

LE  
**CORRESPONDANT**

PARAISSANT LE 10 ET LE 25 DE CHAQUE MOIS

PARIS, DÉPARTEMENTS ET ÉTRANGER

UN AN, 35 FR. — 6 MOIS, 18 FR. — UN NUMÉRO, 2 FR. 50

QUATRE-VINGT-QUATRIÈME ANNÉE

**25 MARS 1912**

Pages.

1041. — I. A PROPOS D'UNE NOUVELLE VIE DE NEWMAN.  
— I. . . . . P. THUREAU-DANGIN,  
Secrétaire perpétuel  
de l'Académie française.
1077. — II. LA QUESTION DES ÉTUDIANTES ET LE DEVOIR  
DES CATHOLIQUES. . . . . M<sup>re</sup> BAUDRILLART,  
[Recteur de l'Institut  
catholique.]
1097. — III. LE CHEMIN DE FER TRANSAFRICAIN. — A QUELLES  
NOUVELLES NÉCESSITÉS IL RÉPOND. —  
L'AVENIR QU'IL ASSURE. — LE TRACÉ PRO-  
BABLE A TRAVERS LE SAHARA. — AVEC DEUX  
CARTES, D'APRÈS DES DOCUMENTS INÉDITS. . . . . J. BERGE.
1132. — IV. HORS DU FOYER. — ROMAN. — III. . . . . MARGUERITE PORADOWSKA.
1159. — V. UN « OBSERVATEUR SECRET » DE CHATEAUBRIAND  
(1820-1821). — DOCUMENTS INÉDITS. . . . . FRANÇOIS ROUSSEAU.
1186. — VI. IMPRESSIONS GRÉGORIENNES. — CHANT ET  
LITURGIE . . . . . DOM J. SIMON, O. S. B.
1203. — VII. LA SENTINELLE. — NOUVELLE TRADUITE DE L'ITALIEN,  
PAR Félix Jeantet . . . . . LUIGI BARZINI.
1210. — VIII. NOTES ET APERÇUS. — LÉONCE COUTURE. . . . . HENRI BREMOND.
1214. — IX. [POÉSIE. — PRIÈRE. . . . . PHILIPPE HENRIOT.
1216. — X. LES ŒUVRES ET LES HOMMES. — CHRONIQUE DU  
MONDE, DES LETTRES, DES ARTS ET DU THÉÂTRE. . . . . LOUIS JOUBERT.
1233. — XI. CHRONIQUE POLITIQUE. . . . . BERNARD DE LACOMBE.
1243. — XII. BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE.



