

Titre : Lettres sur le Trans-saharien

Auteur : Abadie, F.

Mots-clés : Chemins de fer * Sahara

Description : 1 vol. (52 p.-[1 pl. dépl.]) ; 26 cm

Adresse : Constantine : Imprimerie L. Marle, 1880

Cote de l'exemplaire : CNAM-BIB Br 1640

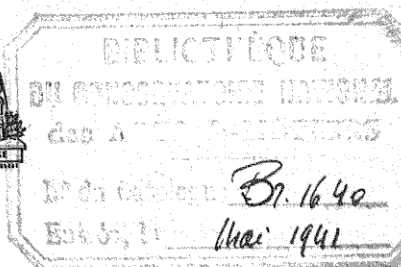
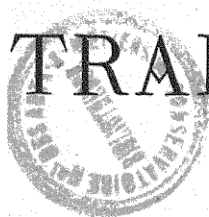
URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?BR1640>

Br. 1640

LETTRES

SUR LE

TRANS-SAHARIEN



CONSTANTINE

IMPRIMERIE L. MARLE, RUE D'AUMALE

EN VENTE CHEZ MERCIER, LIBRAIRE
2, RUE D'AUMALE

A PARIS, CHEZ CHALLAMEL AÎNÉ
5, RUE JACOB

1880

*A Monsieur Albert GRÉVY, Gouverneur général civil
de l'Algérie.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Je prends la liberté de vous adresser ce modeste travail, résultat de mes observations pendant un long séjour en Algérie et de mes relations avec les gens de l'intérieur de l'Afrique.

Quoique le Soudan, ce vaste continent, soit presque à nos portes, il est resté inconnu jusqu'à nos jours, à cause de l'impossibilité d'y pénétrer.

Si nous n'en avons été séparés que par une mer, il y a longtemps que nous l'aurions traversée pour porter à ce pays, resté à l'état primitif, les bienfaits de notre civilisation.

Depuis l'invention des chemins de fer, ce qui était considéré comme impossible est devenu facile ; M. l'ingénieur Duponchel l'a clairement démontré dans son projet du Trans-Saharien.

Cette grande entreprise ne doit pas être comprise comme si elle devait s'exécuter en France, pays plein, où à chaque pas on favorise ou on froisse des intérêts considérables, on est constamment gêné ; tandis que le Trans-Saharien, à partir d'Insalah, sera toujours dans

un pays vide, on pourra le parcourir à grands traits, à la condition d'éviter avec soin le grand massif des montagnes Ahaggar et Aguer, les obstacles jusqu'au Soudan seront insignifiants.

Je considère comme très important de ne confier la construction de la voie qu'à un ingénieur déterminé, bien convaincu de la possibilité et de l'utilité de l'entreprise et décidé à la conduire jusqu'au bout; sans cela on s'exposerait à perdre un temps précieux, à chercher et à discuter inutilement.

Le Trans-Saharien doit avoir pour conséquence naturelle, la conquête du Soudan à la France; votre gouvernement doit attacher son nom à ce gigantesque travail qui fera époque dans la vie humaine.

J'ai l'honneur d'être, avec un profond respect,

Monsieur le Gouverneur,

votre dévoué serviteur,

F. ABADIE.

Constantine, le 15 Novembre 1880.

LETTRES SUR LE TRANS-SAHARIEN.

Constantine, le 3 novembre 1879.

Mon cher ami,

Je vous adresse ces quelques lignes, pour ne vous entretenir que du Trans-Saharien. Je ne vous dirai pas un mot de la possibilité ou non possibilité de faire la voie; ce soin doit être laissé aux hommes de science comme vous et autres, qui avez fait des études spéciales pour cela; je vais me borner à vous parler sommairement de la question économique en général.

Vous savez comme moi que les nations civilisées se sont toujours disputé les mondes nouveaux, pour élargir leurs relations commerciales et écouler les produits de leurs industries.

Sous ce double rapport, les Etats-Unis d'Amérique nous ont offert pendant un siècle des débouchés considérables, et ils nous fournissaient les cotons et autres à l'état brut pour alimenter nos fabriques.

Depuis quelques années, les Etats-Unis ont fondé chez eux des établissements dans les meilleures conditions d'aménagement pour bien fabriquer, et si nombreux, qu'ils inondent de leurs produits tous les pays où nous écoulions les nôtres. Depuis deux ans, ils expédient même en France; c'est au point que si nous ne trouvons pas de nouveaux débouchés, notre industrieserait gravement compromise.

Cette situation préoccupe au plus haut point les économistes en Europe.

Les Anglais cherchent à pénétrer dans le cœur de l'Afrique par le Sud, l'Ouest et l'Est. Un voyageur, nommé Livingstone, est mort après un séjour de quatre ans passés dans la partie située entre la côte Zanguebar et les grands lacs Tanganika et Oukéréoué, laissant des notes si importantes sur les ressources du

pays, qu'aujourd'hui l'Angleterre étudie une voie ferrée qui partirait de Zanzibar et irait aboutir aux dits lacs par l'Ouniamessi, distants de la côte Est d'Afrique de moins de 200 lieues.

Ces lacs ont plus de 300 lieues de long du Nord au Sud, et de 50 à 80 lieues de large de l'Est à l'Ouest. C'est une véritable mer intérieure, au milieu d'un vaste pays très-riche et bien peuplé, pouvant être relié à la mer des Indes par un chemin de fer.

Si, comme on n'en doit pas douter, les Anglais donnent suite à leur projet, ils auront acquis en Afrique une position dépassant de beaucoup celle qu'ils ont dans l'Inde, position surtout facile à dominer au moyen du chemin de fer, qui permettrait de communiquer d'une mer à l'autre en moins de deux jours; je veux dire de la mer des Indes aux lacs d'Ouniamessi, où l'on établirait des flotilles pour les besoins de la défense et des relations commerciales avec tous les peuples qui les entourent.

La position anglaise, gardée ainsi, serait inexpugnable.

L'Allemagne et l'Italie cherchent aussi à pénétrer dans ce vaste continent; la France seule, qui cependant occupe au Nord de l'Afrique une position exceptionnelle, n'a rien tenté pour en profiter; depuis seulement moins d'un an, elle paraît s'être émue de ce qui se passe; un ingénieur éminent M. Duponchel, a émis l'avis de la possibilité de faire une voie ferrée allant de l'Algérie vers le centre des plateaux intérieurs de l'Afrique; il a démontré son projet dans un ouvrage qui a fait sensation dans le monde, au point que le Trans-Saharien serait aujourd'hui dans les esprits comme une entreprise qui s'imposerait à la France.

Ce que j'avance est démontré par ce que m'écrit un de mes amis bien placé pour savoir ce qui se passe en haut lieu; voici ce qu'il m'écrivait le 15 septembre dernier :

« L'Afrique est en ce moment un but vers lequel se dirigent
« bien des efforts en Europe, on veut à tout prix pénétrer ce
« grand continent qui est à nos portes et qui est resté inconnu
« alors que les pays les plus lointains de l'Amérique et de l'Océanie
« étaient pénétrés par l'activité moderne, intense course au
« clocher dans laquelle la France a un intérêt majeur à ne pas se
« laisser distancer par l'Angleterre; il s'agit de conquérir pacifi-
« quement au commerce des populations qui, en grand nom-
« bre, occupent le plateau central; donc pour moi le Trans-
« Saharien se fera par l'Oued-Rir et Ouargla, mais plus au Nord,
« la question du tracé est déjà engagée et un tracé suivra la
« vallée de Batna et délaissera le Hodna. »

Tout ce qui précède est de nature à nous faire conclure que pour ne pas trop nous laisser distancer par l'Angleterre, notre rivale, dans l'intérêt de notre commerce et de notre industrie en détresse, il est urgent de relier l'Algérie au Soudan par une voie

ferrée qui nous permettra d'y porter, en moins de trois jours, tout ce dont a besoin ce vaste pays peuplé de plus de 100 millions d'âmes à l'état primitif, grouillant dans la misère et l'ignorance, manquant de tout, faute de rapports avec les nations civilisées, il est nécessaire, dis-je, de porter aux populations de ce vaste continent déshérité les bienfaits de notre civilisation; notre activité commerciale et industrielle y trouvera aliment pour plus d'un siècle.

On ne doit pas trouver exagéré le mot siècle dans cette circonstance, car la position exceptionnelle que nous occupons dans le Nord de l'Afrique, au moyen du Trans-Saharien nous aurons le monopole du commerce intérieur, soit en imposant les marchandises étrangères qui passeront chez nous ou par tout autre moyen; le plateau central nous appartiendra, nous pourrons nous y rendre en trois jours, en autant de temps qu'il en faut pour se rendre à Paris, en moins de temps qu'il n'en fallait pour aller, il y a quarante ans, de Marseille à Paris! Les besoins de ce vaste pays, *absolument neuf*, sont incalculables. En définitive, dans le moment actuel, la France et l'Angleterre, un peu l'Allemagne et l'Italie, formant ensemble une faible partie de l'Europe, se disputent l'Afrique, c'est-à-dire *plus de la cinquième partie du monde entier*, mais cette idée est immense comme tout ce qui doit en résulter si elle est prise au sérieux.

Voilà, mon cher ami, mon opinion sur le Trans-Saharien; pour la développer il faudrait des volumes, je laisse à d'autres plus experts que moi dans la matière, le soin de le faire. En attendant, veuillez m'écrire ce que vous en pensez.

Votre tout dévoué,

F. A.

Constantine, le 2 décembre 1879.

Mon cher ami,

En réponse à ma lettre du 3 novembre écoulé, publiée par le journal *l'Indépendant* du 12, au sujet du Trans-Saharien, vous admettez, comme moi, que la France a un intérêt majeur à activer la solution de cette grande entreprise, mais, vous vous demandez comment il sera possible d'établir une voie ferrée sur un parcours de plus de 500 lieues dans des pays inconnus, dont les habitants passent pour être très-belligueux; vous me manifestez le désir de savoir ce que j'en pense.

Vous m'embarrassez réellement beaucoup, je vous ai déjà dit

que, n'étant pas ingénieur, je ne pourrais entrer dans les détails techniques des travaux à exécuter; d'un autre côté, la géographie de ce vaste pays est si incomplète, qu'il est impossible d'y puiser des renseignements utiles; je crois donc que nous sommes *forcés* de nous en rapporter, pour établir la voie du Trans-Saharien, à ce qui se passe depuis des milliers de siècles; je veux dire que les routes suivies par les caravanes devront être suivies par nous sous peine de perdre notre temps et notre argent à en chercher de meilleures; les tracés qui existent doivent être bons, parce qu'ils sont le résultat d'une trop longue expérience pour qu'il puisse en être autrement; en effet, les populations du Soudan sont séparées de celles du Nord de l'Afrique par le désert et ne peuvent communiquer entre elles autrement qu'au moyen de caravannes qu'on pourrait comparer à des vaisseaux, qui traversent la mer pour aller d'un monde dans un autre monde.

Les routes existantes n'ont pu se faire qu'à force de tâtonnements, par des hommes déterminés, guidés par les astres pour ne pas s'égarer dans l'espace vide, à mesure qu'ils avançaient. Quand ils ne trouvaient pas une fontaine, ils creusaient un puits pour se procurer de l'eau, et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'ils aient atteint les pays habités. *Tous les endroits* ayant de l'eau sont marqués.

Dans ma lettre du 3 novembre, je vous ai dit que notre possession de l'Algérie nous assure un très-grand avantage sur les nations nos rivales; aujourd'hui, j'ajoute que notre possession du Sénégal forme le complément de notre position exceptionnelle pour entreprendre le Trans-Saharien; lorsque la tête du chemin de fer arrivera à Tombouctou, nous serons maîtres, sans contestation possible, de tout le pays compris entre Saint-Louis et Tombouctou, et nous dominerons toutes les populations au Sud et à l'Est jusqu'à Bournou; commercialement parlant, *elles nous appartiendront*.

Certains prétendent qu'il serait avantageux de diriger le Trans-Saharien vers le lac Tchad, sans doute parce qu'ils n'ont pas réfléchi que ce lac est à 700 lieues à l'Est du Sénégal et que Tombouctou se trouve entre les deux; lorsque nous serons *solidement établis* à Tombouctou, rien ne nous empêchera de nous étendre vers l'Est.

La commission chargée des études du Trans-Saharien a autorisé le colonel Flatters à explorer le pays d'Ouargla à Temassanin et de là jusqu'à Idelès; on ne s'est donc pas rendu compte que les communications sont presque impossibles entre Ouargla et Temassanin à cause des sables qui forment dans ces parcours des dunes immenses, et que Idelès est séparé de Temassanin par des montagnes inaccessibles à une *voie ferrée*.

Idelès est placé sur le point culminant d'un massif de montagnes d'où partent l'Oued-Rharis dont les eaux coulent vers le Nord; l'Oued-Temazin dont les eaux coulent vers le Sud-Ouest; l'Oued-Tababin dont les eaux coulent vers le Sud-Est; tout cela me fait dire que la mission de M. Flatters, sera *sans* utilité pour le Trans-Saharien; il est vrai qu'elle pourra servir à la géographie du pays si peu connu jusqu'à présent.

Toutes les routes qui partent du Nord de l'Afrique pour aller à Tombouctou, soit du Maroc, soit de l'Algérie, soit de la Tunisie, soit de Tripoli, soit de l'Egypte, arrivent à Insalah; à partir de là, il n'y a qu'une seule route pour arriver à Tombouctou, c'est-à-dire que c'est-là que se trouve le plus grand passage pour l'écoulement des produits du Soudan vers l'Europe; c'est donc le point indiqué pour le Trans-Saharien; tout ce qui s'importe et s'exporte arrive forcément à Insalah; quand nous y serons, pas une marchandise ne pourra ni y entrer ni en sortir sans que nous le sachions, la constatation de l'origine en sera des plus faciles.

De ce qui précède, il résulte évidemment que le Trans-Saharien devra arriver à Tombouctou par Insalah, reste à savoir où il prendra son point de départ; voici mon opinion à cet égard :

Après avoir examiné les trois tracés désignés par les auteurs du projet du Trans-Saharien, je n'hésite pas à donner la préférence à celui partant de Constantine par Batna, Biskra, Tougourth, Ouargla, Insalah, laissant El-Goléah à l'Ouest à cause des montagnes qui s'y trouvent; jusqu'à Insalah le chemin est facile partout, tandis qu'en partant d'Alger et d'Oran on traverse des pays très-accidentés.

La petite ville d'Insalah est placée à l'extrême Sud de nos possessions, sur le bord même du désert, à 250 lieues du Niger; Insalah est le point abordable, par le Trans-Saharien, le plus rapproché du Soudan.

D'Insalah à Tombouctou le pays est absolument vide, sans un habitant, c'est une véritable mer de sable, qui n'est traversée que par les caravanes qui suivent une route jalonnée de distance en distance par des fontaines et des puits qui leur servent de guide, c'est là qu'elles s'arrêtent pour se reposer et se désaltérer; la caravane qui part de Tombouctou ou d'Insalah prend des vivres pour toute la traversée.

Quant à la sécurité, M. le général Arnaudeau, dont la compétence est incontestable dans la matière, a dit en pleine commission du Trans-Saharien que 200 hommes bien pourvus peuvent aller à leur gré à Tombouctou; M. Arnaudeau aurait pu dire 25 au lieu de 200. En effet, d'Insalah à Tombouctou, ils n'auraient d'autres ennemis à redouter que la faim et la soif, et de Ouargla à Insalah 25 hommes feraient le trajet en parfaite sécurité.

Ce que j'avance est si vrai, que Ben Driss a pu avec 25 cavaliers indigènes arrêter Bouchoucha à la hauteur d'Insalah; ce coup de main a fait la fortune de Ben-Driss.

