



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### **Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### **About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

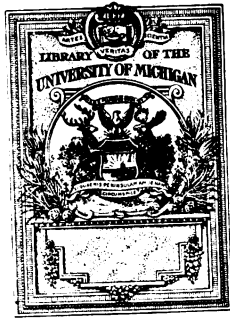
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

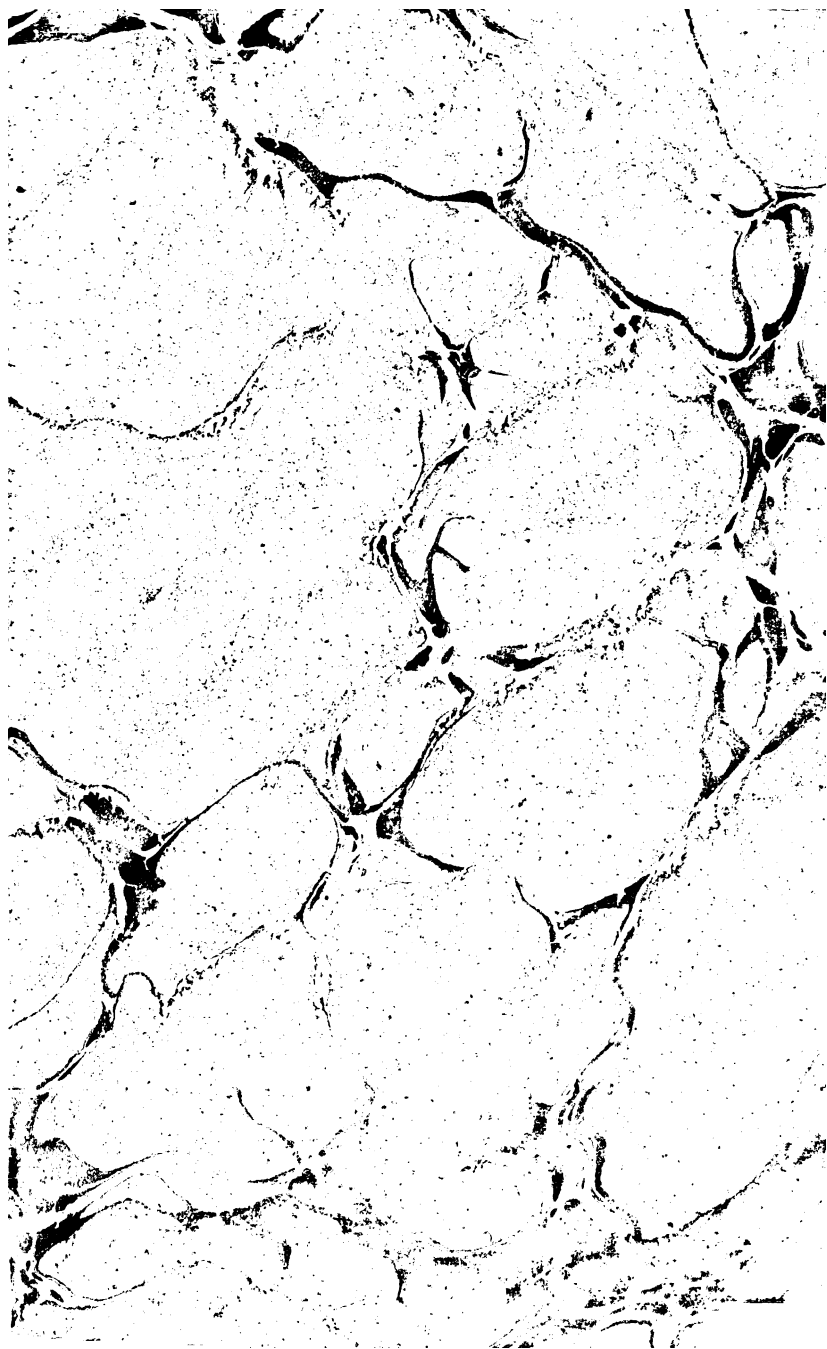
Nous vous demandons également de:

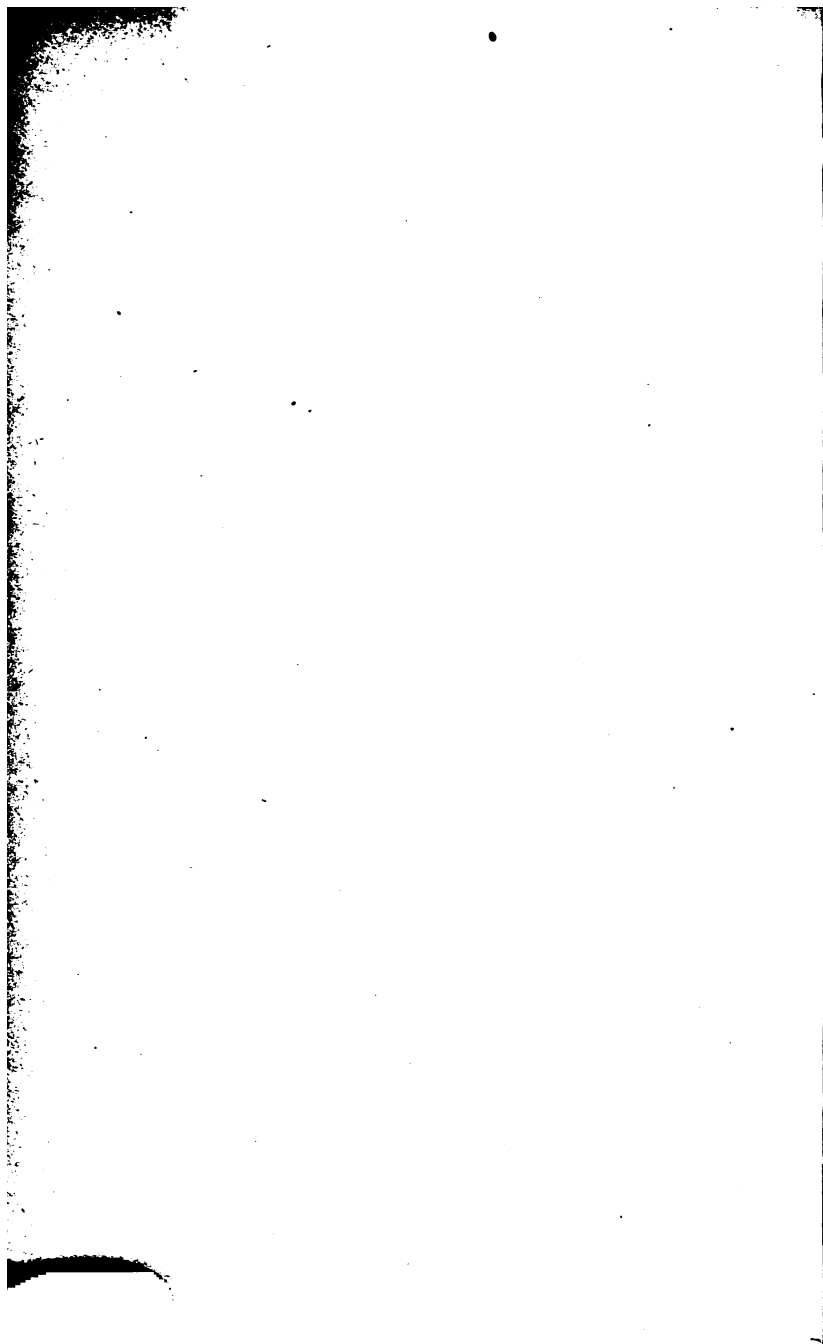
- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

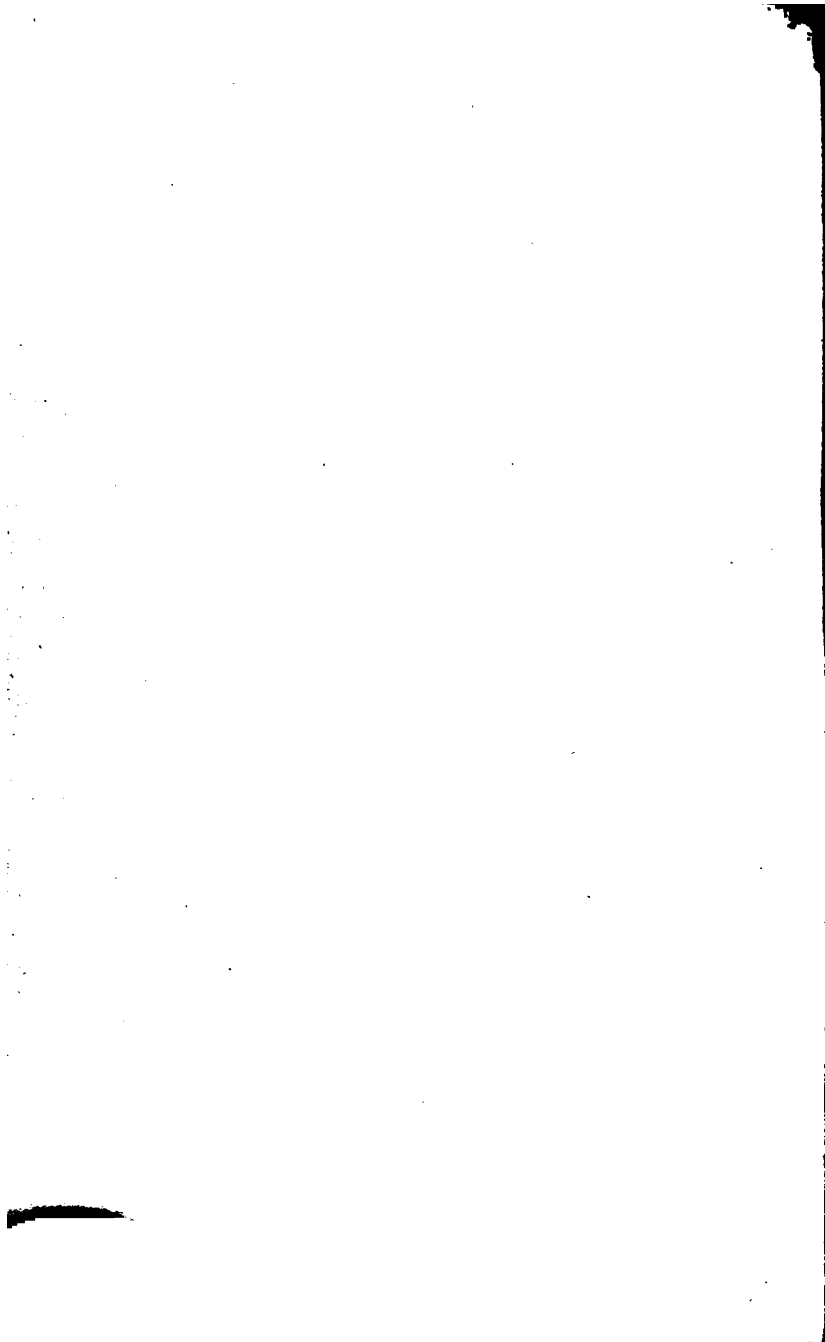
En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>







DT  
5  
.L87



2.1.10  
765  
1

**HENRI LORIN**

Professeur de Géographie Coloniale à l'Université de Bordeaux

---

# L'Afrique

à l'entrée du vingtième siècle

**Le pays et les indigènes**

**La pénétration européenne**

---

Lettre-Préface de M. **Pierre FONCIN**,

INSPECTEUR GÉNÉRAL DE L'UNIVERSITÉ

---

—  
AVEC CARTE  
—

PARIS

**AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR**

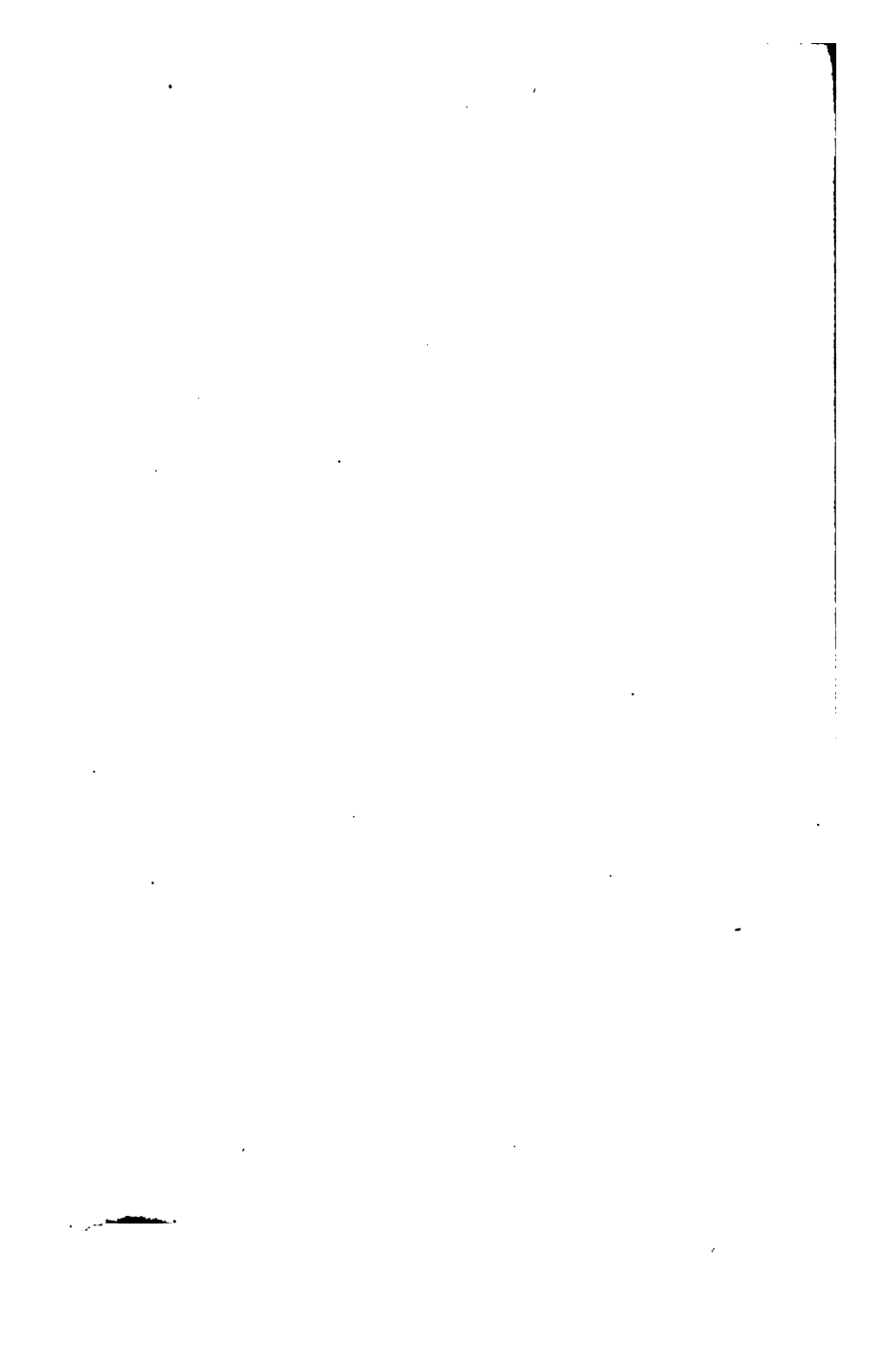
Rue Jacob, 17

**Librairie Maritime et Coloniale**

---

1904





# L'Afrique

à l'entrée du XX<sup>e</sup> siècle

obsède depuis des siècles. L'image sainte du roi Louis flotte encore aux bouches du Nil et sur les ruines de Carthage. Béthencourt et nos Normands, avant les Espagnols, firent souche aux Canaries. Nos Dieppois, avant les Portugais, fondèrent des comptoirs en Guinée. Et si les Barbaresques, chassés des montagnes maures de Provence, continuèrent à dévaster nos rivages méditerranéens, à y répandre la terreur et à y recruter la chiourme de leurs galères jusqu'en plein xviii<sup>e</sup> siècle, ils ne purent retenir dans leur baigne de Tunis notre Saint Vincent de Paul et ils eurent l'honneur d'être bombardés par Duquesne, en attendant que, par un coup décisif, notre armée de 1830 vînt planter notre drapeau sur la kasba d'Alger. Mais déjà, à l'autre bout de l'énorme presque-île, Richelieu avait pris possession de Madagascar ; nos huguenots, chassés par la révocation de l'édit de Nantes, avaient apporté aux colons hollandais du Cap ce levain de générosité et de bravoure indomptables qui fermentent aujourd'hui dans l'âme héroïque du petit peuple Boer ; et déjà aussi Bonaparte avait conquis la terre des Pyramides. N'est-il pas vrai que l'Afrique, mystérieux aimant, a toujours attiré le génie de la France ?

Rappelez-vous seulement la touchante histoire de ce jeune Français presque d'hier que connaissent bien tous les jeunes Français d'aujourd'hui. Au fond

d'une vieille, pacifique et molle province, le Poitou, presque au bord des plaines noyées de l'Aunis, à Mauzé s'élève une simple statue qui porte deux dates : 1799-1838. Ce double millésime enferme toute la vie de René Caillié, du premier Européen qui ait parcouru la Guinée et le Fouta-Djalon, exploré le haut Niger, visité Tombouctou, traversé de part en part le Sahara et rejoint ainsi le Maroc. Ce n'était pourtant qu'un pauvre hère et qu'un ignorant que ce René Caillié. Mais son entreprise révèle ce que nous appelons aujourd'hui un état d'âme. Elle marque le mouvement traditionnel et profond qui entraîne la France vers l'Afrique.

J'ai commencé d'enseigner la géographie à des écoliers lorsque la carte de l'Afrique intérieure n'était encore qu'une tache de blanc, et que déjà cette tache était entamée au sud et à l'est par des explorateurs étrangers. Je n'étais guère plus âgé alors que mes grands élèves, candidats à Saint-Cyr; nous allions en été, de bon matin, avant la classe, apprendre l'équitation avec les militaires au champ de manœuvre et l'on nous permettait de temps à autre de grandes chevauchées sur les routes poussiéreuses. Ce qui nous passionnait par dessus tout c'était le cheval, l'enivrement de l'espace et du mouvement; ensuite, c'étaient les nouvelles qui arrivaient d'Afrique. Nous professions pour Livingstone en particulier une religieuse admiration. Mais nous

Ensuite, sur les glaces et les neiges du nord, il avait bravé les morsures de l'hiver, tenu en respect les armées germaniques en avant de Lille. Il était revenu de cette guerre sibérienne paralysé des jambes ; il ne conservait que le mouvement des bras et, assis dans un chariot articulé qui lui servait de table de travail, il allait et venait dans son vaste cabinet du Palais de la Légion d'honneur. Il se donnait ainsi l'illusion du mouvement et sa grande intelligence était toujours en éveil. Il revoyait par la pensée son cher Sénégal, sa colonie de prédilection, son œuvre. Or, cette œuvre, il la savait incomplète et devinant l'avenir, penché sur une carte, il s'obstinait à montrer du doigt le tracé du chemin de fer qui devait relier le haut-fleuve au Niger. En quoi il était un précurseur. Ce chemin de fer qu'il voulait, il est aujourd'hui presque achevé. D'autres sont en construction ou en projet. L'Afrique est ainsi faite, avec son rebord montagneux et ses cours d'eau à cataractes, qu'elle ne peut être définitivement conquise que par les chemins de fer, ces premiers et nécessaires instruments de toute colonisation.

Conquête ! Entendons-nous. Il n'y a de conquête durable que celle des intelligences et des cœurs, et c'est seulement par la communauté de langue qu'on peut commencer à se faire entendre d'autrui. Oh ! je sais bien que cela fait sourire, de prétendre ensei-

gner le français à de pauvres noirs. Souriez, messieurs, à votre aise. Nos voisins d'Angleterre, eux, se gardent de dépenser leur ironie mal à propos ; ce sont des calculateurs positifs : aussi, partout où ils sont les maîtres, imposent-ils aux indigènes leurs missionnaires, leurs écoles et leur parler britannique, et ils ne se sont pas trouvés jusqu'ici trop mal de cette méthode. Ils vont plus loin, par habitude d'empêchement ; jusque dans nos propres colonies de Guinée, par exemple, ils nous inondent de trafiquants noirs éduqués à l'anglaise et parlant anglais. Messieurs, souriez-vous encore ? Le général Faidherbe, sur ce chapitre, n'entendait pas raillerie et sur sa prière instante, ce fut un arrêté du gouverneur du Sénégal qui, dès 1884, institua à Saint-Louis un comité officiel de l'Alliance française (1). A quand l'Université de Tombouctou ?

Tout ceci, cher monsieur Lorin, était pour vous démontrer (vous le pressentiez) que votre beau livre arrive fort à point. J'ajouterai qu'il vous fait grand honneur. Vous avez ouvert une enquête appro-

(1) N'entamons pas ici cette question de l'Alliance française, à propos de l'Afrique ; car j'en dirais trop peu ou j'aurais trop à en dire. Mieux vaut tout simplement renvoyer le lecteur au récent volume « La Langue française dans le monde » qu'a publié notre association à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900. S'adresser à Paris, 43, rue de Grenelle.

fondie ; vous avez voulu nous montrer où en est l'Afrique actuelle, ce qu'on en connaît, ce qu'il reste à en mieux savoir ou à y découvrir encore et comment s'y distribuent les forces, les tendances des puissances rivales. Vous avez réussi. Vous avez assis cette large étude de géographie économique et politique sur la base solide de la géographie physique. Vous êtes de la bonne école. Nous le savions tous et vous voyez bien que ma préface était superflue. C'est ce que je pensais en commençant à l'écrire.