PARIS

31, RUE SAINT-GUILLAUME, VII<sup>e</sup>

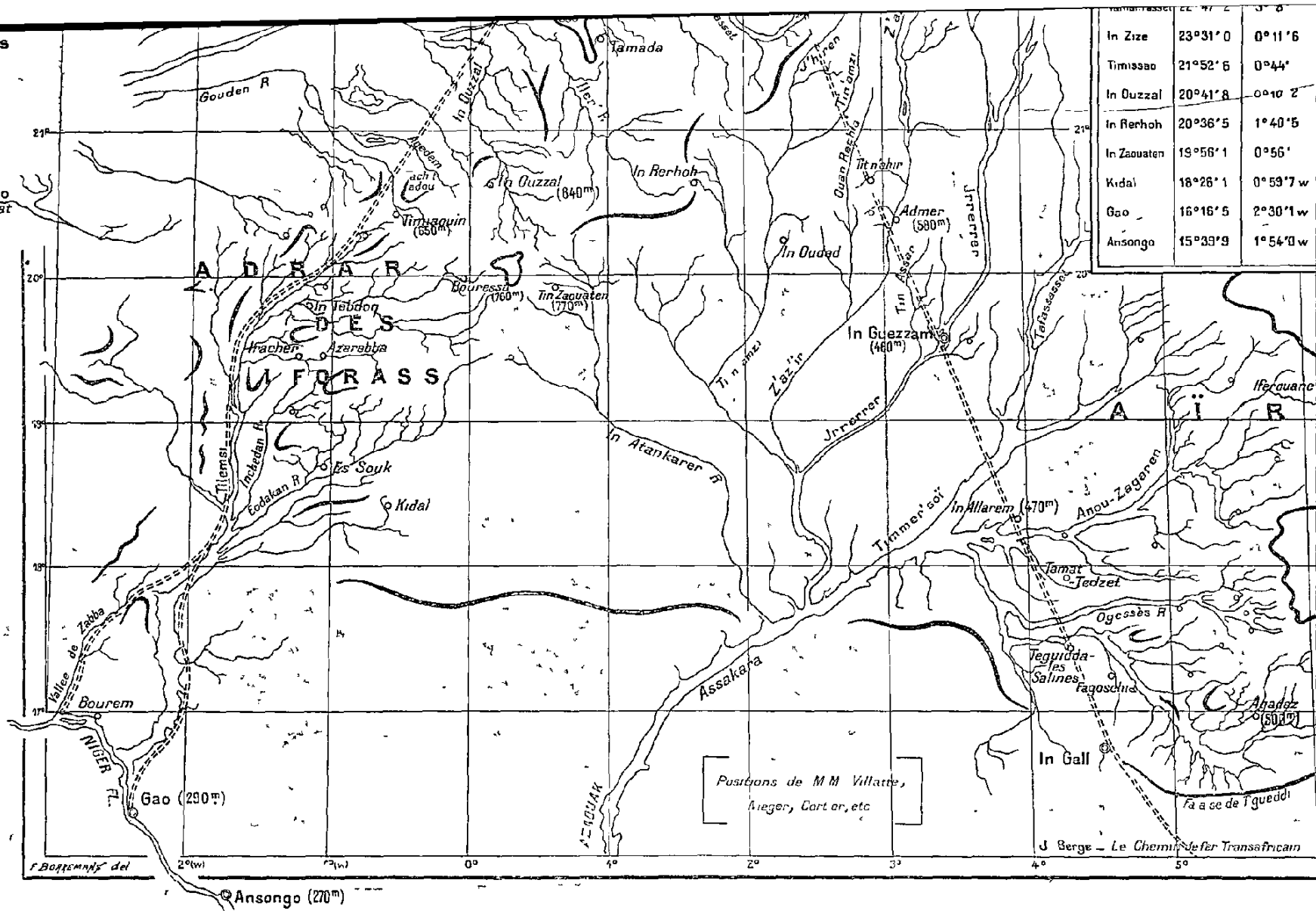
Reproduction et traduction interdites. — Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Sans frais supplémentaires, les livraisons du *Correspondant* sont fournies rognées aux abonnés qui en font la demande.

PeS 8° 10491

Dunes

Achourat



In Zize	23°31' 0	0° 11' 6
Timissao	21°52' 6	0° 44'
In Ouzzal	20°41' 8	0° 10' 2
In Berhoh	20°36' 5	1° 40' 5
In Zauaten	19°56' 1	0° 56'
Kidal	18°26' 1	0° 53' 7 w
Gao	16°16' 5	2° 30' 1 w
Ansongo	15°39' 9	1° 54' 0 w

LE CHEMIN DE FER TRANS-SAHARIEN 1119

(Le Correspondant.)