Malgré tout, il sera nécessaire de mettre les travailleurs et les employés du Trans-Saharien à l'abri d'un coup de main; les travaux devront être conduits de manière à permettre aux locomotives de suivre la voie à mesure qu'on la construira; il conviendra aussi de bâtir les maisons des cantonniers et les gares en même temps que la voie; les maisons devront avoir la forme et l'utilité des blockaus, ce genre de maison peut facilement être disposé, de manière à être une habitation convenable, sans dépenser pour cela beaucoup plus d'argent que pour un maison ordinaire.

Dix hommes peuvent se défendre dans un blockaus contre des centaines de bédouins et avec nos fusils à longue portée dont les feux se croiseraient, on pourrait balayer la voie sur toute sa longueur.

Les coupeurs de routes ne pourraient rien absolument contre nos hommes abrités ainsi, ni contre un train de chemin de fer.

Le matériel du chemin de fer devra être emménagé pour porter les provisions d'eau et autres, afin de franchir certaines stations où l'eau pourra manquer quelques fois en été; pour cela il faudra ménager les rampes sur le tracé, afin de traîner les plus grands poids avec une faible traction.

Des Arabes qui ont fait plusieurs fois le voyage du Nord de l'Afrique au Soudan, m'ont donné les noms de toutes les stations où s'arrêtent les caravanes qui voyagent dans le désert; je pourrais vous les donner dans une prochaine, si cela peut vous intéresser.

Votre tout dévoué,

F. A

Constantine, le 25 janvier 1880.

Monsieur,

Je viens de recevoir votre lettre, en réponse aux miennes, au sujet du Trans-Saharien; j'y lis avec beaucoup d'intérêt vos observations.

« Jusqu'à Ouargla, m'écriviez-vous, je suis parfaitement d'accord avec vous; au-delà, je fais mes réserves.

« Le Touat a sans doute une grande importance, mais la route qui en part vers le Sud et aboutit à Tombouctou est celle du moindre courant commercial; cette dernière ville qui, encore

« dans le désert, est bien déchue de son ancienne splendeur ; il
« s'y fait peu d'affaires, relativement à la région du Bournou et
« des Etats de Haoussa.

« Cela m'amène à me demander s'il ne vaudrait pas mieux al-
« ler d'abord à Kanou et Sokoutou, pour de là, plus tard, se
« rabattre vers l'Ouest, à la recherche du Niger.

« Plus nous arriverons au centre de l'Afrique vers l'Est, plus
« nous assurerons notre prépondérance commerciale sur de vas-
« tes espaces, étant donnée notre possession du Sénégal. »

Tout ce que vous me dites est fort bien, je vais faire en sorte
d'y répondre et de vous expliquer pourquoi je persiste à donner
la préférence au tracé allant directement à Tombouctou.

D'après moi, il importe d'occuper Tombouctou le plus tôt pos-
sible ; si nous négligions de le faire, l'Angleterre ou l'Allemagne
pourrait, après s'en être entendue avec le Maroc pour nous em-
pêcher de prendre une situation trop forte dans l'intérieur de
l'Afrique, *nous devancer sur ce point*. L'occupation de Tombouc-
tou par un étranger nous ferait perdre tout l'avantage que nous
donne la possession de l'Algérie et du Sénégal.

M. Soleillet a affirmé, dans une conférence qu'il a donnée à
Paris, le 26 mai dernier, que le Sénégal est navigable jusqu'à Mé-
dine, point situé à 150 lieues du Niger. Ceci nous autorise à dé-
clarer que, par le fait seul d'avoir porté la tête du Trans-Saharien
à Tombouctou, l'Algérie serait reliée au Sénégal, et comme le
Niger commande toute la partie occidentale de l'Afrique jusqu'à
son embouchure à la mer, par la possession de ce grand fleuve
navigable partout, nous serions maîtres de la plus grande et de
la plus riche partie de l'Afrique centrale.

Nous pourrions alors, sans être gênés ni par le temps ni par
des considérations politiques, continuer la voie ferrée de Tom-
bouctou à Sokoutou, ville de 80,000 âmes, capitale des Etats de
Haoussa, située au Sud-Est de Tombouctou ; nous pourrions aller
bien plus loin, si cela était jugé utile.

Le but essentiel de l'entreprise consiste à arriver les premiers
au Soudan, afin d'y prendre une position qui nous permette de
dominer le pays. On ne peut espérer y parvenir qu'à la condition
d'éviter *bien soigneusement* les difficultés de toutes sortes qui pour-
ront se présenter pendant l'exécution des travaux, sous peine de
se créer des embarras inextricables à d'aussi grandes distances.

Voici, du reste, ce que dit M. Rohlf, *ingénieur allemand*, au
sujet du projet de M. Duponchel ; M. Rohlf est lui-même l'auteur
d'un projet de chemin de fer partant de Tarabolos ou Tripoli
pour aller au lac Tchad :

« ... Mais ce qui est fort grave, c'est l'hostilité des naturels,
« qui suffit à elle seule pour faire avorter le projet ; la présence

« des Français n'est pas un signe rassurant pour les indigènes
« habitants des monts Ahaggar, surtout qu'on traverserait le pays
« le plus peuplé du Sahara, dont les habitants sont animés du
« fanatisme le plus ardent. »

Ceci concerne le massif qu'il faudrait traverser pour aller à Kanou et Sokoutou par Temassanin; outre l'hostilité des habitants, on aurait les difficultés d'un pays montagneux, inaccessible à une voie ferrée, surtout à une aussi grande distance.

Ne parlons donc pas de cette ligne pour donner suite à votre opinion.

Mais alors vous proposeriez la route par Ghdamès, Rhât, Aghadès : je n'en vois pas d'autres de possibles.

Je vous ferai observer que Ghdamès et Rhât sont deux places de guerre occupées par des soldats turcs, le pays appartenant à la Turquie; celle-ci ne nous livrerait pas le passage, et si elle y consentait, les nations étrangères s'y opposeraient, l'Angleterre et l'Allemagne en tête. Outre cette difficulté, nous aurions celle de l'établissement de 250 lieues de voie sur les sables mouvants, 200 lieues en pays très-accidentés, 200 lieues au Nord et au Sud d'Aghadès sur un terrain que je ne connais pas.

Le chemin de fer en suivant cette voie, aurait une longueur de 650 lieues de Ouargla à Kanou et Sokoutou; à partir d'Aghadès, les distances sont les mêmes pour aller à l'un et à l'autre endroit tandis que de Ouargla à Tombouctou on compte 425 lieues : 225 lieues de moins que pour aller à Kanou et Sokoutou; la différence est trop grande pour ne pas en tenir compte.

Je prends Ouargla comme point de départ, parce que vous me le désignez dans votre lettre.

Un habitant d'El-Oued, nommé Mohamed ben Naceur, connaît Insalah pour y être allé souvent. D'après lui, la population de cette localité ne dépasserait pas mille âmes; il n'y aurait pas de ville proprement dite, mais seulement un espace assez grand situé dans la partie élevée de l'oasis, entouré de murs, où les habitants se retirent quand ils sont en querelle avec les populations des oasis les plus proches.

Le tracé de Ouargla à Tombouctou par Insalah aurait le très-grand avantage d'être constamment sur un terrain dont pas une nation ne pourrait revendiquer la propriété.

En partant d'Ouargla jusqu'à Insalah, on longerait les Chamba et les populations des oasis du Touat, en les laissant toujours à l'Ouest, — je veux dire leurs campements.

A partir d'Insalah, on côtoierait les Touaregs Ahaggar, en les laissant à l'Est; on les desservirait sans jamais entrer dans leurs montagnes.

Veillez remarquer que ce tracé aurait l'immense avantage

d'être fait chez nous et de desservir toutes les populations qui se trouvent entre l'Algérie et le Soudan.

Entre Insalah et Rhât se trouvent les Touaregs Asghar et Ahagar dont a voulu parler l'ingénieur Rohlf; ils habitent un pays montagneux qui s'élève au milieu des sables comme une île dans l'Océan; le climat y est salubre, il y a beaucoup d'eau et de bons pâturages dans les vallées; la population s'y divise en deux fractions qui sont constamment en guerre. Certaines montagnes au Sud d'Idelès conservent la neige pendant trois mois de l'année. Une voie ferrée n'y est pas possible.

A vingt-cinq lieues au Nord-Est d'Idelès se trouve une mine de sel très-abondante, qu'on appelle Amadghor; autrefois, il s'y tenait des foires importantes, où se donnaient rendez-vous les marchands de tous les pays; cette foire s'est perdue depuis assez longtemps, parce que le courant des affaires a pris une autre direction.

C'est sans doute à cause de cette mine de sel que certains demandent à faire passer le Trans-Saharien à travers un pays tourmenté; ce serait, je crois, une faute à cause des difficultés sans nombre qu'on y rencontrerait et aussi parce qu'on desservirait moins avantageusement les populations qui se trouvent entre l'Algérie et le Soudan, le chemin serait plus long et il aurait le désavantage de s'éloigner de Tombouctou qu'il nous importe d'occuper le plus promptement possible afin de ne pas nous y laisser devancer.

J'entre dans tous ces détails, parce qu'ils me paraissent nécessaires à ma démonstration.

Je ne reviendrai pas sur l'avantage qu'il y a à faire partir le Trans-Saharien de Biskra; M. Pelletreau, ingénieur des ponts et chaussées, à Constantine, l'a démontré avec tant d'autorité dans son mémoire au Conseil général, que je considérerais comme téméraire de remettre le choix du tracé en question.

J'avoue toute mon incompetence dans la question technique de l'entreprise, c'est pourquoi je ne vous en dis pas davantage.

Je vous serai reconnaissant de vouloir bien me répondre si je vous ai convaincu; dans tous les cas, je serais heureux que vous veuillez bien continuer à me faire part de vos observations.

Tout à vous.

F. A.

Constantine, le 25 janvier 1880.

Monsieur le Rédacteur,

On nous annonce qu'un Anglais explore le Sud-Est de l'empire du Maroc, sur la frontière de l'Algérie; cette exploration coïncidant avec nos études du Trans-Saharien, peut nous faire supposer que l'Angleterre, jalouse de la position immense que nous sommes à la veille de prendre dans l'intérieur de l'Afrique, veuille nous en empêcher en arrivant la première à Tombouctou, qui est le point de jonction de l'Algérie avec le Sénégal et la clef du Niger. L'Angleterre une fois maîtresse de ce grand fleuve, qui commande la partie occidentale de l'Afrique, nous laisserait nous établir bien à notre aise dans le Bournou et les Etats de Haoussa; mais qu'est cette situation à côté de celle qui nous aurait été enlevée ? *Absolument rien !*

Nous avons été les maîtres du canal de Suez : un jour, sans que pas un Français y songeât, le monde apprit que par un traité intervenu entre le khédive et un agent anglais, l'Angleterre nous avait *supplantés* dans cette grande affaire; l'exemple de ce fait, tout récent, nous dit assez qu'il importe de nous tenir sur nos gardes avec messieurs les Anglais.

Veillez agréer, etc.

F. A.

Constantine, le 9 mars 1880.

Mon cher ami,

Malgré que les études du Trans-Saharien soient commencées, beaucoup de personnes en contestent l'utilité au point de vue pratique et économique. Je ferai remarquer que pour faire la conquête d'un pays nouveau on traverse les mers sans tenir compte des distances, si ce pays a de la valeur.

Depuis l'invention des chemins de fer, la conquête du Soudan est devenue facile; un ingénieur allemand, M. Rohlf, a dit qu'au moyen d'une voie ferrée le Soudan appartiendra à l'Europe quand elle voudra.

M. Duponchel, auteur du projet du Trans-Saharien, a jugé que celui-ci doit arriver à Tombouctou, parce que de ce point on domine toute la partie occidentale du Soudan jusqu'au lac Tchad à l'Est, jusqu'au Sénégal à l'Ouest, et jusqu'à la Guinée au Sud.

Tombouctou est situé à quelques kilomètres du Niger, dans

un endroit très-sain, assez près du fleuve pour en retirer tous les avantages et assez loin pour ne pas en être incommodé. C'est le point désigné pour notre installation.

Le Niger est un des plus grands fleuves du monde, il prend sa source au mont Loma, d'où il se dirige vers le Nord sur un parcours de plus de 300 lieues, il prend ensuite la direction de l'Est, sur une longueur d'environ 100 lieues, de là il revient vers le Sud jusqu'à son embouchure à la mer où il forme un immense marais pestilentiel qu'on ne pourra jamais assainir parce que les terres y sont au niveau de la mer sur une grande profondeur et une grande largeur; ce qui rend l'accès du Soudan absolument impossible de ce côté.

Le Soudan est isolé, je pourrais dire emprisonné dans une ceinture de montagnes et de déserts; la partie occidentale de ce vaste pays verse tous ses affluents dans le Niger, de manière à lui donner un volume d'eau qui le rend *toujours* navigable sur un parcours de plus de 500 lieues; la pente de ce grand fleuve étant très-faible, les navires à vapeur pourraient le parcourir dans tous les sens avec une facilité incroyable, et on dirait que son cours a été dirigé par d'habiles ingénieurs pour lui faire desservir le pays dans tout son entier.

Ce pays si richement doté par la nature est placé, par sa position géographique, de manière à ne pouvoir écouler ses produits que par le Désert, qui le limite au Nord; jusqu'à présent il a été desservi par les caravanes qui ne suffisent pas à la *millionnième* partie de ses besoins.

Tombouctou, situé au sommet du grand demi-cerle que décrit le fleuve vers le Nord, en est le port naturel, de même qu'il est le point du Soudan le plus rapproché de la France; si le Trans-Saharien se fait, en cinq jours on pourra aller de Tombouctou à Paris, en moins de temps qu'il n'en fallait il y a cinquante ans pour aller de Marseille à Paris.

La position de l'Egypte qui possède l'embouchure du Nil n'a rien de comparable avec celle de la France à Tombouctou; de Tombouctou on est maître du Niger et de tout le pays dont il est l'âme; s'il y a des incrédules, qu'ils veuillent bien se donner la peine de jeter un coup d'œil sur la carte pour s'assurer que ce j'avance n'a rien d'exagéré.

J'entends dire avec persistance qu'il faut porter la tête du Trans-Saharien vers le lac Tchad, sans doute parce qu'il vient quelques dents d'éléphants de plus de cet endroit que de Tombouctou; ceux qui s'arrêtent à cette considération *futile* manquent de sens pratique, ils devraient savoir que le commerce avec le Bournou est libre et largement favorisé par l'Angleterre qui en a le monopole; elle opère avec beaucoup d'intelligence et

de libéralité ; elle est maîtresse du chemin de Ghadamès à Bour-nou par le Ghât et Aghadès, tandis que le commerce avec Tombouctou *est fermé*, voici comment :

Avant 1830, le gouvernement turc en Algérie était un gouvernement de corsaires qui, au lieu de favoriser le commerce faisait métier de le dévaliser.

Depuis cinquante ans que nous occupons l'Algérie, nous n'avons jamais pu donner assez de sécurité aux caravanes pour qu'elles puissent aborder nos marchés sans être exposées ; le Maroc est dans la même situation que nous, la sécurité y est même moins grande qu'en Algérie, voilà pourquoi le courant des affaires se fait vers Tripoli ; cependant, l'histoire nous apprend que le grand marché du Soudan était autrefois à Tombouctou. Quand les communications entre le Soudan et l'Algérie seront bien établies, le marché de Tombouctou reprendra toute son ancienne splendeur ; qu'on ne se laisse pas égarer par aucune raison sans l'avoir au préalable largement examinée.

