

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 1 (1879)
Heft: 3

Artikel: Conflits d'autorité sur la côte de Sénégambie
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131312>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

CONFLITS D'AUTORITÉ SUR LA COTE DE SÉNÉGAMBIE

L'importance des colonies européennes sur les côtes de Sénégambie a été longtemps méconnue; mais maintenant que la question africaine est à l'ordre du jour, les puissances européennes se préoccupent davantage de ces territoires, et chacune s'efforce de planter son pavillon sur les bords des rivières, sur le littoral maritime et sur les moindres îlots. De tous côtés les colonies s'étendent, et l'on fonde ici un comptoir de commerce, là une douane, ailleurs une station importante. Mais cette marche progressive et l'enchevêtrement des possessions des diverses puissances ont été la cause de conflits, qui éclatent, tantôt entre deux nations dont les possessions sont limitrophes, tantôt entre une puissance et les indigènes. Ces deux genres de difficultés se rencontrent aujourd'hui : le premier à Matacong, le second sur les rivières Scarcies.

Matacong est un petit îlot de 2000 mètres de large, peuplé de 300 habitants. Il n'est pas marqué sur toutes les cartes, mais on le trouve sur les cartes spéciales, à la pointe de l'estuaire de la Mellacorée, rivière française. Le 15 mars dernier, un détachement de troupes françaises, soutenu par deux canonnières, a débarqué sur l'île de Matacong et a commencé immédiatement la construction d'une caserne. Ces faits ont causé une vive émotion à Sierra-Leone, dont le gouvernement a envoyé le navire de la marine royale le *Boxer* à Matacong, pour protester énergiquement. Des interpellations eurent lieu au Parlement anglais, et une frégate, qui était en route pour la Chine, reçut l'ordre de se rendre à Sierra-Leone. Des négociations furent ouvertes entre les deux gouvernements intéressés, qui convinrent que les troupes françaises évacueraient l'île, mais que l'on réglerait ensuite la question de droit. C'est ce qui fut fait. Physiquement Matacong fait partie du continent, français sur ce point, et même elle y est jointe à marée basse par un isthme assez large. Mais les Anglais invoquent un traité conclu le 18 avril 1826, avec les indigènes. Néanmoins le *Temps*, dans un article qui semble émaner d'une personne bien renseignée, vient d'annoncer que prochainement les droits des Français sur Matacong seront officiellement reconnus.

Plus grave est le conflit qui se présente sur les bords des rivières Scarcies, au nord de Sierra-Leone. Là le commerce d'échange avec les naturels est entre les mains de quatre maisons françaises, qui en tirent les produits oléagineux envoyés à Marseille, Nantes, Bordeaux ou Caen, où se trouvent d'importantes savonneries. Peu après le débarque-

ment des troupes françaises à Matacong, le gouvernement britannique, s'appuyant sur le traité de Massammah, conclu en juin 1876 avec les chefs du pays, s'empara à main armée de l'embouchure des deux rivières Scarcies et de l'île de Kikonkeh qui en ferme l'entrée. Cette occupation souleva de nombreuses protestations de la part des négociants français et des naturels, parce qu'elle fut accompagnée de l'établissement dans l'île d'un poste de douane, qui perçut des droits fort élevés sur toutes les marchandises venant de l'intérieur.

Les réclamations des Français qui possèdent et exploitent le terrain n'aboutirent pas sur-le-champ. Le poste fut maintenu. Aussi M. Maillat, de Saint-Nazaire, propriétaire de l'île de Kikonkeh, accusa-t-il¹ le gouvernement de ne pas s'occuper de ses nationaux.

