

Le trans-saharien

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **L'Afrique explorée et civilisée**

Band (Jahr): **1 (1879)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131313>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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,

a soulevé pourtant des objections, et nous pensons qu'après avoir lu, dans ce recueil, les considérations qui plaident en faveur de l'entreprise, nos lecteurs ne seront pas fâchés d'être initiés à l'opposition qu'elle rencontre.

C'est principalement au sein de la Société des études coloniales et maritimes qu'elle a surgi. Dans la séance de son comité d'étude du 28 juillet ¹, le commandant Delagrangé, qui présidait, a dit que le chemin de fer d'Alger à Timbouctou était traité d'utopie par nombre d'hommes compétents, et il a conclu, après discussion, que le trans-saharien paraît bien hypothétique. M. Soleillet, qui était présent, a reconnu que, pour arriver au Niger, ce chemin n'est pas nécessaire, l'accès étant plus facile par le Sénégal. M. Mac Carty, de son côté, appelé en témoignage par M. Soleillet, a avoué que la population du Sahara est extraordinairement clairsemée, et que sa production est à peu près nulle; il a fait aussi ressortir les difficultés du sol.

D'autre part, le *Bulletin de la Société de géographie de Bordeaux* nous a fait connaître l'opinion de M. Lavigne, qui vient de se prononcer dans le même sens. Il estime que la traversée du Sahara par voie ferrée est impossible partout, et plus encore entre l'Algérie et le Soudan. « C'est là, en effet, » dit-il, « que le Sahara a le plus d'épaisseur et le moins d'eau. » Il conteste l'argument tiré de l'analogie avec le transcontinental américain, surtout parce que les Américains étaient maîtres de tout le parcours et des deux têtes de la ligne. M. Lavigne verrait sans regret les Allemands faire les premiers un essai de Tripoli au lac Tchad.

On peut enfin rapprocher de cette appréciation celle de M. Watbled, sous-archiviste du Sénat, qui, dans un mémoire substantiel sur *les relations de l'Algérie avec l'Afrique centrale* ², s'exprime comme suit :

« Cette phrase stéréotypée « que le Sénégal et l'Algérie doivent se donner la main par-dessus le Sahara » n'a aucun sens. Il y aura toujours, entre le littoral méditerranéen de l'Afrique et le Soudan, les méfiances du fanatisme musulman, les appréhensions politiques des populations sahariennes, et surtout 800 lieues d'immensités, de solitudes, d'aridité, de néant. Il est enfin démontré qu'on a singulièrement exagéré le trafic de l'Afrique centrale et ses immenses ressources, et que les milliers de chameaux chargés de poudre d'or, d'ivoire, d'essences pré-

¹ *Journal du commerce maritime.*

² *Revue maritime et coloniale.*

cieuses, n'existent que dans les rêves de brillantes imaginations qui, à propos du Sahara et du Soudan, continuent les contes des *Mille et une nuits*. »

Comme on le voit, l'opinion du voyageur Rohlf, que M. Gazeau de Vautibault a représenté comme étant le SEUL adversaire du Trans-saharien français¹, trouve des adeptes même en France.

La question est donc très controversée, et les promoteurs de l'entreprise ont grandement raison de ne pas s'y hasarder, avant que la lumière ait été faite plus complètement sur les populations et les pays au sein desquels ils se proposent d'opérer.

En attendant, M. Soleillet a fait à Paris une très intéressante conférence en faveur du projet de M. Duponchel. Nous y avons remarqué en particulier un passage relatif à l'influence de l'ouverture de débouchés commerciaux, pour secouer la paresse des nègres et les pousser à la production. Il a cité des populations qui, oisives jadis, se sont mises à cultiver les arachides dès qu'elles ont pu les importer au Sénégal, et qui lui en fournissent aujourd'hui 30 millions de kilos par an. Chose non moins intéressante, ceux qui se sont livrés à ce travail ont renoncé du même coup au commerce des esclaves.

Relevons aussi le conseil donné par le conférencier, d'utiliser provisoirement le chameau comme bête de trait, ce qui quintuplerait sa valeur pour les transports. On l'a employé ainsi pour les travaux du canal de Suez et l'on s'en est bien trouvé; seulement il lui faut un harnais spécial, portant sur la bosse et non sur le cou. Si l'on adoptait cette méthode dans le Sahara, elle ferait révolution. Le bœuf à bosse du Soudan pourrait aussi être attelé à des charrettes, et n'aurait pas à redouter la mouche *tsetse*, qui lui est si fatale dans l'Afrique centrale.

NOUVELLES

Projet de comptoirs français à Obock et au Choa. Nous avons à enregistrer un nouveau projet pour tirer parti des ressources de l'Afrique orientale. Le promoteur en est M. Denis de Rivoyre, qui s'est adjoint M. Eugène Hess, et dont voici le plan en peu de mots.

Il voudrait créer un établissement commercial à Obock, petit port appartenant depuis 1862 à la France et situé près du détroit de Bab-

¹ *Bulletin de la Société normande de géographie.*