L'industrie en Europe se trouve sous le coup d'une crise écrasante ; les Etats-Unis d'Amérique nous inondent de leurs produits, c'est au point qu'un fabricant américain a écrit, récemment, à un négociant de notre province de lui envoyer des échantillons de tous les tissus qui se vendent en Algérie et dans l'intérieur de l'Afrique ; il offre de les fournir tous à des prix bien au-dessous de ceux des fabriques françaises ; il résulte de cette situation que la fabrique en Europe est aux abois, les usines se ferment dans beaucoup d'endroits, celles qui résistent se font une concurrence ruineuse ; le fabricant, pour obtenir ses produits à meilleur marché que son voisin marchand sur tout, même sur la journée de l'ouvrier qui ne peut plus vivre avec le fruit de son travail. Il s'en suit un mécontentement général ; de là viennent les grèves qui au lieu d'améliorer la situation l'aggravent.

Il se présente pour la France une occasion unique pour la rendre plus prospère et plus grande qu'elle ne l'a jamais été : le Soudan, emprisonné depuis que le monde est monde demande que nous lui ouvrons les portes de sa prison en échange de ses trésors ; le Trans-Saharien que M. Duponchel veut faire arriver à Tombouctou remplirait parfaitement ce but ; Tombouctou est le passage naturel par où doivent s'écouler tous les produits du Soudan occidental, c'est par là aussi que tout doit y arriver. Faisons le Trans-Saharien le plus vite possible.

Le jour où marchera le Trans-Saharien, nous aurons donné pour deux siècles, un aliment à l'activité française.

Tout à vous.

F. A.

Constantine, le 10 avril 1880.

Monsieur le Rédacteur,

Dans votre journal du 2 courant, vous avez reproduit un article du *Mobacher* qui nous annonce la direction que M. le colonel Flatters se propose de donner à la mission d'exploration dont il est le chef. D'après ce journal officiel, M. Flatters dirigerait les études de manière à porter la tête de ligne du Trans-Saharien au lac Tchad.

Cette communication me donne l'occasion de faire connaître l'opinion d'un des hommes les plus compétents dans l'espèce. Voici ce que ce monsieur a bien voulu m'écrire, le 14 mars écoulé, au sujet de la mission du colonel Flatters :

« Je n'ai jamais auguré rien de bon des systèmes d'explorations fastueuses, qui n'ont aucun but sérieux et dont le moindre défaut est de dépenser inutilement des sommes énormes.

« Ce qu'il faudrait pour tirer parti de l'idée du Trans-Saharien, ce ne serait ni un Caillé, ni un Stanley, mais bien un homme d'action se proposant, non de faire une reconnaissance géographique sur quelque point écarté du Sahara, mais bien de soumettre sûrement le continent africain à notre influence civilisatrice, en mettant, dans les meilleures conditions possibles de bon marché, à la portée de ses millions d'habitants, les objets de première nécessité qui leur manquent absolument; ce résultat ne pourra s'obtenir qu'au moyen d'une voie ferrée. Pour remplir ce programme, il suffirait de le bien *comprendre* et de l'*aborder résolument*. »

J'avoue que je suis entièrement de l'avis de ce monsieur; si l'on donne suite au projet du Trans-Saharien, il sera de bonne économie de le faire chez nous, afin de n'avoir rien à démêler avec les autres puissances. Si on en porte la tête au lac Tchad, nous passerons sur le territoire turc; cet Etat d'accord avec les autres nations, voudra en jouir au même titre que la France. L'Angleterre et l'Allemagne revendiqueront assurément ce droit. Conséquemment, si le projet de M. Flatters aboutissait, nous ferions un Trans-Saharien international avec notre argent, tandis que nous avons un intérêt majeur à le posséder en toute propriété.

En disant que le tracé que M. Flatters étudie serait international, je n'invente rien : M. l'ingénieur Rohlf, qui a déjà étudié une voie ferrée avec la tête au lac Tchad pour le compte de l'Allemagne, a écrit ce qui suit :

« L'entreprise n'en est possible que si elle est *internationale*, »

elle devrait se former sur le modèle de l'ancienne compagnie des Indes. Si l'empire ottoman continuait à subsister, il ne serait pas impossible qu'il vendit toute la contrée, dont il ne retire que 600,000 francs par an; dans le cas contraire, il faudrait attendre la décadence de ce pays. »

Comme on peut s'en convaincre par ce qui précède, les prétentions de l'Allemagne sur le chemin de fer dont M. Flatters étudie le tracé vers le lac Tchad sont formellement exprimées; gardons-nous donc de tirer les marrons du feu pour l'Allemagne et l'Angleterre.

L'esprit français est très-remuant; il s'agite beaucoup pour certaines questions, tandis que personne ne s'occupe du Trans-Saharien, qui peut avoir une influence considérable sur l'avenir de la France; si chacun faisait part de son avis, suivant ce qu'il peut en connaître, nous serions beaucoup plus avancés, et on serait moins exposé à faire des erreurs du genre de celles dont nous sommes menacés. Il est peu probable qu'un homme possède toutes les questions économiques et techniques qui se rattachent au Trans-Saharien; aussi devons-nous admettre que M. Flatters peut commettre des fautes très-graves sans s'en douter.

Dans ce moment de crise industrielle, il semblerait que le Trans-Saharien est commandé par le besoin de donner du travail à l'activité française; les industriels demandent à cor et à cri la protection du gouvernement pour faciliter la vente de leurs produits dont ils ne trouvent plus l'écoulement, les ouvriers courent les rues par milliers, demandent du travail sans en trouver, la crise est si grande en Europe que la société s'en trouve presque menacée; les économistes se torturent l'esprit pour trouver des combinaisons pouvant satisfaire les besoins de tous sans arriver à une solution qui, du reste, n'est possible que dans l'ouverture de nouveaux débouchés; malgré cette situation extrême, personne ne songe qu'à quatre journées de Marseille se trouve un immense pays neuf avec des millions d'habitants, qui ne demandent qu'à jouir des bienfaits de la civilisation dont ils sont privés; en satisfaisant leurs besoins, tous de première nécessité, nous donnerions du travail à nos fabricants, de manière à rendre bien insuffisants les moyens de fabrication dont ils disposent; je ne crois pas me tromper en soutenant que la solution du problème que cherchent nos économistes depuis longtemps est dans la construction du Trans-Saharien et pas ailleurs.

Dans mes articles précédents, j'ai démontré que le Soudan occidental est parcouru dans tous les sens par des fleuves et des rivières navigables dont Tombouctou est le port naturel; au moyen d'une flotille à vapeur qui naviguerait partout, on porterait la *vie* et la *sécurité* dans toute cette vaste contrée; ces moyens

naturels de communication, faciles et économiques, dispenseraient l'Etat de les faire, les frais d'occupation de ce vaste pays seraient donc insignifiants pour le trésor.

Les partisans de l'exploration que dirige M. le colonel Flatters veulent absolument aller au lac Tchad pour desservir, disent-ils, les états de Haoussa qui sont les plus considérables et les plus riches du Soudan; cependant Sakoutou, ville de quatre-vingt mille âmes, capitale desdits états en est le centre commercial; Sakoutou est placée sur la rivière de ce nom, qui est un des grands affluents du Niger et distante seulement de soixante lieues du fleuve, tandis qu'elle est à deux cents lieues du lac Tchad qui se trouve dans le Bornou.

Si l'on porte la tête du Trans-Saharien au lac Tchad, on s'y trouvera dans un pays absolument privé de voies de communication qu'il faudra construire à *force d'argent*.

A cause des basses eaux du lac Tchad, il ne serait navigable que vers le milieu; les bords, à de grandes distances, forment des marais malsains où se vautrent des hyppopotames, des crocodiles en très-grandes quantités, des millions de tortues et autres amphibiens: outre ces inconvénients qui devraient suffire pour faire renoncer à ce projet, le chemin de fer aurait deux cents lieues de plus que pour aller à Tombouctou.

Si nous étions Américains, de ce pays où l'esprit d'initiative est très-développé et généralisé sur toutes les questions économiques, il est certain que nous aurions le Trans-Saharien depuis longtemps; dans le Nouveau-Monde les capitaux restent dans le pays pour être employés aux entreprises qui doivent contribuer au développement de la fortune publique, et si ceux qui les possèdent refusaient de les donner, il y aurait des manifestations populaires qui les y obligeraient.

Contrairement à ce qui se fait aux États-Unis, l'épargne française a avancé, pendant le règne du dernier empire, plus de cinq milliards pour l'exécution de grandes entreprises qui se sont faites en Europe, en dehors de la France; ces cinq milliards ont été si mal placés que si on devait les réaliser, on n'en obtiendrait pas, d'une manière générale, 40 % de la somme avancée! Ce qui s'est passé sous le règne de Napoléon III prouve que le capital se laisse guider facilement en France et qu'il suffirait de répandre l'idée du Trans-Saharien avec tous les avantages qui doivent en découler pour avoir l'offre de dix fois la somme nécessaire pour construire la voie.

Voici un exemple de la manière de faire aux États-Unis d'Amérique pour arriver aux résultats qu'ils veulent obtenir:

Vers 1850, quand ils ont voulu coloniser la Californie, après avoir étudié toutes les ressources de ce pays neuf, ils les ont ré-

sumées dans des feuilles imprimées, de manière à en faire ressortir tous les avantages; ces feuilles ont été répandues dans le monde entier; tout le monde a pu les lire, depuis le terrassier jusqu'au banquier. Cette réclame faisait tant de bruit que la presse s'en empara. Les effets de cette publicité ont été si grands, qu'en moins de deux ans, il s'est formé en Californie des villes de plus de 100,000 âmes, elles en ont aujourd'hui plus de 500,000; au bout de dix ans, la population a été aussi dense dans ce nouveau monde que dans les pays d'Europe les mieux partagés. J'ai connu plus de vingt personnes de la province de Constantine, qui ont réalisé leurs économies pour aller tenter la fortune dans ce pays enchanté; tout le monde est parti avec de l'argent, personne n'y a été à la charge de l'Etat.

Ceci se passait il y a trente ans.

Pour bien démontrer combien les progrès de la colonisation ont été rapides en Californie, il me suffira de citer que *malgré les milliers de lieues* qui la séparent de l'Angleterre, elle lui a expédié pendant l'année 1874, quatre cent mille tonnes de blé, soit *cinq millions* d'hectolitres; je prends ces chiffres de quatre cent mille tonnes dans la circulaire de la grande maison Spartali et C^{ie}, de Londres. J'ignore combien la Californie a expédié en dehors de l'Angleterre.

Nous sommes en Algérie depuis cinquante ans, et elle est à peine connue en France.

F. A.

Constantine, le 9 mai 1880.

Cher Monsieur,

Je vous ai déjà écrit que les montagnes et les déserts qui entourent le Soudan l'ont isolé du monde, au point que l'histoire cite seulement quelques hardis voyageurs qui ont osé exposer leur vie pour le visiter.

Depuis l'emploi de la vapeur pour traverser les mers et les continents, le Soudan ne serait qu'à quatre jours du port de Marseille, à la condition de porter à Tombouctou la tête du chemin de fer.

Si les millions d'habitants indigènes de ce vaste pays avaient conscience de leur état et des bienfaits de la civilisation, ils demanderaient à tout prix la création du Trans-Saharien pour améliorer leur situation restée absolument à l'état primitif.

Si le peuple français savait qu'il suffirait de faire le Trans-Saharien pour posséder le Soudan et que la prise de possession de ce grand continent augmenterait la fortune de la France dans des conditions considérables, il obligerait nos députés et nos sénateurs à voter d'urgence la voie ferrée jusqu'à Tombouctou !

Le Soudan n'est abordable que par trois routes à travers le Grand Désert; l'une, partant de l'Algérie, allant directement à Tombouctou par Insalah, c'est la plus facile et la plus courte; *celle-là nous appartient.*

La deuxième part de Tripoli, passe à Ghadamès, Rhât, Aghadès, et arrive au Bornou, à l'Est des Etats de Haoussa; nous pourrions aller la joindre en traversant les dunes de Ouargla à Temassinin et le massif des montagnes des Ahaggar et Azguer; ce détour nous éloignerait de Tombouctou et la route aurait 200 lieues de plus pour arriver au Soudan que celle par Insalah.

La troisième plus à l'Est, part de Tripoli aussi; elle traverse le Fezzan, va joindre à Merzoug la route du Caire, capitale de l'Egypte; de Merzoug elle continue vers le Sud par Bilma jusqu'au lac Tchad.

Le Trans-Saharien est une des plus grandes questions économiques du moment: on est en droit de se demander pourquoi les hommes qui, par leur position, sont chargés en France de la traiter n'ont même pas cherché à la connaître. Ni nos sénateurs, ni nos députés, ni nos conseillers généraux, ni nos conseillers municipaux, ni nos membres des chambres de commerce, ni les membres des conseils de prudhommes, ni nos industriels, pas même ceux dont les usines chôment faute de travail; personne n'a encore rien dit, en France, dans l'intérêt de cette grande entreprise.

Tandis qu'au contraire, l'Angleterre cherche à obtenir du Maroc le droit de faire une voie ferrée sur son territoire pour nous devancer à Tombouctou; l'empereur du Maroc refuse jusqu'ici le passage parcequ'il craint de ne pas être maître chez lui quand l'Angleterre y aura mis les pieds.

La France seule, parmi les grandes nations possède la partie Nord de l'Afrique, avec 250 lieues de côtes sur la Méditerranée et le Sénégal à l'Ouest; elle seule peut aller au Soudan sans de trop grandes dépenses et sans être obligée de demander la permission à ses rivaux; seule aussi, elle semble ne pas comprendre l'immense avantage à tirer de sa situation privilégiée.

Un membre de la Société géographique de Paris a écrit ce qui suit le 24 août dernier :

« Les Allemands et les Anglais poursuivent activement les études préliminaires du Trans-Saharien à l'Est et à l'Ouest de l'Algérie; ne nous laissons pas devancer.

« Les puissances rivales luttent contre nous ; ne nous laissons
« donc pas arrêter par des considérations mesquines de tracé ;
« le Trans-Saharien doit partir de Ouargla, tout le monde est
« d'accord sur ce point ; plus tard, Oran aura sa ligne pour des-
« servir les oasis au Sud de Géryville, la province d'Alger aura
« la sienne pour desservir les oasis de Laghouat et de Beni-
« M'zab ; Constantine aura la sienne aussi, pour arriver à Ouar-
« gla en desservant les oasis de l'Oued-Rhir, les plus riches et
« les plus considérables de l'Algérie. »

Ce monsieur a raison, les trois provinces doivent avoir chacune une voie ferrée, celles de Constantine et d'Alger peuvent arriver facilement à Ouargla ; si celle d'Oran était empêchée par des accidents de terrain trop grands, elle irait joindre les deux autres à Insalah ; dans tous les cas, ne perdons pas notre temps à faire des explorations inutiles, mettons-nous à l'œuvre immédiatement.

Un membre de la sous-commission du Trans-Saharien a dit en réunion de ladite sous-commission :

« Ah, messieurs, ne nous préoccupons donc pas des terrains
« que nous avons à parcourir et ne cherchons pas à envoyer des
« explorations dans le Sud.

« Posons la voie de suite et marchons droit devant nous, les
« locomotives qui nous suivront sauront bien nous ravitailler en
« hommes, en armes, en vivres, en matériel, au fur et à mesure
« du travail. »

MM. Duveyrier, Say, de Polignac, Barthe, Denham, Clapperton, etc., ont dit que le sel manque complètement au Soudan et que cet article de première nécessité est l'objet d'un trafic considérable entre le Soudan et les salines de Toden, d'Amadghor et de Bilma ; cela a fait dire à MM. Duveyrier, Say et de Polignac que le sel du Désert est la clef du Soudan.