Pierre FONCIN.

## INTRODUCTION

---

### GÉNÉRALITÉS. — DIVISION DE L'AFRIQUE EN GRANDES RÉGIONS GÉOGRAPHIQUES

Ce livre n'est pas une géographie de l'Afrique ; c'est une étude, fondée sur la géographie, des problèmes que pose l'appropriation progressive de l'Afrique noire par les puissances européennes ; c'est, si l'on veut, un manuel des questions africaines au début du *xx*<sup>e</sup> siècle.

J'en ai cherché les éléments, non seulement dans les récits des explorateurs, dans les dissertations des géographes, dans mes notes de voyages, mais aussi dans toutes les publications, livres, articles, correspondances où j'ai pu saisir quelques traits de ce tableau vivant dont les détails se précisent chaque jour sous nos yeux. Je ne me dissimule pas que ce travail doit présenter des lacunes ; je n'ai pas la prétention, malgré tout le soin que j'y ai apporté, de n'avoir pas ignoré quelques documents ; j'espère cependant qu'ils sont en petit nombre et je remercie d'avance ceux de mes lecteurs qui voudraient bien m'adresser des corrections ou des additions. Mon sujet, par sa mobilité même, commanderait d'incessantes retouches.



J'ai renoncé à charger le bas des pages d'indications bibliographiques ; une bibliographie générale à la fin du volume eût été trop longue ou incomplète ; je tiens mes références à la disposition de ceux qui désireraient les connaître. J'ai transcrit peu de citations, peu de statistiques, m'ayant paru meilleur d'en tirer les conclusions que de les reproduire. J'ai simplifié de mon mieux l'orthographe des noms propres ; j'écris résolument un Touareg, des Touaregs. Les puristes écrivent des Touareg, sans s, mais n'osent cependant pas dire un Targui, ce qui serait la vraie forme du singulier ; laissons donc aux grammairiens ces chinoiseries. — Le croquis sommaire qui accompagne le texte et qui est destiné à en faciliter la lecture ne saurait dispenser de l'usage de cartes plus savantes.

On le voit, c'est un ouvrage pratique que j'ai tenté d'établir ; mon but serait atteint si je pouvais rendre quelques services à tous ceux, nombreux aujourd'hui, qui veulent se faire une idée des choses d'Afrique, mais n'ont pas le temps de remonter aux sources ; à ceux aussi qui désirent, dans un cadre tracé d'avance, trouver des points d'appui pour inscrire des études plus particulières. Et j'ai déjà la confiance d'avoir fait œuvre utile, puisque mon livre a l'honneur d'une préface de M. Pierre Foncin, l'un des coloniaux français de la première heure. Nul patronage ne pouvait m'être à la fois une meilleure recommandation et un plus précieux encouragement. Que M. Pierre Foncin me permette de lui en témoigner ici ma plus affectueuse gratitude.

## I

Pour les Européens de la fin du xix<sup>e</sup> siècle, c'est l'Afrique qui mérite le mieux le nom de nouveau continent ; à peine, il y a trente ans environ, le pays était-il reconnu dans le voisinage des côtes ; la pénétration progressive dans l'intérieur nous a révélé l'existence de populations indigènes ignorant l'Européen, condamnées, par la géographie même, à des communications médiocres avec les côtes, par où arrivent les nouveautés, et certainement destinées, si l'Europe ne leur apportait du dehors le ferment d'une évolution nouvelle, à végéter aux plus bas degrés des types de l'humanité.

Aujourd'hui, les puissances coloniales se disputent l'Afrique ; la possession diplomatique d'immenses territoires en a précédé la possession effective, on pourrait presque dire l'exploration ; la conquête s'achève seulement sous nos yeux, et beaucoup d'années ne sont pas écoulées, depuis que nous pouvons nous faire, des conditions générales de la géographie africaine, une idée conforme à la nature des choses. Il a semblé qu'il ne serait pas sans intérêt de marquer quels sont, au seuil du xx<sup>e</sup> siècle, les débuts de la transformation qui s'annonce prochaine dans l'Afrique nègre. Comment est constitué ce pays ? Quelles en sont les populations indigènes ? Comment l'Europe a-t-elle déjà tenté et doit-elle continuer de diriger leur progrès, telles sont les questions que le présent ouvrage voudrait contribuer à résoudre.

Telle que nous la voyons aujourd'hui, l'Afrique ne possède de sociétés européennes constituées qu'en son extrémité méridionale et sur les bords de la Méditerranée. Les groupes du Cap sont les plus anciens ; là, le climat est assez tempéré pour que l'immigré d'Europe puisse, non seulement séjourner sans esprit de retour, mais encore se livrer au travail de la terre. Des Hollandais, puis des protestants français ont abordé dans l'Afrique australe dès le xvii<sup>e</sup> siècle ; un élément nouveau a été importé, depuis le commencement du xix<sup>e</sup> siècle, par la conquête anglaise ; la race unifiée des premiers occupants, adaptée au sol par une hérédité déjà longue, fortifiée encore dans son individualité par les persécutions anglaises, est celle de ces Boers dont la résistance et les grandes qualités commandent l'admiration du monde. Ils sont si complètement acclimatés qu'ils peuvent impunément, en de longs *treks* qui durent des mois et des mois, pousser des colonies vivaces jusqu'à la lisière de la zone tropicale. Et, de leurs luttes récentes, l'idée serait venue à quelques-uns qu'ils seraient, au besoin, dans l'Afrique noire encore intacte, les organes les meilleurs de la pénétration européenne.

L'occupation française de l'Algérie-Tunisie a, elle aussi, provoqué l'établissement en Afrique de nombreux Européens, d'origines très diverses, Français, Espagnols, Italiens, Maltais, Grecs, etc... Certains esprits s'affligent et s'inquiètent que les Français n'aient pas, dans ce total, une supériorité numérique décisive. Il est clair que la jeune société algérienne n'est pas purement française, comme celle de la métropole, mais

rêver d'une identité rigoureuse serait le fait de cette funeste manie d'assimilation dont il faudrait une bonne fois nous vacciner. La race européenne de l'Afrique du Nord, la race *yankee* d'Afrique, si l'on veut, est modelée d'après les conditions ambiantes ; il n'est pas difficile d'assurer le bénéfice de sa croissance à la diffusion de l'action française hors d'Europe ; elle est, comme les Boers, armée pour la pénétration du continent noir, dès que la traversée facile de la « mer saharienne » permettra sa libre expansion vers le sud.

A l'angle nord-oriental de l'Afrique, l'Égypte a toujours été liée à l'Europe : les vents étésiens la rapprochaient de la Grèce, et c'est à Alexandrie que les arts et la philosophie des Grecs brillèrent de leur dernier éclat. La conversion de l'Égypte à l'Islam, dès la mort du Prophète, la détourna quelque temps de l'Europe, mais bientôt, devenue l'entrepôt intermédiaire entre les Indes Orientales et les marchés d'Occident, elle intéresse de nouveau les États commerçants de l'Europe ; en 1672, Leibnitz proposait à Louis XIV d'attaquer en Égypte les Hollandais, « rouliers des mers », et, l'ennemi seul ayant changé, mais non la raison de chercher à le vaincre, Bonaparte tenta de frapper l'Angleterre en Égypte. Les événements contemporains ont d'ailleurs illustré cette vérité, et ceci malgré le percement de l'isthme de Suez, que l'Égypte tient la clef de la route maritime des Indes ; à ce titre, nous n'aurions pas à nous en occuper dans le présent ouvrage, mais comme elle est aussi devenue, plus récemment, l'un des fronts d'attaque de la pénétration en Afrique,

elle devra, d'autre part, solliciter notre attention.

L'Abyssinie, restée chrétienne depuis de longs siècles, constitue en Afrique la dernière exception d'une société tout au moins apparentée à celle d'Europe ; préservée par ses montagnes, elle a pu demeurer, sans grands changements, ce qu'elle devait être au moyen âge ; stimulée à l'envi, de nos jours, par le zèle concurrent des puissances coloniales, elle s'éveille maintenant à des idées et à des ambitions nouvelles ; elle revendique — et sans doute l'a-t-elle conquis, — le droit d'intervenir comme partie prenante dans la division de l'Afrique. Mais elle n'en est qu'à ses premiers efforts, et le rayonnement de son influence, économique et politique, est encore très faible.

Partout ailleurs, et sauf les enclaves côtières où vivent quelques Européens, l'Afrique est le domaine de tribus indigènes, toutes plus ou moins noires, et dont l'état social est très primitif, surtout pour celles que n'a pas touchées la conquête de l'Islam. Il faut avouer que, telle qu'elle s'est présentée à nos premiers pionniers, l'Afrique indigène a paru n'offrir que peu de ressources, et même être défendue par la nature contre les tentatives de pénétration : les côtes sont d'un accès difficile ; le climat, chaud et humide, y rend le séjour pénible et même dangereux pour les Européens ; le sol, envahi par une végétation puissante, forêt ou brousse, arrête la marche vers l'intérieur et l'on doit, avant d'en rien attendre, inventer une méthode non pas encore d'exploitation, mais d'études préalables. Quant aux indigènes, la première impression ne leur est pas

plus favorable ; ils n'ont pas de besoins qu'ils ne satisfassent aisément sans presque travailler : à peine vêtus, nourris de bananes et de manioc, cultivant tout juste le champ nécessaire à la subsistance de leur famille, ils ne sont, pour le commerce européen, ni consommateurs, ni producteurs ; je me trompe, ils sont consommateurs et même grands consommateurs d'alcools, mais les traitants qui les empoisonnent tuent eux-mêmes leur clientèle, en même temps qu'ils empêchent l'éducation de ces indigènes, comme auxiliaires d'une mise en valeur scientifique de leur pays. Ajoutons que toutes les tribus voisines des côtes ont été, depuis le xvii<sup>e</sup> siècle, épuisées par les commandes des marchands négriers ; l'alcoolisme et la traite, tels ont été les premiers cadeaux de l'Europe aux nègres de l'Afrique ; on ne saurait donc être surpris de ne rencontrer à la côte que des indigènes abâtardis par ces contacts morbides, et depuis peu d'années seulement, à mesure que la pénétration nous a révélé des races noires plus sauvages, mais moins corrompues, l'idée s'est fait jour que l'aménagement des points d'attaque, sur le littoral, comporte une transformation des indigènes, condition préalable d'une transformation du pays.

Ces dernières explorations européennes ont montré tous les groupes nègres troublés par une crise intense qu'a déterminée l'invasion des Arabes ou plutôt de l'Islam. Conquérants et prophètes, des chefs musulmans ont partout barré le passage aux Européens ; pendant de longues années, Tippo Tib fut le maître véritable des pays du Haut-Congo ; el Hadj Omar, que

Faidherbe rencontra au Sénégal, plus tard, Ahmadou, son fils, puis Samory dans le Soudan occidental, ont procédé de même que Rabah, le vaincu d'hier dans la région du Chari et les apôtres mahdistes sur le Nil moyen. L'Islam apporte aux nègres, avec une religion très simple, le principe d'une organisation politique ; il s'est institué, en Afrique, fondateur d'états. Toutefois, ses créations portant la marque de ses origines, ces états sont restés nomades et ne se maintiennent que par la violence : que l'on se rappelle les exodes d'Ahmadou, du Haut-Niger vers Say et de là vers le Tchad ; ou encore les marches incessantes de Rabah, du Ouadaï vers le Baghirmi et le Bornou. Si donc l'Islam inaugure un état social supérieur à l'anarchie des nègres, il apparaît presque partout belliqueux et oppresseur, et n'offre nulle part, s'il est libre de toute surveillance européenne, les garanties d'une force vraiment civilisatrice.

Les musulmans, initiés à une vie moins barbare que celle des nègres, conduits naturellement par leurs migrations à s'occuper de commerce, ont tracé, à travers la plus grande partie de l'Afrique, un réseau de routes de caravanes : ceux de l'Afrique orientale sillonnaient le pays entre le Tanganika et Zanzibar, longtemps protégés par le sultan de cette île ; ceux de Khartoum allaient, ainsi que le racontent Schweinfurth et Junker, chercher l'ivoire et les esclaves du Bahr el Ghazal et du Haut-Ouellé ; ceux du Ouadaï, des pays du Tchad, de la Boucle du Niger, franchissant les déserts sahariens, commerçaient avec l'Afrique méditerranéenne.

Ils assuraient ainsi des relais entre les Européens établis sur les côtes et les populations négroïdes de l'intérieur ; intermédiaires obligés des échanges, ils en tiraient les bénéfices et l'arrivée des Européens leur fut doublement dommageable, car ils perdaient la faculté tout ensemble de faire travailler pour eux les indigènes asservis et de trafiquer des produits acquis sur place à bon compte. Voilà pourquoi l'influence musulmane s'est partout dressée contre la pénétration européenne, contre les Français au Sénégal, contre les Anglais dans le Soudan égyptien, contre les Belges au Congo. Le fanatisme religieux était sans doute exaspéré par les progrès des « infidèles », mais il trouvait son meilleur appui dans la rancune des intérêts menacés.

La conquête, politique et commerciale, de l'Islam a maintenant reculé devant les derniers venus, devant ces blancs qui ont la prétention de régénérer l'Afrique autrement que par la guerre ; le fait accompli s'impose au fatalisme mahométan avec une force chaque jour accrue ; seul peut-être des grands chefs musulmans de jadis, Rabah possède encore un reste de puissance ; mais Ahmadou vit près de nos soldats, presque en captif, Samory est exilé (1), Tippu Tib mène à Zanzibar l'existence pacifique d'un commerçant retraité. L'Europe commence donc, sous nos yeux, à prendre un contact direct avec les populations noires, païennes ou islamisées, de l'Afrique intérieure ; mais le mouvement économique qui s'ensuit est fort peu de chose encore.

(1) Il vient (juin 1900) de mourir à Libreville.

L'Afrique.



A l'exportation, ce sont des produits du pays, cueillis ou ramassés plutôt que cultivés, le caoutchouc, l'huile de palme, l'ivoire. Le Sénégal, attaqué depuis plus longtemps, est entré dans l'âge de l'agriculture; les arachides ont fixé et enrichissent sa population indigène, non moins que les importateurs européens, mais cette culture même est bien loin d'avoir atteint tout le développement qu'on en peut attendre, et partout ailleurs, on n'en est qu'aux essais agricoles, très près du littoral.

L'interdiction de la traite a porté un coup décisif au commerce musulman dont le noir était, dans toute l'Afrique centrale, à la fois la seule bête de somme et la principale marchandise; successivement, toutes les routes de la traite ont été coupées, vers l'Inde et la Perse, par les croisières qui surveillaient Zanzibar, vers l'Egypte, vers Tunis et Alger par la conquête européenne des côtes de la Méditerranée; à peine conserve-t-elle quelques débouchés, de plus en plus précaires, sur la Tripolitaine et le Maroc: les chefs musulmans ont perdu, avec la suprématie politique, la liberté du commerce auquel ils se livraient le plus volontiers. Leurs marches à travers l'Afrique n'ont pas été, toutefois, sans utilité, car ils ont propagé à leur suite diverses plantes vivrières comme le riz et certainement étendu l'aire de l'élevage du bétail; ils n'ont donc pas laissé aux Européens venant derrière eux seulement des ruines à relever, mais aussi des germes de progrès économique, par l'usage d'un vêtement moins sommaire, d'une nourriture plus variée, et plus encore

peut-être par la diffusion d'une religion qui proscriit les boissons alcooliques.

Quant au commerce intérieur, entre les tribus indigènes, il est très peu actif ; les relations sont à courte distance, tant que chaque groupe vit aisément de ce que lui fournit la terre qu'il habite ; on a pu citer sur l'Oubanghi des populations de pêcheurs qui exportaient le poisson séché à quelques journées de marche du fleuve, dans la forêt ; ce sont là des exceptions. Comment une circulation commerciale intense serait-elle possible, entre gens que rien ne sollicite à modifier leur existence primitive, à travers un pays qui n'est pas frayé et qui, d'ailleurs, manque souvent d'animaux porteurs ; sans doute, cette restriction de la vie économique est plus absolue chez les peuples de l'Afrique équatoriale que chez ceux du Soudan, déjà modifiés par l'Islam ; mais, même pour ces derniers, les besoins sont médiocres, et, de longtemps encore, les marchés de leurs pays ne feront pas beaucoup monter la demande des produits européens.

Telle est la situation d'ensemble de l'Afrique contemporaine ; ce n'est pas beaucoup autre chose encore qu'une matière première, très rude, à peine dégrossie, et semblant parfois rebuter, plutôt qu'elle ne le sollicite, le travail de l'étranger qui la transformera. Ce n'est pas, nous l'avons dit, la conquête musulmane qui peut opérer cette transfiguration ; à l'Europe, si passionnée aujourd'hui des choses d'Afrique, en reviendra donc la tâche et plus tard le profit ; mais ce n'est pas — et toutes les puissances coloniales l'ont compris, — en

semant sur les côtes quelques comptoirs de plus qu'elle pourra diriger ce mouvement ; la nécessité d'une pénétration rationnelle apparaît donc impérieuse ; pour vivifier l'Afrique, il faut l'atteindre dans ses parties les plus saines et les plus actives ; il faut donc l'étudier méthodiquement dans ses ressources naturelles, dans ses populations, dans son climat ; sans une connaissance géographique préalable, on s'exposerait à tous les risques des essais empiriques condamnés à l'avortement.

Il serait, pour le moment du moins, difficile aux Européens de s'établir à demeure dans la plupart des pays récemment découverts de l'Afrique ; certaines régions privilégiées, comme le Fouta-Djalou, l'Adamaoua, le Ouadaï peut-être, leur seraient plus accessibles, mais les communications manquent encore pour les atteindre aisément, et cette pénétration doit être auparavant préparée par une action sur les indigènes, auxiliaires indispensables de toute amélioration à l'européenne. Initier les indigènes à une agriculture rationnelle, c'est les mettre à même de s'enrichir sur place, et par suite d'acquérir des facultés d'échange qui leur font défaut aujourd'hui. Le palmier à huile, les arbres et les lianes dont on tire le caoutchouc sont presque partout exploités par les nègres sans souci de sacrifier l'avenir au présent ; les Arabes, même des Européens, plus cupides que prévoyants, encouragent ces pratiques meurtrières ; d'autres font détruire par milliers les éléphants pour trafiquer de l'ivoire, alors que des efforts plus intelligents et moins coûteux sans doute auraient domestiqué cet animal, qui rendra peut-

être un jour les mêmes services en Afrique que dans l'Inde. Des indigènes, convenablement dressés, sauront mieux ménager les ressources de la terre, ou encore ils aideront à la prospection des mines, et l'étude de leurs procédés d'exploitation, pour rudimentaires qu'ils soient, fournira parfois le moyen de les améliorer en fonction des conditions locales. Il est superflu d'ajouter que la vente aux indigènes des armes à feu et des liqueurs enivrantes sera sévèrement proscrite, si l'on veut écarter d'eux, autant que possible, les causes de dégénérescence et de destruction.

En même temps que seront élevés ces collaborateurs africains, des voies de pénétration seront lancées du littoral vers des points choisis de l'intérieur, soit parce qu'ils sont, dès maintenant, connus comme des centres de production indigène, soit parce que la nature, plus clémente qu'en d'autres endroits de l'Afrique, y laisserait vivre sans danger les Européens. L'idée qui se présente la première est d'utiliser pour la pénétration les fleuves, voies naturelles ; mais des explorations même sommaires démontrent que l'Afrique n'est pas, sous ce rapport, très bien partagée ; le Nil, qui est l'un des premiers fleuves du monde par sa longueur, est tantôt coupé de cataractes, tantôt encombré d'herbes flottantes, tantôt encore amaigri, au point de n'être plus navigable, dans la traversée du désert ; le Congo, le Niger, le Zambèze sont, eux aussi, barrés par des rapides et des voies artificielles devront relier les biefs navigables aux ports accessibles des côtes. Tandis que l'Amazone, pendant toute l'année, que le Saint-Lau-

rent, pendant six à huit mois, portent la grande navigation maritime jusqu'au cœur des deux Amériques, aucun fleuve d'Afrique n'offre de pareilles conditions ; pour les plus favorisés d'entre eux, le Niger-Bénoué par exemple, des transbordements sont inévitables, le cours n'étant pas assez régulièrement profond pour les bâtiments de mer ; et d'ailleurs la plupart, divisés en biefs peu étendus que séparent des chutes, ne se prêteraient pas à des transports économiques.

Puisque les fleuves sont insuffisants, il faut y suppléer par des voies créées de toutes pièces, routes ou plutôt chemins de fer ; des combinaisons ingénieuses des chemins de fer avec les principaux biefs navigables réduiront les dépenses ; mais toutes les puissances coloniales sont aujourd'hui d'accord sur ce point que les chemins de fer sont une des pièces essentielles de l'outillage des jeunes colonies ; on a pu, jadis, reculer devant l'importance des fonds à engager ; personne ne nie plus que ce sont là des frais de premier établissement et que particulièrement en Afrique, des colonies bloquées à la côte sont condamnées à végéter, ne suscitant à la puissance souveraine que des occasions de conflits avec les indigènes de l'intérieur ; tel fut le sort des colonies portugaises du Zambèze, jusqu'au jour où, s'appuyant sur des voies d'évacuation déjà fort avancées, l'Angleterre les atteignit par le sud et s'en empara.

