l'œuvre du colonel Gautsch.

« Rien n'est plus sujet à erreurs que le travail topographique au Sahara! Tout se ressemble et sauf quelques rochers caractéristiques qui sont connus à cent lieues à la ronde, il est bien difficile de déterminer un point sans risquer de le confondre avec un autre. L'érosion fluviale, secondée par l'érosion éolienne, a aplani et raboté le relief du sol au point que seuls les rochers volcaniques comme le Hoggar, par exemple, ont conservé leur aspect. Mais déjà, rongés à leur tour par le vent et la pluie, ils subissent lentement mais sûrement le sort commun, et se nivellent également.

« Les oueds, perpétuellement à sec, font le désespoir du cartographe. Où vont-ils? d'où viennent-ils? Souvent leur lit a une largeur de 3 à 4 kilomètres. Le mirage enveloppe leurs bords, les cache ou les déforme. Il faut s'astreindre à de longs et fastidieux recoupements pour arriver à en déterminer avec exactitude le cours. Pour rendre la tâche encore plus ardue, ils changent subitement de nom. Combien de fois le guide nous avertissait, souvent trop tard, que tel oued que nous suivions depuis 30 ou 40 kilomètres avait changé d'appellation! Pourquoi? Mystère et complication de la vie.

« Enfin, dernière particularité des oueds sahariens : ils ont presque tous tendance à finir dans des bassins fermés au lieu de converger vers la mer. Cela donne aux cartes du Sahara cet aspect d'inachevé et désordonné, sillonnées des traits noirs de ces fleuves absurdes qui, en vérité, n'ont ni queue ni tête.

« Quant aux puits, ils sont fréquemment saisonniers, c'est-à-dire que lorsque, pour une raison quelconque, les troupeaux de chameaux quittent une région, ils s'ensablent et disparaissent, alors que d'autres, récurés par les soins des nomades, renaissent à la vie. Ils ne sont vraiment définitifs que lorsqu'un village permanent s'est formé autour



2. DANS LE MOUYDIR.

d'eux. Quant aux autres, même lorsqu'ils ont été reconnus par des voyageurs, mieux vaut ne s'y aventurer qu'avec une extrême circonspection, et ne point suivre les anciens itinéraires les yeux fermés. Nous en eûmes une preuve au puits d'In-Guezzam. « Eau excellente, en grande quantité », signalaient les derniers rapports. Nous ne trouvâmes au fond du puits qu'une eau croupissante, nauséabonde et rare.

« D'Alger au Hoggar, rien à signaler. La piste est en moyenne excellente. Ainsi que j'ai pu le constater, elle a été sensiblement améliorée depuis trois ans; aller à Fort-Laperrine n'est plus qu'une promenade. Mais à partir de ce point tout devient nouveau.

* * *

« Au sortir de Tamanrasset, le lieutenant d'Ornant, chef de poste, avait fait tracer une piste, qui, sur une soixantaine de kilomètres, permet de traverser les derniers contreforts de la Koudia, le massif du Hoggar. Pendant notre séjour à Tamanrasset, nous avons poussé une pointe vers le Sud, pour nous rendre compte de l'état de la piste et déterminer des points topographiques certains pour notre levé d'itinéraire.

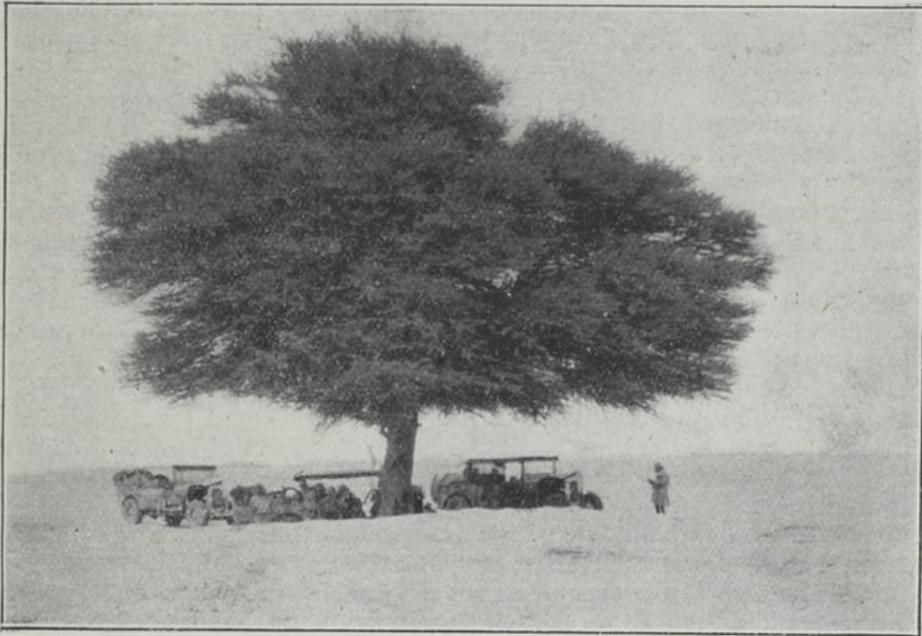
« Le terrain s'abaisse très rapidement. Tamanrasset se trouve à 1 400 mètres d'altitude et le puits d'In-Guezzam, que nous devons atteindre deux jours plus tard, n'est déjà plus qu'à 500 mètres au-dessus du niveau de la mer. Jusque-là le terrain est partout dur et caillouteux, avec des affleurements de grands bancs de rochers qui nécessitent une marche lente et prudente. La direction générale est presque exactement nord-sud. Les montagnes deviennent des collines, les collines de simples mamelons, mais quelquefois un mur dentelé ou une dune de sable barrent inopinément la route et obligent nos voitures à des détours.

« Des grands oueds dévalent en ligne presque directe vers une sorte de bassin collecteur, appelé l'oued Tessellaman, une vaste cuvette, sorte de lac complètement à sec, que traverse l'un des cours d'eau les plus importants du Sahara, l'oued Tafassasset. Ce grand fleuve des temps quaternaires se jetait jadis dans l'Océan, en empruntant le lit actuel du Niger qui, lui, se perdait à cette époque dans le Sahara. Mais depuis que, par l'apport des sables, le Niger a modifié son lit et s'est dirigé vers le sud et la mer, l'oued Tafassasset n'est plus qu'une rivière tributaire du grand fleuve africain. Sa source, si toutefois on peut employer cette expression pour une rivière morte, se trouve entre le Hoggar et le Tassili des Adjer, d'où il descend en direction générale sud-ouest, se frayant un passage entre l'Air et le Hoggar. Là, il prend le nom de Timersoï, devient ensuite le Tessellaman, puis l'Azaouac, et enfin le Dalol Bosso, nom qu'il porte jusqu'à son embouchure près du « W » du Niger. Son cours actuel mesure environ 1 800 kilomètres. C'est donc un grand fleuve si on le compare à ceux de l'Europe, le Rhin, par exemple, dont la longueur n'est que de 1 230 kilomètres.