Cette question a été agitée en sous-commission du Trans-Saharien, présidée par M. de Lesseps, réunie chez M. le Ministre des travaux publics, à Paris. M. le colonel Flatters qui s'y trouvait a demandé à aller explorer ces salines et en même temps le pays pour y diriger le Trans-Saharien ; quelques membres ont énergiquement protesté contre la mission sollicitée comme étant sans utilité pour les besoins de la voie ferrée projetée et même dangereuse ; il n'a été tenu aucun compte des sages conseils donnés par les auteurs de la protestation, bien au contraire. M. Flatters est parti, accompagné d'un personnel nombreux, pour aller chercher, à des distances de plusieurs centaines de lieues, des salines que nous avons en abondance en Algérie ; nos salines renfermant des quantités de sel bien autrement considérables que celles de Toden, d'Amadghor et de Bilma ; l'Algérie a du sel non-seule-

ment pour le Soudan, mais bien pour toute l'Afrique s'il le fallait.

La quantité de sel nécessaire à l'alimentation du Soudan est si considérable que les wagons seraient toujours chargés en allant; le produit du transport subviendrait aux frais du Trans-Saharien; *pourquoi donc vouloir enlever à l'Algérie les bénéfices incalculables* qui doivent résulter pour elle de cet immense débouché; l'économie la plus élémentaire condamne cette manière de procéder; l'idée de M. Flatters est anti-nationale.

Les chemins de fer sont faits pour porter à de très-grandes distances, vite et à bon marché. La tonne de sel prise en Algérie ne devra pas coûter, pour la rendre au Soudan, plus de cent francs; c'est-à-dire dix francs le quintal; à ces dix francs il faut ajouter, pour le prix du sel pris aux salines, deux francs, le sel reviendrait donc, rendu au Soudan, à douze francs les cent kilogrammes.

Le sel des salines que M. Flatters va explorer reviendrait à un prix infiniment plus élevé, par la raison fort simple que les pays à traverser pour établir la voie sont en partie montagneux, et les tours et détours qu'il faudrait faire pour y arriver rendraient la route tellement longue que la construction du Trans-Saharien coûterait au moins *cent pour cent* de plus que la construction de celui allant directement à Tombouctou par Insalah, et les prix des transports *augmenteraient* dans les *mêmes proportions*.

J'ajouterai que le tracé par Insalah, aurait aussi l'avantage, très-grand, de mettre en notre possession, et sans grandes dépenses pour le Trésor, tous les pays de l'Algérie depuis la mer jusqu'à Insalah. Cette idée que j'avance me vient de mes relations avec certains grands chefs du Sahara; l'un d'eux m'a affirmé que la route est sûre jusqu'à Tougourt et même jusqu'à Ouargla, pays des Chaamba, et qu'avec 200 meheris et 50 chevaux, on peut occuper le poste d'Ouargla et y assurer la tranquillité à de très-grandes distances.

La petite ville d'El-Goléah, est située à 260 kilomètres au Sud-Ouest de Ouargla, sur une élévation, dans une oasis de ce nom, arrosée par une source qui débite 500 litres d'eau à la minute; avec 75 méhéris et 25 chevaux on peut occuper ce point et y assurer la tranquillité à de très-grandes distances.

Le dernier poste serait Insalah, petite ville située à 120 lieues au Sud-Ouest d'El-Goléah, dans les oasis du Touat; avec 200 meheris et 50 chevaux on peut occuper ce point et y assurer également la tranquillité.

Voulant contrôler ce que m'a dit le grand-chef de qui je tiens ces renseignements, j'ai demandé au capitaine Ben Driss, dont la compétence est indiscutable, si les renseignements qui m'ont été donnés sont vrais; — Ben Driss m'a répondu affirmativement et il a ajouté à l'appui de son affirmation, qu'en 1874, après

l'insurrection, il a été chargé d'occuper Ouargla avec 250 fantassins et 25 chevaux qu'il a recrutés sur place; avec cette petite troupe il a pu non-seulement se maintenir à Ouargla, mais encore avec ses 25 cavaliers il est allé capturer le chef de l'insurrection, Bou Choucha, à la hauteur d'Insalah; il l'a conduit à Alger, garrotté sur un mulet.

De ce qui précède, il est permis de conclure qu'avec 475 méhéris et 125 chevaux, sous les ordres de trois chefs indigènes intelligents, nous pouvons occuper tout le pays, depuis Tougourt jusqu'à Insalah, point extrême des régions cultivables de l'Algérie, entre la mer et le désert; je ne parlerai pas des monts Ahaggar qui sont au Sud-Est d'Insalah, en plein désert; lorsque le Trans-Saharien sera fait, les populations de ces montagnes seront à notre merci; il n'y a qu'à jeter un coup d'œil sur la carte pour bien s'en rendre compte.

Les Mozabites, dont la religion diffère de celle des musulmans, ne sont pas plus aimés des Arabes que nous; ils sont groupés au nombre de 25 à 30,000 sur l'Oued-M'zab, à 140 kilomètres à l'Ouest de Ouargla et à 225 au Nord d'El-Goléah; ces trois points forment un triangle dans le pays qui résiste encore à notre domination, ils y vivent *indépendants* sous notre protection. Les Arabes trouvent chez eux de la poudre, des armes et de l'argent pour nous faire la guerre; je crois qu'il serait temps de faire cesser cette situation anormale et de tirer de cet élément un meilleur parti.

Par la position que les M'zabits occupent au milieu de nos ennemis, il me semblerait naturel de les obliger à faire la police dans leur pays; ils y balancent par leur nombre celui de la population arabe, leur situation avec les musulmans les oblige à être avec nous; ils sont braves, ils sont armés, ils occupent une position fortifiée, pourquoi ne pas les organiser en milice avec un chef français qui se mettrait à leur tête; il est certain qu'avec le concours des M'zabits (qu'ils ne peuvent nous refuser), nos ennemis, les Ouled Sidi Cheik et autres seraient réduits à se rendre à notre discrétion et la paix règnerait sur toute l'étendue de l'Algérie.

Tout le pays habité au Sud de Ouargla est *une impasse fermée par le désert*, la population qui s'y trouve est peu nombreuse.

Tout à vous.

F. A.

Constantine, le 2 juillet 1880.

Cher ami,

M. Duveyrier, dans les deux voyages qu'il a faits dans l'extrême Sud de nos possessions algériennes, a voulu approfondir les chances d'avenir du commerce algérien au travers du Sahara; il en est revenu avec une expérience qui semblerait devoir être prise en sérieuse considération.

Avant d'entreprendre le chemin de fer, il conseille, comme but commercial et politique, le rétablissement d'une foire qui se tenait, *jadis*, au centre du massif montagneux des Ahaggar, dans un endroit appelé Amadghor, où se trouve une saline de grande importance.

De tout temps, dit M. Duveyrier, le sel a joué et joue encore un rôle *prédominant* dans les échanges auxquels donne lieu le commerce de la Berbérie et du Sahara avec la Nigritie; la saline d'Amadghor est incomparablement supérieure à toutes celles connues; une fois la foire rétablie par nous sur ce point, les caravanes iront s'y alimenter de sel pour le vendre au Soudan, qui n'en possède pas un kilogramme dans toute sa vaste étendue.

La saline d'Amadghor est exceptionnellement placée à moitié chemin, entre l'Algérie et Tunis, au Nord, et Cachna, Cano et le cours moyen du Niger, au Sud.

Le chemin de fer effrayerait considérablement les Touaregs des Ahaggar et des Azguer, parcequ'il remplacerait leurs chameaux pour les transports, le pays en serait révolutionné; c'est surtout pour les *amadouer* que M. Duveyrier conseille de faire revivre la foire d'Amadghor, le produit qu'ils en retireraient les rendrait nos amis; par la force nous n'en aurions jamais raison, parce qu'ils ont l'espace pour eux.

Ce sont ces idées émises par M. Duveyrier, sur les Touaregs et le pays qu'ils habitent, qui ont sans doute décidé la mission que MM. les membres de la Commission du Trans-Saharien ont donné à M. Flatters; dans tous les cas, si le travail de la mission n'est pas jugé utile pour le chemin de fer, il rendra, assurément, un bien grand service à la science géographique, qui bénéficiera de toutes les observations faites dans une contrée inconnue jusqu'à ce jour.

Il convient de répondre à M. Duveyrier que les Touaregs Ahaggar et Azguer habitent un massif montagneux qui, comme je l'ai déjà expliqué, s'élève au milieu des sables comme une île dans l'Océan; le vide qui l'entoure est si grand, que les Touaregs ne peuvent pas sortir de leurs montagnes sans emporter des vivres pour toute la durée de leur sortie; cette obligation s'im-

pose sous peine de mourir de soif et de faim, comme c'est arrivé aux insurgés de la dernière insurrection des Aurès qui, pour fuir le châtimement qu'ils avaient encouru, sont entrés dans le désert un peu trop loin, les vivres leur ayant manqué, ils sont tous morts !

J'ai donc le droit de dire, contrairement à l'opinion émise par M. Duveyrier, que les Touaregs ne sont forts que dans leurs montagnes et que dans l'espace qui les entoure ils sont très-faibles.

Les caravanes voyagent en sûreté de Tombouctou à Insalah, à cause de la distance qui sépare cette route des Ahaggar ; les Touaregs ne peuvent même pas les y inquiéter, ils les attendent sur le trajet d'Insalah à Ghadamès par Temassinin ; les caravanes sont forcées de longer le côté Nord des Ahaggar et Azguer ; là seulement, les Touaregs les arrêtent pour leur imposer une rançon et si elles refusent de s'exécuter, ils les pillent.

Je ne veux parler que des caravanes qui vont à Tombouctou, celles qui vont au Bournou par Rhât, sont protégés par la Turquie.

M. Duveyrier est assurément un grand savant ; s'il s'agissait d'aller prendre un point géographique au centre du désert, personne ne pourrait mieux le faire que lui, mais, je ne lui confierai pas avec la même confiance le soin de résoudre un problème industriel et commercial ; en effet, il aurait dû comprendre, quand il a traité la question qui nous occupe, que le sel algérien vaut bien celui de la saline d'Amadghor ; le sel algérien, dans l'espèce, serait une source d'immense fortune pour la colonie et pour l'entreprise du Trans-Saharien ; tandis que le sel serait un sujet de ruine pour l'un et l'autre, s'il fallait aller prendre celui d'Amadghor qui se trouve dans un endroit inaccessible à une voie ferrée et inabordable sans la permission des Touaregs, qui, comme le dit fort bien M. Duveyrier, sont redoutables dans leurs montagnes.

Insalah se trouve à moitié chemin de Tombouctou ; cette ligne est la plus courte et la plus économique pour l'écoulement de nos produits vers le Soudan, toutes les routes du Nord de l'Afrique y arrivent forcément depuis le Caire en Egypte, jusqu'à Tanger au Maroc, il n'y en a pas d'autre pour aller au Niger ; Insalah est une porte qui nous appartient, elle ne peut être tournée que par les Anglais qui viennent de s'établir à Sekiat-el-Amara, dans le voisinage de l'Oued-Drâ, en face des îles Canaries ; de là ils veulent nous devancer à Tombouctou en y allant directement à travers le désert qui les en sépare.

Les Anglais se sont établis à Sekiat-el-Amara par l'entremise d'un grand chef marocain, nommé Mohamed ben Beyrouk ; déjà

ce même chef a voulu se donner à la France en 1864, avec ses vastes et riches possessions, pour se soustraire à l'arbitraire de son chef, l'empereur du Maroc; refusé par nous, il s'est donné à l'Angleterre qui l'a accepté avec empressement; voici ce qu'on en dit :

« Le grand chef, Mohamed Beyrouk commande un vaste et riche pays, il protège les Anglais, il fait cause commune avec eux; dernièrement même, son fils a été mené à Londres et reçu par le prince de Galles. »

Voilà la position que viennent de prendre les Anglais; notre consul à Sainte-Croix de Ténériffe a dû tenir notre gouvernement au courant de cette situation; l'avenir du Trans-Saharien pourra ne pas en être compromis, si nous ne continuons pas à perdre notre temps à chercher l'impossible.

F. A.

Constantine, le 20 juillet 1880.

Cher Monsieur,

Après avoir démontré, sous le rapport pratique, économique et même technique, que le tracé du Trans-Saharien s'impose par Insalah, il convient d'établir par des chiffres que tout le monde puisse lire, les avantages que cette grande entreprise donnerait à la France et à l'Algérie, voici comment :

Le sel est un article de première nécessité, l'homme ne peut pas s'en passer, l'Algérie en possède d'immenses quantités.

Nous avons déjà dit que le Soudan n'en a pas un grain. Quelques voyageurs qui ont pu pénétrer dans ce vaste continent, lui donnent cent millions d'âmes; certains ne lui en accordent que quatre-vingt millions; voulant rester au-dessous de la vérité, je prendrai pour base de mes calculs, le chiffre de quarante millions d'âmes et j'admets qu'un homme consomme quatre kilogrammes de sel dans un an; ce qui porterait la consommation annuelle du Soudan à 160 millions de kilogrammes et la consommation journalière à 438,355 kilogrammes, c'est-à-dire le chargement de quarante-quatre wagons par jour, à raison de cent quintaux par wagon; en réduisant la quantité de moitié, on aurait encore vingt-deux wagons par jour.

Les marchands qui vendent le sel, sont ou seraient répartis dans toute l'étendue du pays, chacun voudrait avoir un approvisionnement, pour y satisfaire en même temps qu'à la consumma-

tion journalière; le sel à expédier par jour, pendant longtemps, monterait à des quantités extraordinaires.

En Nigritie, on paie en marchandises, c'est-à-dire que le sel serait échangé contre les produits du pays, les besoins de sel étant immédiats et constants, les chargements pour le retour seraient toujours prêts.

La Sénégambie, qui n'est qu'un petit pays, comparativement au Soudan, possède douze millions d'âmes, je crois donc être au-dessous de la vérité en en donnant que quarante millions au Soudan.

Je m'abstiendrai de parler de ce qu'il faudrait encore expédier tous les jours aux habitants de ce grand pays, c'est inappréciable, car ils manquent de tout; pour le moment, je me borne à démontrer que la seule consommation du sel, dont personne ne peut se passer, est suffisante pour alimenter le Trans-Saharien et donner de gros bénéfices à la compagnie qui l'entreprendra.

Les caravaniers qui fréquentent le Soudan disent que le pays compris entre le Bornou et le Sénégal *est d'or*, pouvant nourrir le monde entier. En cela ils sont d'accord avec les voyageurs européens qui ont visité ce pays.

Tombouctou, je l'ai déjà dit, occupe un point qui divise le Soudan en deux : de l'Est à l'Ouest, il est placé au sommet de l'immense demi-cercle que décrit le Niger, embrassant, avec ses affluents, le pays entier; les bords du fleuve forment un port de plus de cinq cents lieues de longueur, où les marchandises importées seraient *distribuées* et celles à exporter *embarquées*; dans le monde entier on ne trouverait pas une position aussi richement dotée par la nature.

Le Soudan produit le coton à l'état sauvage, de première qualité; dès la première année nos fabricants pourraient s'y approvisionner.

Il est certain qu'à partir du jour où le Trans-Saharien traverserait le désert, il s'établirait un courant d'affaires tellement considérable entre l'intérieur de l'Afrique et les côtes algériennes, que la mer Méditerranée atteindrait une importance commerciale hors de proportion avec celle qu'elle a eue; à partir de ce moment aussi, l'Angleterre perdrait la prédominance qu'elle exerce aujourd'hui sur la Méditerranée par sa position à Gibraltar, qui en commande l'entrée à l'Ouest, et par sa position à Chypre, qui en commande l'entrée à l'Est; en débouchant au centre, nous tournerions ces deux positions.