Les nations européennes se sont, à l'envi, précipitées sur l'Afrique ; chacune a pris sa part de côtes, se réservant ensuite de déterminer par une série de reconnais-

sances hâtives, puis par des traités, sa part d'arrière pays ; toutes également comprennent la nécessité de jeter, au plus tôt, des chemins de fer vers l'intérieur ; le morcellement des côtes, déterminé par ce *rush*, multiplierà sans doute à l'excès les voies de pénétration, chaque colonie voulant avoir la sienne et devancer ses voisines ; déjà le chemin de fer anglais de l'Ouganda rend inutile un tracé allemand de la côte au lac Victoria ; les Belges, avec la voie ferrée du Bas-Congo, ne laisseraient qu'un rôle de doublure au chemin de fer jadis projeté du Congo français, de Loango à Brazzaville ; il semble, au contraire, que, dans l'Afrique occidentale, nous puissions, par la voie Konakry-Niger, enlever les meilleurs éléments de trafic au chemin de fer de Sierra-Leone. Mais, le fait seul que certains travaux seront peut-être entrepris en double montre quel est, pour la mise en valeur de l'Afrique par l'Europe, la nécessité de ces voies de pénétration. Un exposé général de la géographie africaine doit, avant l'étude plus détaillée des régions diverses, déterminer les conditions d'ensemble que la nature impose à cette prise de possession du continent noir.

## II

Par sa position sur le globe, l'Afrique n'est isolée qu'au sud ; 2,500 kilomètres seulement séparent les fles du Cap-Vert du Brésil et les vents alizés qui poussèrent vers l'Amérique les caravelles de Colomb diminuent encore, si l'on peut dire, la largeur de l'Atlan-

tique ; la Méditerranée est un grand lac, dont l'unité fit jadis celle du monde romain ; entre l'Inde et la côte orientale d'Afrique, les moussons établirent de toute antiquité des relations régulières ; les sultans de Zanzibar sont originaires de Mascate. Lorsque Vasco de Gama, doublant le cap de Bonne-Espérance, eut atteint l'océan Indien par le sud, quelques points de relâche furent marqués sur la côte africaine, mais l'idée n'est venue que très tard, dans notre siècle, de s'appuyer sur ces ports pour s'avancer dans l'intérieur. Et de fait l'Afrique, massive, présentant à la mer, avec une surface triple de celle de l'Europe, un littoral cependant moindre, n'a rien qui attire d'emblée les explorateurs ; il a fallu toute l'âpreté des concurrences contemporaines pour provoquer les nations rivales d'Europe à lui arracher ses secrets.

Une « auge gigantesque », aux bords relevés du côté de la mer, telle est la figure que Livingstone nous propose de l'Afrique, ayant le premier vérifié l'hypothèse, fondée sur quelques renseignements portugais, d'une zone lacustre centrale, d'où s'épanchent les principaux fleuves, qui forcent ensuite, pour arriver à la mer, une ou plusieurs séries de redressements côtiers. Cette zone centrale a l'aspect dominant d'un plateau, sur lequel s'est répandue en vastes rapses une latérite ferrugineuse ; elle se soutient à une altitude peu supérieure à 1,000 mètres, qui est celle du pays des Rivières, commun aux sources tributaires de l'Ouellé et du Bahr el Ghazal, celle aussi de la région marécageuse d'où sortent, embrouillés les uns dans les autres, les af-

fluents du Haut-Zambèze et ceux du Kassaï-Congo. Des mouvements volcaniques ont çà et là dressé des montagnes qui commandent le plateau, ou creusé des effondrements où les eaux s'amassent en lacs.

Les côtes sont bordées de hauteurs qui limitent ordinairement près de la mer l'extension de la zone littorale : au nord, les montagnes de l'Afrique Mineure, Maroc, Algérie, Tunisie, celles du plateau de Benghazi (ancienne Cyrénaïque) ne laissent à leurs pieds qu'une étroite lisière méditerranéenne ; la plaine saharienne atteint, il est vrai, la Méditerranée en Tripolitaine et l'Océan Atlantique, du Maroc au sud du Sénégal, mais dès la latitude des « Rivières du Sud », les relèvements proches des côtes réapparaissent : ce sont les monts du Fouta-Djalou, qui culminent vers 1,350 m., les montagnes de l'arrière-pays des Achantis, du Dahomey, de l'Adamaoua ; au fond même du golfe de Guinée, la pyramide du mont Cameroun (3,000 mètres) ; plus au Sud, les monts de Cristal, à travers lesquels coulent l'Ogooué et le Bas-Congo et qui se prolongent, en massifs posés sur des plateaux-steppes, jusqu'au cap de Bonne-Espérance.

Plus nettes encore sont les séries montagneuses de la côte orientale ; dirigées d'abord d'ouest en est, dans la colonie du Cap, elles tournent ensuite au nord, montent, sous le nom de Drakenberge, jusqu'à 3,000 mètres, et se prolongent par des alignements moins puissants jusqu'auprès de l'équateur ; ici, l'action volcanique fut particulièrement vive : le Kénia, le Kilimandjaro sont assez élevés (5,600 et 6,000 m.), pour que tous les cli-



mats, jusqu'aux glaces éternelles, s'étagent sur leurs flancs; au nord, enfin, la mer Rouge s'est effondrée, comme un Tanganika géant, entre des côtes abruptes, dont le relief chaotique de l'Abyssinie et celui du sud-ouest de l'Arabie (Hadramaout) sont les parties culminantes.

Ces hauteurs littorales descendent dans la mer par gradins étagés et, la houle du large venant s'écraser sur la première marche immergée de cet escalier, un ressac perpétuel, improprement appelé barre, assiège presque partout la côte d'Afrique. A l'ouest, la mer est peu active, le mouvement des alizés l'entrafnant vers la côte américaine, elle n'a quelque vivacité que dans la région intermédiaire du contre-courant équatorial, à laquelle correspondent le littoral plus dentelé et les estuaires des Rivières du Sud. A l'est de l'Afrique, l'abri de Madagascar brise les courants d'est en ouest, qui s'enroulent autour du cap d'Ambre pour se répandre dans le canal de Mozambique; des coraux, annonçant une nature nouvelle, celle des archipels intertropicaux du Pacifique et de l'Océan Indien, font à la côte africaine, plus au nord, une protection presque ininterrompue jusqu'au cap Guardafui. De ces conditions procède le caractère des embouchures, deltas aux bras variables et sans profondeur, du Niger, de l'Ogooué, du Zambèze; celui du Congo seul, moins étalé, offre à la grande navigation un accès relativement facile. Presque tous ces fleuves, peu en amont de leur embouchure, sont coupés par des rapides à travers les montagnes côtières.

L'Afrique n'est donc guère ouverte aux brises océaniques, qui agissent toujours dans le sens de la modération et de la multiplicité des climats; continent à peine ébauché, la monotonie de ses formes géographiques n'est pas moins caractéristique que la riche diversité de celles de l'Europe. L'équateur coupe l'Afrique en son milieu : le cap Bon, pointe la plus septentrionale de la Tunisie et le cap des Aiguilles, au sud du continent, sont presque exactement symétriques, aux environs de 35° N. et S. On doit donc supposer à priori que les mêmes dispositions générales se présentent dans l'un et l'autre hémisphère, en divergeant à partir de l'équateur; il est bon d'observer cependant que, la plus grande masse du continent africain étant située au nord de l'équateur, cette partie de l'Afrique échappera plus que toute autre aux influences océaniques; dans le sud, l'amincissement progressif des terres les soustrait moins absolument à ces actions bienfaisantes; aussi le régime désertique a-t-il moins de prise au sud qu'au nord de l'Afrique; des deux côtés de l'équateur, aux forêts denses succèdent les steppes et les savanes, mais tandis que le Sahara interpose son immense obstacle entre les pays de colonisation européenne de la Méditerranée et le Soudan, il n'existe au sud de l'équateur qu'un Sahara réduit, en rigueur de nature comme en étendue, et les régions de produits tropicaux y sont liées, presque sans solution de continuité, avec les territoires déjà colonisés des républiques boers et du Cap; la pénétration européenne et la mise en valeur de l'Afrique noire sont donc beaucoup plus

aisées dans l'hémisphère austral que dans l'autre.

Mais, ces restrictions faites, la symétrie générale des régions géographiques n'en est pas moins apparente, au nord comme au sud de l'équateur : au centre, c'est la zone équatoriale, arrosée par des pluies presque permanentes ; puis viennent les steppes de la zone tropicale, avec un régime de pluies périodiques ; au delà, les zones désertiques, où la pluie est très rare ; plus loin enfin, les régions tempérées de l'Afrique Mineure et du Cap, où la modération du climat et la précipitation moyenne des pluies ont permis la constitution de sociétés européennes.

La *zone des plaines équatoriales* est beaucoup plus développée à l'ouest qu'à l'est de l'Afrique : elle s'annonce dès la Haute-Gambie, par les forêts qui s'accrochent au revers occidental du Fouta-Djalon ; elle comprend une région littorale, plus ou moins large, sur la côte de Guinée, et couvre la majeure partie du domaine du Congo. Elle est arrosée par des pluies venues de l'Atlantique, poussées par les vents d'ouest qui se glissent entre les alizés, suivant dans l'atmosphère le trajet du contre-courant équatorial dans l'Océan. Tous les navigateurs qui vont du Sénégal au Congo savent bien qu'après les ciels clairs de Dakar, ils entreront, au large de Sierra-Leone, dans les brumes du « pot au noir ».

Dans cette zone, le phénomène tout d'abord remarqué du voyageur est la fastidieuse égalité des jours et des nuits ; pas de crépuscule ni d'aurore, le jour naît brutalement et disparaît en quelques minutes. La tem-

pérature se maintient aussi très constante : elle oscille peu autour de 28° à la Côte d'Ivoire, autour de 25°-26° sur le littoral du Cameroun et à Banana, sur les bouches du Congo. Les pluies tombent en toutes saisons, cependant le mois d'août en est à peu près privé, tandis que les saisons moyennes, avril-juillet et septembre-novembre sont celles des plus grandes précipitations. La pluie ruisselle ordinairement en averses diluviennes, vers la fin de la journée ; on a relevé, comme hauteurs annuelles des pluies, 3<sup>m</sup>30 à Freetown (Sierra-Leone), 2<sup>m</sup>40 à Libreville (Congo français) et seulement 0<sup>m</sup>726 à Banana, qui est à la limite de la région des savanes ; le maximum est atteint en territoire allemand, au pied du mont Cameroun, où l'on a coté 9 mètres d'eau ; la situation peut d'ailleurs en être comparée à celle de l'Assam, qui, placé au fond de l'entonnoir que forme le golfe du Bengale, détient avec 12 mètres le record du monde. Dans l'intérieur du domaine congolais, on pourrait prendre pour type le poste de la Nouvelle-Anvers (Bangala), où il tombe 1<sup>m</sup>70 de pluie par an. A noter que, quelle que soit la hauteur des précipitations, l'air des régions équatoriales est toujours très chargé de vapeur d'eau : la tension électrique y est très forte, sans rémissions fréquentes, et ce sont là, pour les Européens, de fort mauvaises conditions hygiéniques : l'organisme, affaibli par une lutte continuelle contre un milieu déprimant, ralentit toutes ses fonctions, les combustions sont incomplètes, une anémie générale s'ensuit, et rend impossible tout effort prolongé.

La zone équatoriale ne s'enfonce dans le continent

qu'à la latitude de l'Ogooué et du moyen Congo ; l'arrière-pays de la Côte d'Ivoire, du Togo allemand, même du Cameroun, appartient à la zone subsoudanienne des pluies périodiques et des savanes, et il en est de même du cours inférieur du Congo, depuis la percée des monts de Cristal. On pourrait limiter exactement la plaine équatoriale aux bornes de la forêt dense qui en est l'expression la plus caractéristique ; or, celle-ci ne forme sur la côte de Guinée qu'une bande d'une épaisseur très variable, et qui ne dépasserait nulle part 300 kilomètres ; elle est précédée, du côté de la mer, par une mince langue de sable qui tient emprisonnées des lagunes allongées, et ne livre passage à la navigation maritime que par des « graus » sans profondeur. La forêt dense accable le voyageur sous le poids d'une tristesse alanguie : le soleil perce à peine ses futaies touffues ; les grands arbres, enserrés dans l'assaut des lianes, poussent leurs troncs sans branchages très haut, jusqu'à l'air libre où ils peuvent épanouir leurs feuilles à la lumière ; le sol, spongieux et couvert de plantes en décomposition, oppose à la marche cette résistance molle, qui use les plus robustes courages ; la vie animale, insectes, oiseaux, singes, est active dans la forêt, mais silencieuse et comme frappée de mutisme par la puissance souveraine de la végétation. On comprend sans peine que la circulation à travers ces pays soit extrêmement difficile ; les cours d'eau tracent bien des allées que couronnent souvent des dômes de verdure, mais des ressauts montagneux les coupent de cataractes et leur valeur, comme voies de pénétration,

est à peu près nulle. Quant aux indigènes, ils sont farouches et belliqueux ; dans une clairière à demi défrichée, ils plantent des bananiers, dont la longue feuille annonce partout leur présence ; ou bien, ils élèvent auprès d'un rapide leurs misérables huttes en roseaux, et vivent du poisson que les rivières fournissent en abondance ; ces populations de la forêt, presque toutes anthropophages, contribuent à rendre plus pénible encore la pénétration européenne dans l'intérieur.

A la côte orientale de l'Afrique, le climat équatorial n'est représenté que sur une lisière littorale : à peu de distance de la mer, le sol se hérissé de montagnes, bordures de plateaux peu arrosés. A la latitude de Zanzibar, l'alizé du sud-est amène des pluies d'automne (ou plutôt de printemps, car il s'agit de l'hémisphère austral) ; la mousson pluvieuse du nord-est souffle, au contraire, d'avril à juin. A Dar es Salam, la température est, toute l'année, voisine de 25°, la pluie atteint 1<sup>m</sup>03 de hauteur, mais l'élévation rapide du terrain en bonds successifs qui le portent au niveau de 1000 mètres, empêche l'extension des pluies vers l'ouest ; il en est de même, symétriquement, à la côte occidentale de l'Indoustan, qui est bien arrosée tandis que l'écran des Gattes ne laisse passer à 100 kilomètres dans l'intérieur qu'une très faible quantité de pluie. La forêt n'est pas, à l'est de l'Afrique équatoriale, puissante comme dans l'ouest ; des bosquets de cocotiers se dressent au bord même de la mer, mais la végétation dense ne remonte que le long des fleuves, d'après le type dit de la « forêt-galerie ». Tout le centre du continent africain, même

sous l'équateur, appartient donc au régime tropical des steppes plutôt qu'à celui des plaines équatoriales ; il ne reçoit plus de pluies perpétuelles, et, dans la région « des Grands Lacs », la végétation forestière ne fait plus que dessiner en lignes sombres, tranchant sur une brousse plus claire, tout le réseau de l'hydrographie du pays.

Les plateaux du centre, de latitude équatoriale, mais de climat tropical, pourraient être appelés aussi le pays des lacs, du Nyassa au Victoria ; les forces volcaniques qui les ont hérissés de montagnes ayant atteint en Abyssinie leur effet maximum, il paraît logique d'y rattacher cet appendice un peu éloigné vers le nord. En remontant de la plaine congolaise vers les terrasses où se forment le Congo et ses grands affluents, on observe que la permanence des pluies équatoriales s'atténue graduellement : dans le pays des Rivières, aux sources de l'Ouellé, l'année se divise nettement en un été humide et chaud, pendant lequel tombent les pluies venues de l'Atlantique, et un hiver sec et plus froid ; de la forêt dense, on passe à la forêt galerie, aux savanes à taillis, parcourues par des bandes d'éléphants ; là étaient jadis les territoires de chasse de ces traitants de Khartoum, dont l'amitié permit à Schweinfurth une des plus belles explorations scientifiques de notre siècle ; mais déjà, par les vents du nord-est, la transition s'accuse entre ces pays tropicaux et les steppes du Nil moyen.

Entre la lisière littorale qui fait face à Zanzibar, et les grands lacs, l'aspect général est très uniforme : un

plateau à gradins, troué çà et là par des cônes rocheux d'éruption ; peu de pluies, sinon sur les sommets qui peuvent condenser quelques nuées échappées à la consommation des montagnes côtières, une végétation de mimosées, des étangs à efflorescences salines et, par endroits, de véritables coins de désert : tel est cet Ounyamouézi, dont Stanley, dans ses voyages de la côte aux lacs Victoria et Tanganika, nous a donné la première description. — Au sud, vers le lac Nyassa, la pénétration des pluies d'été de l'hémisphère austral (novembre-avril) n'est pas arrêtée si près de la mer par un relief côtier ; aussi voit-on réapparaître, dans les pays du Zambèze, la faune exubérante qui en fait l'une des régions les plus giboyeuses du monde ; c'est un véritable parc zoologique, un paradis pour le naturaliste et le chasseur ; pour le géographe, c'est un des châteaux d'eau de l'Afrique ; Cameron a traversé, le premier, en l'étudiant très judicieusement, cette zone semi-aquatique d'où naissent les tributaires du Haut-Zambèze et du Kassā et qui forme, au flanc sud-ouest du domaine congolais, comme un pendant au pays des Rivières du nord-est ; là des fondrières bourbeuses subsistent même en saison sèche, et la pêche fournit aux indigènes, populations à moitié lacustres, un élément essentiel de leur alimentation. Mais déjà les pays du Bas-Zambèze font transition vers un Soudan austral.

Quant à l'Abyssinie, elle doit à son altitude générale de condenser énergiquement les nuages venant de l'est et même de l'Atlantique, et qui ruissellent le long de ses montagnes chaotiques en averses copieuses ; elle

L'Afrique.



tient étroitement aux plateaux du centre africain, par sa structure géologique et la direction de ses principaux soulèvements ; elle tient non moins étroitement au système des montagnes de l'Arabie méridionale, contemporaines peut-être comme elle, dans son état actuel, du cataclysme qui a creusé dans le sol l'égratignure de la mer Rouge, et coupé la faille du détroit de Bab el Mandeb. L'étagement de ses plateaux et de ses montagnes montre rapprochées les conditions climatiques les plus diverses, depuis la vallée profonde, lourdement tapie sous un étouffant manteau de forêts, jusqu'aux pâturages alpestres des sommets, souvent couronnés de neige. Elle offre un résumé, un raccourci des plaines et des plateaux de l'Afrique équatoriale ; par sa population plus civilisée, non moins que par sa nature géographique, elle se présente aux Européens comme un champ d'expériences où l'intelligence de son souverain actuel comprend l'intérêt d'une foule d'essais.

Une zone que l'on pourrait appeler *du Soudan et du Sahara* encadre, au nord et au sud, les plaines et les plateaux des latitudes équatoriales ; d'une altitude moindre que les plateaux du centre, arrosée par des pluies moins abondantes ou plutôt moins continuelles que les plaines du bas-pays équatorial, elle s'étend au nord sur tout le Soudan proprement dit, jusqu'aux limites sahariennes, et vient au sud du Zambèze se souder insensiblement aux parties les plus tempérées de l'Afrique australe. Les populations indigènes ne demandent plus seulement à la chasse mais au travail du

sol les vivres qui leur sont nécessaires ; des plantes annuelles, comme les céréales, sont cultivées autour des villages ; au nord de l'équateur, la conquête musulmane s'est propagée sur ces régions soudaniennes, où les horizons sont largement ouverts, où cependant le sol se prête à la fondation d'établissements moins primitifs que ceux des nègres de la forêt. Et, les mêmes conditions d'habitat se rencontrant sur les plateaux du centre, les Arabes de Zanzibar s'étaient, aussi, développés de ce côté jusqu'à la descente des terrasses au delà desquelles commencent la plaine équatoriale et la forêt.

Au nord de l'équateur, le Soudan et le Sahara sont juxtaposés en bandes parallèles, dirigées uniformément d'ouest en est : ce sont d'abord les pays du Sénégal, du Niger, du lac Tchad, du Nil jusqu'au confluent de ses tributaires abyssins ; c'est, au-dessus d'eux, le Sahara dont les limites débordent même l'Afrique, puisqu'il se continue, par delà la mer Rouge, en Arabie et même, par delà le golfe Persique, jusque sur la rive gauche de l'Indus ; seules quelques masses montagneuses, comme l'Aïr et le Tibesti, dressent à travers le désert des flots de climat soudanien.

Les pluies, au Soudan, viennent du sud-ouest, c'est-à-dire de l'Atlantique, elles pénètrent jusqu'au Darfour, et là sur l'extrême limite orientale de leur domaine, se confondent avec celles issues de l'Océan Indien ; elles tombent en été, pendant une saison de plus en plus courte du sud au nord ; les fleuves, soumis à des alternatives de nourriture abondante et de diète rigoureuse, présentent donc des crues régulières, dont la hauteur

maxime est atteinte vers la fin de l'été ; ces alternatives des hautes et des basses eaux entravent sur les plus importants d'entre eux la constance de la navigation. Le Niger, dans la courbe immense qui le porte jusqu'en Sahara, s'épuise sous la chaleur du désert ; il peut heureusement, soutenu par les eaux d'amont, se replier jusqu'à une latitude tropicale où, ressaisi par les pluies périodiques, il greffe comme un rejeton vigoureux sur un tronc affaibli ; de même, le Nil n'aurait pas la force de traverser le Sahara, si le puissant réservoir des lacs et de l'Abyssinie ne lui ménageait son tribut ; ainsi vivifié, il constitue, dans l'Afrique orientale, un véritable transsaharien fluvial, il féconde la longue oasis qui suit son cours, et, pour reprendre le mot bien connu d'Hérodote, « fait présent de l'Égypte » au désert qui l'enserme.