« Le Sahara central est, au sens géologique, un désert jeune; c'est pourquoi le tracé des cours d'eau s'y reconnaît aisément. Ces oueds fossiles ont creusé, à l'époque dite glaciaire, leur lit vers le sud,

alors que la zone saharienne jouissait encore d'un climat humide. Aujourd'hui, ils ne peuvent même plus déblayer ce lit qu'ils ont creusé¹, ce qui ne les empêche pas, après les très rares pluies, de rouler subitement d'énormes masses d'eau jaune. Plus d'une fois, elles ont surpris et noyé des caravanes qui campaient la nuit dans le fond des oueds.

« In-Guezzam situé sur la frontière entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale Française est l'endroit le plus désolé et le plus triste qu'on



3. IN-GUEZZAM.

Dans un désert sinistre s'élève tout seul un afagag (faux gommier) magnifique; il indique le puits d'In-Guezzam, simple trou en terre où croupit une eau verte et nauséabonde. Cet arbre sert de poteau frontière entre l'Algérie et l'A. O. F.

puisse rêver. Au centre d'une cuvette presque plate, un arbre de dimensions majestueuses indique seul la présence de l'eau. Au delà, la sécheresse recommence, et se continue jusqu'aux premières ondulations de l'Air. C'est à cet endroit que notre mission eut le plus de difficultés à tracer son chemin et à relever son itinéraire. Il commençait à faire très chaud; le mirage enveloppait et estompait les contours de toutes choses. Il fallait naviguer à la boussole, ce qui est une très vieille coutume saharienne, puisque le premier Français, Paul Imbert, qui soit arrivé à Tombouctou, écrivait déjà en 1618 : « Dans la mer de sable, on se gouverne par les remarques du lever et du coucher du soleil, ou par la considération des étoiles, ou par la boussole et le cadran. » Et avant lui, la mappemonde Borgia porte sur le Sahara cette légende : « mare sive terra arenosa in qua reperitur via modo maris. »

1. Rien n'est plus exact que la description qu'en donne M. André Berthelot dans son *Afrique saharienne et soudanaise*.

« Grâce au sextant, manié par un marin, le comte de Béarn, nous faisons fréquemment le point solaire. Nous pûmes ainsi relever exactement notre parcours et déterminer la future piste automobile, celle qui empruntera la rive droite du Timersoï terrain plus ferme et facile, en évitant avec soin les paquets de dunes notamment celles dites Idjederen qui en marquent les abords.

« Notre but était le puits d'In Abangarit. La rencontre inopinée des Touareg Taï Tok nous détourna du chemin pour nous conduire d'abord au puits de Takten Kouten, circonstance heureuse, car, trompés par de faux renseignements, nous cherchions le puits d'In Abangarit comme gîte d'étape, alors que l'expérience nous démontra que c'est par Takten Kouten¹, qu'il faut mener la piste directe. In Abangarit est complètement en dehors de la ligne droite, et, de plus, extrêmement difficile à trouver.

« Cette diversion fortuite nous permit de passer un jour avec cette importante fraction de guerriers touareg, de voir de près leurs mœurs, et d'assister à l'« Ahal », sous le ciel étoilé.

« Les Touareg Taï Tok, comme ceux du Hoggar, sont des nomades purs. Suivant les saisons, ils vont à la recherche de pâturages pour leurs chameaux et leurs moutons, mais se trouvent en général dans les limites d'une même région². Les mœurs des Touareg ont depuis longtemps attiré l'attention des voyageurs, et en particulier l'indépendance qu'ils accordent aux femmes et qui contraste si violemment avec la sujétion dans laquelle celles-ci sont tenues dans tout l'Orient. Non seulement le beau sexe y est aussi libre sinon plus que le sexe fort, mais il est entouré d'un respect et d'une poésie qui rappellent les traditions les plus galantes de notre histoire. L'« Ahal » en particulier — il est impossible de l'appeler autrement qu'une Cour d'amour et de poésie — nous a permis de nous en rendre compte.

« Une vaste tente en cuir avait été dressée un peu en dehors du campement; à l'entrée de la tente était assise une femme d'environ quarante-cinq ans, très majestueuse, avec quelques restes de beauté et une dignité incomparable. C'était Tédouit, la veuve du plus grand de tous les chefs touareg, Moussa ag Amastan, qui fut l'Amenokal du Hoggar, l'ami du général Laperrine et du Père de Foucauld. Elle-même est de race Taï Tok; aussi après la mort de son mari, est-elle revenue habiter chez les siens. Sa fille Hia a épousé le chef de sa race, Mohamed ag M'Khama. Encore très jeune, gaie et souriante, elle était assise à côté de sa mère, et telle est la vénération qu'inspire Tédouit, qu'aucune autre femme même sa fille, n'ose élever la voix devant elle et que les guerriers ne l'approchent qu'avec les marques du plus grand respect. Derrière la souveraine une quarantaine de femmes étaient accroupies dans l'ombre et tout autour en demi-cercle se tenaient les hommes.

« Après l'échange de compliments en style poétique, Tédouit donna ordre à ses femmes de chanter. Et ce furent, d'abord les improvisations d'usage en l'honneur des hôtes français, récitées plutôt que chantées, au son du violon monocorde l'Amzad, puis une suite de poésies, quelques-unes très anciennes, qui célèbrent les prouesses de guerre et d'amour des chefs touareg.

1. Ou Taket-N-Koutat.

2. Ainsi les Taï Toks sont venus récemment de l'Ahnet.



4. TINGUELLOUST, FEMME TARGUIA DE TAMANRASSET.

« Nous avons spécialement engagé l'ancien méhariste Mohamed Bélaïd pour recueillir et traduire ce folklore qui tend à disparaître. Nous avons pu ainsi rapporter de nombreuses chansons, des poèmes, des contes, et des proverbes, non seulement des Touareg de l'Air, mais par la suite également du Niger, des Touareg Ouliminden et Touareg Kelgresse. Ils feront suite aux trois recueils actuellement existants qui, eux, n'avaient fait connaître au public français que les poésies du Hoggar.

« Grâce au chef indigène de Zinder et à l'amabilité des administrateurs de Zinder et de Gaya, nous avons également pu réunir un certain nombre de folklores nègres Haoussa et Dendi. En particulier des fables et des contes charmants qui rappellent de très près notre littérature européenne.