Les nations qui bordent la Méditerranée et celles qui y occupent des positions navales se préoccupent beaucoup de notre projet du Trans-Saharien, qui nous donnerait le monopole du trafic avec le Soudan; les Anglais eux-mêmes ne recevraient plus

rien par Tripoli : aussi, n'ayant pu s'entendre avec l'empereur du Maroc pour traverser son territoire, ils viennent de *déboucher* un de ses chefs qui occupe une grande position au Sud-Ouest de l'empire, à Sekiat-Amara, à moins de quatre cent lieues de Tombouctou.

Le Sénégal aussi veut faire un chemin de fer ; je dirai même qu'il est beaucoup plus avancé que nous, Algériens, pour obtenir le nôtre, cela tient, sans doute, à ce qu'il n'y a eu qu'un seul ingénieur pour diriger les études du projet du tracé, tandis que nous en avons plusieurs pour le Trans-Saharien et chacun soumettant son projet basé sur des études sérieuses, le gouvernement les consulte tous ; on a voulu consulter aussi cinq ou six voyageurs qui sont allés jusqu'au bord du Désert, ce qu'ils ont dit a été pris au sérieux aussi ; de tous les avis divers donnés par messieurs les Ingénieurs et par messieurs les voyageurs, il semblerait résulter une telle confusion qu'on serait bien moins avancé aujourd'hui que le premier jour.

On semble oublier que le Trans-Saharien est une opération commerciale au premier chef ; elle est surtout de la compétence des hommes d'affaires, je ne sache qu'on en ait consulté un seul ; cependant, ils sont très-aptés à indiquer les meilleurs moyens à prendre pour faire réussir l'entreprise ; ils ne conseilleront jamais d'aller prendre du sel à Amadghor pour en alimenter le Soudan ; ils ne conseilleront pas non plus de porter la tête du Trans-Saharien ailleurs qu'à Tombouctou ; les lignes à suivre pour y arriver sont indiquées par l'expérience de ce qui se passe depuis des milliers de siècles ; les ingénieurs qui seront chargés de faire la voie ferrée, jugeront s'il faudra s'en écarter de quelques lieues à droite ou à gauche pour éviter les accidents de terrain ; ce sera une affaire à juger sur place pendant l'exécution des travaux ; qu'on se mette donc à l'œuvre et qu'on ne perde plus de temps à faire des explorations *inutiles* en dehors de la voie indiquée par la raison.

A propos du chemin de fer du Sénégal, je lis dans un journal ce qui suit :

« Le chemin de fer contribuera puissamment au développement de la colonie du Sénégal, il sera dirigé vers le *Haut-Niger*, afin d'y devancer les Anglais, le chemin de fer n'aura que 1,000 kil. de longueur et annulera le Trans-Saharien qui en aurait 3,000.

« La première partie de la ligne coûterait 60,400 francs le kilomètre, la deuxième partie à raison de 71,800 francs, et enfin la troisième à raison de 88,250 francs aussi. »

Ce compte rendu qui indique le coût du chemin à un franc près par kilomètre, a dû être fait avec beaucoup de soin par M. l'ingénieur Gros, mais, sous le rapport économique, j'y

remarque des erreurs d'appréciation bien graves, que je vais faire en sorte de rectifier.

Ainsi, on veut que le chemin de fer du Sénégal remplace le Trans-Saharien, *jamais* ; j'ai démontré plus haut l'importance du Trans-Saharien sur l'avenir de la France, parce qu'il prend naissance à la Méditerranée qui devient une mer française, et l'Algérie et le Soudan deviennent la continuation de la France jusqu'aux montagnes qui séparent la Guinée du Soudan ; on pourra partir de Rouen, ville essentiellement manufacturière, située au Nord de la France, et de là, aller à Tombouctou en cinq jours ; Tombouctou est la capitale du Soudan, avec un port sur le Niger, dont les quais ont cinq cents lieues de longueur dans le cœur du pays, tandis que le Sénégal ne pourra jamais rien être pour la France, sans le *Trans-Saharien*, qu'une possession isolée ; il faudra traverser l'Océan sur une longueur de *mille lieues*, pour arriver à Saint-Louis, qui se trouve à l'extrême Ouest, c'est-à-dire qu'au lieu de tenir le pays par le corps on le tiendrait par les cheveux, il serait toujours prêt à nous échapper, voilà la vérité.

Le compte-rendu dit aussi que le Trans-Saharien aurait trois mille kilomètres de longueur, tandis que le chemin de fer du Sénégal n'en aurait que mille, voilà deux grosses erreurs que je vais rectifier encore.

La distance de la Méditerranée à Tombouctou, n'est que de 2,150 kilomètres, il est vrai que jusqu'au lac Tchad il y en aurait 3,000, mais jamais, malgré l'avis de certains *rêveurs*, on ne commettra la lourde faute de porter la tête du Trans-Saharien sur ce point.

Il n'est pas exact que le chemin de fer du Sénégal n'ait que 1,000 kilomètres, voici la longueur qu'il devrait avoir pour empêcher les Anglais d'arriver à Tombouctou ;

De Dakar à Saint-Louis, il y a...	160 kilom.
De Saint-Louis à Médine	500 —
De Médine au lac Debo.	610 —
Du lac Debo à Tombouctou	280 —

Total..... 1.550 kilom.

au lieu de 1,000.

Voilà, mon cher ami, ma pensée sur cette grande question du Trans-Saharien, je vous écris un peu longuement aujourd'hui, ayez la patience de me lire jusqu'au bout et faites-moi les observations que vous jugerez utiles sur la matière, je vous en serai reconnaissant.

F. A.

Constantine, le 23 septembre 1880.

Mon cher Monsieur,

Il y a une question qui paraît préoccuper beaucoup l'administration supérieure au sujet du Trans-Saharien, c'est le point de départ de la côte, chaque département se le dispute.

Les terrains habitables et cultivables de l'Algérie se terminent en pointe à Insalah, en dehors, c'est le désert; cette partie du pays, jusqu'à Ouargla, a son inclinaison vers le Sud-Est; à cause de cette configuration de nos possessions algériennes, les chemins de fer des provinces d'Alger et de Constantine convergent naturellement vers Ouargla, point désigné par tous pour le départ du Trans-Saharien; on se demande, vu cette situation qui ne peut être changée, pourquoi on s'inquiète du point de départ de la mer. Je ne sais pas où arriverait le chemin de fer d'Oran.

Le chemin du département de Constantine est décidé jusqu'à Biskra; de là à Ouargla on est constamment en plaine; cette ligne est indiquée, non pas comme devant avoir le privilège de faire partir le Trans-Saharien de Constantine, puisqu'il partira d'Alger aussi, mais bien comme étant la plus propice pour commencer les travaux du Trans-Saharien, sans retard.

Cependant, si on veut absolument une ligne spéciale pour le Trans-Saharien, le point de départ semblerait être Bougie; par la vallée de l'Oued-Sahel on arriverait dans le Hodna, sans de grandes difficultés, à partir de là, le pays est facile vers le Sud.

On se préoccupe aussi du reboisement du Sahara, dans le parcours de la voie ferrée, à cause des dépenses que cela occasionnerait; vouloir reboiser le désert veut dire qu'il a été boisé. Le mois de février dernier, correspondant avec M. Georges Renaud, directeur de la *Revue géographique internationale*, à Paris; je lui écrivis ce qui suit :

« M. G. Renaud, j'ai beaucoup entendu parler du reboisement du désert par M. Soleillet et autres; je suis porté à croire qu'il n'a jamais été boisé, bien au contraire, tout fait supposer que dans les temps anciens, le Sahara devait être bien moins boisé qu'aujourd'hui, je me demande, même, si les montagnes qui se trouvent dans certaines parties de ce vaste pays ne formaient pas des îles qui s'élevaient au milieu d'une mer qui remplissait l'espace; ce qui me le fait supposer, c'est que le désert divise deux natures bien différentes, qui se distinguent parfaitement par les hommes qu'elles ont produit l'une et l'autre; celle qui borde la partie Sud, n'a produit que des hommes noirs, celle qui borde la partie Nord, n'a produit que des hommes blancs; les noirs qui se trouvent au nord du désert y ont été portés par force pour en

faire des esclaves, les blancs qui sont dans la partie Sud y sont en conquérants. »

Cette situation indique aussi que la traversée du désert, à partir d'Insalah, doit être comparée à une traversée par mer, avec cette différence que si c'était la mer, toutes les routes seraient bonnes pour arriver au Soudan, à la condition d'éviter les montagnes dans la traversée, tandis que pour le Trans-Saharien, en partant du Nord de l'Afrique, il n'y a que trois routes : deux partant de Tripoli, l'une allant au lac Tchad, l'autre au Bornou ; la troisième par de l'Algérie pour aller à Tombouctou par Insalah, celle-là appartient à la France.

Certains croient à la facilité de créer de nouvelles routes ; dans ce cas, il faudrait les étudier, ce travail coûterait des sommes considérables et ferait perdre beaucoup de temps. Les routes connues traversent le vide ; M. l'Ingénieur Duponchel est d'avis qu'il convient de les suivre, sauf à contourner les difficultés qui se trouvent sur le trajet ; et comme il conviendrait de construire la voie à mesure qu'on avancerait, les locomotives qui suivraient porteraient, à mesure des besoins, des hommes, des vivres, des armes et du matériel.

J'ai déjà dit pourquoi, lorsque nous aurons la tête de la voie ferrée à Tombouctou, nous serons maîtres du Soudan depuis le Sénégal jusqu'au Bornou compris.

Voici ce que dit, de ce pays, un caravanier qui a fait souvent le voyage de Tombouctou :

« Le Niger est un grand fleuve, très-large et très-poissonneux ; des Nègres y naviguent avec des barques et des radeaux en bois, les terres y sont très-fertiles, elles produisent à l'état naturel le coton de la première qualité, l'indigo, etc., etc., pour le commerce on se sert, comme monnaie, de coquillages appelés *cauris* ; le sel y vient de Toudeni, il se vend jusqu'à cent francs le kilogramme. »

M. Th. Lecard explore en ce moment la partie Ouest du Soudan ; il a écrit ce qui suit, le 25 juillet dernier, il y a deux mois, à M. le Ministre de l'Instruction publique :

« Monsieur le Ministre, les immenses solitudes du Soudan, absolument inexplorées jusqu'à ce moment, réservent de bien grandes surprises au point de vue du sol surtout ; chaque jour, je récolte des plantes nouvelles dont l'importance devra être étudiée et qu'aucun naturaliste ne pouvait prévoir. Parmi ces nouveautés, j'ai l'honneur de vous signaler la vigne, à fruits délicieux, à tiges herbacées, à racines vivaces et tuberculeuses, la beauté et l'abondance des fruits, la vigoureuse rusticité de la plante, la facilité de culture par suite de la plantation annuelle, par ses racines tuberculeuses font espérer que ces plantes sont

susceptibles de changer complètement la culture de la vigne en France et d'en augmenter la production dans des proportions inconnues; c'est aussi, peut-être, le seul remède à apporter au phylloxéra.

« Je compléterai mon rapport incessamment. »

Ainsi qu'on peut en juger par ce qui précède, le bassin du Niger est le plus richement doté du monde par la nature, des cours d'eau navigables le sillonnent dans tous les sens, les productions les plus riches y viennent naturellement.

Dans la partie basse du fleuve, depuis Boussa jusqu'à la mer, se trouvent des cataractes qui en empêchent la navigation, j'ai déjà expliqué pourquoi l'entrée par mer ne pourra jamais être pratiquée.

A partir de Boussa, en remontant, le Niger est navigable sur une longueur de plus de 500 lieues, sans compter ses nombreux affluents navigables aussi; cette partie du Soudan est assurément la plus intéressante de toutes sous tous les rapports, elle n'a été visitée, jusqu'à ce jour, que par trois voyageurs qui sont MM. Laing, en 1826, René Caillé, en 1828, le docteur Barth, en 1853. Un quatrième, M. Lecard, en explore cette année, la partie Ouest.

Dans ce moment, on ne sait sous l'empire de quel mauvais génie l'administration supérieure semblerait renoncer au Trans-Saharien pour aborder le Niger par le Sénégal; cette idée est insensée; le Sénégal est aussi loin de Paris, par mer, que le *Canada qui est en Amérique*, et comme je l'ai déjà démontré, posséder le Soudan ainsi ne serait pour la France qu'une possession précaire, isolée, lointaine, très-onéreuse, nous ne la tiendrions que par un bout qui tendrait toujours à nous échapper; tandis que le Trans-Saharien prend le pays au milieu, le relie à la France par l'Algérie et fortifie notre possession du Sénégal; cet avantage est indiscutable sous tous les rapports.

En définitive, le Trans-Saharien aurait comme résultat réel très-important, de drainer tous les produits du Sahara et de l'intérieur de l'Afrique vers la Méditerranée qui deviendrait, comme je l'ai déjà expliqué dans une précédente lettre, une mer française, nous irions en quatre jours de Marseille au Soudan par un chemin qui serait le nôtre, le trafic de ce vaste continent nous appartiendrait exclusivement.

Veillez me continuer vos observations, vous obligerez votre tout dévoué.

F. A.

Constantine, le 27 octobre 1880.

Cher Monsieur,

On nous annonce un nouveau départ de M. le colonel Flatters, à la recherche de la meilleure route pour traverser le Sahara.

En sa qualité de militaire très-ancien en Algérie, ayant commandé en chef dans les avant-postes, il serait mieux que personne en situation de choisir la meilleure voie pour bien desservir nos possessions algériennes du Nord au Sud et pour en faciliter la police avec le moins de frais et le plus efficacement possible.

Jusqu'à preuve du contraire, je persiste à soutenir que le tracé d'une voie ferrée de Ouargla à Insalah remplirait parfaitement ce programme; Oran, Alger et Constantine y trouveraient un égal avantage par la facilité de se raccorder au Trans-Saharien sur son parcours de Ouargla à Insalah; cette considération est d'une importance capitale en faveur de ce tracé.

Cependant, malgré tous ces avantages non contestés jusqu'à ce jour, on nous assure que M. Flatters et ses amis, animés on ne sait de quel parti pris, préconisent une voie qui abandonnerait l'Algérie à Ouargla pour aller vers Temassanin, à travers les dunes qui séparent ces deux points; à partir de Temassanin on se dirigerait vers le Sud-Sud-Ouest, en traversant les montagnes Ahaggar pour aboutir à un endroit appelé Timessad, dernières roches du massif montagneux; ces roches portent des inscriptions qui datent de la conquête des musulmans. De Temassanin à Timessad on compte environ 180 lieues à travers les montagnes.

De Timessad, en suivant la même direction Sud-Sud-Ouest, on arrive aux ruines de Tademekka et de là on marche sur Bamba, petite ville située sur les bords du Niger, à 40 lieues environ à l'Est de Tombouctou.

Comme on peut en juger par ce qui précède, cette route est pleine de difficultés; à partir de Ouargla elle quitterait nos possessions algériennes pour entrer dans un désert désolé, couvert de dunes qui s'étendent depuis Ouargla jusqu'à Ghadamès, et de Tougourt jusqu'à Temassanin; à partir de Temassanin jusqu'à Timessad, elle serait constamment dans les montagnes des Ahaggar, habitées par les Touaregs, peuple fanatique et pillard. Ce tracé sacrifierait la province d'Oran, son chemin de fer ne pourrait pas s'y raccorder.