Le Soudan occidental ne touche guère à la côte atlantique ; les hautes terres du Fouta-Djalou reportent vers le nord la limite des plaines côtières qu'arrosent des pluies abondantes et que couvrent d'épaisses forêts ; sur le littoral, c'est presque aussitôt la nature saharienne qui succède à la nature équatoriale : Dakar a bien quelques bouquets d'arbres et le nom de cap Vert montre que les navigateurs, après les plages torrides du cap Blanc, avaient remarqué le renouveau de végétation qui annonce le Soudan, mais Saint-Louis est une ville sud-algérienne ; Podor est, par son climat estival, un des enfers du monde, et ce n'est pas sans motif que l'habitude populaire qualifie encore de « sénégalienne » une chaleur lourde et sèche. Le Soudan ne se révèle,

en effet, que sur les terrasses du moyen Sénégal ; à Kita, entre Sénégal et Niger, les pluies commencent dès février, et donnent au pluviomètre une colonne annuelle de 1<sup>m</sup>274 ; plus on s'avance dans l'intérieur, et plus le pays apparaît arrosé, peuplé, cultivé ; de rares palmiers ne sont plus seuls à se profiler sur les lignes mornes du paysage ; dès que les pluies ont humecté la terre, un tapis de verdure ininterrompue repose l'œil des solitudes rougeâtres du bas fleuve.

Dans l'intérieur, au contraire, c'est par une gamme de transitions insensibles que, du nord au sud, on passe de la forêt côtière de Guinée aux sables arides du Sahara ; immédiatement au nord de la forêt, le pays, ridé, bossué de mamelons, n'a plus que dans les fonds une végétation arbustive touffue ; nous retrouvons dans les vallées la forêt galerie, tandis que les croupes des collines ont l'aspect d'un parc, où les bosquets d'arbres alternent avec les cultures, où pointent parfois des rochers isolés, positions stratégiques qui commandent les alentours. Des massifs montagneux plus considérables dominant çà et là les formes plus adoucies du relief, le Fouta-Djalou et l'Adamaoua, par exemple ; l'altitude est alors suffisante pour que les plantes des pays tempérés soient cultivées avec succès et pour que des colons d'Europe puissent impunément — s'ils n'ont à craindre d'autre ennemi que le climat — fonder des établissements définitifs ; si ces montagnes s'élèvent plus au nord, en pays déjà saharien, elles formeront des oasis de hauteur, comme celles de l'Air et du Tibesti, étapes de la traversée du désert. Une im-

mense étendue, d'ouest en est, se développe donc avec une monotone uniformité : les descriptions sont presque exactement les mêmes, qu'il s'agisse des anciens états de Samory, découverts par nos officiers, du Haut-Chari, reconnu d'abord par Maistre, des bords du lac Tchad, étudiés par Barth, ou des pays du moyen Bahr el Ghazal où séjourna Schweinfurth.

Sur cette bande tropicale, une autre bande s'appuie, qui confine au désert : ce sont les pâturages à transhumance du Kaarta et du Mossi, le Zinder, où l'on change pour des chameaux les bœufs amenés du sud, le Ouadaï et le Darfour, dont les eaux, raconte Nachtigal, sont permanentes au sud, avec des galeries où vivent des éléphants, tandis qu'au nord les oueds succèdent aux fleuves, les mimosées à la végétation des lianes et du caoutchouc, l'autruche à l'éléphant. Tombouctou, bien que tout proche du Niger, appartient à cette zone nouvelle ; l'élément nègre s'efface de plus en plus devant l'élément sémitique, venu du nord et du nord-est ; et l'ignorance de ces conditions a parfois coûté cher à des expéditions qui, parties du Soudan, n'avaient pas su changer de tactique au contact de nouveaux adversaires.

Quant au *Sahara* lui-même, il se déploie implacablement sur toute la largeur de l'Afrique, opposant l'aridité de sa nature aux communications entre le Soudan et le littoral méditerranéen : le désert libyque est aussi farouche que les pays « de la poudre et de la peur » du sud algérien ; la vie humaine y serait impossible, si

des oasis, où l'eau superficielle réapparaît, ne permettaient la culture du sol qui n'est tout autour infécond que parce qu'il n'est pas arrosé ; dans ces oasis, dont ils ont souvent asservi la population sédentaire, les Touaregs nomades viennent se ravitailler, et la soumission de ces vagabonds est certaine, le jour où quelques garnisons, placées dans les oasis, tiendront les clefs de leurs approvisionnements. Quelle que soit donc, au Sahara, l'hostilité présente de la terre et des hommes, on peut affirmer sans témérité qu'il n'y a plus là un obstacle absolu à la pénétration européenne par le nord.

Dans l'hémisphère austral, les conditions ne sont plus les mêmes ; la côte sud orientale de l'Afrique, bordée de hautes montagnes, arrête les pluies nées de l'Océan Indien ; le pays de Natal, par exemple, est très pluvieux ; les rivières, à la fin de l'été austral, sont des torrents bourbeux et dévastateurs ; la terre, détrempée, s'oppose à la circulation et, dans les débuts de la récente guerre du Transvaal, autour de Ladysmith, les Anglais en ont fait la dure expérience (fin de 1899). Mais, derrière ce rempart, les plateaux des Béchouanas, des Matébélés, etc. sont plus secs et plus sains ; c'est là que des missionnaires anglais, établis depuis les voyages de Livingstone, ont trouvé les conditions naturelles les meilleures pour la fondation de stations prospères, et leurs travaux d'évangélisation, politique autant que religieuse, ont dès longtemps préparé l'accaparement anglais de ces pays dont les Portugais n'avaient rien su faire. Sur ces plateaux, lentement relevés jusqu'aux

alignements montagneux qui bordent l'Atlantique, la hauteur des pluies diminue d'est en ouest, à proportion que l'on s'éloigne du réservoir d'approvisionnement, qui est l'Océan Indien : tandis que Saint-Paul de Loanda, sur la côte angolaise, n'a que 0<sup>m</sup>20 de pluie par an, comme les ports Pacifiques du Chili septentrional, le Bihé, assez élevé pour rassembler de très loin les nuages qui ont franchi les plaines intermédiaires, émet vers l'est des sources nombreuses : les unes, tombant dans l'ancien lac du Congo moyen, sont devenues les affluents du Congo d'aujourd'hui et sont par lui ramenées à l'Atlantique ; les autres courent vers le Zambèze ou vers les bassins sans écoulement du Kalahari.

Au sud du Zambèze, en effet, la steppe est de plus en plus aride, à la fois vers le sud et vers l'ouest ; les terrasses du Transvaal et de l'Orange n'ont guère d'arbres qu'autour des fermes ; la circulation des eaux est incertaine et pas toujours superficielle : le fleuve Orange, très considérable par sa longueur, puissant encore jusqu'à sa sortie des républiques boers, n'est plus ensuite qu'un filet d'eau, sans cesse appauvri dans la traversée de plaines brûlantes ; c'est un cours d'eau grêle, comme la Murray d'Australie ; près de son embouchure dans l'Atlantique, d'autres fleuves dont les sources sont moins profondément enfoncées dans le continent n'atteignent même pas toujours la mer, et ressemblent aux oueds de l'Afrique Mineure : il est arrivé qu'on dut importer de l'eau potable à Angra-Pequena. Le centre de ces plaines australes, entre le

tropique et 32°, forme un véritable désert, le Kalahari ; les vents alizés et les courants marins conspirent à en écarter les influences océaniques ; c'est un petit Sahara.

La répartition des zones, tropicale et désertique, n'est pas ici tout à fait symétrique de celle de l'Afrique du Nord : tandis qu'au nord le voisinage de l'Asie étend le domaine du climat continental et laisse aux régions naturelles une rigueur presque mathématique, ici l'Océan Indien apporte le correctif de ses eaux : il refoule les limites climatiques vers l'ouest, et tord, en quelque sorte, les régions naturelles pour les appliquer contre la côte atlantique : un transsaharien qui partirait des régions soudaniennes du Transvaal et de l'Orange se dirigerait d'est en ouest, vers l'Atlantique, et non perpendiculairement à l'équateur, comme celui de l'Afrique septentrionale.

La présente étude n'aura pas à décrire les *pays tempérés* qui forment déjà, au nord et au sud de l'Afrique, des succursales de l'Europe ; il faudra montrer seulement comment la transformation de l'Afrique propre y trouve des points d'appui ; la colonie du Cap et les républiques boers sont, pour cette œuvre, plus favorisées que l'Afrique Mineure, puisqu'elles n'ont devant elles qu'une miniature de Sahara ; d'autre part, la proximité de l'Europe réserve peut-être à l'Afrique du Nord les perspectives d'un développement économique local plus aisé. Mais nous attarder sur ces régions de l'Afrique serait sortir du sujet que nous nous sommes



proposé ; aussi n'en faisons-nous ici mention que pour mémoire, afin d'indiquer notre résolution et nos raisons de n'en pas parler ailleurs plus longuement.

---

# LIVRE I

## LES PLAINES ÉQUATORIALES

---

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### **Les Côtes de Guinée**

Dès l'embouchure de la Casamance, la nature équatoriale s'annonce à la côte d'Afrique ; les lianes et arbustes à caoutchouc couvrent le sol d'une végétation serrée, mais la grande forêt n'apparaît cependant souveraine que depuis la hauteur de Libéria ; là, sur les plaines qui s'allongent au pied du Fouta-Djalon, les vents d'ouest et de sud-ouest déversent des pluies presque continuelles ; ce n'est pas tant la hauteur absolue des précipitations annuelles qu'il faut considérer, que leur répartition très peu variable selon les saisons ; l'air étant en effet saturé d'humidité sans repos, la végétation prend une vigueur toujours renouvelée ; elle s'empare du sol entier avec une ardeur telle que les plantes les plus fortes montent sur les autres pour s'ouvrir un chemin vers la lumière, et qu'un sentier qui n'est pas sans cesse battu s'efface en quelques jours.

Les missions Eysséric et Blondiaux (1897), plus récemment celle de MM. Hostains et d'Ollone ont, dans cet arrière-pays, déterminé l'exacte étendue de la forêt : elle est large de 300 à 350 kilomètres, et sa frontière septentrionale est sensiblement dirigée dans le sens de la côte et des soulèvements du Fouta-Djalou.

Une autre masse forestière intense se développe dans le pays anglais de la Côte-d'Or, et correspond à une élévation notable du relief intérieur : une série montagneuse, orientée du sud-ouest au nord-est, accidentée cette côte, où elle forme les falaises d'Accra et du cap des Trois-Pointes ; elle remonte ensuite vers la moyenne Volta, coupe ce fleuve de rapides infranchissables et va s'écraser dans l'arrière-pays soudanien du Dahomey. Un troisième ressaut montagneux, celui du Cameroun allemand qui se prolonge jusqu'en Adamaoua, livre un autre domaine à la forêt dense ; toutes ces hauteurs sont exposées aux vents atlantiques, et leur altitude arrête au voisinage de la côte des pluies très fréquentes.

Entre ces groupes forestiers dont la localisation exprime les diversités de l'orographie intérieure, le Soudan, avec sa nature de savane, pousse des pointes vers la mer : le Bandama coule dans un parc ondulé jusqu'à la hauteur de Thiassalé, la forêt se réduisant ici à un simple rideau littoral ; de même, dans le Togo allemand ou le Dahomey français, elle ne dépasse pas 7° N., et la plaine alluviale des bouches du Niger n'a d'arbres serrés que le long des bras du delta. Cependant, l'aspect de la côte, vue de la mer, est partout le même ; qu'elle soit plate comme à Grand-Bassam ou

redressée comme à Accra, que la forêt couvre une bande large de 350 ou seulement de 60 kilomètres, le voyageur aperçoit toujours une mince ligne de sable jaune, puis une teinte verte assez claire, celle des papyrus et palétuviers qui descendent au bord de la mer et, par derrière, une teinte sombre, presque noire, qui est celle de la grande forêt. Il n'est donc pas téméraire d'affirmer que la traversée de la forêt s'impose, sur quelque point de la côte que l'on s'appuie pour percer vers l'intérieur.

La forêt guinéenne est bien la même que celle de l'Arouhimi, sous laquelle Stanley marcha trois mois sans revoir librement le soleil ; elle est, au progrès des explorations commerciales et scientifiques, l'un des obstacles les plus résistants que puisse dresser la nature ; il faut frayer un chemin à la hache, parmi des lianes géantes et des troncs d'arbres qui entravent tous les pas ; les porteurs indigènes ne sauvent leurs charges, sans cesse fouettées par des branches, qu'au prix d'une gymnastique infatigable. L'humidité suinte de partout ; elle imprègne les vêtements et tout l'organisme, flotte sous bois en une buée tellement épaisse que, même aux rares moments où l'on aperçoit les astres, elle empêche toute observation précise ; les armes se rouillent, la gélatine des plaques photographiques se fond dans la moiteur constante de cette étuve ; plusieurs explorateurs racontent l'impression de soulagement et comme de délivrance qui les envahit lorsque, sortant de ces profondeurs forestières, ils retrouvèrent dans les savanes la lumière du soleil.

Un pays aussi sauvage se défend de lui-même contre toutes les incursions ; il n'est habitable que pour des populations très primitives, vivant sur elles-mêmes, et sans communications avec les tribus plus civilisées de la côte ou du Soudan, et c'est un fait que les indigènes, découverts dans cette nature inclémente, ignoraient tout des régions les plus voisines de l'Afrique : Samory, arrivant du nord, n'a pu entamer la forêt ; ses Sofas étaient déconcertés par la rencontre de cette végétation traftresse, dans laquelle ils ne trouvaient pas leur subsistance, tandis que d'invisibles ennemis les criblaient de flèches ; et si nos colonnes du Soudan ont réussi à les cerner, sans l'aide de troupes venant de la côte, c'est que la forêt elle-même, bien plus sûrement que n'eût pu le faire une petite armée, s'opposait à leur fuite vers le sud. Les naturels de ces régions habitent des cases rondes, dans des clairières sommairement défrichées ; l'Islam ne les a pas plus touchés par le nord que la civilisation européenne par le sud, ils parlent une langue particulière, et ne connaissent pas l'alcool ; ils sont anthropophages, non pas, semble-t-il, que ces pratiques se rattachent à des rites religieux quelconques, pas davantage par cruauté instinctive, mais simplement parce qu'ils n'ont d'autre chair comestible à portée que celle de leurs semblables ; tels ces barbares du moyen Congo, dont les pirogues poursuivaient au cri de « viande, viande ! » Stanley descendant le fleuve.

Cependant, pressés de tous côtés, il faudra bien que ces indigènes livrent passage à travers leur pays ; déjà de petits marchés se sont constitués, sur la lisière nord

de la forêt, et les négociants bambaras viennent y chercher la kola qu'ils échangent contre de la poudre et des fusils grossiers ; mais les naturels sont très méfiants, et jusqu'ici personne n'a pu les amener à composition : MM. Hostains et d'Ollone ont dû se battre contre eux pendant six étapes, pour gagner nos postes les plus méridionaux du Soudan ; ceux qui ont appelé nos soldats contre Samory voyaient en nous, pour cet objet précis, des auxiliaires inespérés et sans doute ne doit-on pas accepter sans prudence leur apparente soumission.

Ce que nous avons dit ci-dessus de la répartition des forêts indique d'ailleurs qu'il ne faut pas juger de tout l'arrière-pays d'après celui de Libéria ou de la Volta moyenne ; on pourrait sans doute assez facilement déblayer et maintenir libres des couloirs de pénétration, là où la bande forestière est large seulement de quelques dizaines de kilomètres ; au lieu de forcer dès maintenant, dans leurs sous-bois dangereux, les indigènes qui paraissent encore irréductibles, il faudrait seulement les écarter des avenues choisies pour les communications avec l'intérieur ; on les concentrerait ainsi dans des sortes de réserves, et l'appropriation progressive du pays les contraindrait peu à peu à sortir de leur isolement ; mais on devrait aussi prendre garde de les consigner aux marabouts musulmans, qui s'insinuent dans les villages comme féticheurs et finiraient par substituer à l'impuissante anarchie des anthropophages une cohésion défavorable aux Européens.

On ne peut compter sur les fleuves pour faciliter la

mise en valeur du pays ; les plus petits sont, pour ainsi dire, envahis par la végétation, les plus grands ne sont navigables que par biefs peu longs, entre des rapides : les chaloupes à vapeur remontent 70 kilomètres sur le Bandama, 60 sur la Comoé ; une exception doit être faite, cependant, pour le Bas-Niger et la Bénoué, qui offrent à la navigation fluviale près de 1,500 kilomètres en communication avec la mer ; mais le delta du fleuve est sans profondeur, et les bâtiments de mer n'y peuvent pas pénétrer. De plus, quoique la libre navigation de tout le réseau du Niger ait été stipulée par des actes internationaux, cette voie est pratiquement monopolisée par les Anglais ; on se rappelle les mauvais procédés de la Royal Niger Society, naguère concessionnaire de cette partie de l'Afrique, envers notre explorateur Mizon ; la Royal Niger a été, l'an dernier, rachetée par le gouvernement anglais, qui voudra bien, peut-être, indemniser les ayants-droit de Mizon pour les pertes qui leur furent alors infligées, et l'on veut espérer que les garanties inscrites dans les traités seront mieux assurées par lui que par une compagnie à charte ; en attendant, la voie du Niger ne sert qu'aux Anglais de Lagos et d'Akassa, et les autres cours d'eau côtiers, dont on a reconnu l'importante extension vers le nord, ne paraissent pas utiles à la pénétration au delà de la forêt. Le problème de l'accès du Soudan par le sud est donc encore à peu près intact ; nous verrons mieux, dans un chapitre ultérieur (1), comment les diverses puissances

(1) Voy. livre III, chap. III.

qui se partagent la côte en préparent la solution.

Dès maintenant, et avant que les travaux entamés en aient fait le débouché du Soudan, la côte de Guinée est le centre d'un commerce de plus en plus actif avec l'Europe, et même des tentatives agricoles y ont été commencées ; que doit-on penser de ces débuts ? Les ports sont rares et médiocres sur ce littoral ; aux falaises d'Accra et de Cape Coast Castle (Côte-d'Or anglaise) correspond bien une mer plus profonde et moins agitée par le ressac : mais Accra même ne vaut pas grand chose, et tout dernièrement (1899), sur un discours de M. Chamberlain qui faisait briller la perspective d'atteindre plus facilement les mines d'or de l'arrière-pays, des fonds ont été votés par le Parlement anglais pour l'améliorer ; à Grand-Bassam, sur la Côte d'Ivoire française, à Kotonou, au Dahomey, le débarquement est dangereux, la « barre » bordant le rivage d'une ligne ininterrompue de brisants ; il faut lancer jusqu'au delà de cet obstacle des digues à claire-voie, des *wharfs*, pour que les allèges des bâtiments de mer puissent prendre contact avec la terre sans exposer passagers et marchandises à des bains très peu agréables dans des eaux infestées de requins. Le wharf de Kotonou, construit à l'occasion de notre guerre du Dahomey, celui de Grand-Bassam, qui est postérieur et que d'ailleurs un ras de marée a fort endommagé dans l'été de 1899, n'ont pas eu tout le succès qu'on en pouvait attendre, les tarifs d'usage étant beaucoup trop élevés. Le débarquement à la côte de Guinée reste donc encore fort difficile ; d'après les travaux de la mission Hou-



daille (1899) il serait possible d'aménager, sans trop de frais, un port à la Côte d'Ivoire : un canal de 2 kilomètres, creusé à travers le cordon littoral, se jetterait dans la mer au lieu dit « Trou sans fond » (petit Bassam) et les lagunes intérieures seraient ainsi ouvertes aux bâtiments de mer.

Accra et Cape Coast Castle, qui sont des ports relativement accessibles, sont, semble-t-il mal placés pour commander un chemin de fer de pénétration : leurs environs immédiats, par suite d'un relief assez accusé, sont envahis par la forêt qui s'étend au loin dans l'intérieur ; il vaudrait mieux outiller comme ports des villages situés à proximité des lagunes, à des longitudes où la forêt est moins large, où l'on pourrait, par conséquent, susciter dès maintenant une certaine activité commerciale par la navigation intérieure et préparer tout ensemble une base d'opérations pour ouvrir le passage vers l'intérieur. Ces lagunes forment, de part et d'autre des hauteurs qui accidentent la Côte-d'Or anglaise, deux longs chapelets dont l'un appartient presque en entier à notre colonie de la Côte d'Ivoire, tandis que le plus oriental touche le Togo allemand, traverse notre Dahomey et, par Lagos, se prolonge jusqu'au delta du Niger ; Grand-Lahou, Grand-Bassam, Assinie pour le premier, le Petit-Popo, Kotonou et surtout Lagos, pour le second, commandent les étroits passages ou « graus » par où les étangs communiquent avec le golfe ; malheureusement, ces graus débouchent en face de la barre, et la mer n'est assez calme, d'après les observations les plus récentes, qu'en deux points où

le cordon littoral est fermé, au Petit-Bassam relevé par la mission Houdaille, et à Palma, à l'est de Lagos. L'idée la plus pratique (et c'est probablement celle qui sera adoptée pour notre Côte d'Ivoire) serait de creuser artificiellement, à travers le cordon et les lagunes, un chenal donnant accès à un port intérieur bien abrité : ce serait à peu près le même travail qui a été fait pour Tunis, à travers le seuil de la Goulette et le lac qui sépare la ville de la mer.