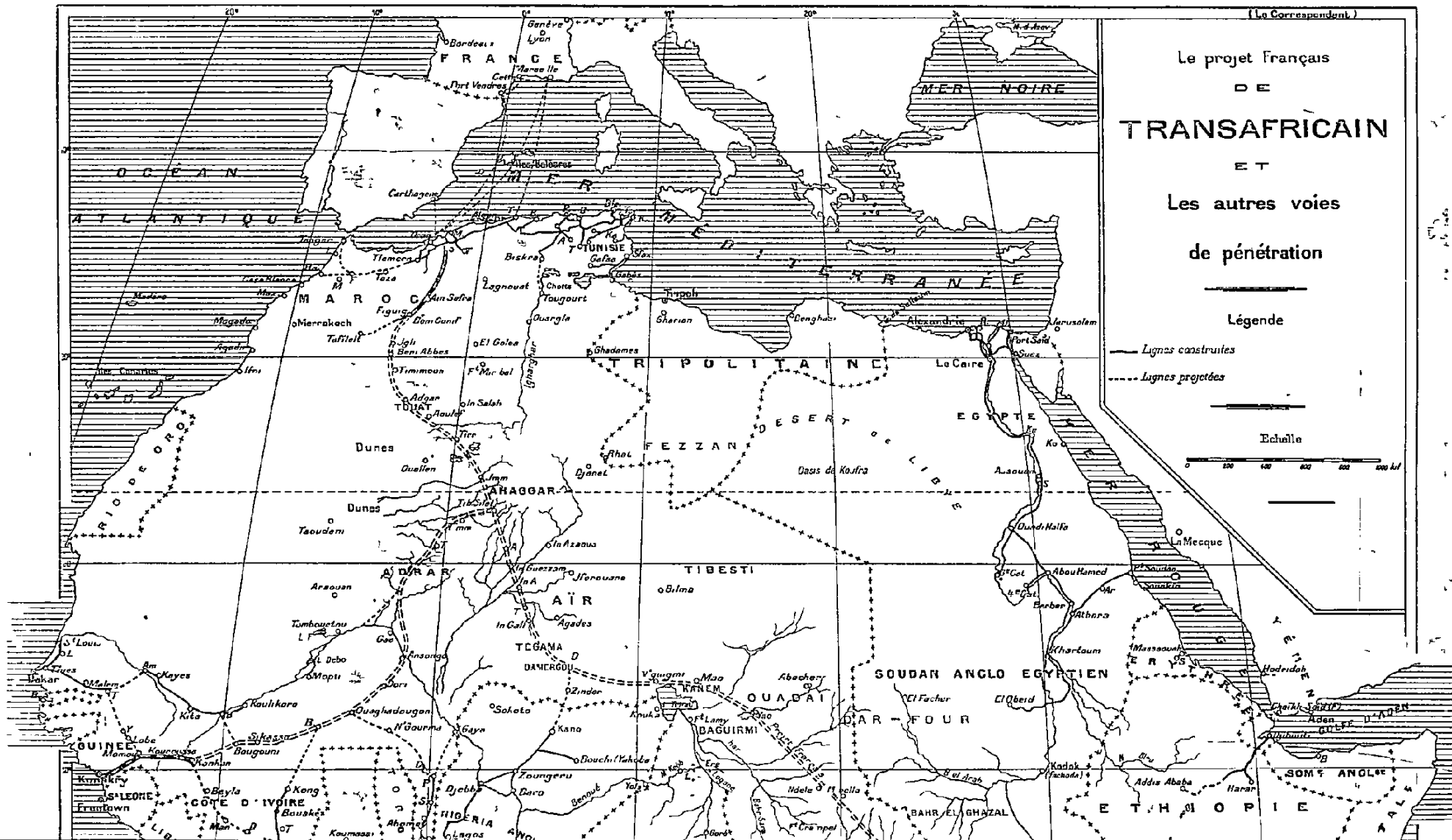
Le projet Français  
DE  
**TRANSAFRICAIN**  
ET  
Les autres voies  
de pénétration

Légende

— Lignes construites

- - - Lignes projetées

Echelle



Silet à In-Guezzam et celle d'In-Guezzam à In Allarem (1150 km.). C'est sur ce dernier point, en effet, que se dirige le trajet direct de l'Ahaggar à l'Air; mais avant d'y arriver il n'y a pas de point d'eau connu sur un trajet de 150 kilomètres; malgré que l'on traverse l'ancien fleuve Timmer'son dont le lit occupe à cet endroit plus de 15 kilomètres de largeur.

A partir d'In Allarem (1150 km.), le vrai désert a cessé, et l'on s'approche de la région des pluies soudanaises, ce que l'on constate par de nombreuses traces de girafes. Après la traversée de l'Anou-Zagaren, large aussi de plusieurs kilomètres, on peut aller à Agadez par le puits de Tamat-Teddret (1210 km.) et celui de Teguidda-in-Adrar. Le passage à Agadez ne paraît pas cependant bien utile. Comme les villes viennent au-devant du chemin de fer, on évitera probablement Agadez dont l'importance toute artificielle était due à des questions de sécurité pour les caravanes. De 40 000 habitants que comptait cette petite ville, qui est d'ailleurs très mal pourvue d'eau, il en reste à peine 1500. En outre, il y a au nord-ouest un massif montagneux qui obligerait la voie à décrire une grande courbe vers le bas en passant par l'Irazer d'Igadez.

Tandis qu'Agadez tombe en ruines, un village au coin de la falaise de Tiguédi, le groupe d'In Gall, entouré de 4000 palmiers, progresse tous les jours et jouit d'une eau excellente. Il a déjà presque autant d'habitants qu'Agadez, et la sécurité que nous avons donnée au pays accentuera ses avantages tous les jours. C'est le grand entrepôt du sel de Teguidda que l'on va vendre jusqu'au Sokoto.