Le *Temps* a répondu à ce reproche. Il a établi tout d'abord que la France ne peut planter son drapeau sur l'île de Kikonkeh, lors même que des négociants de ce pays en ont la propriété privée, parce que les droits de la Grande-Bretagne sur ce petit territoire ne paraissent guère douteux. Il a ajouté que les autorités anglaises ayant, sans contredit, agi avec trop de précipitation dans cette circonstance, l'ambassadeur de France à Londres a été chargé de faire des observations au *Foreign Office*, demandant que les négociants des Scarcies aient un délai de six mois pour la liquidation, alors que l'Angleterre ne veut en accorder que trois. La question est encore en suspens.

Les plaintes adressées par les chefs nègres au gouverneur de Sierra-Leone sont plus vives. Le *West African Reporter* du 23 juillet annonce qu'ils se préparent à résister à l'établissement d'un poste fiscal dans leur pays, et il profite de cette occasion pour revenir sur ce traité de Massammah, signé par tous les chefs sauf un, en vertu duquel la possession de l'île a été abandonnée aux Anglais. Il établit qu'en 1876 les rois indigènes avaient offert aux Anglais non seulement cette île mais la souveraineté illimitée de toute la contrée, et que ceux-ci, ne voulant pas alors acquérir de nouveaux territoires, n'acceptèrent que le droit d'établir des lignes de douanes quand ils le jugeraient convenable. Le journal ajoute que le gouvernement britannique ne cédera pas en cette occasion, et que, si la guerre est déclarée, déterminatio: ne devront prendre qu'après réflexion, ceux-prête à leur répondre.

Aux dernières nouvelles, il avait été mi

¹ *Phare de la Loire*, 13 août 1879.

neur de Sierra-Leone deux corvettes, le *Tenedos* et le *Dido*, qui portent chacune douze canons et deux cents hommes, et l'on compte qu'avec les quatre petits avisos de la station, on disposera au besoin, pour réduire les chefs des Scarcies, de plus de six cents hommes et de 30 canons. Espérons qu'en ce moment, où la guerre des Zoulous n'est point encore terminée, de nouvelles complications ne surgiront pas de ce côté.

LE TRANS-SAHARIEN

Pour faire suite à un article inséré dans notre précédent numéro, nous sommes heureux de pouvoir dire que les sous-commissions, entre lesquelles s'est fractionnée la Commission supérieure constituée par le décret du 13 juillet, se sont mises immédiatement à l'œuvre. La section technique, en particulier, a déjà présenté son rapport, concluant à ce que des études fussent entreprises sans retard sur les territoires français, en Algérie et au Sénégal. La ligne de Biskra-Touggourt-Ouargla, a été choisie de préférence à d'autres. Celle qui longe le Maroc semble trop exposée aux incursions des tribus insoumises, et il en pourrait résulter des complications politiques; le tracé par Biskra est le mieux situé pour déboucher vers la mer dans plusieurs directions, et Ouargla serait un excellent point de départ vers le sud; on y trouverait l'appui des Touaregs, à l'aide desquels on arriverait plus facilement au Niger que par d'autres voies. La Commission supérieure a décidé néanmoins de faire étudier les trois tracés rivaux, aboutissant à Oran, Alger et Constantine. M. Duponchel aurait voulu que les membres de la Commission « se montrassent plus Américains » et décidassent d'ores et déjà une pointe vers le Sud avec 12,000 terrassiers. Mais ce conseil n'a pas prévalu, et le préavis de la section d'exploration a été, qu'au delà du 25^{me} parallèle, des voyageurs isolés doivent préalablement sonder le terrain. Parmi les experts entendus par la Commission, on cite MM. Soleillet, Say et Ben Driss, l'ancien agha de Touggourt.

Dans ces conjectures, l'arrivée toute récente à Alger de trois Arabes de l'Adrar, qui ont fait, de leur pays à Géryville, un voyage de 122 jours, est presque un événement. Leur itinéraire dans le désert a été en grande partie conforme à l'un des tracés projetés, et ces pèlerins, — car ils vont à la Mecque, — pourront sans doute fournir d'utiles informations sur la région qu'ils ont parcourue.

Le projet de chemin de fer trans-saharien, s'il a de puissants patrons,