Le réseau des lagunes intérieures se prête à la navigation par petits bâtiments ne calant pas plus de 1 mètre à 1<sup>m</sup>,40 ; notre seule Côte d'Ivoire en possède une longueur de 500 kilomètres, et la percée de quelques isthmes (tels les pangalanes de la côte est de Madagascar) en ferait un plan d'eau unique, de 2,400 kilomètres carrés, à la faveur duquel la concentration des produits d'un vaste pays serait facile sur le point désigné comme le futur port maritime de la colonie. C'est donc par l'aménagement de ces eaux littorales qu'il est possible, sans travaux considérables, d'assurer une circulation intérieure à ces colonies côtières ; dans le Togo allemand, dans le Lagos anglais, la question se pose comme à la Côte d'Ivoire ; au Dahomey, l'amélioration serait plus sensible encore, car l'Ouémé que les canonnières remontent jusqu'à Dogba, est accessible par la lagune de Porto-Novo. Ces lignes de navigation n'ont rien à craindre de la concurrence des voies de terre : il serait déraisonnable de tracer et d'entretenir des routes dans un pays où l'absence de bêtes de somme les rend inutiles ; tout au plus doit-on prévoir quelques presta-

des marchandises pour les échanges périodiques des  
marchés par les porteurs et les bûcherons.

Il y a eu un certain effort des  
peuples de la région qui ont obtenu sans de  
difficultés les produits de la côte de Guinée sont de  
nature à attirer les habitants autour de leurs  
centres de production et ils consomment  
les produits de leur sol. Les seuls maté-  
riels de construction sont les constructions, et leur  
économie est basée sur les plus indus-  
trieuses de la région et dans les lagunes,  
où se trouve la population du littoral  
et les Achantis et les autres races  
qui vivaient dans les montagnes faisaient  
des échanges avec les étrangers d'in-  
dustrie et de produits divers. Daho-  
mé et le Bénoué ont une culture  
très développée et une hiérarchie  
très marquée. —  
L'effort est remarquable à  
l'égard de l'agriculture est  
très développée. Le pays est  
très fertile et les produits des  
champs sont très abondants. n'a  
pas de police  
et les produits sont sans  
la

main des denrées d'échange très demandées, qu'ils récoltent sans travail pénible, du caoutchouc, de la poudre d'or ; ils ont ainsi toutes facilités de se procurer des alcools qui les abrutissent rapidement ; ces liqueurs grossières sont fabriquées à Rotterdam et à Hambourg ; des maisons allemandes en font un grand commerce, et c'était aussi, malgré de philanthropiques déclarations, la pratique constante de la compagnie anglaise du Niger ; on a calculé qu'au prix de 0 fr. 35 le litre, vendu sur place, ce « tord-boyaux » rapportait environ 100 0/0 de profit aux traitants.

Il faut faire, parmi les indigènes de la côte de Guinée, une heureuse exception pour les Krous qui peuplent les environs du cap des Palmes, en territoire libérien et français ; ce sont de beaux hommes, bien découplés, moins trapus que leurs voisins orientaux ; les navires marchands qui doublent le cap des Palmes y font souvent une courte escale pour embarquer des équipages de Kroumanes ; aussitôt, sur un coup de sifflet de la machine, on voit des barques se détacher du rivage, et le vapeur devient, pour quelques heures, un bureau de placement flottant, sur lequel les chefs de groupes viennent passer marché pour eux et leurs hommes ; les Kroumanes, excellents piroguiers, sont très recherchés pour piloter les embarcations parmi les brisants de la barre ; ils font aussi de bons agriculteurs, et l'appât du gain les rend très supérieurs aux autres noirs de la côte, qui sont flâneurs et indifférents. L'Allemagne, qui fait aujourd'hui les deux tiers du commerce de Libéria, s'efforce d'obtenir du gouvernement

tions indigènes pour débroussaillage périodique des sentiers suivis par les porteurs ou les bûcherons.

Encore ce service demande-t-il un certain effort des indigènes, et ne sera-t-il pas toujours obtenu sans de longs palabres : ces nègres de la côte de Guinée sont de très mauvais travailleurs ; ils cultivent autour de leurs villages les bananes et le manioc qu'ils consomment sur place ; les palmiers leur fournissent les seuls matériaux qu'ils emploient pour leurs habitations, et leur vêtement se réduit à peu près à rien ; les plus industriels pêchent le long des fleuves et dans les lagunes, qui sont très poissonneuses. La population du littoral est très clairsemée, sauf dans le pays des Achantis et l'ancien royaume dahoméen, occupés par des races d'envahisseurs, dont les rites sanguinaires faisaient chaque année, jusqu'à l'arrivée des Européens, d'innombrables victimes parmi les naturels conquis. Dahoméens et Achantis sont d'ailleurs beaucoup plus intelligents que leurs victimes, ils pratiquent une agriculture moins rudimentaire, sont constitués en une hiérarchie sociale plus organique et, — conséquence inévitable, — ont opposé une résistance beaucoup plus redoutable à l'établissement des blancs : la domination anglaise est encore précaire, dans le pays des Achantis ; la soumission des autres populations de la côte, par exemple des Tépos, à l'ouest de notre Côte d'Ivoire (juin 1899), n'a jamais exigé que des opérations de grande police plutôt que de guerre.

La plupart de ces noirs ont maintenant accepté sans protestation le voisinage des Européens ; ils ont sous la

main des denrées d'échange très demandées, qu'ils récoltent sans travail pénible, du caoutchouc, de la poudre d'or ; ils ont ainsi toutes facilités de se procurer des alcools qui les abrutissent rapidement ; ces liqueurs grossières sont fabriquées à Rotterdam et à Hambourg ; des maisons allemandes en font un grand commerce, et c'était aussi, malgré de philanthropiques déclarations, la pratique constante de la compagnie anglaise du Niger ; on a calculé qu'au prix de 0 fr. 35 le litre, vendu sur place, ce « tord-boyaux » rapportait environ 100 0/0 de profit aux traitants.

Il faut faire, parmi les indigènes de la côte de Guinée, une heureuse exception pour les Krous qui peuplent les environs du cap des Palmes, en territoire libérien et français ; ce sont de beaux hommes, bien découplés, moins trapus que leurs voisins orientaux ; les navires marchands qui doublent le cap des Palmes y font souvent une courte escale pour embarquer des équipages de Kroumanes ; aussitôt, sur un coup de sifflet de la machine, on voit des barques se détacher du rivage, et le vapeur devient, pour quelques heures, un bureau de placement flottant, sur lequel les chefs de groupes viennent passer marché pour eux et leurs hommes ; les Kroumanes, excellents piroguiers, sont très recherchés pour piloter les embarcations parmi les brisants de la barre ; ils font aussi de bons agriculteurs, et l'appât du gain les rend très supérieurs aux autres noirs de la côte, qui sont flâneurs et indifférents. L'Allemagne, qui fait aujourd'hui les deux tiers du commerce de Libéria, s'efforce d'obtenir du gouvernement

L'Afrique. 3.

de cette République le droit exclusif d'embaucher les Kroumanes ; mais cette prétention a soulevé des protestations, à Liverpool notamment, parmi des négociants opposés à tout monopole, fût-ce celui d'une compagnie anglaise sur le Bas-Niger.

Les Anglais possèdent, à Sierra-Leone, une pépinière d'agents noirs assez instruits, qui sont, sur toute la côte, les meilleurs courtiers du commerce européen avec les indigènes ; ces correspondants parlent anglais, même entre eux ; beaucoup, engagés comme chauffeurs ou domestiques à bord des paquebots, ont ainsi trouvé l'occasion de connaître l'Europe ; ils en reviennent transformés, pleins de dédain pour les Africains non dégrossis, mais gardant de leurs origines un goût immodéré pour les oripeaux criards ; ils sont d'ailleurs intelligents et réussissent dans les affaires commerciales au point que certains non seulement possèdent une flottille à vapeur sur les lagunes, mais encore font le commerce directement avec Liverpool. Des métis brésiliens, citoyens de la République de Libéria, sont seuls capables de leur faire utilement concurrence, connaissant comme eux toutes les faiblesses et toutes les roueries des noirs avec lesquels ils traitent ; c'est dans ce milieu que se recrutaient naguère les ministres ou cabécères des royaumes achanti et dahoméen, auxquels les capitaines négriers achetaient les esclaves qu'ils allaient vendre en Amérique ; déchus aujourd'hui du bénéfice de ce trafic, ils essaient, à l'exemple des Européens, l'exploitation de la forêt ou même l'agriculture tropicale.

Là en effet paraît être la fortune, présente et à venir, de la côte de Guinée ; jusqu'ici l'exploitation forestière a manqué de méthode et de prudence ; les factoreries de la côte demandaient aux indigènes de leur apporter en quantités de l'huile ou des amandes de palme, du caoutchouc et, plus récemment, des billes d'acajou, mais elles ne s'inquiétaient guère des pratiques de la cueillette ni des lieux d'origine. Or, il est maintenant établi que l'huile de palme cesse d'être marchande, si elle est récoltée à plus de quatre ou cinq jours des points d'embarquement : les frais de transport sont, en effet, considérables, les charges devant être réparties par ballots de 25 à 30 kilogrammes entre des porteurs noirs qui ne font guère que 25 kilomètres par jour ; ajoutons que l'huile de palme est très mal préparée par les indigènes, et qu'il a paru économique d'importer à Marseille les amandes des palmiers pour les traiter par des procédés de meilleur rendement. L'arbre à huile croît en abondance à la Côte d'Ivoire, au Dahomey, dans le delta du Niger et sur cette côte du fond du golfe de Guinée, dont les estuaires sont communément appelés les « rivières d'huile » ; mais il a besoin d'une température toujours tiède et humide, et il a suffi en 1896-1897 d'une sécheresse relative pour diminuer très notablement le commerce de Lagos. Au moment de nos campagnes du Dahomey, les plus acharnés de nos adversaires n'avaient pas trouvé, pour punir les villages soumis, de meilleure vengeance que de couper tous leurs palmiers ; malgré cette destruction, l'équilibre est aujourd'hui rétabli, mais il y aurait danger à con-



tinuer l'exploitation exhaustive des dernières années sans s'occuper en même temps de la reconstitution des boisements. Marseille reste le marché principal des huiles de palme qu'elle emploie dans la savonnerie.

Liverpool est au contraire le port où sont débarqués presque tous les caoutchoucs de Guinée, ceux du Congo étant dirigés plutôt sur Anvers ; les négociants de Bordeaux, dont les relations sont très actives avec le Sénégal, s'efforcent en ce moment de les étendre vers le sud et de constituer, sur leur place, un marché français des caoutchoucs. La plupart des lianes et beaucoup d'arbustes de la forêt contiennent un suc laiteux dont on tire par coagulation un caoutchouc ; mais les indigènes, intéressés seulement à en récolter le plus possible, tranchent ou incisent sans discernement, mêlent les sucs de plusieurs espèces et saignent à mort la plupart des plantes qu'ils ont touchées ; parfois aussi, pour augmenter le poids des boules qu'ils vendent aux traitants, ils y introduisent des cailloux ou des morceaux de bois, si bien qu'on doit éventrer toutes leurs pièces avant d'en prendre livraison ; des maisons bien conduites, comme la puissante compagnie française de l'Afrique occidentale, arrivent cependant à leur faire produire des types uniformes, classés par les acheteurs européens, et l'expérience a prouvé qu'une concurrence effrénée des factoreries n'encourageait que la paresse et la fraude des indigènes, en exagérant beaucoup les prix de revient. Quoi qu'il en soit, toutes les colonies côtières, depuis la Casamance jusqu'au Niger et au Congo, exportent des quantités de caoutchouc plus im-

portantes chaque année ; la demande est très active en Europe, les emplois du caoutchouc se multipliant avec les progrès de l'automobilisme et de la machinerie électrique ; d'où l'intérêt de mieux exploiter les richesses encore existantes de l'Afrique équatoriale, et surtout d'étudier la culture des plantes à caoutchouc.

Les forêts guinéennes ont d'immenses réserves de bois d'ébénisterie : les récentes études de la mission du chemin de fer de la Côte d'Ivoire ont fourni sur ce sujet des documents très précis ; en mettant tous les chiffres au plus bas, on a calculé que les arbres exploitables pour leur bois seulement représentent une valeur de 2,500 francs par hectare, mais actuellement, faute de voies de communication, l'exploitation n'est possible qu'à proximité des cours d'eau flottables ; les arbres sont abattus par les bûcherons indigènes et sommairement débités ; puis les billes sont abandonnées au courant de la rivière la plus voisine et l'on en forme en aval, dès que l'hydrographie le permet, des trains qui descendent jusqu'aux lagunes et aux ports d'embarquement. Le commerce n'a guère attaqué jusqu'ici que les boisements d'acajou, surtout dans le cercle d'Assinie (Côte d'Ivoire) et dans la Côte-d'Or anglaise ; Lagos, délaissant la récolte du caoutchouc, a récemment suivi cet exemple. Ce sont des Sierra-Léonais ou des métis libériens qui surveillent, en forêt, les noirs de la côte ; les Européens ne sauraient se passer de leur intermédiaire, car le séjour sous bois leur est particulièrement pénible, et de plus ils n'ont pas encore réussi à faire travailler utilement les naturels du pays sous leurs

---

ordres directs. Presque tous ces contre-maîtres noirs sont sujets ou protégés anglais ; c'est une raison de plus pour que l'acajou de Guinée soit surtout exporté en Angleterre.

Cependant les Français de la Côte d'Ivoire s'efforcent de se rendre plus indépendants ; une maison bordelaise de Grand-Bassam inaugurerait en 1898 une scierie mécanique et des ateliers de charpente ; on peut espérer que Bordeaux recevra de plus en plus régulièrement l'acajou de nos possessions. Les Anglais d'Accra ont fondé une école professionnelle où les indigènes sont initiés aux méthodes les plus simples de l'exploitation forestière et de la coupe des bois ; c'est ce que font maintenant aussi nos missionnaires, dont l'effort mérite des encouragements ; la percée ouverte dans la forêt pour le chemin de fer de la Côte d'Ivoire et qui n'aura pas moins de 100 mètres de large sur 300 kilomètres de long, exigera l'abattage d'arbres qui fourniraient au moins 150,000 mètres cubes de bois usuels ; la voie ferrée en facilitera de proche en proche l'évacuation sur la côte ; il faut dès maintenant former un personnel noir capable, pour ne pas laisser perdre sur place cette valeur certainement considérable.

En même temps qu'à mieux tirer parti de la forêt, les colons européens de Guinée se sont occupés d'enrichir le pays par l'agriculture ; les conditions générales y paraissent peu favorables : le climat est hostile à l'Européen, là surtout où la terre est souvent remuée ; l'alimentation qui lui serait nécessaire pour en combattre les influences est, sinon impossible, du moins

très dispendieuse ; la viande de boucherie est inconnue à la côte, les indigènes n'élevant autour de leurs cases que des porcs dont la chair est lourde et peu saine ; on a pu conserver à Dabou quelques vaches, médiocres laitières, et des croisements avec les bovidés du Soudan mettront un jour, sans doute, à la disposition des factoreries côtières une race acclimatée, dont la viande et le lait adouciront beaucoup les actions maléfiques du climat. Mais ce ne sont là que des espérances et, pour le moment, la simple surveillance de travaux agricoles n'est pas sans dangers pour le directeur européen. De plus, la main-d'œuvre indigène est rare et paresseuse et les défrichements sont très onéreux, car la végétation sauvage envahit tout, si l'on ne se décide à l'extirper à fond ; on a vu des arbres de quinze mètres de haut dans des jardins indigènes abandonnés depuis trois ans.

Malgré toutes ces difficultés, telles sont les chances de rapport des cultures coloniales, telle en est aussi l'importance pour améliorer l'état économique et social des indigènes, que toutes les colonies côtières en étudient à l'envi la diffusion : le Togo allemand a fondé un parc d'essais à Sebbé, la Côte d'Ivoire, un autre à Dabou ; les Anglais de Lagos et de la Côte-d'Or ont créé plusieurs plantations ; la compagnie française de l'Afrique occidentale, qui n'a fait longtemps que du commerce, vient d'obtenir une concession qu'elle consacre aux cultures de café Libéria, de cacao, de ficus à caoutchouc ; des espèces sauvages de café, de vanille ont été rencontrées dans la forêt ; il n'est pas douteux qu'on ne réussisse à les domestiquer ; de même, le pays produira

bientôt le tabac nécessaire aux indigènes, qui maintenant achètent des tabacs américains en feuilles ; l'extension des champs de riz, de maïs voire de coton fixerait sur la côte des noirs du Sénégal, qui sont intelligents et travailleurs. Enfin, les arbres fruitiers des tropiques, comme le bananier, qui est très commun, contribueront à la fourniture des marchés d'Europe dès que l'on aura découvert un procédé commercial de conservation des fruits pour les longues traversées.

Ainsi donc, et sans parler des avantages que leur vaudra plus tard la sécurité des relations libres avec le Soudan, les colonies de la côte de Guinée sont fondées à se promettre, dès maintenant, une fortune brillante : leur situation financière, quelle que soit leur métropole, est prospère, car on ne peut considérer que comme frais extraordinaires les dépenses de l'Angleterre pour achever la soumission des Achantis. La Côte d'Ivoire, le Dahomey, Lagos, le Togo allemand lui-même, malgré l'étroitesse du débouché littoral que lui réservent les traités, présentent des budgets locaux en équilibre ; plusieurs sont assez riches pour assurer l'établissement des chemins de fer de pénétration. Il semble inutile de multiplier les chiffres sur le mouvement commercial de toutes ces colonies ; d'année en année, en effet, le développement en est plus marqué ; on peut estimer toutefois, en combinant les statistiques les plus autorisées, que le total de ce commerce, en 1899, a représenté 130 à 150 millions, du cap des Palmes au Cameroun allemand exclu : la Côte-d'Or figure dans cette somme pour près du tiers, l'exportation de l'or s'y ajoutant à

celle des produits végétaux ; le port de Lagos draine une bonne partie du commerce dahoméen, le port français de Kotonou lui étant fort inférieur.

En ce qui concerne les pavillons, la prépondérance de l'Allemagne s'affirme avec éclat, bien que le domaine politique des Allemands soit de beaucoup moindre que celui des Français ou des Anglais ; le mérite en revient à l'activité de la Cie Wörmann, de Hambourg, à laquelle on pourrait seulement reprocher de ne pas prohiber l'importation des alcools de traite. La France, dont la marine marchande est partout insuffisante pour ses propres besoins, doit ajouter ici aux services de deux compagnies marseillaises ceux des Allemands et des Anglais : un tiers seulement du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire et du Dahomey lui revient ; il est vrai que nos sociétés coloniales montrent, à terre, une vitalité très encourageante et, si nous avons abandonné le Bas-Niger aux Anglais, du moins la Société française de l'Afrique occidentale se substitue-t-elle progressivement à nos rivaux sur la Côte d'Ivoire. La Belgique, nouvelle recrue dans la carrière coloniale, a voulu participer au commerce de la Guinée : depuis la fin de 1899, un vapeur mensuel parti d'Anvers dessert Dakar, Konakry, Grand-Bassam et descend ensuite jusqu'en Angola.

On sait comment, la côte ayant été d'abord partagée entre diverses puissances européennes, toutes les colonies littorales ont ensuite poussé leur développement vers l'intérieur ; la division politique de cet hinterland est aujourd'hui terminée, il ne reste qu'à déterminer

sur place les frontières fixées par les traités ; aucun conflit essentiel n'apparaissant dès lors possible entre les copartageants, chacun s'emploie à faire valoir son lot. Du cap des Palmes vers l'ouest se succèdent, après la République de Libéria, la Côte d'Ivoire française, la Côte-d'Or anglaise, le Togo allemand, le Dahomey français, enfin les établissements anglais de Lagos et du Bas-Niger ; de ceux-ci, le régime était fort compliqué, jusqu'à ces derniers temps, la souveraineté se divisant entre une compagnie à charte et deux ministères britanniques ; aujourd'hui, la compagnie du Niger a été rachetée, après un vote du Parlement de Londres (juillet 1899) ; elle perd tout caractère politique pour n'être plus qu'une société commerciale ; tous les territoires anglais ne font plus qu'une colonie, divisée en trois sections, Lagos, Nigérie du sud et Nigérie du nord. C'est le fameux colonel Lugard qui en est le gouverneur. Son premier soin sera d'ouvrir à la Nigérie ces territoires haoussas que nous lui avons libéralement attribués en 1890, les croyant dès lors en sa possession ; déjà Lagos est relié par télégraphe au fort Taubman-Goldie, qui s'était appelé quelque temps fort Arenberg.

La pénétration vers le nord est d'ailleurs la principale préoccupation des pouvoirs publics, dans toutes les colonies de Guinée : les projets de chemin de fer sont à peu près arrêtés à la Côte d'Ivoire et au Dahomey, d'après les plans des missions Houdaille et Guyon ; les Anglais ont déjà lancé quelques kilomètres de rails de la Côte d'Or vers Coumassie, et la récente insurrection des Achantis aurait pour cause des prestations ma-

ladroitement imposées pour prolonger cette ligne ; une autre, au départ de Lagos, s'enfoncera vers le plateau d'Ilorin et le Sokoto. Seul le Togo allemand, qui communique difficilement avec la mer, n'a pas dressé le plan d'une voie de pénétration. Ce sont ces chemins de fer qui réaliseront dans la pratique la *dislocation* du Soudan ; elle ne sera qu'un texte de loi tant que des communications sûres n'auront pas été ouvertes à travers la forêt.