* * *

« C'est peu après Takten Kouten que commence la région de la steppe et de la brousse soudanaise. Comme le Sahara, son hinterland le Soudan se divise en Soudan oriental, central et occidental, alors que, d'est à ouest, tout le massif africain se découpe en tranches également précises. Au Soudan, en particulier, il y a au nord la steppe, au centre la savane et la brousse, au sud la haute brousse puis la forêt. C'est aux confins géographiques du Soudan central et occidental que nous quittâmes le désert saharien pour traverser d'abord une brève région de steppes et rencontrer savane et brousse — (il est difficile de donner une signification *ne varietur* à ces deux mots) — dans l'Irazer d'Agadès, collecteur des cours d'eau qui, du sud de l'Air, se déversent dans le Tessellaman. C'est une brousse très dense, formée d'épineux, de buissons et de hautes herbes où le gibier abonde. A partir de ce moment, la chasse devenait fructueuse et intéressante.

« Du campement des Taï-Tok, nous avons d'abord piqué vers le sud-est à la recherche du puits d'In Abangarit qui, nous devions le constater après plusieurs heures de recherches, se trouve à plus de 20 kilomètres du point indiqué sur la carte, en dehors de l'Irazer d'Agadès, dans une plaine nue et plate, que bordent au loin les petites dunes mortes de l'Erg Iguidi. Nous ne le découvrîmes que grâce aux traces fraîches des troupeaux qui viennent s'y abreuver.

« Le guide targui que l'Amenokal Akhramouk nous avait fourni ne connaissait que les pistes chamelières usuelles; il était perdu dans cette région qu'il prétendait connaître. Heureusement un jeune berger, Doudou ag Ouched, de la tribu des Kel Dagrâli, s'offrit à nous mener jusqu'aux fameuses mines de sel de Teguidda-n-Tesemt, d'où la route des caravanes mène à In Gall. De là, nous remontâmes l'Irazer jusqu'à Agadès où nous arrivions le 20 février.

« A la place de la grande capitale que l'explorateur allemand Barth visita pour la première fois en 1852, nous ne trouvâmes plus qu'une bourgade aux petites maisons carrées en boue que surmonte un minaret de 27 mètres, construit en briques sèches; des troncs d'arbres forment l'armature de l'escalier en colimaçon qui monte jusqu'au sommet. Comme partout au Soudan, ces pointes tortueuses émergent hors des murs et les hérissent curieusement. Nous devons rencontrer une construction analogue mais plus lourde et moins haute à Gao; c'est la tour massive qui couvre de son ombre les tombeaux des empereurs Sonrhais.

« A Agadès, nous vîmes Oumarou le dernier sultan noir encore



5. OUMAROU, SULTAN D'AGADÈS.

Oumarou est le dernier sultan dans la colonie du Niger français. C'est un haoussa d'une famille ancienne et respectée de tessaoua; élu par la tribu touareg des Kel Aïv, il est le descendant — d'après la tradition orale — d'un sultan turc, qui ayant eu d'une femme négresse, un fils noir, l'envoya comme sultan dans l'Aïr pour gouverner les Touareg.

actuellement régnant. Lui-même n'est plus qu'un souvenir du passé dont il garde dans son palais le reflet mourant, car non seulement il

est sous la tutelle de la France, mais il a encore auprès de lui le chef des Kel Oui, Touareg de l'Aïr, l'Anastafidet, à la fois son vassal et son rival. Ces deux importants personnages qui ne s'aiment guère, vivent par la force des choses ensemble, et c'est ensemble qu'ils vinrent au-devant de nous, entourés de tous les guerriers, et précédés de leur musique. Juchés sur des chameaux, les musiciens battaient à coups redoublés sur d'immenses tambours, tandis que d'autres timbaliers les suivaient à cheval. Magnifique spectacle que cette arrivée au galop d'une centaine de cavaliers précédés et entourés de fantassins et de la population d'Agadès. Devant le poste militaire ce fut la succession de danses usuelles, danses du sabre et de la lance touareg, danses nègres, chants des femmes, courses des méharistes. Pour les remercier, nous invitâmes le Sultan, l'Anastafidet et les principaux guerriers à monter dans nos voitures. Rares étaient ceux qui avaient vu des autos, et plus rares encore ceux qui y étaient montés. Aussi ce fut une joie inestimable pour eux, qu'ils apprécièrent encore plus que les cadeaux que nous leur offrions.

« En voyant la paix qui règne dans ce pays, nous ne pouvons nous empêcher de penser aux difficultés énormes auxquelles se heurta la Mission Foureau-Lamy, il y a trente ans. A mon retour en France, je devais en retrouver un souvenir vivant dans une lettre que m'écrivit M. le D^r Haller qui fut le médecin de cette Mission célèbre.

« Entre ce que vous me racontez, m'écrit-il, et ce que la Mission Foureau-Lamy a trouvé il y a trente ans, il y a une opposition si formidable qu'on ne peut se retenir d'une émotion profonde en voyant les résultats obtenus par le génie de notre pays bien-aimé. C'est votre passage à Agadès, qui m'a surtout donné ce sentiment.

« Le Sultan revient du sud, de Tessaoua... », dites-vous. Et pourquoi a-t-il fait cette randonnée de 3 à 400 kilomètres? Pour aller saluer le Gouverneur de notre belle colonie!

« *Quantum mutatus!* Voilà, Monseigneur, l'opposition formidable.

« Il y a trente ans, le Sultan essayait, par tous les moyens possibles de se débarrasser de nous, et nous vécûmes là les moments les plus critiques de notre mission. Pendant trois mois, nous y restâmes prisonniers des choses et des gens, n'obtenant une maigre pitance que par un inquiétant mélange de menaces et de promesses.