M. le colonel Flatters a séjourné environ deux mois avec les Touaregs, on assure qu'il s'y est fait de nombreux amis; cela ne doit surprendre personne; il est arrivé dans le pays avec des présents, qu'il a généreusement distribués aux chefs des contrées

qu'il a visitées ; il doit y revenir dans les mêmes conditions, je crois même que son retour est attendu avec certaine impatience. Et, du reste, je n'admets pas que les Touaregs manquent de cœur, pas plus que nos Arabes algériens, parmi lesquels je compte de très-bons amis ; mais, peut-on croire pour cela que les Touaregs seraient disposés à nous livrer le pays. Les amis de M. Flatters voudraient-ils le faire que la masse s'y refuserait, et si nous avions la faiblesse d'y ajouter trop de crédit, il nous arriverait ce qui arrive en Algérie, depuis cinquante ans que nous l'occupons, avec 60 à 80,000 hommes de garnison. Malgré cette armée imposante et permanente nous n'avons jamais pu obliger les Arabes à respecter les divers traités intervenus entre leurs chefs et l'autorité française ; quelques-uns de ces traités sont devenus célèbres, celui de la Tafna, par exemple. Comment espérer que les Touaregs, musulmans et fanatiques, tiendraient les promesses de soumission faites à M. Flatters par ses amis surtout qu'ils sont protégés par l'éloignement et par les montagnes qu'ils habitent. La position exceptionnellement forte que les Touaregs occupent nous oblige à n'agir avec eux qu'avec la plus grande prudence.

Nous devons, surtout, nous demander comment seraient reçus les travailleurs qui arriveraient dans les Ahaggar pour la construction du Trans-Saharien ce qui équivaldrait à une prise de possession du pays ; il est à peu près certain qu'ils seraient mal venus ; dans tous les cas, il me semblerait bien dangereux de tenter cette aventure.

Au lieu de nous engager dans les montagnes, je croirais préférable de les tourner ; le tracé par Insalah aurait cet avantage et, pour les serrer de plus près, au lieu d'aller sur Mabrouk on dirigerait la voie sur les ruines de Tademekka ; en suivant cette direction on longerait les Ahaggar à l'Ouest, sur toute leur longueur, et la tête du chemin de fer pourrait être portée à Bamba ou à Tombouctou ; cette ligne desservirait parfaitement les Touaregs et s'ils menaçaient de nous inquiéter on pourrait établir un poste dans le pays, lequel poste serait servi par Insalah au moyen d'une route.

Ce tracé, comme celui préconisé par M. Flatters, arriverait au Niger, avec cette différence qu'au lieu de traverser les montagnes il les éviterait, il aurait surtout l'avantage de desservir l'Algérie, du Nord au Sud, jusqu'à son dernier pouce de terrain, et les chemins de fer des trois provinces se raccorderaient naturellement au Trans-Saharien. Tandis que le tracé de M. Flatters abandonnerait l'Algérie à Ouargla et *déshériterait* absolument la province d'Oran du bénéfice de communiquer directement avec le Soudan par la voie ferrée.

Voilà, mon cher ami, où nous en sommes avec la question du

Trans-Saharien. M. le colonel Flatters revient chez les Touaregs; d'après l'avis d'hommes bien sensés, il devrait les laisser tranquilles chez eux, sans quoi il pourra créer à la France de bien graves embarras dont certains membres de la Commission du Trans-Saharien ont manifesté les craintes l'année passée, en pleine réunion de la commission, à Paris.

Veuillez agréer, etc.

F. A.

Constantine, le 13 décembre 1880.

Cher ami,

Je ne vous aurai jamais écrit un mot au sujet du Trans-Saharien, si je n'avais cru, dès le début, que M. Flatters se trompait de route et qu'il pouvait, à cause de sa situation d'homme politique dans l'armée, en Algérie, compromettre l'entreprise.

Lorsqu'un homme de l'importance de M. Flatters s'est trompé, il lui est pénible d'en convenir.

L'année passée, quand M. le colonel Flatters dû aller explorer le grand massif montagneux des Ahaggar et Azguer pour y étudier le tracé d'une voie ferrée, et, sur l'avis de M. Duveyrier, l'importance de la saline d'Amadghor, certains membres du Trans-Saharien lui firent une vive opposition à cause de l'effet que devait produire, chez les Touaregs, la présence d'un groupe de Français, commandé par un militaire : on aurait dû dire aussi, à cause de l'inopportunité d'explorer le seul pays du Sahara, offrant des difficultés réellement sérieuses pour l'établissement d'une voie ferrée et à cause du parti que devaient tirer de ces difficultés les ennemis du Trans-Saharien.

Ce qui avait été prévu est arrivé, M. Flatters aurait été assez mal reçu par les Touaregs pour l'obliger à revenir un peu plus tôt qu'il ne l'aurait désiré.

Ce quasi-échec n'a pas arrêté M. Flatters, il a voulu avoir raison quand même, voici ce qui s'est passé :

M. Féraud, notre consul à Tripoli, a acquis une très-grande influence dans toute la Tripolitaine; il y conduit les affaires de la France avec une vigueur, un talent et une prudence qui nous assurent une très-large place dans cette partie Nord de l'Afrique; M. Flatters a obtenu par lui que le pacha fit venir de Rhat à Tripoli le chef des Azguer, pour l'entretenir de l'exploration; je fais observer que les Azguer sont tributaires de Tripoli.

Ce que j'avance, au sujet du chef des Azguer, mandé à Tripoli,

m'a été assuré par des Arabes du Sud et je lis dans une brochure qui s'est imprimée à Genève, il y a moins de deux mois, l'extrait que voici :

« Les explorations entreprises en vue du Trans-Saharien, paraissent devoir être accueillies favorablement par les indigènes, après s'être assurés par eux-mêmes, que la mission du colonel Flatters était absolument pacifique; les Touaregs, effrayés d'abord à l'idée qu'elle préparait la conquête du pays, se disposent à l'accueillir amicalement. Un délégué des Touaregs azguers, appelé, de Rhat à Tripoli, par le pacha, a assuré au Consul général de France, M. Féraud, que ses compatriotes attendent cette mission avec impatience pour cette automne. D'autre part, l'agha d'Ouargla a annoncé l'arrivée de dix Touaregs, avec Sghir ben Cheik, envoyé à leur tribu par le colonel Flatters. Ils sont venus, disent-ils, en ambassade auprès de celui-ci, pour continuer les relations qu'ils ont eues avec lui, et *faire conclure la paix entre son gouvernement et les Azguers*, en même temps, ils ont demandé un sauf-conduit et la permission de venir commercer sur territoire français, assurant qu'ils feraient tout ce que voudraient l'autorité française et l'agha d'Ouargla. Informé de cette demande, le commandant supérieur de Laghouat leur a immédiatement envoyé le sauf-conduit, en les invitant à venir attendre auprès de lui, M. Flatters, dont l'arrivée ne tardera pas. Après avoir obtenu un nouveau crédit de 600,000 francs., celui-ci comptait partir de Paris le 10 octobre et se rendre directement à Laghouat où s'organise la nouvelle expédition. Elle aura quatre-vingt-trois indigènes convoyeurs, chameliers ou guides. Vers le 15 octobre, elle partira de Ouargla, passera par la sebkha d'Amadghor et se dirigera de là sur Sakoto. Suivant les circonstances, le retour s'effectuera par les côtes de Guinée ou par un nouvel itinéraire à travers le désert. »

J'observe de nouveau que les Azguers ont Rhat pour capitale, et qu'ils sont sujets du pacha de Tripoli, cela a permis à M. Flatters de faire dire par les Touaregs, qu'il est attendu avec impatience pour faire un traité de paix avec la France ! Ces messieurs demandent à traiter de puissance à puissance; cette prétention est au moins risible, on pourrait dire mieux; nous savons par expérience le cas qu'on doit faire de ces sortes de traités de paix; M. Flatters, aussi bien que nous, en connaît la juste valeur. Mais, les Touaregs sont divisés en deux sçofs ennemis, les Azguer et les Ahaggar; les Azguer sont sujets de la Turquie, avec Rhat pour capitale; les Ahaggar sont indépendants, ils ont Idelès pour capitale; on doit se demander pourquoi ces derniers n'ont envoyé personne à la rencontre de M. le colonel Flatters.

On m'a assuré que le colonel Flatters a fait accepter, en prin-

cipe, la création d'un poste militaire à Aguellach, point situé entre Temassenin et Idelès, à vingt-cinq lieues au Nord-Ouest de la saline d'Amadghor, où un membre des plus influents de la commission du Trans-Saharien, M. Duveyrier, veut absolument qu'on rétablisse la grande foire qui s'y tenait jadis.

De tout ce qui précède, il résulte que M. Flatters veut, à tout prix, faire passer le Trans-Saharien par les Azguer, c'est-à-dire en territoire turc, et l'allonger ainsi de 220 lieues d'une part, et de 245 d'une autre; en voici la preuve, en prenant Ouargla comme point de départ :

De Ouargla au lac Tchad.

Environ 120 lieues de Ouargla à Temassenin, à travers les dunes;

— 55 lieues de Temassenin à Aguellach, à travers les montagnes;

— 115 lieues d'Aguellach à Rhât, à travers les montagnes;

— 125 lieues de Rhât à l'oasis Djado, en pays facile;

— 65 lieues de l'oasis Djado à Bilma, en pays facile;

— 150 lieues de Bilma à Kouka, grand marché du lac Tchad

TOTAL. 630 lieues environ de Ouargla au lac Tchad.

De Ouargla à Sakoto.

Environ 120 lieues de Ouargla à Temassenin, à travers les dunes;

— 55 lieues de Temassenin à Aguellach, à travers montagnes;

— 275 lieues d'Aguellach à Aghadès, toujours dans les montagnes, en passant par Temassin, Oued-Tin-Tarabin et le puits Asiou;

— 125 lieues d'Aghadès à Sakotou, à travers un pays ondulé.

TOTAL. 570 lieues environ de Ouargla à Sakotou.

De Ouargla à Tombouctou et Bamba.

Environ 165 lieues de Ouargla à Insalah, en pays généralement facile;

— 275 lieues de Insalah à Tombouctou, ou Bamba, en pays facile.

TOTAL. 440 lieues environ; 190 lieues de moins que pour aller au lac Tchad, 130 lieues de moins que pour aller à Sakotou.

Il est vrai que M. Flatters se propose de relier l'Algérie au

Gabon, en poussant la ligne de la voie ferrée à travers les marais du bassin du lac Tchad, sur une longueur de plus de 100 lieues, du Nord au Sud; cette ligne passerait aussi sur les sources de l'Oued-Bénoué pour arriver à la partie Est de nos possessions du Gabon; ce projet existe réellement !

Sans doute, M. Flatters a cru dans le principe, pouvoir aller directement de Temassenin au Soudan, en passant par Idelès; il a dû s'assurer du contraire, sur place, l'année passée, car il a trouvé une barre infranchissable, d'une longueur de plus de 200 lieues, de l'Ouest à l'Est, formée par les monts Ahaggar et Azguer; c'est au point que de la route de Tadmekka, qui nous appartient, pour aller à Bamba, à celle d'Aghadès, qui appartient à la Turquie, pour aller au Bornou, il n'y a pas un seul chemin pour aller communiquer des Ahaggar et des Azguer avec le Soudan; il a donc fallu choisir entre la route française et la route turque; il a plu à M. Flatters de donner la préférence à la route turque, sous le prétexte, peu sérieux, que le Trans-Saharien n'est pas possible par le Touat parce que le Maroc en revendique la possession; M. Duponchel, dans sa dernière brochure, démontre que les prétentions du Maroc ne sont pas sérieuses; mais, en admettant qu'elles le soient, La route du Sud ne nous serait pas fermée pour cela; au lieu de nous établir à Insalah, nous porterions notre station à Foggara, oasis située entre les monts Ahaggar et le Touat; ce changement sur le trajet ne dérangerait nullement le tracé de la voie ferrée et ne l'allongerait pas.

Je ne suppose pas qu'on puisse nous empêcher d'étendre nos possessions algériennes vers le Sud; ce serait placer l'Algérie dans une situation exceptionnelle.

En effet, nous sommes en train de pousser notre possession du Sénégal jusqu'au Soudan central; l'Angleterre a pu étendre ses possessions de l'Afrique, de l'Inde, de l'Australie, etc., etc., sans jamais en être empêchée. Pourquoi ne pourrions-nous pas agrandir notre Algérie jusqu'aux montagnes qui séparent la Guinée du Soudan, à la condition, bien entendu, de ne jamais empiéter, ni sur le territoire turc, à l'est, ni sur le territoire marocain, à l'ouest.

Contrairement au respect dû aux droits acquis, M. Flatters s'obstine à vouloir passer sur la route de Rhat au Bornou: elle est en plein territoire turc; s'emparer de cette route, qui appartient à la Turquie, et dont l'Angleterre a le monopole du trafic et où l'Allemagne propose de faire un Trans-Saharien international, serait vouloir provoquer un conflit presque européen.

Je crois pouvoir dire avec certitude que la France a intérêt à construire le Trans-Saharien de manière à en faire une voie purement française, qui relierait l'Algérie au Soudan, afin de jouir

de tous les bénéfices qui peuvent résulter de cette grande entreprise.

Le Niger est un des plus grands fleuves du monde ; il constitue, dans l'espèce, une des plus grandes puissances du globe, c'est indiscutable ; il est devant nous, à quatre cents lieues seulement d'Ouargla ; il forme un triangle avec notre possession du Sénégal. Malgré tous ces avantages, chose incroyable, M. Flatters et ses amis veulent l'abandonner, pour courir à l'aventure, à travers les montagnes, par des chemins détournés, que j'appellerai le chemin des écoliers, pour arriver dans des pays absolument dépourvus de moyens de communication et dans les marais du bassin du lac Tchad, qui s'étendent à de très-grandes distances vers le Sud. Jamais la France, il faut l'espérer, ne consentira à l'exécution de ce projet, qui servirait mieux les intérêts des nations nos rivales que les nôtres.

Voici, du reste, ce que je lis dans une Revue géographique qui a paru le 6 décembre courant :

« M. l'ingénieur Rohlf s paraît avoir renoncé au projet du « Trans-Saharien qu'il avait conçu. L'explorateur allemand semble vouloir se rapprocher des projets français, tout en doutant « que, si l'expédition du colonel atteint le Niger par la route au « Sud de Temassenin, *la France puisse se servir de cette voie* pour « le chemin de fer de l'Algérie au Niger ; l'étape la plus naturelle « est, d'après lui, l'oasis du Touat. »

La route au Sud de Temassenin, pour M. Rohlf s, veut dire celle de Temassenin à Bamba, par Timessad et Tademekka ; il ne comprend pas que la France ait pu avoir la pensée de s'égarer jusqu'à Rhât.

M. Flatters s'est adjoint des ingénieurs. Ils sont, assurément, très-compétents pour traiter la question technique de l'entreprise, mais l'exploration étant dirigée par M. Flatters *seul*, il serait, à mon sens, injuste de les rendre responsables de la mauvaise direction que pourra recevoir la mission, n'ayant pas à s'en occuper.

Veillez agréer, etc.

F. A.

LE NIGER,

D'APRÈS LES EXPLORATEURS

MONGO-PARK, CLAPPERTON, DENHAM, JOHN LANDER,
OLFIELD.