Si l'on se réfère à l'expérience du chemin de fer du Congo, ce seraient nos Sénégalais qui constitueraient le meilleur personnel ouvrier pour les grands travaux publics en terres équatoriales ; comme nous avons besoin d'eux, tous les premiers, à la Côte d'Ivoire et au Dahomey — sans parler de la Guinée française, — il sera sans doute utile de régler par quelques décrets les conditions de leur engagement par des entreprises étrangères, et peut-être serions-nous bien venus à joindre à cette question, dans un esprit tout amical, celle du recrutement des Indous pour Madagascar : dans l'Afrique occidentale, c'est la France qui tient les meilleures réserves de travailleurs indigènes. Après le chemin de fer du Congo, ceux de l'ouest africain seront construits avec l'aide de nos Sénégalais, et la côte de Guinée, devenue la façade du Soudan, s'enrichira de toute la plus-value de son arrière-pays.

---



## CHAPITRE II

### **Le Cameroun allemand et le Congo français**

La plaine équatoriale, sur la côte nord-orientale du golfe de Guinée, est interrompue par des soulèvements volcaniques dont le principal est le mont Cameroun ; on peut aussi considérer que les îles espagnoles et portugaises de ce fond du golfe, Fernando-Po et Sao-Tomé particulièrement, sont les témoins avancés du mouvement qui a dressé le mont Cameroun et ses satellites jusqu'en Adamaoua ; la plaine couvre cependant la plus grande partie du littoral et, par delà le rebord des monts de Cristal, dont les mamelons atteignent 900 à 1000 mètres, réapparaît sur le cours supérieur des affluents de droite du Congo, pour s'étendre jusqu'au pied des terrasses qui formaient jadis la falaise orientale du grand lac congolais.

La côte est aujourd'hui bien connue, la région tribulaire du Congo l'est également, quoique depuis moins longtemps ; il reste à découvrir de proche en proche le

pays intermédiaire, c'est-à-dire à répéter sous plusieurs latitudes les études de la mission Fourneau-Fondère qui vient (1899) de tracer un itinéraire de la Haute-Sanga à l'estuaire du Gabon ; ce que l'on en sait déjà permet d'affirmer que les forêts y sont moins épaisses que dans les plaines adjacentes, et que ces collines couvertes d'une brousse pauvre en arbres formeraient comme une tonsure centrale bordée, de part et d'autre, d'une épaisse végétation équatoriale.

La côte est très marécageuse ; elle reçoit une forte quantité de pluie, surtout au pied du mont Cameroun ; le pluviomètre accuse en cet endroit, à l'observatoire de Bibundi, 9 mètres par an ; dans l'intérieur de la colonie allemande, à Yaoundé, on ne cote plus que 4<sup>m</sup>50 ; à Libreville, port du Congo français, 2<sup>m</sup>40 ; l'arrière-pays de Cameroun, dont le relief est fort tourmenté vers le nord-est et rappellerait le Harz de l'Europe centrale, présente, en des points très voisins, des différences sensibles de climat : la température moyenne, qui oscille à la côte entre 24° et 27°, n'est plus que de 19°, à 700 mètres d'altitude, et s'abaisse rapidement vers les hauts plateaux de l'Adamaoua. La partie méridionale de la colonie ne serait pas exposée à d'aussi grandes diversités climatiques, la plaine littorale s'y arrêtant assez vite, au pied de hauteurs de 700 à 800 mètres, formées de roches anciennes et dont la latérite superficielle offrira peut-être un jour des ressources à l'exploitation du fer ; c'est là que commencent les monts de Cristal, dont les angles émoussés, les profils mous de vieilles montagnes laissent passer vers l'intérieur

déplacement loin de la mer des capitales administratives ; car, si Libreville est moins malsaine que Cameroun, étant appuyée sur des falaises qui rétrécissent les lagunes, l'abondance des pluies et la médiocre circulation des eaux n'en font pas moins un des postes de notre empire colonial les plus caractérisés par la mortalité ou tout au moins la morbidité des résidents européens.

La pénétration est plus difficile pour les Allemands du Cameroun que pour les Français du Congo : Eugène Zintgraff, de 1886 à 1892, a plusieurs fois essayé de s'enfoncer vers l'Adamaoua ; il se heurta toujours à des populations belliqueuses, habitant un pays montueux et perdit un jour, dans un combat, 4 Européens et 170 soldats noirs. Il faut, encore aujourd'hui, pour atteindre le hinterland de Cameroun, tourner par le Niger-Bénoué ou par le Congo et la Sanga ; en 1899, une compagnie berlinoise ayant obtenu des territoires, avec une sorte de charte, sur la Sannaga supérieure, c'est par cette dernière route que partit l'expédition chargée de précéder les concessionnaires ; peu auparavant, le lieutenant de Carnap avait reconnu l'existence, à la lisière nord de la forêt côtière, de centres musulmans dont les habitants, vassaux mal soumis du sultan de Yola, coupaient toutes les voies de commerce et chassaient l'esclave parmi les tribus indigènes.

En progressant, ici, d'ouest en est, les Européens rencontreront, comme du sud au nord à la côte de Guinée, les marécages du littoral avec une population noire, paresseuse et corrompue, puis la forêt dense, sur

200 à 300 kilomètres, avec des peuplades sauvages, travaillées par des marabouts, enfin la nature soudanienne, avec des communautés musulmanes plus organiquement constituées ; parmi ces indigènes, les premiers opposent à l'Européen la résistance de leur fainéantise ou de leur rusticité ; les autres, plus affinis, partant plus redoutables, pressentent des concurrences économiques et luttent pour conserver leurs avantages ; les Allemands du Cameroun sont mal appuyés pour briser ces obstacles : la liberté de la navigation, sur le Niger-Bénoué, n'a été jusqu'ici qu'une promesse diplomatique, la voie Congo-Sanga est tributaire à la fois du Congo belge et du Congo français ; quant à créer de toutes pièces, sur la côte ou sur les premières hauteurs, une base d'opérations et de ravitaillement, ce serait engager de grandes dépenses de capitaux et de vies humaines ; une lenteur très sage est ici de rigueur.

Pour les Français du Congo, la marche vers l'arrière-pays paraît d'abord plus aisée, puisque l'Ogooué et le Niari-Kouilou sont partiellement navigables, mais la région qu'ils traversent est peu hospitalière, la population indigène des Pahouins, qui ne paraît pas dépourvue d'intelligence, est rebelle à notre action et, pour atteindre ensuite le Congo navigable ou ses affluents de droite, il faut franchir une plaine encore mal connue mais qui semble appartenir au domaine de la forêt dense. Voilà pourquoi le réseau navigable des affluents du Congo, Sanga, Oubanghi et leurs tributaires, a été attaqué jusqu'ici par le sud, soit par la route de portage du Niari-Kouilou, beaucoup plus courte que celle de  
L'Afrique.

l'Ogooué, soit par le Congo lui-même, depuis qu'est ouvert le chemin de fer de Matadi à Léopoldville. L'effort de M. de Brazza, qui fut un explorateur avant tout, a tendu à développer le Congo français en partant de cette voie, tout ensemble vers le lac Tchad et vers le haut Nil ; notre colonie restait ainsi composée de deux tronçons à peu près coupés l'un de l'autre, la côte et le versant congolais ; dans l'intervalle, les tribus pahouines prélevant des courtages échelonnés sur tous les convois en transit, les ports n'étaient alimentés que par la zone restreinte immédiatement surveillée par nos agents.

On ne peut s'avancer très loin au nord, sur les affluents du Congo, sans rencontrer une nature qui n'est plus équatoriale ; chez les Sangos et les Yakomas du moyen Oubanghi, sous 5° N. environ, l'ivoire et le caoutchouc sont encore rassemblés par la traite, mais bientôt après, le pays change ; Crampel était arrivé par une savane peu arrosée aux limites de la conquête musulmane, lorsqu'il fut attiré dans un guet-apens et massacré à l'instigation du sultan Snoussi, vassal du Ouadaï ; là Dybowski et Maistre ont signalé ces plateaux ferrugineux qui, depuis la côte de Guinée font une bordure perpétuelle à la plaine équatoriale ; nous ignorons quelle est au juste l'extension de cette forme de relief dans l'intervalle entre les marais de la côte congolaise et les pays forestiers de la Sanga ; à la latitude de Niari-Kouilou, la forêt est maîtresse du sol et se déploie dans le Mayombe avec une magnifique exubérance.

Deux questions se posent, à l'heure présente, avant même que l'exploration de ces pays intermédiaires soit achevée : il s'agit de mettre en valeur la côte, d'abord, le versant congolais des monts de Cristal ensuite, quitte à profiter jusqu'à nouvel ordre des voies d'évacuation qui atteignent la côte en dehors des limites politiques du Congo français et du Cameroun ; parallèlement, ces colonies achèveront la reconnaissance de leur hinterland, enfin de s'assurer plus tard des communications indépendantes.

Un excellent exemple nous vient du Cameroun, qui se transforme sous nos yeux en colonie de plantations ; jusque vers 1889, les factoreries n'ont fait que le commerce d'ivoire au sud, d'huile de palme autour de l'estuaire ; certes, beaucoup d'argent a été gagné de la sorte mais, outre que les réserves d'ivoire ont été fort diminuées, les indigènes se sont habitués à détruire sans aucun souci de reconstituer les richesses du sol, ils sont devenus d'incorrigibles ivrognes et l'on aura beaucoup à faire pour les dresser à seconder l'effort européen. Zintgraff a personnellement réagi contre ces abus : après avoir consacré plusieurs années à l'exploration, dégoûté d'ailleurs d'administrer par un conflit qui le mit aux prises avec certains fonctionnaires, il se fit planteur (1896) et c'est dans les fatigues de cette profession nouvelle qu'il mourut (décembre 1897).

A la même époque, le gouvernement fonda sur les terrains en pente du mont Cameroun une station botanique, dite de Victoria, dont le directeur du jardin d'essais de Libreville a pu constater, dans un récent

voyage, l'excellent outillage et les importants succès ; on doit en effet à la station de Victoria d'avoir établi que le café, le tabac, mais surtout le cacao viennent admirablement dans cette terre volcanique ; sur une centaine de kilomètres de profondeur, les plantations de cacao prospéreront, le fait est aujourd'hui certain, à la plus grande satisfaction des propriétaires... si toutefois on trouve des noirs pour travailler le sol, et c'est là cette terrible disette de la main-d'œuvre, qui condamne à la stérilité tant de riches contrées d'Afrique. Plusieurs sociétés de plantations se sont, depuis deux ans, installées auprès du Cameroun et les missionnaires emploient à des travaux de culture la plupart de leurs néophytes, contribuant très utilement ainsi à la régénération de cette race pourrie. Malgré toutes les difficultés, la patience allemande ne se rebute pas et les journaux coloniaux de nos voisins annoncent déjà le jour où l'empire entier ne consommera que du cacao de ses plantations africaines.

Les îles Portugaises du golfe ont aussi leurs cultures tropicales, très récemment développées ; Saô-Tomé, vue de la mer, montre sur les pentes inférieures de ses collines comme une forêt éclaircie et régulièrement aménagée ; ce sont des champs de caféiers, de vanilliers, de bananiers ; la banane n'est pas seulement destinée au dessert des colons, on est parvenu à en faire une farine très saine, d'un goût agréable et très utile, sous cette forme, à l'alimentation des blancs ; un riche propriétaire, José Maria de Freitas, avait introduit dans les îles des espèces choisies au Brésil et de nos jours,

grâce à l'initiative d'un petit nombre de capitalistes, Saô-Tomé et le Prince, flots de quelques hectares, représentent autant, pour le commerce extérieur du Portugal, que les vastes territoires du Mozambique ou de l'Angola. Ajoutons que l'Espagne, depuis la perte de ses colonies américaines, s'occupe d'expériences analogues à Fernando-Po (1).

Le Congo français n'est pas resté inactif; sur les hauteurs auxquelles est adossée Libreville, il a créé son jardin d'essais; le directeur est un ancien collaborateur de M. de Brazza, qui connaît, pour l'avoir longtemps étudiée, la flore congolaise et poursuit méthodiquement des recherches très intéressantes, notamment sur le café, les plantes à caoutchouc, la vanille et le quinquina; les missionnaires et les commerçants entourent presque tous leurs stations d'un jardin potager, où ils font venir aisément leurs légumes; des relégués annamites se distinguent aussi par l'excellence de leurs cultures maraîchères. Les expériences du jardin d'essais ne seront bientôt plus, au Congo français, de simples curiosités scientifiques; un grand nombre de concessionnaires, ainsi que nous le verrons mieux plus bas, viennent de découper notre colonie en vastes domaines qu'ils devront mettre en valeur; ces expériences leur en fourniront le moyen.

Nous devons signaler au même titre le succès très

(1) Une récente convention (juillet 1900) entre la France et l'Espagne a équitablement réglé un ancien différend de frontières sur le Rio Mouni, au nord du Congo français.



important, mais encore exceptionnel, obtenu à la mission de Fernan Vaz pour la domestication de l'éléphant africain : le R. P. Bichet a laborieusement obtenu le service le plus régulier et le plus intelligent d'un jeune éléphant acheté aux Pahouins de l'intérieur à l'âge de 18 mois : Fritz, c'est le nom de ce quadrupède, est surtout employé à charrier des poutres de bois ; on estime qu'il fait en un jour le travail de vingt nègres ; il est si parfaitement dressé que jamais il ne va marauder dans les plantations, et attend sans impatience la nourriture qui lui est d'ailleurs libéralement distribuée. Pour la construction des voies ferrées, en pays forestier tout particulièrement, il serait infiniment désirable de généraliser l'heureuse tentative du P. Bichet. Ajoutons enfin qu'un concours agricole, tenu en septembre 1899 à Libreville, a permis de constater le progrès des plantations récentes, surtout de cacao et de café.

Presque rien encore n'a été fait pour la mise en valeur du versant congolais, où la période de l'exploration est à peine close ; Brazzaville, qui est notre point de départ sur Stanley-Pool, origine du Congo navigable, manque d'un chantier pour réparer, sinon pour construire, les vapeurs fluviaux du service amont ; elle ne consiste guère qu'en une dizaine de bâtiments administratifs, posés sur le sommet d'une falaise qui domine le Pool ; vers l'est, sont échelonnées la mission catholique et quelques factoreries ; mais les cultures vivrières autour de Brazzaville suffisent tout juste aux besoins locaux, l'approvisionnement du haut pays n'est assuré que par importation, et pour les transports flu-

viaux, force était jusqu'ici d'emprunter des chaloupes étrangères, le *Léon XIII* de la mission catholique constituant à lui seul toute la flottille française. On comprend que cette indigence ait beaucoup compliqué le ravitaillement des colonnes tant soit peu nombreuses, celles de Marchand, par exemple ou de Gentil ; le commissaire général, dans un récent voyage sur l'Oubanghi, en a constaté tous les inconvénients et son premier souci serait, nous le savons, d'y porter remède ; l'urgence est d'autant plus évidente que, les vapeurs manquant pour remorquer les convois, nous devons frapper les piroguiers riverains de réquisitions qui les indisposent contre nous, et détournent des travaux agricoles une partie de la main-d'œuvre, déjà trop rare.

Entre la côte et Brazzaville, le chemin de fer du Congo belge a fait abandonner notre ancienne route de portage, qui partait de Loango sur la côte et suivait la vallée du Niari-Kouilou ; cette voie n'était pas très sûre, et l'on se souvient que Marchand dut employer la force pour rouvrir les communications de Loango avec le Stanley-Pool. Quelle que soit aujourd'hui la bienveillance à notre égard des directeurs du chemin de fer belge, pour lesquels aussi bien notre clientèle est un appoint précieux, nous ne pouvons ne pas prévoir le cas où ces sentiments changeraient et, d'une manière ou d'une autre, la nécessité s'impose à nous de réunir à la côte française, par une voie indépendante, les biefs navigables de notre domaine congolais.

En attendant l'exploitation du pays, les explorations

et fondations de postes militaires nous ont déjà permis de relever exactement l'étendue de ce réseau fluvial : la Sanga est navigable jusqu'à Ouasso pour des embarcations ne calant pas plus de 0 m. 80 ; il en est de même de l'Oubanghi, jusqu'aux rapides de Banghi ou de l'Eléphant, et sauf la période des plus basses eaux, c'est-à-dire le mois d'avril. En amont des 60 kilomètres des rapides de l'Eléphant ce fleuve est accessible jusqu'au poste des Abiras aux chaloupes calant 0 m. 60 et capables de forcer leur vitesse jusqu'à 14 nœuds pour vaincre le courant sur certains points. Enfin, M. Dyé, lieutenant de vaisseau, qui commandait la flottille de la mission Marchand, a reconnu que des chalands pouvaient atteindre Bangasso, sur le Mbomou et que, malgré l'abandon diplomatique du Bahr el Ghazal, l'interposition des marais du pays des Rivières dirigeait non vers le Nil, mais vers l'Ouellé et le Congo la voie naturelle d'évacuation des sultanats musulmans de cette contrée. Entre Bangasso et le Stanley-Pool, le voyage par eau, coupé de quelques portages, serait d'environ 35 jours à la montée, 16 ou 18 à la descente. On est encore mal renseigné sur les conditions de navigabilité des affluents de droite de l'Oubanghi dont le cours se rapproche du domaine du Chari et du Tchad. Si donc notre réseau navigable ne vaut pas celui du Congo belge, il offre cependant des ressources très notables à la pénétration, et mérite qu'on lui ouvre un accès à la côte, sans sortir du territoire français.

Il ne saurait plus être question de la voie Loango-

Brazzaville, trop voisine de la ligne belge pour tenter une concurrence profitable ; on peut même regretter que l'abandon de ce projet ancien ait été trop longtemps différé, de sorte qu'une société coloniale, que les travaux agricoles auraient dû surtout occuper, s'est volontairement restreinte, pour courir moins de risques, à ne faire que du portage sur cette route déclassée. M. de Brazza comptait tracer une voie mi-terrestre et mi-fluviale, de Libreville au Pool, par l'Ogooué et l'Alima, qui conflue dans le Congo en amont de Brazzaville. Franceville était l'étape intermédiaire. Des études ont été reprises en 1899, par la société du Haut-Ogooué, pour fixer avec précision les conditions d'établissement de cette route ; elles ont abouti à la certitude que l'Ogooué, navigable au centre de son cours, ne constituait cependant qu'un tronçon peu considérable de la voie projetée ; c'est plus au nord, semble-t-il, qu'il vaudra mieux opérer, et telle paraît être la conclusion adoptée, après les travaux de la mission Fourneau-Fondère (1899).

Celle-ci, partie d'Ouasso, sur la Sanga, déboucha sur la côte à Libreville ; d'après ses renseignements, le pays à l'est des monts de Cristal, peuplé d'indigènes Bakotas, serait partiellement défriché, avec de belles plantations ; les habitants, doux et peu commerçants, accueilleraient volontiers les blancs ; il en est autrement des Pahouins, leurs voisins de l'ouest, dont les tribus sont répandues jusque près de Libreville et surveillent jalousement, pour en percevoir le tribut, toutes les relations commerciales qui traversent leur territoire ; une

action en force contre ces coupeurs de routes serait d'autant plus efficace qu'on s'y déciderait plus vite car il est douteux que, de bonne grâce, ils laissent passer un chemin de fer qui supprimerait leur intermédiaire. MM. Fourneau et Fondère déclarent ce chemin de fer possible, et calculent qu'il ne coûtera pas plus de 80.000 à 100.000 francs par kilomètre, pour une voie étroite, bien entendu ; ils estiment qu'il devrait partir de la Mossaka, affluent navigable de la Sanga, et finir sur l'estuaire du Gabon, non pas à Libreville, mais sur la rive sud, qui est mieux accessible. Voudrait-on déplacer cette capitale ? La routine administrative ne le permettrait peut-être pas mais, si les observations de MM. Fourneau et Fondère sont confirmées, pourquoi ne pas tracer la ligne comme ils l'indiquent, quitte à n'installer à son terminus occidental que les bâtiments d'exploitation nécessaires ? Quant au prix de revient, qui est d'environ moitié moindre que celui du chemin de fer du Congo belge, il n'est pas sans doute trop bas, si l'on tient compte d'abord de l'expérience acquise, ensuite de ce fait que deux chantiers pourront être simultanément ouverts, ravitaillés, l'un par la côte et l'autre par la Sanga, à travers des pays autrement riches et peuplés que les plateaux stériles du bas Congo. On ne saurait espérer cependant que la colonie du Congo, dont le budget manque d'élasticité, puisse sur ses propres ressources gager l'emprunt nécessaire à ce travail, et peut-être la constatation de cette impuissance a-t-elle été l'une des raisons qui ont fait choisir cette colonie pour l'essai d'un régime, nouveau dans nos jeunes pos-

sessions, celui des grandes concessions territoriales.

Les succès de nos voisins du Congo belge ont stimulé l'activité de nos capitalistes ; depuis deux ans, une véritable fièvre congolaise s'est emparée d'eux, et plus de quarante sociétés sont aujourd'hui constituées dont les apports représentent 50 millions, et dont les concessions couvrent presque tout le Congo, du moins dans sa région équatoriale; la plus vaste de ces concessions, celle dite « des sultanats du haut Oubanghi », englobe tout le versant de droite de ce fleuve et du Mbomou, jusqu'à la frontière assignée à la sphère d'influence française par le traité du 21 mars 1899. Les sociétés sont investies par décret pour tout domaine supérieur à 10.000 hectares ; de 200 à 10.000, le commissaire général a qualité pour délivrer des concessions, à prendre sur les enclaves non attribuées par les décrets, c'est-à-dire autour de Libreville, de Brazzaville, de Loango et sur le bas Ogooué ; de plus un couloir d'accès, non concédé, réserve les droits de l'État entre le coude de l'Oubanghi et le Chari.