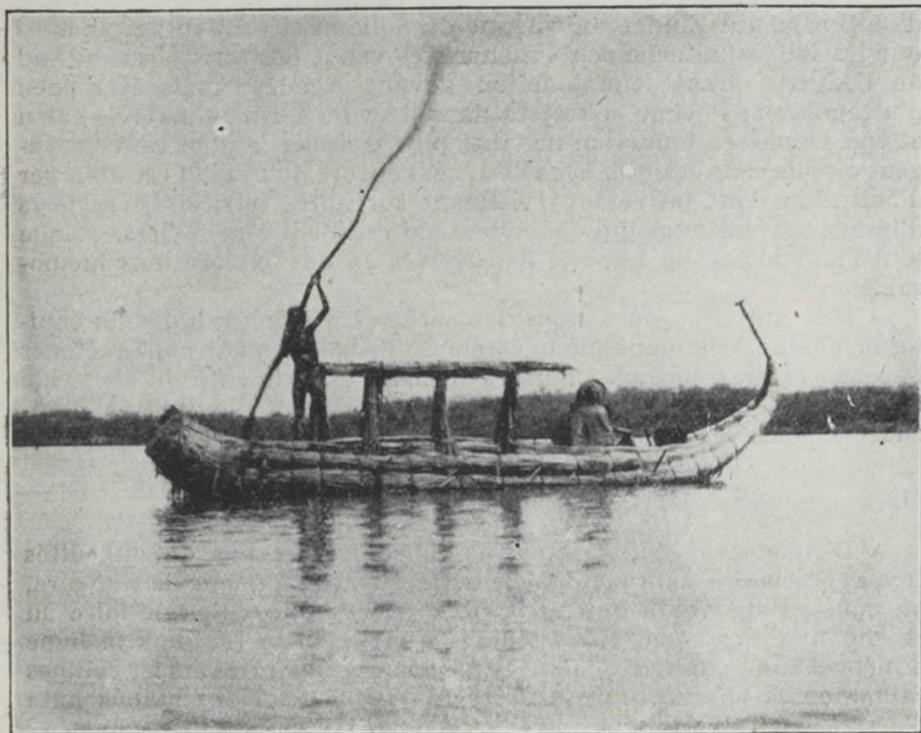
« Et, quand, une première fois, nous voulûmes tenter notre évasion de cette geôle, ce fut, ce que nos hommes appelèrent par la suite, l'étape de la soif, où, trompés par un guide targui, nous vîmes, sur 20 ou 30 kilomètres, un bon tiers de notre effectif, 150 ou 200 hommes, couchés exténués sous le soleil de plomb et attendant la mort.

« Une sorte de miracle nous tira de là. Nous pûmes réintégrer notre prison, au pied du minaret que représente une de vos photographies, et que nous avons pu quitter finalement au prix d'une première étape de 80 kilomètres, à pied, à peu près sans vêtements, et pieds nus.

« Alors, Monseigneur, vous comprenez combien la lecture de vos articles a pu m'émotionner, aussi bien par le rappel de mes souvenirs, que par la joie de constater que nos peines d'autrefois n'ont pas été inutiles, et vous voudrez bien me permettre de vous apporter mes modestes mais bien chaleureuses félicitations d'avoir entrepris un voyage qui, lui aussi, aura à coup sûr les plus heureux résultats. »

« Rien ne pouvait me toucher davantage que cette évocation du passé faite par un des derniers survivants de cette grande Mission, une de celles à laquelle la France doit ses possessions du Sahara oriental.

« Les souvenirs de l'Allemand Barth, abondent en détails sur la ville et l'insécurité dans laquelle on y vivait. Barth, qui voyageait déguisé en Turc, pour le compte d'une mission anglaise, s'y tint caché



6. PIROGUES SUR LE TCHAD.

Ces pirogues faites de papyrus tressé rappellent un peu par la forme de leur pointe avant les gondoles de Venise. Toutes blanches, elles glissent sur les flots bleus et étincelants du grand lac africain, aux chants rythmés du pagayeur « Boudoumas ».

chez un ami fidèle, et ne se sentit rassuré que le jour où le Sultan eût daigné accepter les présents qu'il lui envoyait.

« Les Sultans élus étaient eux-mêmes souvent de simples jouets entre les mains de leurs électeurs, et notamment des grands chefs touareg qui les détrônaient ou assassinaient selon leur bon plaisir.

« En 1916, Agadès fut, pour la dernière fois, le théâtre de longs et meurtriers combats. Un agitateur, Kaoussen, avait, à la faveur des troubles qui éclatèrent dans le Sahara et le Fezzan, prêché la guerre sainte et conquis par surprise la ville d'Agadès. Le poste qui se trouve à 2 kilomètres, était à ce moment commandé par le capitaine Sabatié. Le récit du siège m'en a été fait par lui-même. Il avait sous ses ordres une compagnie de tirailleurs. Kaoussen disposait de plusieurs milliers de guerriers et d'un canon pris en Tripolitaine.

Malgré les faibles murs en briques sèches de son fort, le capitaine Sabatié soutint vaillamment pendant trois mois les assauts répétés que l'ennemi lança contre lui. Un Touareg fidèle avait pu se faufiler à travers les lignes pour porter la nouvelle à Zinder, mais là également il n'y avait pas de troupes, tout était en France. Il fallut former des colonnes dans le Soudan français et venir de Tombouctou. Provisoirement un bataillon sénégalais relevé du front français, arrivait à Dakar. Des navires de guerre le transportèrent d'urgence par mer à Lagos, et de là il remonta par le chemin de fer anglais à Kano, d'où il rejoignit Zinder; la colonne du Soudan et celle du Niger ainsi que les faibles détachements méharistes venus des territoires du Sud de l'Algérie firent leur jonction devant Agadès; mais Kaoussen n'attendit pas le choc et se jeta dans l'Aïr où il fut poursuivi, battu et tué. Depuis ce jour, rien ne vient plus troubler le pays où le voyageur circule sans crainte. Vers l'est, seul encore, le Fezzan est un foyer d'agitation dont les rezzous viennent sur notre territoire, ces pays d'immenses solitudes qui s'étendent de l'Ennedi aux Adjers, et que seul M. Bruneau de Laborie a traversés en des explorations mémorables.

« Pendant cinq jours, nous demeurâmes à Agadès, hôtes du capitaine Thoine, commandant le cercle de l'Aïr. Là aussi nous reçûmes l'accueil le plus cordial. Chasseur africain expérimenté, le capitaine tint à nous donner l'occasion d'une chasse aux mouflons à manchettes, dans les falaises rocheuses de l'Irayen.

* * *

« D'Agadès à Zinder, nous ne rencontrâmes pas de difficultés très appréciables, sauf pendant le dernier trajet, à partir de Gangara, où nous avons voulu quitter la piste usuelle qui oblige de faire un crochet par Tessaoua. Nous tenions à reconnaître toujours la ligne directe et fûmes obligés de nous frayer un chemin à travers les collines caillouteuses et une brousse basse mais épaisse. Nous avons hâte d'arriver au Tchad, point extrême de notre parcours.

« Aussi nous ne nous arrêtâmes que trois jours à Zinder, l'ancienne capitale du Niger français, le temps de revoir nos moteurs et d'apprécier l'exquise amabilité de l'Administrateur et de M^{me} Drouhin, ainsi que celle du colonel Doré, commandant le bataillon de tirailleurs sénégalais n° 3, et de sa femme.