Le plus grand et le plus important des fleuves de l'Afrique centrale, appelé par les riverains : Djaliba, dans son cours supérieur, Kawara dans son cours moyen et inférieur, le plus connu des cours d'eau qui l'alimentent prend sa source sur le versant du mont Kong, dans le haut Soudan, environ sous 9°18' de latitude Nord, dans les monts Loma, et à une élévation de cinquante mètres au dessus du niveau de la mer, dans le petit pays de Kissy ; ce bras du Niger, appelé Tomba, se confond à l'Est de Kawia avec un autre cours d'eau plus long et plus fort, l'Ahmar ; il vient du Sud et prend sa source dans le plateau, à l'Ouest de Libéria, par 7°54' de latitude Nord. Les deux cours d'eau réunis parcourent, sous le nom de Djaliba, le pays montagneux des Mondengos.

Arrivé aux limites de Bambara, le fleuve abandonne la région des montagnes pour entrer dans les plaines du Soudan. A partir de là, il devient navigable ; ce n'est, toutefois, qu'à Djabbî que disparaissent les dernières montagnes de l'Est.

A Marrabou, le fleuve a déjà la largeur de la Tamise à Westminster, c'est-à-dire à Londres ; son cours est calme, et il devient l'une des plus grandes voies de communication du monde par eau.

A mesure qu'on le descend, il est constamment animé par une foule d'embarcations de toutes espèces. Au-dessous de Ségou et de Sansading, les bords du Niger sont d'une beauté et d'une variété extrêmes, mais un peu bas ; aussi, comme le Nil, il déborde à la saison des pluies et ses eaux couvrent d'immenses espaces.

Tout ce pays est habité par une innombrable quantité d'éléphants, de lions, de tigres, etc.

Là, le fleuve se divise en plusieurs bras, en même temps que sur sa rive droite, il reçoit une foule de petites et de grandes rivières.

A partir de Sansading, il coule au Nord-Est, jusqu'aux environs de Djinnie, entre dans le pays des Kissours, où il reçoit l'Issa, grand cours d'eau, dont le nom est emprunté à la langue des indigènes de l'endroit.

A deux journées de marche de Djinnie, il se dirige au Nord, où il va former le lac Debo, dont la profondeur est de quatre à six mètres; puis il longe le Sahara, pour se diriger ensuite au Nord-Est, par 17° de latitude Nord.

Arrivé à Kora, qui est le port de Tombouctou, il prend la direction Est-Nord-Est jusqu'à Bourroum. Jusque-là, le fleuve est navigable sur une longueur de trois cents lieues *sans interruption*.

A partir de Bourroum, le Niger prend la direction du Sud-Sud-Est. Le lit en est moins large qu'en amont; l'eau court avec rapidité pendant six journées de marche; après quoi, le fleuve re devient très-calme jusqu'aux environs de Boussa, où se trouve un rapide.

De Bourroum à la chaîne des montagnes qui séparent le Soudan de la Guinée, on compte deux cents lieues de fleuve pleinement navigable; on peut donc dire que le Niger est navigable sur cinq cents lieues de long. Sur toute cette longueur, on peut embarquer et débarquer les gens et les marchandises, partout où le besoin peut s'en présenter, et, par comparaison, j'ajouterai : comme sur le trajet de la Seine, de Paris à Rouen, les navires qui y font le service desservent tout le pays, à droite et à gauche, en débarquant et embarquant marchandises et gens partout où le besoin s'en fait sentir.

Entre Rabba et la chaîne du Kong, le Niger atteint une largeur de deux myriamètres, c'est-à-dire de cinq lieues; c'est une véritable mer dans l'intérieur du pays le plus riche du monde.

Après s'être frayé un passage par une fondrière relativement très-étroite, de l'aspect le plus pittoresque, qui rompt la muraille du Kong, le fleuve entre dans la Guinée. A soixante-dix lieues de la mer, il se divise en deux grands bras : le Bénin à l'Ouest et le Bonny à l'Est; ils forment les limites extrêmes du delta. Entre ces limites, on le trouve divisé en un très-grand nombre d'embranchements, répandant les eaux sur la superficie du delta, dont les terres sont au niveau de la mer; cela forme un immense marais de près de soixante-dix lieues de profondeur sur environ cent lieues de largeur. Pendant la saison chaude surtout, il s'en dégage les miasmes les plus délétères.

Le parcours total du Niger est de 455 myriamètres, ce qui fait 4,550 lieues de 4,000 mètres à la lieue.

Un voyageur anglais, nommé Mongo-Park, a été le premier Européen qui a vu le Niger, à Ségou, en 1796. Jusqu'alors, on ne le connaissait que par ce qu'en disaient les indigènes, et c'était si vague qu'on le prenait pour le Nil.

Quand Mongo-Park rentra à Londres, la description qu'il fit du fleuve parut si considérable, que le gouvernement le renvoya pour l'explorer. Ce deuxième voyage se fit en 1805. Cette fois, Mongo-Park suivit le fleuve, depuis Bouré jusqu'à Boussa, l'un des centres commerciaux le plus important de cette région.

Jusqu'alors, on ignorait absolument comment se termine le Kawara des indigènes. Le récit qu'en fit Mongo-Park fut confirmé en 1817 par James Riby, subrécargue d'un navire qui avait échoué sur la côte d'Afrique.

James Riby démontra, dans un rapport très-circonstancié, que le Rawara n'est autre que le Niger brisant la chaîne des montagnes pour aller se jeter à la mer.

Cette opinion fut confirmée aussi par le voyage de Clapperton et de Denham en 1825.

Le gouvernement anglais envoya, en 1830, John Lander, qui arriva à Boussa par terre et descendit le fleuve jusqu'à la mer.

En 1832, Lander pénétra dans le Niger, avec deux bateaux à vapeur, par la baie de Bénin.

En 1840, le vapeur *l'Ethiope*, commandé par le capitaine Bécroft, pénétra dans le fleuve plus avant que Rabbia.

En 1844, les Anglais organisèrent une grande expédition pour pénétrer dans le Niger par la baie de Bénin. Cette entreprise échoua complètement, à cause de l'impossibilité d'aborder le fleuve de ce côté pour y fonder un établissement.

Après cet échec, les Anglais ont voulu arriver à Tombouctou par le Maroc : le gouvernement de cet Etat leur a refusé le terrain nécessaire à la construction d'une voie de communication. Depuis deux ans, ils se sont établis à Sékiat-el-Amara, en face des îles Canaries ; ils fondent là un établissement considérable, sous la protection d'un grand chef marocain, qui a fait défection, pour s'allier à l'Angleterre.

Une grande compagnie anglaise, après s'être assurée qu'un chemin de fer entre la Tripolitaine et Tombouctou n'est possible qu'en passant par Insalah, dont le passage serait disputé par la France, vient de décider d'en faire un, de Tripoli à Kouka, ville de 80,000 âmes, située à quelques lieues à l'Ouest du lac Tchad ; il passerait par Mourzoug, capitale du Fezzan, et par Bilma, ville occupée par les Tibbous.

F. A.

Constantine, le 27 février 1881.

Cher Monsieur,

Je viens tenir la promesse que je vous ai faite de vous dire ce que je pense de la deuxième mission que remplit le colonel Flatters dans le Sahara.

Les dernières nouvelles qu'il a données sont datées du 2 janvier dernier; il a écrit à cette date de Messayghuen, ce point est situé au côté Est du plateau Tadmait.

M. Flatters dit avoir exploré Tadmait et reconnu que les ressources du pays ne sont pas suffisantes pour l'établissement d'une voie ferrée. Ceci est en désaccord avec son rapport même, dans lequel je lis : « La mission a trouvé partout du bois, des pâturages et de l'eau, » tandis que sur la route de l'Est, qu'il a explorée l'année passée, de Ouargla à Temassenin, il n'a trouvé que du sable, formant les dunes les plus hautes du Sahara, et fort peu d'eau; la route de l'Ouest me paraît donc préférable.

Il ne m'appartient pas de traiter la question technique de la voie ferrée; je me bornerai à faire observer que je ne crois pas qu'il convienne de faire passer le Trans-Saharien de Ouargla à Insalah, par El-Goléah, à cause des accidents de terrain très-nombreux qui se trouvent sur le trajet: le tracé indiqué passe à vingt lieues environ à l'Est de cette ville, on doit donc se demander pourquoi M. Flatters y est allé. Nous devons supposer qu'il a voulu explorer la route d'El-Goléah à Insalah; dans ce cas, il aurait dû la continuer au lieu de revenir brusquement sur l'Oued-Mia, par des pentes assez rapides. Par ce changement de direction, il est revenu sur la route de Ouargla à Insalah, et au lieu de la suivre, de Hassi-Inifil, il a pris la direction Sud-Est, de manière à joindre la partie extrême Est du plateau Tadmait; il a continué cette direction jusqu'à Messayghuen, en traversant tous les ravins et toutes les rivières qui versent leurs eaux dans les sables du grand désert qui s'étend jusqu'à Ghadamès, et en coupant les dunes qui touchent le plateau. Parmi les rivières qu'il a traversées, il s'en trouve trois d'une certaine importance; ce sont l'Oued Messeyet, l'Oued-Tirkmet, l'Oued-Djakran. Il est permis de supposer que M. Flatters a pris cette direction pour se rapprocher le plus possible d'El-Biot et Temassenin, afin de reprendre sa route de prédilection par les Ahaggar; décidément, notre explorateur, en homme fort, aime à vaincre les difficultés.

Mais M. Flatters n'ignore pas qu'Insalah est la clef de tout le Soudan occidental, comprenant l'immense bassin du Niger, qui forme, à la hauteur de Sakotou, une largeur de l'Ouest à l'Est de

plus de 400 lieues et une profondeur, du Nord au Sud, d'environ 300 lieues : toutes les routes du Nord de l'Afrique, depuis l'Egypte jusqu'au Maroc, y aboutissent *forcément*. Insalah est, évidemment, pour le Trans-Saharien, la position *stratégique* la plus importante de tout le Sahara et celle qui offre le plus d'avantages économiques ; pourquoi donc M. Flatters, qui est allé jusqu'à Messayghuen, n'est-il pas arrivé à Insalah ? Il a manqué au devoir le plus exprès de sa mission, la Commission qui l'a délégué aura à lui en demander compte.

M. le colonel Flatters conclut comme suit : « Nous avons fait « une exploration très-intéressante, très-neuve, mais elle démon- « tre que pour le Trans-Saharien, le seul tracé économique et « acceptable est par le Igharghar, à l'Est. »

M. Flatters a assurément fait une exploration très-intéressante, mais *d'aucune utilité pour le Trans-Saharien économique*, bien au contraire : en le faisant passer par les Ahaggar, on augmenterait, dans des proportions incalculables, les difficultés de toutes sortes et les dépenses, sans aucune utilité pour l'entreprise.

A l'appui de mon opinion, je vais citer celle du colonel Mircher, dont l'autorité ne sera pas, je l'espère, mise en doute par M. le colonel Flatters. Voici ce que dit M. Mircher :

« Si l'on jette les yeux sur une carte de l'Afrique centrale, on « reconnaît que la route naturelle de l'Algérie au Soudan traverse « les oasis du Touat, soit qu'on veuille aboutir à Tombouctou, « soit qu'on veuille aboutir à Kano ou autres marchés du Haous- « sa ; elle était fort suivie autrefois et l'antique prospérité de « Ouargla témoignait des bénéfices que retiraient ses habitants « du courant commercial entre l'Afrique septentrionale et l'Afri- « que centrale. »

M. le docteur Barth dit absolument comme le colonel Mircher, dans le quatrième volume, page 107, de l'ouvrage qu'il a publié sous le titre de *Voyages et découvertes dans l'Afrique septentrionale*.

Je suis obligé de dire, pour la quatrième fois, que toutes les routes de l'Est appartiennent à la Turquie et que le trafic avec le Soudan est exploité par l'Angleterre.

Le Igharghar nous conduirait à Idelès, dont le pays environnant est à environ 3,000 mètres d'altitude ; les montagnes qui l'entourent conservent la neige pendant trois mois de l'année.

Pour aller d'Idelès aux états de Haoussa, il n'y a qu'une seule route qui passe par Tintarabin, le puits Asiou et Aghadès. Du reste, voici le tracé avec ses difficultés :

M. Flatters part d'Ouargla vers Temassenin, le trajet est de 120 lieues à travers les dunes les plus hautes du Sahara ; de Temassenin à Aghadès, on compte environ 350 lieues, toujours dans les montagnes, celles des Ahaggar ont jusqu'à 3,000 mètres et celles

d'Asben, de 800 à 1,500 mètres; voilà la route que M. Flatters veut absolument qu'on suive.

Un Italien, M. Paladini, vient de publier une brochure contenant le projet d'une voie ferrée qui partirait de Gabès pour arriver à Kano par Ghadamès, Rhât et Aghadès. J'ignore si l'Italie a demandé au bey de Tunis l'autorisation de s'établir à Gabès pour faire cette entreprise; ce qui est certain, c'est que le projet existe.

M. Paladini étudie le Sahara depuis plus de vingt ans, il l'a parcouru dans tous les sens; on peut dire, sans crainte de se tromper, qu'il le connaît un peu mieux que M. Flatters. Voici un extrait d'une de ses premières brochures.

« L'Algérie et le Sénégal pourraient servir de « départ pour le « rail-way saharien.

« Le Sénégal, par son grand éloignement de la France, par son « climat insalubre, par sa colonisation restreinte à la côte ne « pourrait pas, *bien s'en faut*, rivaliser avec l'Algérie.

« En outre, sa distance du centre du Soudan est plus grande « qu'à partir des frontières Sudde l'Algérie; il faudrait, pour « y parvenir, traverser des fleuves, des montagnes et des ennemis « très-redoutables.

« L'Algérie seule, par sa position géographique et par ses con- « ditions politiques, doit être chargée de la noble mission d'ouvrir « la grande route du continent africain par la création d'une « voie ferrée.

« Le même désert qui a été jusqu'à présent un obstacle insur- « montable pour l'homme, borné aux simples moyens de trans- « ports fournis par la nature, devient au contraire un avantage, « une ressource même des plus favorables, pour l'homme qui « dispose des merveilleuses inventions de l'industrie.

« Dans le désert, en partant du Nord de l'Afrique, peu ou point « de rivières à traverser, une plaine presque uniforme; seule- « ment, dans la zone limitée à la région des Ahaggar, se trouve « un grand massif montagneux qu'il convient d'éviter en passant « à l'Ouest ou à l'Est; des populations très-rares, conséquemment « des ennemis très-peu nombreux, dont les attaques sur la route « de l'Ouest n'offrent aucun danger pour les voyageurs de cara- « vanes, mais surtout pour les hommes qui disposent de toutes « les ressources d'un chemin de fer.

« Tout devient facile dans le désert, infiniment plus que dans « les régions habitées ou dans les pays coupés par des cultures, « des canaux, des rivières et des vallées.

« La température du désert ne dépasse pas celle qu'on éprouve « dans les villes sahariennes de l'Algérie, les quatre mois pénibles « de l'été sont compensés largement par un printemps de huit « mois. »

M. Paladini dit, avec raison je crois, que le Trans-Saharien est faisable, surtout parce qu'il traverse un pays vide à partir de l'Algérie jusqu'à Tombouctou; s'il était plein, on serait arrêté par les populations. Le désert nous offre aussi l'immense avantage de nous rendre maîtres exclusifs des chemins de l'Algérie au Niger, et de tous les pays compris dans l'immense bassin de ce grand fleuve, toute autre voie de communication étant absolument impossible entre la route qui passe par Asben et celle qui passe par Insalah. M. Flatters et ses amis doivent en être convaincus aujourd'hui.

L'entreprise doit avoir pour but d'ouvrir à notre industrie en détresse, le grand débouché du Soudan, elle y trouvera aliment pour des siècles.