Le cahier des charges imposées à toutes ces sociétés est à peu près uniforme : il les oblige d'abord à composer leur personnel de directeurs et de souscripteurs de manière à laisser toujours prédominer l'élément français ; il exige ensuite que des plantes à caoutchouc soient plantées ouensemencées, à mesure que d'autres seront détruites par l'exploitation ; il prévoit des redevances progressives, soit en espèces, soit sous forme de mise en marche de chaloupes fluviales qui assureront les services publics ; il stipule enfin le respect des indigènes

et maintient le droit de l'État français d'exproprier à tout moment les parcelles dont il aurait besoin... Cene sont là que les clauses générales ; en lisant attentivement un contrat de concession, on serait surpris de la minutie avec laquelle sont réglées des obligations qui doivent jouer en pays presque inconnu.

Nous aurions mauvaise grâce à ne pas louer ici l'initiative de notre administration coloniale ; mais peut-être n'a-t-elle pas pris assez nettement parti entre le désir de hâter la mise en valeur du Congo et celui de sauvegarder la suprématie de l'État. Son projet d'ensemble est très séduisant : intéresser des capitalistes à l'œuvre coloniale et, comme prime à la faveur qui leur est accordée du fait des concessions, recevoir d'eux des subsides dont le montant pourrait gager un emprunt destiné aux travaux publics. Mais ceci suppose d'abord que les capitalistes en question se proposent de bonne foi d'exploiter autre chose que leurs titres, ensuite que leurs entreprises agricoles ou industrielles réussiront sans mécomptes, enfin que l'administration, sur place aussi bien qu'en France, aura la longanimité nécessaire pour s'effacer le plus possible derrière eux.

La première condition sera, sans doute, très généralement remplie et nous connaissons parmi les concessionnaires des hommes de la plus parfaite intégrité ; le renoncement de l'administration est plus improbable, le luxe des détails inscrits aux cahiers des charges en est une première indication ; puis, comment se passerait-on de ses représentants pour délimiter les concessions voisines, pour constater le réensemencement des

plantes à caoutchouc, vérifier le nombre des chaloupes en service, en un mot surveiller la stricte exécution du contrat ? Enfin le succès matériel, pour désirable soit-il, n'est pas certain, car les terrains concédés sont assurément très divers et comporteront une longue série d'expériences avant que soient établies les conditions de leur meilleur rendement ; ne serait-il pas cependant déplorable que, pour éviter ces tâtonnements de la première heure, les concessionnaires procèdent à un pillage général du caoutchouc et à un massacre des derniers éléphants ?

Nous craignons aussi que, sous couleur de protéger les indigènes, l'administration n'entrave la liberté des colons de les employer aux travaux de colonisation ; la véritable protection des noirs ne consiste pas à encourager leur fainéantise, mais simplement à prohiber la vente, à leur usage, des alcools et des armes à feu : les routes de commerce ne sont pas si nombreuses que l'État ne soit efficacement muni pour limiter l'importation de ces marchandises, d'après le nombre des Européens établis dans l'intérieur ; la pauvreté de la main-d'œuvre noire est assez regrettable pour que l'on évite d'en aggraver artificiellement l'insuffisance par des scrupules de philanthropie bureaucratique ; on peut en effet poser en principe que tout nègre plié au travail, fût-ce au prix d'une contrainte initiale, représente non seulement une valeur économique supérieure, mais encore un meilleur type d'humanité, ceci soit dit sans aucunement excuser les brutalités inutiles, qui sèment la haine alors qu'une fermeté simplement vigilante as-



sure la paix et l'autorité du blanc. Il serait très fâcheux qu'au Congo, en cas de conflit sur les concessions, « entre employeurs et employés », on autorisât des travailleurs nègres à discuter devant un arbitre d'après les usages de France.

Mais, à supposer que gouvernement et administration facilitent de leur mieux la tâche des concessionnaires, celle-ci restera très laborieuse, surtout si les intéressés n'établissent pas une sorte de syndicat pour s'aider les uns les autres ; la concurrence mutuelle ferait monter tous les prix, les traitants de Guinée le savent par expérience ; pourquoi ne pas s'entendre sur les sommes à payer aux indigènes, soit pour leur travail, soit pour leurs marchandises ? Pourquoi ne pas arrêter, d'un commun accord, le nombre des auxiliaires disponibles étant probablement inférieur aux besoins, que chaque société procéderait aux embauchages selon quelques règles déterminées ? Pourquoi enfin ne pas combiner un service commun de chaloupes et de chalands, sur tous les réseaux navigables ? Là sans doute serait la résolution la plus conforme aux intérêts généraux comme à ceux de chaque participant.

On objectera peut-être l'exemple de l'Etat indépendant du Congo dans lequel prospèrent de nombreuses sociétés qui paraissent sans lien les unes avec les autres : il est bon de savoir qu'en fait toutes ces sociétés sont des filiales plus ou moins proches de la puissante compagnie du chemin de fer ; la fortune du Congo belge, nous le montrerons dans le chapitre suivant, est due à l'unité de vues, à la parfaite discipline de toutes direc-

teurs, politiques ou commerciaux ; le Congo français, placé sous un autre régime constitutionnel, n'aura les mêmes chances que si tous, administrateurs et colons, se rendent collaborateurs d'un même plan d'ensemble, et solidairement intéressés aux mêmes succès. Quoi qu'il en soit, nous venons d'y instituer une expérience qui sera très instructive ; il convenait d'indiquer ici sous quelles réserves elle sera décisive et pourquoi la prudence conseille d'en attendre les conclusions, avant qu'on n'en pose à nouveau les termes dans une autre colonie.

---

## CHAPITRE III

### L'État indépendant du Congo.

Etat indépendant d'après la lettre des conventions diplomatiques, le Congo est, pratiquement, une colonie belge ; mais par l'heureux artifice de sa constitution, il est à l'abri des vicissitudes parlementaires qui n'épargnent pas plus la Belgique que les pays voisins d'Europe ; il doit son essor rapide et si plein d'enseignements à ces avantages politiques, combinés avec ceux de sa géographie ; aussi faut-il loyalement reconnaître qu'il est fort en avance sur les colonies que nous venons d'étudier : la nature l'a doué d'un magnifique réseau navigable ; l'industrie des hommes a vaincu tous les obstacles pour ouvrir à ce réseau une issue vers la mer ; en cette courte formule tiennent les raisons essentielles de sa supériorité.

L'État indépendant est issu de l'ancienne « Association internationale africaine », et des délibérations du congrès de Berlin (15 novembre 1884-26 février 1885) ; des traités intervenus depuis lors avec la France

et le Portugal ont exactement défini ses frontières du côté de l'Atlantique ; sur les plateaux de l'Afrique centrale, l'Etat s'est trouvé limitrophe de l'Afrique orientale allemande et des colonies anglaises du lac Victoria ; de ce côté aussi, non sans des difficultés diplomatiques dont le récit ne saurait figurer en ce livre, il a déterminé l'extension de son territoire ; dans l'ensemble, on peut dire qu'il s'étend sur tout le domaine hydrographique du Congo, moins la rive gauche de l'estuaire et le bassin supérieur du Kassaï, qui appartiennent au Portugal, et tout le pays que limiterait, depuis le Stanley-Pool, la ligne d'eau Congo-Oubanghi-Ouellé, cette région étant dévolue à la France. De plus un accès lui est réservé sur le haut Nil par l'enclave de Lado, insérée dans la « sphère d'influence anglaise ».

La France possède un droit de préemption sur l'Etat du Congo ; elle a renoncé à s'en servir contre la Belgique, à laquelle le roi Léopold II, souverain de l'Etat indépendant, reste donc libre de le léguer ; mais c'est là une question très complexe, étroitement liée à la politique métropolitaine de la Belgique et dont l'étude importe peu ici ; rappelons seulement que l'Etat, proclamé le 1<sup>er</sup> juillet 1885 à Banana sur l'estuaire du Congo, s'est déclaré neutre, assumant toutes les charges comme tous les privilèges de la neutralité ; le commerce est libre pour toutes les nations, dans toute l'étendue de son territoire, et même la zone conventionnelle du commerce libre englobe sur la côte atlantique, de part et d'autre de l'estuaire, des territoires

français et portugais. Etat souverain, mais tenu, du fait même de ses origines, à des obligations internationales, le Congo n'a pas tardé à devenir une colonie de la Belgique, ou plutôt du petit état-major d'hommes laborieux et avisés qui se sont associés à l'œuvre du roi souverain.

L'Etat du Congo ne s'étend pas seulement sur une région de plaines équatoriales ; le fleuve immense qui lui donne son nom coule d'abord, en effet, sur les plateaux de l'Afrique centrale, et de même, finit en pays de savanes ; Banana, qui fut, à l'embouchure même, la première capitale du pays, n'a que 0 m. 72 de pluie annuelle ; à cette latitude, la forêt dense ne pénètre que très peu dans l'intérieur, puisque dès l'île de Mateba, le fleuve s'étale dans une brousse à baobabs, et que même dans les monts de Cristal, qu'il force à 150 kilomètres en amont de l'Océan, la forêt ne s'accuse pas au delà du type de la galerie. Les plateaux du cours supérieur commencent à l'est du Lomami et au sud de 5° S. ; l'influence arabe, partie de Zanzibar, s'y est propagée et s'y développait vivement, quand les troupes de l'Etat sont intervenues pour la rejeter vers l'océan Indien ; on peut douter pourtant que, sans cette rencontre qui a brisé ses ressorts, elle se fût avancée bien loin dans l'ouest : la forêt des plaines équatoriales eût arrêté Tippto-Tib à gauche du Lomami, comme elle fit Samory dans l'arrière-Libéria.

Entre les monts de Cristal et les premières terrasses occidentales de ces plateaux, une vaste cuvette, à fond

très légèrement incliné vers l'Atlantique, a longtemps retenu en un lac les eaux descendues d'amont. A cette époque, les monts de Cristal n'envoyaient à la mer que de courtes rivières, comme la Sannaga du Cameroun ou le Niari de Loango ; l'une de ces rivières dessinait sans doute le cours qui est aujourd'hui celui du grand fleuve ; la pression du lac sur les monts de Cristal a, en effet, rompu la digue de ceux-ci : les eaux amassées en arrière s'y sont violemment ouvert un passage, dont elles nivellent encore les aspérités et se précipitant vers la côte à travers la plaine littorale ont fait un estuaire de quelque ancienne vallée envahie ; dans l'intérieur, la forme de lac est atténuée plutôt qu'elle n'a tout à fait disparu : sur le pays, très plat, les fleuves s'écrasent en larges méandres, s'enroulent autour des moindres éminences, embrouillent autour d'îles basses un lacs de bras paresseux ; le Stanley-Pool, à la porte même du couloir des monts de Cristal, le lac Toumba, le lac Léopold II, plus en amont, sont autant de témoins pour affirmer que le drainage de la cuvette congolaise est encore inachevé : comme dans la plaine hongroise en amont des Portes de Fer, nous saisissons ici un régime de transition.

Dans toute cette plaine, la forêt diminue, déployant surtout sa fougue à droite et à gauche du fleuve entre l'Ouellé et 4° S. et d'ouest en est entre l'arrière-pays montagneux du Congo français et le cours supérieur de l'Arouhimi. Dans ces limites, la végétation est en croissance ininterrompue toute l'année ; la pluie tombe en toutes saisons, mais sans donner, au total, une quantité

considérable au pluviomètre : 4 m. 50 est la moyenne des observations recueillies. Le soleil, au Congo, est presque toujours voilé de nuages ; les matinées, en particulier, sont très brumeuses, toutes les lignes des paysages apparaissent molles et comme bouffies, les plans font masse les uns sur les autres, dans une confusion lourde et triste ; on en jugera par ce fait qu'il est rare de trouver un jour vraiment favorable pour la photographie ; entre dix heures et midi, la brume s'éclaircit, mais elle se fonce de nouveau vers quatre heures, et la fin brutale du jour est très souvent accompagnée de pluie ; deux ou trois semaines, dans le trimestre janvier-mars, sont seules à peu près exemptes d'averses ; d'ailleurs la caractéristique du climat est plutôt la constance d'une humidité perpétuelle que la chute abondante des pluies.

Sur cette terre spongieuse et couverte d'humus, tout profite à la végétation ; les arbres atteignent des tailles géantes, et l'on cite des acajous qui dressent leur tête à 60 mètres du sol ; le baobab, qui est l'hôte des savanes plutôt que de la forêt dense, ne pénètre pas dans l'intérieur au delà du Kassaï ; sa carrure massive, l'énormité de son tronc sur lequel s'embranchent un maigre feuillage, ses fruits en amande suspendus à une longue queue lui donnent la figure disgracieuse d'un gros légume posé les racines en l'air. Bien plus esthétiques sont les palmiers, dont l'élégante ombrelle dessine à toutes les hauteurs les étages de la forêt, jusqu'à la coupole couronnante du fromager, au tronc lisse et droit, ou bien encore les fougères, qui s'épanouissent en bou-

quets aussi puissants que les arbres de nos climats ; des lianes tapissent le sol et toutes les colonnes végétales de la forêt, la plupart contiennent diverses variétés de caoutchouc, dont la plus commune est fournie par le genre *Landolphia*.

Les éléphants n'ont pas tous succombé, malgré tous les excès de la chasse ; même dans le Bas-Congo, ils se montrent encore par petits groupes ; ils sont plus nombreux dans l'intérieur, où leurs foulées tracent à travers la forêt les sentiers qui descendent aux abreuvoirs naturels des cours d'eau. L'hippopotame est rare en aval du Stanley-Pool ; mais, dès ce lac, on le rencontre très fréquemment sur tous les fleuves de la plaine ; il attaque quelquefois les pirogues, surtout lorsqu'il est blessé ; le danger d'un pareil assaut est d'autant plus certain que les crocodiles peuplent toutes les rivières ; très peureux, ils ne sont guère redoutables dans les eaux claires, mais les alluvions teignent presque toujours les courants d'une couleur brune qui dissimule leur approche et ne permet pas de s'en protéger ; malgré toutes les recommandations des chefs de poste, il ne se passe pas d'année que des indigènes, puisant de l'eau sans précaution, ne soient victimes de ces monstres ; on prétend que le crocodile, avant de dévorer sa proie, la met en réserve dans des cachettes à demi noyées où il revient ensuite la chercher et que des malheureux, entraînés de la sorte sans blessures mortelles, ont pu s'échapper après une rapide immersion ; n'affirmons rien. Les singes sont nombreux dans les sous-bois, le gibier de poil varié dans les monts de Cristal où les chasseurs ne pé-



nè trent guère ; les fleuves sont poissonneux, et sur le moyen Oubanghi, notamment, les tribus riveraines demandent à la pêche une partie de leur subsistance. Les bords des rivières sont infestés de moustiques, dont la morsure est particulièrement agaçante sous un climat où la lourdeur de la température exaspère toutes les affections de l'épiderme. La faune sauvage du Congo recule petit à petit devant l'appropriation du pays ; on peut prévoir le jour où le crocodile sera une rareté en aval du Stanley-Pool.

La nature forestière, sur les falaises qui sont les rebords de l'ancien lac congolais, est moins exclusive que dans la dépression médiane ; nous avons vu comment elle se dégradait insensiblement dans le Congo français, sur la Sanga et les affluents de l'Oubanghi ; il en est de même sur le Lomani, sur le Loualaba, qui est le nom du Congo supérieur, sur toutes les rivières de terrasses qui forment le groupe du Kassai ; par cette zone de transition, les territoires de l'Etat indépendant passent peu à peu des conditions des plaines équatoriales à celles des plateaux du centre africain.

Les populations indigènes sont, en ces pays du moyen Congo, très inégalement réparties, pour autant que l'on peut inférer d'une exploration encore incomplète ; les premières reconnaissances ne permettent pas d'en établir exactement la densité, parce qu'elles empruntent les voies navigables, alors que les villages indigènes sont dans l'intérieur des terres ; il faut, pour se prononcer avec quelque vraisemblance, un séjour assez prolongé dans un poste, l'activité des relations commer-

ciales qui s'y nouent dépendant très étroitement, au moins dans les débuts, du peuplement des environs immédiats, mais ceci ne donnera que des renseignements conjecturaux sur les régions où les Européens n'auraient pas de représentants sédentaires : toute la bande des monts de Cristal est peu habitée ; les rives de l'Oubanghi et celles de la Mongalla, dans la partie la plus touffue de la forêt, compteraient au contraire parmi les territoires les plus peuplés de l'État ; mais là même le chiffre de 20 indigènes au kilomètre carré serait un maximum. Sur les terrasses, entre Nyangoué et le lac Tanganika, sur le haut Kassaï les habitants seraient aussi relativement nombreux, mais les razzias des arabes Zanzibarites les ont fort éprouvés.

En aval du Stanley-Pool, on confond tous les indigènes sous le nom de Bakongos ; ils sont petits, chétifs, mais marcheurs infatigables ; en remontant dans l'intérieur, on trouve les Batékés dont les groupes les plus importants sont sur la rive française et les Bayanzis, leurs voisins de l'est ; la turbulence des Batékés a plusieurs fois mis à l'épreuve la patience des administrateurs de Brazzaville, ces tribus sont peu dociles, mais socialement supérieures aux Bakongos ; elles pratiquent le commerce par pirogues entre le Stanley-Pool et le confluent de l'Oubanghi ; leurs chefs qui arrivèrent parfois à de vraies fortunes, prélevaient des péages sur les convois d'ivoire et de caoutchouc qu'ils laissaient passer vers le bas fleuve. Plus loin encore vivent les Bangalas et les Basokos, qui sont parmi les plus intelligents de ces nègres ; de taille moyenne, mais très vigoureux,

ils sont bons piroguiers et habiles pêcheurs ; ils entrent volontiers en guerre contre leurs voisins et leur aspect est terrible, avec leur chevelure en casque et la crête à trois dents qu'un laborieux tatouage a fait pousser sur leur front. Bien disciplinés, ils font des soldats courageux et de bons auxiliaires pour la direction de nègres moins civilisés. Enfin, vers le Kassaï, les Baloundas, à cheval sur la frontière du Congo et de l'Angola portugaise, forment une série de tribus puissantes, qui peuplent les terrasses tournées vers la plaine et la lisière forestière voisine.

Ces noirs n'ont entre eux aucune cohésion, bien que leur langue se ressemble d'un bout à l'autre de l'État ; ils sont divisés en villages, le plus souvent hostiles les uns aux autres et retranchés à quelque distance des fleuves ; une pêcherie, quartier temporaire au bord de l'eau, l'amorce d'un sentier qui s'enfonce sous bois, la silhouette de quelques bananiers aperçus dans un créneau de la forêt, tels sont les indices ordinaires qui annoncent une agglomération. On a dit que jadis des états nègres assez bien organisés se seraient formés dans la plaine congolaise et ensuite émiettés, soit par la guerre civile, soit à l'approche des Arabes et des Européens ; ceci ne paraît pas très vraisemblable ; l'islam, le premier, marchant à la suite des conquérants Zanzibarites, a commencé à dégrossir les populations noires des terrasses centrales, mais son influence n'avait pas pénétré dans la forêt et les prétendus royaumes d'autrefois n'ont sans doute jamais existé que dans l'imagination de quelques capitaines négriers.

Toutes ces peuplades vivent dans une absolue sauvagerie : leurs cases ou *chimbèques* sont de simples paillettes rondes, couvertes de chaume et composées d'une seule pièce ; quelques chefs ont fait bâtir par leurs captifs des palais du même style, mais élevés d'un étage et divisés en appartements ; le vêtement se réduit à un double tablier carré, très court, qui tombe devant et derrière et qui est suspendu par une ceinture en fibres de palmier ; les élégantes se gardent d'allonger leur toilette, mais elles la doublent, sur plusieurs épaisseurs, ce qui leur donne l'air de porter des morceaux de crinoline. Les bananes et le manioc sont, avec le poisson, la nourriture ordinaire de ces nègres ; tous les porteurs joignent à leur charge une *chicouangue*, c'est-à-dire un saucisson de farine de manioc roulé dans des feuilles de bananiers ; l'eau est leur boisson quotidienne, mais presque tous tirent du palmier une liqueur appelée *malafou* (c'est le *lagmi* des oasis algériennes), dont ils font une consommation désordonnée chaque fois que l'occasion s'en offre ; ils boiraient avec avidité tous les alcools de traite, si les Européens n'en surveillaient attentivement l'importation. Comme les peuples de la forêt de Guinée dont nous avons parlé plus haut, ils sont anthropophages et l'on ne doit pas en conclure qu'ils soient particulièrement cruels ; le jour où l'on pourra leur fournir de la viande de boucherie, ces pratiques disparaîtront, parce qu'il sera différemment pourvu au besoin qu'elles expriment. Mais la solution du problème semble encore lointaine, et, même parmi les miliciens qui vivent dans le voisinage et sous les

ordres directs de chefs européens, il n'a pas toujours été possible d'empêcher les scènes de cannibalisme, surtout après les batailles.

Rarement ces indigènes ont offert une résistance prolongée à l'établissement des Européens ; les obstacles ne se sont dressés devant la conquête belge que sur les confins du pays depuis longtemps atteint ou menacé par l'expansion arabe ; mais dans quelques districts de la forêt, les exactions de certains agents de l'État ou des compagnies commerciales avaient déterminé des insurrections partielles, qui furent très durement réprimées ; nous n'avons pas à prendre ici parti dans les querelles qui ont retenti jusque dans l'enceinte du parlement de Belgique, cependant il ne paraît pas contestable que la négligence de quelques villages à fournir leur contingent de caoutchouc a été punie par des exécutions et des violences hors de toute proportion avec les fautes commises ; les nègres de la Mongalla, par exemple, ne se seraient soulevés qu'après véritable provocation par des cruautés impitoyables. Autant il est imprévoyant de laisser à ces indigènes la liberté du travail, qui n'est pour eux que celle de la paresse, autant il est à la fois impolitique et inhumain de les traiter brutalement et d'assouvir sur eux des passions de vengeance qu'irrite encore l'action énervante du climat équatorial.