« De Zinder au Tchad, la piste a été tracée en ligne droite par Maïné Soroa, en longeant presque toujours la frontière de la Nigeria anglaise. C'est là que se trouvent les grandes dépressions appelées kori, sortes de bas-fonds dans la plaine, où, au milieu d'une végétation de palmiers *doum*, s'étalent de nombreuses mares, la plupart salées ou natronées. Enfin nous devons retrouver l'eau courante en arrivant sur la Komadougou Yobé, le Gir des Anciens. C'était la première fois que nous revoyions une vraie rivière depuis que nous avons quitté les bords de la Chiffa, en Algérie.

« Le 5 mars au soir, nous campions à Bosso, et le 6 au matin, nos trois voitures s'arrêtaient sur les bords du Tchad, qu'elles contournaient par l'ouest pour atteindre N'Guigmi le 7 au matin. Du haut de la colline où est situé le fort, la plaine des roseaux qui entourent le lac s'étendait à perte de vue jusqu'à la limite de l'horizon, et l'on pou-

vait apercevoir le miroitement des eaux. Au delà, c'était l'Afrique Équatoriale Française, l'Oubanghi Chari, le Congo, tout le centre africain vers lequel nous venions de tracer une nouvelle route.

« Le but essentiel de notre mission était atteint.

« Il nous restait à poursuivre l'étude des grandes liaisons transsahariennes et transafricaines, sur des terrains désormais explorés, où nous ne devions plus trouver le charme de l'inconnu.

« Tout d'abord nous décidâmes de prendre trois jours de repos. Nous avons choisi pour cela le campement de Bosso, situé dans une contrée très giboyeuse sur l'estuaire de la Komadougou Yobé, dont nous voulions reconnaître le cours. Ce ne fut pas chose facile. Il fallait combiner les reconnaissances en automobile avec celles à cheval pour déterminer approximativement sur les deux rives l'entrée de la rivière dans le lac. Des forêts de roseaux et de papyrus cachent les abords de ce delta compliqué, véritable paradis pour le gibier d'eau. Barth n'a pas exagéré lorsqu'il y a quatre-vingts ans il disait n'avoir jamais vu réunie dans un même endroit une telle quantité d'oiseaux. Malheureusement nous n'eûmes pas comme lui la bonne fortune de rencontrer un troupeau d'éléphants. Le nombre de ces animaux est considérablement diminué, décimés par les chasseurs indigènes, et à cette saison déjà chaude de l'année ils se réfugient dans les flots de roseaux où il est impossible de les poursuivre. Nous passâmes ainsi une journée à cheval et à pied dans l'eau et dans les roseaux, entendant les éléphants barrir non loin de nous, mais dans l'impossibilité de les voir et de les atteindre. Nous fûmes plus heureux avec les autruches et les antilopes, notamment avec l'espèce fort rare d'antilope du Tchad¹, dont nous avons pu rapporter la dépouille pour le Muséum.

« Les eaux du lac étaient plus hautes que jamais.

« Depuis deux ans elles contredisent toutes les théories sur la disparition du Tchad, et cela sans que l'époque d'hivernage ait apporté des pluies plus abondantes que les autres années. L'opinion des indigènes sur les variations de niveau est très vague. Par l'entremise de Moussa l'interprète que nous avons pris à N'Guigmi, nous interrogeâmes les pêcheurs du lac, les Boudoumas, qui vivent sur pilotis dans les îles et se livrent à la pêche au harpon dans leurs frères pirogues en papyrus tressé. Comme eux, les Mobeurs indigènes de Bosso et autres villages environnant le Tchad, nous répondaient invariablement : tantôt les eaux sont hautes, tantôt elles sont basses, et ils attribuaient aux mauvais esprits ces variations qui ne semblent pas avoir modifié les grandes lignes du rivage au moins sur la rive occidentale, bien qu'en mars 1929 la limite des hautes eaux dépassât sensiblement celle indiquée sur la carte. Les inondations sont du reste assez fréquentes. On a gardé le souvenir d'une tempête, suivie d'une sorte de raz de marée, qui enleva le village de N'Guigmi, à l'époque de Barth. En 1874, l'eau remonta le Bahr-el-Gazal, sorte d'affluent ou de confluent du lac, sur une distance de 200 kilomètres.

« Rien n'est plus étrange que le système hydrographique du Soudan central, dont, pour le moment, le Tchad est le cœur. Alimenté par un fleuve puissant, le Chari, ses 18 000 kilomètres carrés ne sont recouverts en moyenne que par 2 mètres d'eau, envahis par les

1. *Kobus defassa Tchadensis*.