Pour se rendre maîtres de ce continent, il doit suffire de diriger le Trans-Saharien sur Tombouctou, situé au sommet du grand demi-cercle que décrit le Niger, embrassant tout le pays. Le fleuve est navigable partout et beaucoup de ses affluents aussi.

Lorsque la voie ferrée sera faite, le commerce établira, sans le secours de l'administration, des comptoirs sur les rives du fleuve et des rivières navigables; la sécurité y sera faite au moyen des bateaux à vapeur qui seront constamment en route pour communiquer avec les comptoirs et les alimenter: ce sera un mouvement de va-et-vient perpétuel.

Les voies de communication naturelles par eau existant sur toute l'étendue du pays, on sera dispensé d'en faire à grands frais par terre.

Les bateaux à vapeur seront en même temps des forteresses ambulantes inattaquables et des magasins d'approvisionnements.

Dans le monde entier, on ne trouverait pas un pays aussi heureusement doté par la nature pour être exploité et occupé avec les mêmes avantages.

Les nègres sont de gros travailleurs, ils feront produire au sol tout ce qu'il est capable de donner pendant longtemps sans le secours de la main-d'œuvre européenne; le coton vient naturellement au Soudan, nous le recevrons directement et nous cesserions d'être tributaires des États-Unis d'Amérique, qui font une concurrence mortelle à notre industrie.

En bonne économie, la France ne devrait même pas faire de frais de colonisation, l'élément européen serait porté au Soudan par l'industrie et le commerce qui se procurent toujours des bras dans la mesure de leurs besoins; ce sont les anciens soldats, les anciens employés d'administration et les hommes attirés en Algérie par le commerce et l'industrie, qui forment les quatre cinquièmes de la population de la colonie: les colons qui sont venus

de France aux frais de l'État n'ont généralement pas réassi, ils ont disparu en peu de temps.

Certains prétendent que le bassin du Niger est inhabitable à cause de son insalubrité. Ceci n'est vrai que pour l'embouchure du grand fleuve à la mer, j'ai déjà expliqué pourquoi et, du reste, si le Soudan avait été abordable de ce côté, il y a longtemps qu'il appartiendrait aux Anglais, ils ont en diverses fois tenté d'y pénétrer par là.

Le côté Ouest du Niger, depuis Bamakou jusqu'au lac Debbo, et même jusqu'à Kora est fiévreux, mais pas au point d'être inhabitable; les côtés Nord et Est sont très-sains. Le capitaine Galiéni, qui arrive du Niger, ne dit pas un mot de son insalubrité.

M. le capitaine Galiéni a été chargé de remplir une mission dans le haut Niger, avec d'autres officiers; un courrier du Sénégal, arrivé à Paris les premiers jours de février courant, nous annonce, son retour et nous apprend qu'un de ses adjoints pour la partie topographique, M. le lieutenant Vaillières, a fait une carte des pays parcourus sur une longueur de plus de 4,500 kilomètres, depuis le Sénégal jusqu'à Bamakou. La mission a constaté que dans cet endroit, le bassin du Niger, sur la rive gauche, n'a que quelques kilomètres de largeur et le terrain y est très-bas à la ligne du partage des eaux, au point qu'au moment des grandes inondations qui sont très-fréquentes dans ces régions, les eaux du Niger se confondent avec celles du Sénégal.

La mission a recueilli des renseignements bien intéressants sur le Bouré, dont les richesses aurifères sont très-grandes. Cette partie du Soudan se trouve à trente lieues environ au Sud de Bamakou; son terrain est déclive, les eaux pluviales y creusent des ravins plus ou moins grands, les graviers se détachent des terres entraînées par les eaux et restent dans les trous que forment les eaux dans leur course; c'est dans ce gravier séparé ainsi de la terre, que se trouve l'or; après la pluie, les nègres enlèvent tout le gravier resté au fond des ravins, ils lui font subir un grand lavage, et comme l'or est la matière la plus lourde, il se sépare naturellement du gravier; c'est par ce procédé primitif que les indigènes ramassent l'or qu'ils vendent aux caravanes qui le portent sur les marchés anglais et français de la Sénégambie. Sur le marché du Mogador, au Maroc et à Tripoli, la revente de cette matière précieuse produit de un million à quinze cent mille francs; cette valeur serait considérablement augmentée par l'emploi de nos moyens perfectionnés.

Depuis deux ans, les Anglais cherchent à s'établir aux sources du Niger, sans doute pour prendre possession du pays où se trouvent les mines d'or.

J'entends dire souvent qu'il serait imprudent d'entreprendre

le Trans-Saharien avant de savoir le bénéfice que retirerait la France de cette grande entreprise. J'avoue que je ne comprends pas que des hommes intelligents puissent faire de semblables objections ; elles ont pour conséquence de mettre l'incertitude dans les esprits, tandis qu'il faudrait y répandre la confiance. Tout le monde sait aujourd'hui que le Soudan occidental est une partie du globe très-riche par ses terres et les grands fleuves qui les arrosent ; on n'ignore pas non plus que sa population est au moins de 40 à 50 millions d'âmes. Les terres sont restées neuves et les hommes à l'état primitif, parce qu'ils sont entourés de déserts et de montagnes infranchissables, qui ont empêché de pénétrer chez eux. Mais aujourd'hui, qu'au moyen d'un chemin de fer nous pouvons traverser l'espace qui nous sépare de ce grand continent, nous devons nous empresser de faire le nécessaire pour aller cueillir les trésors qui s'y trouvent en abondance et pour porter à ses habitants les objets de première nécessité qui leur manquent absolument.

Quel est l'homme qui, en y réfléchissant un peu, ne conviendra pas que ce vaste pays, qui s'offre à nous dans de semblables conditions, doit faire la fortune de la France ?

Les besoins de 50 millions d'âmes, quelques petits qu'ils soient, même au début, dépasseront bien certainement les moyens de nos fabricants pour les satisfaire.

Quand nous nous sommes emparés de l'Algérie, son trafic avec l'Europe n'était que de quelques millions ; aujourd'hui, avec la France seule, il atteint de 350 à 400 millions ; et qu'est l'Algérie par rapport au Soudan, en comparaison de son territoire et de sa population ? Presque rien, et par les raisons que j'explique plus haut, les frais d'occupation ne seraient pas grands.

Voilà, cher Monsieur, toute ma pensée sur cette grande question ; je serai bien aise que vous me disiez, dans votre prochaine, si vous êtes de mon avis.

Bien à vous.

F. A.

Constantine, le 18 mars 1881.

Cher ami,

Vous savez avec quelle conviction je soutiens que le trans-saharien, pour arriver au bassin du Niger, devra passer par Insalah.

Pour bien me faire comprendre, je divise l'Afrique par une ligne que je fais partir du golfe de Gabès et arriver au golfe de Biafra, située à l'est du golfe de Guinée. Cette ligne divise naturellement l'Afrique en deux, de manière à faire une Afrique occidentale et une Afrique orientale.

En examinant la carte divisée ainsi, on se rend facilement compte que l'Afrique occidentale peut être prise par la France, à cause de ses possessions de l'Algérie et du Sénégal, sans qu'on puisse s'y opposer.

Il est évident aussi que l'Afrique orientale s'offre à la Turquie, par la possession qu'elle a de toutes les côtes depuis Tunis jusqu'à la mer Rouge.

Le courant naturel pour pénétrer dans l'Afrique occidentale est indiqué par Insalah; on pourrait passer par Temassenin, Tchîn-Akéli, le marabout du cheik Salah, Timissad et Tademekka. J'ai déjà expliqué pourquoi le tracé par Insalah est bien préférable.

Pour pénétrer dans l'Afrique orientale, le passage naturel européen, en partant de Tripoli, est par Ghadamès, Rhat, puits Asiou et Aghadès; en partant de Tripoli aussi, par Merzoug et Bilma; celui-ci, à cause des terrains faciles et parce qu'il arrive au lac Tchad, est infiniment préférable au premier.

Mais, comme la Turquie, à cause de sa position précaire, ne pourra pas entreprendre seule la voie ferrée destinée à desservir l'intérieur de l'Afrique orientale, elle se trouvera dans l'obligation de faire cette grande entreprise avec le concours des puissances européennes, la France comprise naturellement; ce chemin sera donc *forcément* international: du reste, l'ingénieur Rohlf s le propose.

Si ma démonstration est juste, comme j'ai lieu de le croire, M. le colonel Flatters aura dépensé *un million deux cent* mille francs sans profit pour le Trans-Saharien, qui est le but de sa mission.

Pourquoi donc, avant de se mettre en route, puisqu'il ne connaissait pas un pouce de terrain des pays qu'il allait parcourir, n'a-t-il pas demandé des renseignements à ceux qui pouvaient lui en donner? M. Flatters s'est borné à prendre quelques Chambaas pour le conduire à la mine d'Amadghar, qui est la marotte de M. Duveyrier, membre le plus influent de la commission du Trans-Saharien à Paris; cependant, puisqu'il s'agit de trouver un terrain

facile pour l'établissement d'une voie ferrée pour communiquer avec le Soudan, le bon sens devait dire à M. le colonel Flatters qu'il ne le trouverait pas sur les plateaux arides des Azguer ni à travers les montagnes escarpées des Ahaggar.

La voie ferrée devant traverser des pays vides et partir d'un point connu pour arriver à un point connu, si l'on veut absolument continuer les explorations Flatters, il faudra les ordonner sur la ligne que devra parcourir le chemin de fer et il conviendra d'éviter les difficultés qui se trouvent sur le trajet, en les tournant bien avant d'y arriver, afin de toujours passer sur des terrains faciles ; la voie ferrée, construite dans ces conditions coûtera relativement *très-bon marché*. Au lieu de prendre ce moyen, qui me paraît indiqué par l'économie la plus élémentaire et par la situation même de l'entreprise, M. Flatters s'obstine à vouloir prouver que le trans-saharien ne pourra se faire qu'en passant à travers *toutes les difficultés* qui existent dans le Sahara, sous le prétexte qu'on y est obligé pour aller joindre la voie qui conduit dans le cœur de l'Afrique orientale, entre les sources du Congo et du Nil et même jusqu'aux grands lacs qui se trouvent à l'ouest de Zanzibar : franchement, il me semble nécessaire d'abandonner ces idées purement fantaisistes et de rentrer dans la logique ; en économie, quand on occupe une certaine position dans le monde, il ne devrait pas être permis de commettre d'aussi grands écarts, surtout quand, comme dans la question qui nous occupe, cela peut avoir des conséquences désastreuses pour son pays.

Je fais paraître une carte de toute l'Afrique occidentale avec de très-grands détails ; elle est sous presse, je vous en enverrai un exemplaire dès que je l'aurai : vous aurez la bonté de me dire ce que vous en pensez.

Bien à vous.

F. A.

CARTE DU NORD DE L'AFRIQUE

DU SAHARA, DU SOUDAN ET DU SENEGAL

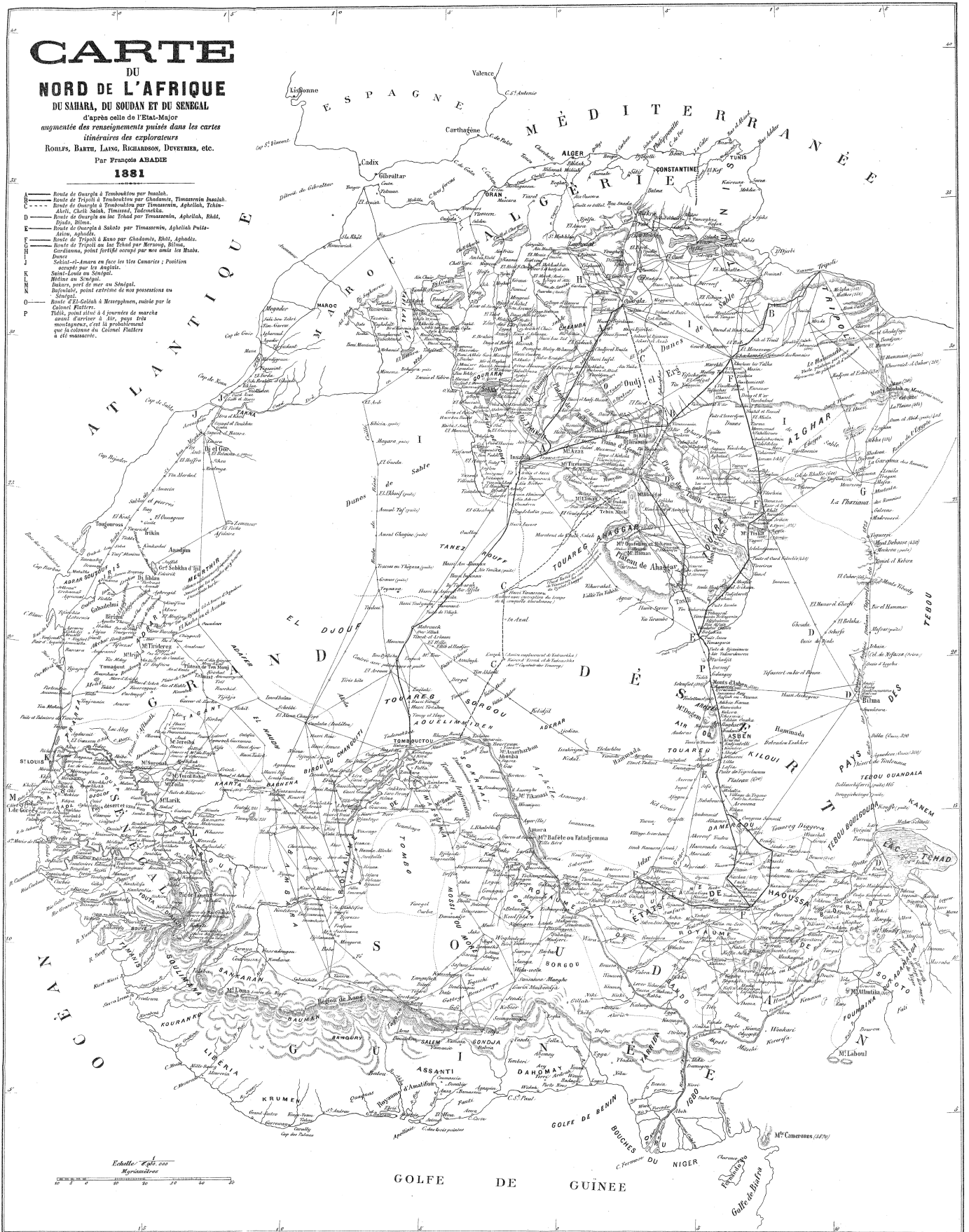
d'après celle de l'Etat-Major
augmentée des renseignements puisés dans les cartes
itinéraires des explorateurs

ROHLFS, BARTH, LAING, RICHARDSON, DUYVENDRE, etc.

Par François ABADIE

1881

- A — Route de Ouargla à Timgad par In Salah.
- B — Route de Tripoli à Timgad par Ghadames, Timasrenin, In Salah.
- C — Route de Ouargla à Timgad par Timasrenin, Agheila, Tchin-Ahri, Châli, Sakh, Timasrenin, Tadmort.
- D — Route de Ouargla au lac Tchad par Timasrenin, Agheila, Rhat, Djada, Bine.
- E — Route de Ouargla à Sakh par Timasrenin, Agheila, Putia-Ahri, Agheila.
- F — Route de Tripoli à Sakh par Ghadames, Rhat, Agheila.
- G — Route de Tripoli au lac Tchad par Meroua, Bine, Gerdama, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- H — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- I — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- J — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- K — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- L — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- M — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- N — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- O — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.
- P — Route de Sakh à Meroua, point fortifié occupé par nos amis les Haoussa.



ALGER. — LITHOGRAPHIE CHENIAUX-FRANVILLE.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