C'est donc plutôt sur In Gall (1330 km.), au coin extrême de la falaise qui ferme l'Air, que viendrait passer le transafricain. In Gall serait le seuil de l'Air, pays d'ailleurs médiocre, comme Tibeghin-Silet serait le seuil de l'Ahaggar.

D'In Allarem à In Gall, on traverserait les salines de Teguidda (1250 km.), le seul centre industriel de cette partie du Sahara. Teguidda-les-Salines est à 80 kilomètres au nord d'In Gall, où habitent les propriétaires des principales sources salées. Les sources sont captées par des canalisations en poterie qui alimentent une série de bassins rectangulaires, soumis à tour de rôle à l'évaporation, et au fond desquels le sel se forme par petites couches qui se superposent. Cette industrie qui occupait, il y a quelques années, deux cents ouvriers environ devient de plus en plus prospère depuis que nos troupes occupent l'Air. Pendant longtemps, la crainte des Touaregs était telle que les ouvriers habitaient dans des cases d'argile où l'on ne pouvait entrer qu'en rampant.

Les oueds, qu'on rencontrera d'In Allarem, aux sources de Teguida sont l'Anou-Zagarem, son affluent le Tibinkar, l'Ogessés, et l'Irazer d'Agadez. On suivra sensiblement l'itinéraire de M. Cortier, en 1909, itinéraire qui continue sur In Gall et Abalemma.

Tous ces points ont été très exactement relevés astronomiquement par MM. Villatte et Cortier. Or, on remarquera qu'ils forment sur la carte une ligne à peu près rectiligne depuis Immeseknan jusqu'à In Gall, soit sur 875 kilomètres environ. Comme le vrai Sahara est tout entier dans ce trajet, on peut dire qu'il sera franchi *en ligne droite*.

D'In Gall, la voie ferrée entrerait dans le Tégama qui est, au dire de M. Foureau, une vaste « plaine boisée » où abondent tous les animaux des petites et des grandes chasses, du lièvre au lion et de la perdrix à l'autruche. La grande végétation commence à 80 kilomètres au-dessous de la falaise de Tiguéddi, laquelle va du sud de l'Air au sud de l'Adrar des Iforass.

Dans cette partie du Tégama, des points d'eau existent dans toutes les directions et il semble que le chemin de fer prendra la route d'Ekéli (1450 km.) et Tambellaya (1480 km.) pour aller au nord du Damergou à Djadjidouna (1600 km.), d'où partirait l'embranchement vers Zinder et Kano. De là la ligne irait par le Koutous rejoindre, au nord-ouest du Tchad, le N'Guigni vieux, par 14° 15' 30" 8 de latitude et 10° 46' 38" 5 de longitude Est, à la cote d'altitude 245 mètres, et à peu près au kilomètre 2050 du départ d'Aoulef<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il reste 1700 kilomètres du Tchad au M'Bomou, frontière du Congo belge et région des Sultanats, mais ici nous sommes dans un pays plein de ressources et qui ne manque ni d'eau ni de milliers de bras. Les Anglais ont fait les 150 derniers kilomètres de la ligne de Kano, à raison de 2 kilomètres par jour, et cela est loin de constituer un record. L'étude définitive de la ligne et les travaux d'infrastructure peuvent s'effectuer en même temps que pour le Sahara par la main d'œuvre indigène et la pose des rails se ferait d'Aoulef au Congo belge, grâce au chemin de fer venu du Nord, au fur et à mesure qu'il avancerait.

En partant du Tchad, la ligne passerait probablement à Yao, porte du Ouadaï et irait vers Zémio en évitant les marécages qui sont à l'est du Chari. Le détachement français qui doit occuper Zémio et la frontière égyptienne a précisément quitté Bangui au mois de janvier dernier et procède par Mobaye et Bangassou, avec 4 officiers et 10 sous-officiers européens.

A part quelques massifs isolés, la région n'est pas montagneuse. M. Superville, parti de l'Oubangui à la cote 400 a trouvé la ligne de faite des bassins du Congo et du Tchad à la cote 750, soit 350 mètres seulement gagnés sur plusieurs centaines de kilomètres. L'explorateur nous dit que le changement de bassin passa inaperçu. Cela se voit très clairement sur les itinéraires et les profils de route de M. Prins. La topographie de ces régions extrêmes vient d'être relevée par le capitaine Modat dans sa tournée du