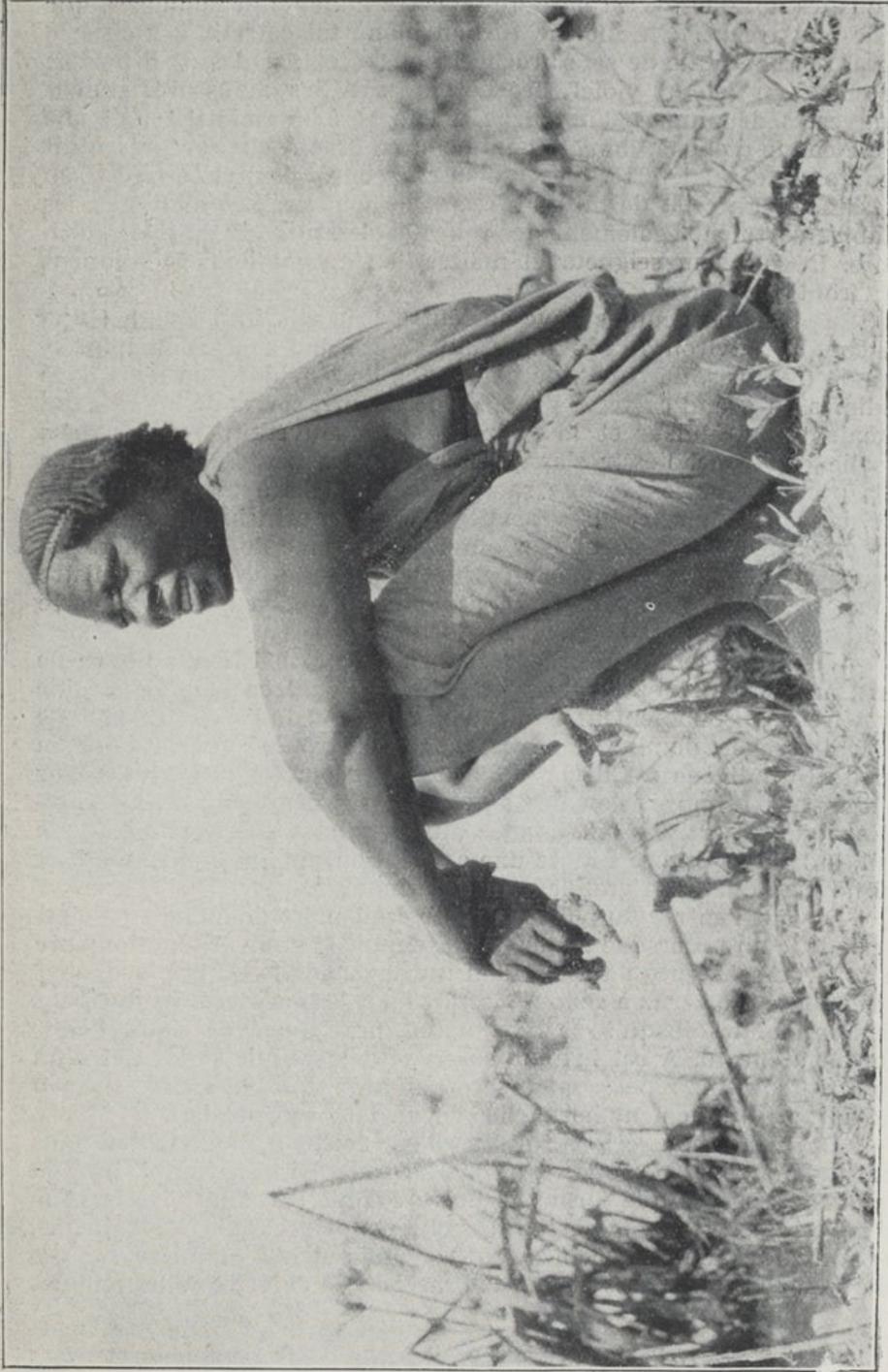
roseaux, au point de rendre la navigation impossible sur les trois quarts de son étendue. Cette grande flaque d'eau n'est-elle que l'épanouissement d'une vaste étendue d'eau souterraine? On le saura un jour, lorsque, suivant la vieille loi d'attraction vers la mer, les fleuves tributaires du Tchad auront modifié leurs cours, tel jadis le Niger, et, au lieu de couler vers l'intérieur de terres, descendront au golfe de Guinée. La Komadougou a perdu son affluent, la Gongola, au profit de la Bénoué qui attire également le Logone. Déjà en temps de crue, cette rivière déverse une partie de ses eaux par-dessus un seuil granitique et rejoint la Bénoué. L'ensablement aidant, le Chari suivra le Logone et le Tchad se trouvera sans affluents, tout comme le lac asséché au pied des monts du Tibesti. Ce jour-là, qui, pour les géologues, est tout proche, mais pour nous, heureusement, encore lointain, toute la configuration de l'Afrique centrale changera, et le désert s'avancera victorieux jusqu'en pleine Nigéria.

* * *

« Du Tchad, nous devons regagner Gaya sur le Niger et pour ne pas refaire en sens inverse la fastidieuse route de Maine Soroa à Zinder, nous décidâmes de traverser la Komadougou Yobé au gué d'Abadam et de gagner Kano par Koukaoua et Maïdou Gari. Ce détour nous permettait de traverser une grande partie de la Nigéria du Nord et de pouvoir comparer utilement cette colonie anglaise à notre colonie du Niger. Ce qui frappe tout d'abord c'est la densité de la population du Nigéria; on y compte 18 millions d'habitants, alors que notre colonie du Niger n'en a que un million et demi. Pays infiniment plus riche que le nôtre, les villages s'y succèdent très nombreux, très peuplés et entourés d'immenses terrains défrichés.

« Une autre différence capitale réside dans la forme d'administration. Nous pratiquons l'administration directe, c'est-à-dire que gouverneurs et administrateurs gouvernent réellement le pays, sans le truchement d'aucun sultan ou chef indigène, car ceux qui chez nous portent le titre de chef de canton ou chef de village ne sont que des fonctionnaires subalternes, aux ordres des administrateurs français. Les Anglais par contre ont maintenu le système du protectorat. La Nigéria du Nord est ainsi partagée en autant de sultanats et émirats indépendants de nom sinon de fait, gouvernés par leurs souverains indigènes, conseillés et dirigés par des fonctionnaires anglais. D'où autonomie très grande des budgets, différence sensible de province à province et pour le voyageur l'occasion de voir dans toute leur pompe orientale les petits souverains de Kano, de Sokoto, de Katzena et autres lieux. La richesse beaucoup plus grande du pays et les impôts également plus grands que chez nous, leur permettent d'exécuter des travaux considérables, chemins de fer, routes, écoles, hôpitaux, barrages, ponts, électricité. A côté d'eux nous faisons un peu figure de parents pauvres, ce qui n'empêche pas l'entente entre Français et Anglais d'être parfaite. Personnellement les membres de notre mission n'eurent qu'à se louer grandement de l'accueil qu'ils reçurent de la part des autorités britanniques, en particulier de la magnifique réception que le Résident britannique à Kano Mr. Lindsell, avait organisée pour eux chez l'émir.

« Comme on se trouvait à la fin du Ramadan, la grande fête du



7 FEMME MOBEUR. RIVES DU TCHAD.

Salam avait réuni dans la capitale tous les chefs de district indigènes et tous les notables. C'est entouré de cette foule de personnages, que l'émir nous reçut. Un énorme turban blanc lui cachait à moitié la figure, sa robe était de soie brochée blanche et par-dessus il portait une chape en velours violet, brodée d'argent. Ses chaussures étaient recouvertes de plumes d'autruche noires et à la main il tenait une lourde canne d'ébène, dont le pommeau en argent ciselé représentait la couronne d'Angleterre. C'est qu'en effet le roi d'Angleterre est son suzerain direct, c'est de lui qu'il reçoit le pouvoir. Les ministres, les notables portaient également des robes et des turbans de soie multicolore. Devant leur seigneur et maître ils s'agenouillent et frappent leur front par terre.

« Le palais de l'émir s'élève au centre de la ville indigène de Kano qui compte environ 75 000 habitants. C'est une succession ininterrompue de salles, de cours, de chambres, de corridors, où nous nous rendîmes en grand cortège, précédés de crieurs, sortes de hérauts qui clamaient la grandeur et la gloire de leur souverain. Arrivés dans la salle du trône, l'émir s'assit sur un divan très bas, tandis que nous prenions place sur une rangée de fauteuils à côté de lui. En face, accroupis par terre, se tenaient les trois principaux ministres.

« Avec leurs turbans et leur ample robe bleue de tons différents, ils avaient l'air de trois vieux petits magots. Le plus âgé, ministre depuis trente ans, dodelinait doucement la tête, la bouche ouverte d'où émergeait une seule et unique dent.

« L'émir est jeune encore; c'est un grand et bel homme brun de teint, majestueux de port, un beau type de Peuhl, ce peuple d'origine mystérieuse, probablement sémitique, qui venu jadis des rivages de la Méditerranée, domine ce pays. La salle du trône, construite par un architecte indigène est décorée de dessins géométriques teintés d'or et d'argent. L'imprécision des lignes est très nègre, mais l'interprétation que les artistes ont donnée aux symboles guerriers comme le fusil, la lance, le sabre dénote une conception, un art moins puéril et qui ne manque ni de grandeur ni d'harmonie¹.

« Devant l'entrée du palais la place était noire de monde, — c'est le cas de le dire. Lorsque l'émir parut, depuis le premier fonctionnaire en robe de soie, jusqu'au négriillon nu aux confins de la place, tout le monde se prosterna à genoux, la tête dans la poussière. Ils restèrent ainsi immobiles jusqu'à ce que, ayant pris congé de nous, l'émir montât à cheval. A cet instant précis tout le peuple se leva et d'un seul cri, trois fois répété, salua son souverain, qui impassible sur son cheval magnifiquement harnaché rentra dans son palais.

« De Kano, nous étions revenus directement à Zinder, d'où nous continuâmes par Tessaoua, Maradi, Madaoua, Birni-n-Konni, jusqu'à Gaya. Le triangle que forme ici notre colonie entre la Nigéria et le fleuve est la partie la plus fertile et la plus peuplée; c'est le Dalol Maouri, la rivière des Maouris, race nègre qui se différencie à première vue des autres par les immenses et lourds bracelets de cuivre que les femmes

1. S. E. Sir H. R. Palmer gouverneur de la Nigéria du Nord, que nous avons rencontré dans le Niger français est l'auteur de l'ouvrage le plus essentiel et le plus important sur cette partie de l'Afrique. Ses *Sudanese Memoires* (3 vol., 1928) sont étayés sur des manuscrits arabes restés inconnus jusqu'à ce jour. Qu'il veuille bien trouver ici le souvenir reconnaissant de notre mission.

portent aux chevilles et aux bras et qui les obligent de tenir les mains derrière la tête pour reposer leurs bras sur les épaules.

« Le 22 mars dans la matinée, nous apercevions enfin devant nous l'immense masse étincelante du Niger. C'était à Gaya, à la pointe extrême, où se touchent la Nigéria anglaise, le Niger français et le Dahomey. Le fleuve alors étale avait près d'un kilomètre de large et encore voyait-on à l'infini sur la rive droite se succéder les prairies, les borgous comme les appellent les indigènes. A 4 kilomètres en amont de Gaya, se trouve le marché de Malanville avec son petit port.



8. LE BORDJ DE ZINDER.

De là, nous allions remonter en pirogue la rivière *Sola* pour chasser et compléter nos collections pour le Muséum. Nos recherches furent fructueuses et heureuses, et sauf l'inconvénient de la tsé-tsé, des moustiques et de quelques tornades, les dix jours passés au Dahomey furent des journées parfaites. Nous eûmes au tableau deux lions sans compter les innombrables antilopes de toutes espèces, les oiseaux rares et un jeune crocodile qui vint mordre aux lignes de fond que nous avions tendues dans la rivière.

« Tout autour la brousse s'étendait indéfiniment; pas un village, pas une habitation, pas un indigène. Aussi le nord du Dahomey est-il une superbe réserve de chasse. Mais tout malheureusement a une fin, et le jour de Pâques nous reprenions nos pirogues pour retourner à Malanville. Un chaland nous y attendait trainé par un petit remorqueur qui en cinq jours nous mena à Niamey, pendant que les automobiles remontaient par la route. Nous avons préféré ce mode de locomotion plus lent mais qui permettait de voir sur un parcours de 300 kilomètres le grand fleuve africain.

« Le fameux « W » où le fleuve force un passage à travers des rochers, a été organisé en parc national, c'est-à-dire que la chasse y est formellement interdite pour préserver les animaux qui menaçaient de disparaître complètement. L'endroit a été fort bien choisi, aucun village ne se trouve à plusieurs centaines de kilomètres et cela est heureux car la mouche tsé-tsé y abonde. Par chance, comme sur la Sota elle ne porte point encore le germe de la terrible maladie du sommeil et ceci est d'autant plus important que le fleuve est notre seule grande voie de communication. Le Niger malgré la diversité du régime de ses eaux et de la difficulté qu'offrent à la navigation les seuils ou rapides qu'il traverse en différents endroits de son parcours, n'en reste pas moins la grande artère vivante et vivifiante de toute l'Afrique occidentale, du Soudan français au golfe de Guinée.

« Un peu en aval de Gaya il quitte le territoire français pour entrer en Nigéria. A ce moment il cesse d'être une route française. Il semblait donc tout naturel que le rail vint à cet endroit précis se souder au fleuve pour conduire vers le port français de Kotonou. Malheureusement on a attendu jusqu'à maintenant pour commencer ce travail. Seule une petite ligne très étroite conduit de la mer à Savé, à environ 260 kilomètres au nord de la côte.

« L'étude d'un nouveau chemin de fer suppléant et remplaçant cette misérable ligne est activement poussée en ce moment, son point terminus étant prévu sur la rive gauche du Niger, à proximité de Gaya. Le rail permettra ainsi, non seulement de développer le Dahomey, mais donnera également à la colonie du Niger la sortie tant désirée sur la mer.

« Sous l'impulsion de M. Brévié, dont on ne saurait assez admirer l'énergie et l'initiative, cette dernière colonie a réalisé des progrès étonnants, bien que de toute l'Afrique Occidentale Française ce fut jusqu'ici le pays le plus déshérité, le plus lointain, et le plus privé de moyens de communication.

« Malgré neuf ans d'après-guerre et son cortège de difficultés et de pauvreté, la colonie entre maintenant, dans une phase de réalisation des grands projets longuement mûris et préparés. Tout d'abord ses finances ont été assainies, et bien que les impôts ne grèvent que fort peu les indigènes, le budget des recettes a été décuplé.

« A Niamey, une ville nouvelle surgit de terre, non plus en pisé, sans portes ni fenêtres, mais en pierre et en ciment. Sur un plateau rocheux dominant le fleuve, se dresse le nouveau palais du gouverneur, entouré de jardins qui descendent vers le Niger. Très vaste, construit dans le style Haoussa heureusement appliqué aux besoins européens, il sera digne de celui qui commande là-bas au nom de la France. En face, également entourés de jardins, — M. Brévié ne cache pas qu'il s'est inspiré directement de ce qu'il a vu au Maroc, — s'élèvent les bureaux de l'Administration, réunis le plus près possible les uns aux autres pour faciliter à la fois le travail des fonctionnaires et de ceux qui viennent les consulter. Plus loin ce sont les fondations du nouvel hôpital, ou plutôt de l'hôpital tout court, car jusqu'ici il n'y en avait pas. Il servira à la fois pour les Français et les indigènes; dans l'esprit du Gouverneur il est destiné à devenir un centre médical pour l'étude des maladies africaines. En contre-bas, et tenue à distance de la ville française, la ville indigène sera réformée, élargie,

assainie. Sur le fleuve un nouveau port a été aménagé avec un atelier de construction. Un bateau à vapeur y est en voie d'achèvement, première unité d'une nouvelle flotille fluviale de toute première nécessité. C'est sur cette dernière impression d'activité intelligente, que nous devons quitter cette colonie.

« Reprenant nos voitures, nous remontâmes jusqu'à Gao et de là à travers le Tanezrouft rejoignîmes Reggan, Adrar, Beni-Abbès, Colomb-Béchar et enfin Alger.

* * *

« Je n'ouvrirai pas ici la discussion sur le chemin de fer transsaharien. Et d'abord, parce que je reviens tellement convaincu de la nécessité de ce chemin de fer qu'il me semble inutile d'énoncer une vérité première. Certes, plus que le chemin de fer, l'avion est le moyen de liaison idéal en Afrique, et c'est pour l'avion que nous avons ouvert et étudié la route congolaise. Mais, dans les moyens de communication, l'un n'exclut pas l'autre.

« Nos colonies africaines, en particulier, cloisonnées depuis leur naissance, ont eu une tendance à vivre sur elles-mêmes et pour elles-mêmes. Aussi les lignes de chemins de fer qu'on y a construites partent-elles presque toutes perpendiculaires à la côte, droit vers l'intérieur, sans se soucier du voisin. Il a fallu la création des grands Gouvernements généraux de l'Afrique Équatoriale Française et de l'Afrique Occidentale Française pour donner à ces jeunes pays le sentiment de leur interdépendance et de leur unité économique. Unité qui exige, autant que possible, le raccordement de ces lignes et de ces routes. L'aviation, née plus tard, bénéficie de vues plus larges. C'est l'ensemble de l'Afrique qu'elle embrasse et sur laquelle elle va étendre le réseau de ses grandes routes transcontinentales.

« Les principaux axes des futures liaisons aériennes, réalisées déjà en partie, sont, en allant de l'ouest à l'est :

« Alger-le Cap, par Dakar, Grand-Bassam et Boma;

« Alger-Madagascar, par le Tchad, Bangui et la pointe sud du Tanganika où on recoupe la grande Cap au Caire des Anglais qui, elle, prévoit deux embranchements latéraux, l'un du Soudan anglo-égyptien en Nigéria, d'El-Obeid à Kano, l'autre de Mongalla à Boma, à travers le Congo belge.

« Enfin une dernière route méditerranéenne, longera toute la côte sud de la mer, depuis le Maroc jusqu'en Égypte.

« Quant à l'automobile qui sert puissamment aux reconnaissances et au service sur routes établies, elle ne marque qu'une époque de transition. Dès qu'il s'agit de grandes distances, la fatigue qu'imposent de semblables voyages la rend inapte à ce service, et, de plus, sa capacité de transport est insuffisante.

« Il est temps, il est grand temps que l'ère du chameau et du porteur nègre soit close en Afrique. L'Afrique n'est pas un pays de peuplement, heureusement pour nous qui ne pourrions le peupler. Mais, comme les indigènes, le pays lui-même est à l'état d'enfance; il a besoin d'éducateurs, de directeurs. L'empreinte de la métropole doit être forte et continue; elle ne le sera vraiment que lorsque Niamey, Bamako, le Tchad, seront à portée de Paris.

« Et ceci est tout aussi vrai pour les administrations de l'État

que pour toutes les entreprises privées actuelles et futures. Pour développer ces pays neufs, il faut des capitaux, des compétences et la possibilité d'attendre les résultats à une échéance plus éloignée, autant de facteurs qui se trouvent seuls réunis dans de puissantes sociétés par actions. Le colon individuel ne sera jamais que l'exception, tant que des grandes sociétés n'auront accompli d'abord le gros œuvre et déblayé le terrain. Or celles-ci ne se fonderont nombreuses que le jour où leurs dirigeants pourront accéder facilement aux lieux mêmes d'exploitation et en assurer la direction, sans perte inutile d'un temps précieux. Il suffit de songer un instant au commerce des arachides, à celui des bois durs, et au coton, trois richesses dans l'économie mondiale. Leur développement changera nécessairement du tout au tout lorsque nos associations cotonnières, celles des bois, et celles des huiles, pourront envoyer, en trois ou quatre jours, leurs inspecteurs, chefs de cultures ou chefs de chantiers, sur place même; lorsque ces mêmes sociétés pourront correspondre rapidement avec la France au lieu d'attendre deux ou quelquefois trois mois une réponse à leurs lettres.

« Ouvrir des voies, établir des liaisons, voilà le premier grand problème africain de nos jours.

« C'est à quoi notre Mission s'est attachée. Servir la France dans la plus grande France, a été notre seule ambition. »

*
* *
*

Membres présentés et admis.

- M^{mes} la comtesse Charles de BOURBON-CHALUS, — présentée par M. E.-A. Martel, Président de la Société, et M. G. Grandidier.
- PICHON, — présentée par M. le lieutenant Fourgeot et M. G. Grandidier.
- M^{lle} Henriette RECLARD, — présentée par M^{lle} Luville et M. G. Grandidier.
- M^{me} BOISAUBERT, — présentée par MM. Jullemier et G. Grandidier.
- MM. le baron Francisque GABET, Président du Club Alpin français, — présenté par MM. E.-A. Martel, Président de la Société et Léon Auscher.
- Daniel COSTE, Ingénieur de 1^{re} classe du Génie Maritime, — présenté par MM. E.-A. Martel, Président de la Société et William d'Eichthal.
- Pierre ISNEL, — présenté par MM. E.-A. Martel, Président de la Société et Camille Blanchard.
- le général Henry LE ROND, — présenté par MM. Roume, Gouverneur général Honoraire des Colonies et G. Grandidier.
- Auguste PAWLOWSKI, — présenté par MM. E.-A. Martel, Président de la Société et G. Grandidier.
- le comte Jean de CHARPIN-FEUGEROLLES, — présenté par M. le comte Turquet de la Boisserie et M. G. Grandidier.
- Vincent ALBERTAS, — présenté par MM. le colonel Gallard et Reizler.