Beaucoup de temps et beaucoup de patience seront indispensables pour habituer les noirs de la plaine congolaise à travailler la terre autrement que pour satisfaire leurs besoins immédiats ; ils ne pratiquent encore aucune industrie, sauf la fabrication de leurs pirogues,

de quelques tissus grossiers qui composent leur léger vêtement et d'armes en fer, lances et couteaux de jet, aux formes bizarres et tourmentées, dont on peut voir, au musée colonial de Tervueren près de Bruxelles, de curieux échantillons. Sur deux facades de la forêt congolaise, ils ont été touchés par les progrès des marchands musulmans, qui leur apportaient des armes nouvelles, adjoignant de proche en proche à leurs troupes les tribus déjà soumises pour en soumettre d'autres plus éloignées : au nord, dans le domaine de la Sanga et de l'Oubanghi, c'est-à-dire dans ces régions de souveraineté française par où M. de Brazza développa notre Congo vers le Tchad ; à l'est, sur les terrasses de l'Afrique centrale, où l'État indépendant dut diriger contre eux la série des « campagnes arabes », à peine achevée aujourd'hui. Mais sur le pays que couvrit jadis le lac du moyen Congo, ces communautés indigènes sont à peu près intactes, et c'est aux Européens que reviendront la tâche et le profit de les transformer progressivement.

La nature aura, pour cette œuvre, très généreusement servi les initiateurs, car l'ancien lac congolais offre à la pénétration le plus admirable réseau de navigation de toute l'Afrique : le Congo lui-même, du Stanley-Pool aux Stanley-Falls, coule sur 1600 kilomètres sans un seul rapide : son cours est lent, encombré parfois d'îles et de bancs de sable, sur lesquels des crocodiles se chauffent au soleil ; le confluent de la Koua, comme le Stanley-Pool lui-même, a l'allure et les dimensions d'un lac fluvial ; la courbe immense que décrit le fleuve

allonge de quelques jours la navigation vers les Falls, mais l'inconvénient est bien médiocre, si l'on pense aux avantages de l'extension plus grande, en ces pays non frayés, d'une pareille voie naturelle; peu importe, ici, d'aller vite; il est plus utile de trouver le chemin de districts plus étendus, car, sans les fleuves, la circulation à travers la forêt est trop pénible pour permettre un mouvement commercial intense.

Le groupe hydrographique de la Koua n'a pas moins de 1.250 kilomètres navigables sur son bief principal, qui emprunte d'ouest en est des sections de la Koua, du Kassaï et du Sankourou; des voies moins longues se jetant dans ce bief, ouvrent aux vapeurs fluviaux les régions de la Louloua, du lac Léopold II, etc... Un autre affluent de gauche du Congo, le Lomami, est navigable sur près de 1.000 kilomètres et l'on peut, en le remontant, tourner les Stanley-Falls pour s'avancer sans rompre charge beaucoup plus loin vers le sud; les voies Kassaï-Sankourou et Congo-Lomami convergent ainsi, la seconde formant l'arc et la première la corde, vers les savanes des plateaux; après avoir guidé la conquête militaire contre les Arabes zanzibarites, elles sont aujourd'hui comme les deux tiges à partir desquelles s'épanouit la conquête économique.

Les affluents de droite du Congo sont moins favorables à la pénétration; la Sanga (qui coule dans le territoire français) n'est pas navigable en amont d'Ouasso, point proposé comme terminus oriental du chemin de fer à lancer du Gabon vers l'intérieur; l'Oubanghi, mais seulement jusqu'aux rapides de Zongo, est un

beau fleuve, navigable presque toute l'année ; pour ses affluents d'amont, nous avons vu qu'il faudrait combiner des portages avec le transport par eau. La Mongalla, qui traverse des forêts très riches en caoutchouc, l'Arouhimi, sur lequel Stanley vit des pirogues indigènes à quarante rameurs, avec bordages incrustés d'ivoire, d'autres fleuves encore (et le réseau n'en est pas complètement reconnu), portent à plus de 15.000 kilomètres la longueur des biefs navigables qui confluent vers le Stanley-Pool ; l'explorateur Grenfell assure que, dans toute la plaine du Congo équatorial, il n'est pas un point distant de plus de 160 kilomètres d'une escale accessible par eau.

Mais tous ces germes de prospérité devaient rester stériles, tant que l'homme n'avait pas ouvert à ces fleuves une porte directe sur l'Atlantique ; sans voie de pénétration, disait énergiquement Stanley, tout le Congo ne vaut pas un shelling ; entre le Stanley-Pool et l'estuaire, en effet, les eaux d'amont, rassemblées en un seul lit, franchissent les monts de Cristal sur 400 à 500 kilomètres, en deux séries de rapides coupées par un bief paisible ; dès la sortie du Pool, le fleuve précipite son cours avec une force telle que parfois des pirogues voulant accoster à Léopoldville ont été entraînées et englouties ; l'estuaire est navigable aux paquebots jusqu'à Matadi, sauf passage très prudent sur le banc de Mateba, près Boma et vitesse supérieure à dix nœuds pour sortir du « Chaudron d'Enfer », en vue de Matadi. Comment vaincre l'obstacle intermédiaire ? Comment assurer la traversée permanente de ces mamelons appelés



monts de Cristal, qui sont couverts d'une brousse misérable et presque déserts ? Stanley, dont le mémorable voyage fixa l'étendue exacte du cours du Congo, tenta le premier de réaliser le progrès qu'il estimait nécessaire : parti de Vivi, sur la rive droite du fleuve, en face de Matadi, il entreprit la construction d'une route, composée de deux portages encadrant le bief central Isanghila-Manyanga ; c'était un travail immense, il en vint à bout pourtant, et par cette voie mixte deux chaloupes l'*Association internationale Africaine* et l'*En-Avant* remontèrent jusqu'au Pool par où, pour la première fois, la vapeur prenait possession de l'Afrique équatoriale.

Mais ce n'était pas assez ; outre les frais d'un double transbordement, l'entretien de la route grevait lourdement le trafic, accaparant des milliers de porteurs dont l'effort eût été bien plus utile sous une autre forme ; il fallait un chemin de fer et c'est à cette œuvre que se consacra le capitaine, aujourd'hui lieutenant-colonel Thys, officier d'ordonnance du roi Léopold II. A la suite du colonel Thys, on peut poser en principe que seul, un chemin de fer constitue une voie de pénétration pratique, dans les pays où l'absence de bêtes de somme rend impossibles les transports en gros ; la voiture automobile elle-même, si peu exigeante qu'on la suppose en fait de routes, ne pourra sans doute jamais rendre ni en force, ni en usage, les services d'une locomotive sur rails ; ceci soit dit sans rien contester de ce que les progrès de la science apporteront d'innovations dans la construction et le chauffage des automobiles ; en pays

équatorial, l'essentiel du chemin de fer paraît être le rail plutôt que le moteur. C'est ce que le colonel Thys comprit dès le début ; il mit à propager ses idées toute l'ardeur d'un apôtre et toutes les ressources d'un homme d'action ; visites, conférences, brochures, rien ne rebuta sa persévérance ; le roi Léopold fut vite gagné par tant de confiance et ne cessa jamais d'accorder au colonel le concours de sa plus effective protection ; si le souverain dut alors vaincre, dans son entourage de famille, des résistances très vives, il n'est personne aujourd'hui qui ne rende hommage à sa clairvoyante obstination.

Le chemin de fer du Congo constituant une première expérience, il n'est pas surprenant que les plans d'abord arrêtés aient été plusieurs fois modifiés en cours d'exécution, et que peut-être encore des retouches de détail soient nécessaires. Mais les grandes lignes du projet primitif n'ont jamais varié. Renonçant à profiter du bief navigable inséré au cœur des monts de Cristal, Thys décida que le chemin de fer monterait, d'un seul bond, de Matadi au Stanley-Pool ; il serait établi à voie étroite, afin de diminuer les prix de revient, mais sans cependant rien marchander pour assurer la solidité de la construction. Les études préalables furent très brèves, et les évaluations alors proposées se sont trouvées de beaucoup trop basses ; les difficultés, en effet, se sont multipliées devant les directeurs de l'entreprise, médiocrité de la main-d'œuvre indigène, mortalité parmi les ouvriers noirs et les agents européens, glissements de terres pendant les pluies, encombrement sur une voie unique qui devait, d'un seul

point de départ mal outillé, ravitailler les chantiers à l'avancement et les travaux en reprise ; il ne leur a même pas manqué d'être vilipendés par des publicistes d'Europe et presque acculés à la faillite ; leur bonne étoile les sauva pourtant des désastres irrémédiables ; la voie ferrée atteignit après trois ans son 28<sup>e</sup> kilomètre, et le nom de « col de l'horizon » donné à cette crête de la falaise, d'où le rail n'avait plus qu'à serpenter sur le plateau, indique les perspectives meilleures qui s'ouvrirent dès lors, au delà des obstacles culminants vaincus.

En huit ans (1890-1898), le chemin de fer du Congo a été achevé, entre Matadi sur l'estuaire et Ndolo-Léopoldville sur le Pool, soit environ 450 kilomètres ; les sommes dépensées en juillet 1898 montaient à 65 millions de francs, et l'on doit estimer que 5 millions au moins ont été ajoutés depuis pour parfaire les travaux, encore incomplets sur quelques points ; le prix du kilomètre ressort ainsi à plus de 160,000 fr., pour une voie de 0 m. 75. Si ce chiffre paraît élevé, que l'on n'oublie pas que la voie est très bien établie, avec des rails lourds et des traverses métalliques, que tous les ponts sont en fer, le principal, celui de l'Inkissi, ne mesurant pas moins de 100 mètres, que le relief ondulé du plateau commandait un grand nombre de rampes et de courbes ; enfin, et ce serait sans doute l'explication la meilleure, que la compagnie n'a pu éviter les « écoles » d'une première et d'autant plus coûteuse initiative. Sans chicaner sottement sur des statistiques, mieux vaut examiner quelle sera, pour la

mise en valeur de l'Afrique congolaise, l'utilité du chemin de fer si heureusement terminé.

Il a tout d'abord drainé tout le haut pays, où avaient été accumulés pendant les travaux des stocks considérables d'ivoire et de caoutchouc ; comme par une bouteille dont le goulot brusquement débouché laisserait échapper tout le contenu, comme le Congo lui-même s'épancha, aux âges anciens, à travers la percée des monts de Cristal, ainsi sur la voie nouvellement ouverte ont afflué tous les produits amassés en amont. De là le merveilleux essor financier de la compagnie du chemin de fer, dès que la ligne a été livrée ; inaugurée solennellement en juillet 1898 — et vraiment l'effort accompli méritait cette éclatante consécration, — dès l'année 1898, les recettes brutes en montaient à un million de francs par mois. La hausse des titres de la compagnie était donc des plus légitimes, et tous les termes impayés pendant la période difficile de la construction, sont aujourd'hui soldés entre les mains des porteurs.

Doit-on compter que le trafic maintiendra longtemps de pareils bénéfices ? Peut-être est-il sage de prévoir quelque tassement, à mesure que s'épuiseront les réserves du haut fleuve, cependant l'exploitation normale restera certainement très rémunératrice, si la compagnie, au lieu de considérer son œuvre maintenant achevée, se persuade qu'elle n'est, au contraire, qu'au début, que le chemin de fer n'est pas une fin en soi, mais un simple moyen, un moyen de compléter le réseau fluvial en le liant à la mer et d'outiller ainsi, en

vue d'une colonisation méthodique, tout le domaine hydrographique du Congo.

C'est là, nous en avons plus d'un témoignage, la pensée de la compagnie, dont les directeurs n'en sont plus à faire leurs preuves d'intelligence pratique ; en même temps que progressait la ligne du chemin de fer, toute une flottille de transports fluviaux étaient lancés en amont du Stanley-Pool ; les uns appartiennent à l'État, les autres à des compagnies particulières ; ils étaient en 1899 au nombre d'environ soixante, jaugeant de 50 à 125 tonneaux ; Stanley n'avait amené ses deux chaloupes jusqu'au Pool qu'au prix d'une lutte presque épique contre la nature ; aujourd'hui, le chemin de fer porte en deux jours, du paquebot d'Europe jusqu'aux eaux navigables de l'intérieur, les pièces de bâtiments autrement puissants ; d'Anvers aux Stanley-Falls, en trois semaines de mer, deux jours de chemin de fer, douze à quinze de navigation fluviale, moins d'un mois et demi des musées de Flandre au cœur de l'Afrique noire, tel est le prestigieux voyage que le touriste le plus débonnaire peut entreprendre, aujourd'hui, tout aussi tranquillement que le tour du bois de la Cambre ; et des commerçants y vont en hommes d'affaires, en attendant que des agences y envoient des bandes de gens de loisir.

Que l'on n'aille pas croire, pourtant, que l'on navigue sur le moyen Congo comme sur les grands fleuves d'Amérique, le Mississipi ou le Saint-Laurent : les vapeurs en service au delà du Stanley-Pool sont astreints à une marche lente et strictement surveillée ; les rivières

étant souvent étalées avec une très faible épaisseur d'eau, les types de bateaux ont été spécialement adaptés à ces conditions, et ne peuvent donner une grande vitesse ; ils ne calent guère plus de 0 m. 50, sont mus par une hélice ou plus généralement par une roue d'arrière, à palettes ; ils ne marchent que dans la journée, et doivent encore s'arrêter souvent pour renouveler leur provision de combustible, c'est-à-dire de bois : des escalles de ravitaillement sont aménagées à cet effet ; il est à souhaiter que les chenaux, partout où les fonds sont médiocres, soient balisés pour éviter des échouages, accidents encore trop fréquents. Mais si nous faisons ressortir ces quelques inconvénients, il n'en faut pas moins insister sur la supériorité que ce réseau navigable assure au Congo belge sur toutes les autres colonies d'Afrique.

Les voies affluentes des rivières navigables ne sont à l'heure présente que des portages où les marchandises circulent à dos de nègre ; dans l'est et le sud-est de l'État, sur les plateaux, on a pu tenter de domestiquer des bêtes de somme, le bœuf et le zèbre ; rien de tel n'est possible dans le domaine équatorial du Congo, ces animaux paraissant incapables de s'y acclimater ; signalons toutefois l'intéressant succès de la compagnie des produits du Congo, qui a réussi à constituer dans l'île de Mateba, près de l'embouchure du fleuve, un troupeau de bovidés dont le lait et la viande sont consommés en amont jusqu'au Stanley-Pool ; un nouveau progrès serait d'en faire aussi des bêtes de charge ; nous ne croyons pas que rien ait été fait encore, au

Congo belge, pour la domestication de l'éléphant.

Pour que l'État indépendant atteigne une prospérité durable, il faut qu'il entre résolument dans l'« âge de l'agriculture, » et ne se borne pas à faire du commerce, surtout d'après les errements de ses premières années. Les éléphants, traqués sans merci, sont de plus en plus rares ; aussi le marché de l'ivoire, naturellement constitué à Anvers, n'a-t-il pas beaucoup développé ses affaires dans les derniers exercices ; la quantité d'ivoire que l'on y importe d'Afrique atteignit 245 tonnes en 1897 et n'a guère monté depuis ; il est vrai qu'il est difficile de s'en rendre exactement compte, les négociants intéressés ne laissant offrir que des lots limités, de manière à maintenir les cours ; mais la compagnie du chemin de fer a sagement décidé, ce qui serait une preuve de la diminution de l'ivoire, de n'en presque pas faire état pour dresser ses prochains budgets. La chasse de l'éléphant a été interdite dans tout l'État, sauf permission spéciale, par un décret du 25 juillet 1889 ; l'intention était-elle de protéger les éléphants, ou seulement de réserver là à quelques privilégiés le commerce de l'ivoire ? c'est ce qu'il n'est pas très aisé de démêler.

Le Bas Congo possède, comme la côte de Guinée, de nombreux élaïs ou palmiers à huile ; les indigènes recueillent volontiers les amandes et même fabriquent l'huile de palme, que les factoreries leur achètent couramment ; c'est un travail peu pénible, d'un rendement très rémunérateur pour des noirs, mais qu'il est dangereux d'encourager sans contrôle, si l'on ne veut sacrifier l'avenir au présent. Avec le chemin de fer et les

vapeurs fluviaux, la cueillette des amandes de palme ne sera plus limitée au bas fleuve ; l'élaïs est, en effet, très commun sur les bords de l'Arouhimi, d'où ses produits seront dirigés sur Matadi sans frais trop considérables pour en rendre l'exportation impossible. Le caoutchouc abonde dans toute la forêt ; on en estime l'exportation, pour tout l'Etat, à 2000 tonnes par an, et de nombreuses compagnies de commerce en font l'objet unique de leurs transactions ; la même observation s'impose ici qu'à propos de l'élaïs ; il est nécessaire, si vastes que l'on suppose les réserves du Congo, de régler l'exploitation par les indigènes, et d'introduire des procédés de plus en plus scientifiques de récolte et de coagulation du latex. Divers arbres sont dès maintenant exploités pour leur bois ; un tronçon de chemin de fer, long de 30 kilomètres, a été ouvert de Boma au Mayombe, qui est une région d'épaisses forêts (printemps de 1900). D'autres arbres fournissent des fibres textiles, comme le rafia, qui pousse dans les poches les plus humides des galeries ; quelques-uns enfin, tels que le manguiier, l'avocatier, etc... portent des fruits comestibles : presque sauvages encore, ces fruits n'ont pas la délicatesse ou la saveur de ceux d'Europe, mais ils sont appréciés déjà des résidents européens, dont ils varient l'ordinaire, et l'on espère les améliorer par la culture, au point de leur ouvrir les marchés métropolitains.

La compagnie du chemin de fer, pour faciliter l'exploitation des produits du haut pays, accorde des tarifs de faveur à toutes les marchandises destinées à la cons-  
L'Afrique.



truction et à l'outillage des postes d'amont. Les blancs ne pouvant surveiller les travailleurs noirs s'ils ne se trouvent établis dans un confort au moins relatif, on comprend qu'elle contribue, par cette concession, au progrès des cultures coloniales, dont les Européens seuls seront longtemps encore les directeurs. L'État indépendant a tenté des plantations à Léopoldville, à Kinchassa sur le Stanley-Pool et dans la plupart de ses stations du haut ; les deux plus prospères sont Coquilhatville, et la Nouvelle-Anvers, en pays Bangala ; à Coquilhatville, 300 hectares sont défrichés, et progressivement complantés en café et cacao ; des jardins potagers produisent tous les légumes d'Europe, plus charnus peut-être, mais moins fermes et moins appétissants que ceux de nos climats. Les chefs indigènes, depuis un arrêté d'avril 1897, sont obligés de planter dans leurs villages telles espèces et en telles quantités qu'il leur est prescrit par les agents de l'État.

Le sol fertile du Congo porte, sans les façons multiples de notre agriculture savante, une belle variété de produits dont les uns assurent la subsistance des indigènes et des résidents étrangers, tandis que d'autres sont matière d'exportation ; mais pour tirer parti de ces richesses, le blanc ne peut se passer du travailleur nègre ; or c'est seulement par la contrainte que l'on a jusqu'ici décidé les nègres congolais au travail. Le chemin de fer a multiplié sur la main-d'œuvre noire des expériences de toutes sortes ; faute d'auxiliaires recrutés sur place, il a dû s'adresser à des Sénégalais, accessibles à la tentation de l'argent, vigoureux et très ma-

niables si l'on sait les prendre à la fois par la confiance et par la vanité ; lors des fêtes de l'inauguration, les invités remarquèrent, à toutes les stations, des groupes de cases pavoisées aux couleurs françaises : c'étaient les villages des ouvriers sénégalais, parmi lesquels beaucoup d'anciens tirailleurs, parlant un peu français, et se parant aux jours chômés de vieux effets d'uniforme.

Les Belges ont obtenu des services des Sangos et des Bangalas, qui avaient pourtant, en 1877, fait une conduite si peu amicale aux pirogues de Stanley. Ce n'est là encore qu'une exception. Les noirs, fixés sur les exploitations, sont astreints au travail, mais jamais leur effort n'est très intense ; il convient, en ces pays, de prendre à rebours le dicton venu des Antilles et de dire « flâner comme un nègre ». On a beaucoup parlé dernièrement des « incidents de la Mongalla », c'est-à-dire des cruautés de quelques agents européens et d'un soulèvement conséquent des riverains de ce fleuve ; nous ne saurions trop vivement approuver le rapport qui fut, à cette occasion, adressé au gouvernement belge par M. de Cuvelier, secrétaire général des affaires étrangères, pour l'État indépendant. Le maintien de l'autorité, dit M. de Cuvelier, n'est pas inconciliable avec les devoirs supérieurs de l'humanité ; il convient de réprimer toute violence contre la personne et les biens des indigènes mais, pour substituer au régime de paresse générale, de luttes civiles et d'esclavage un état social meilleur, il faut aussi proclamer, imposer en cas de nécessité, la loi du travail régulier et rémunérateur.

Et ce sera tout bénéfique pour tous ; l'ouvrier nègre, fixé près des Européens, sera initié aux cultures potagères et, partout où il sera possible, à l'élevage ; ainsi perdra-t-il petit à petit, par la faculté de consommer des aliments nouveaux pour lui, le besoin et même le goût de la chair humaine.

L'État indépendant du Congo, malgré les critiques qui ne lui ont pas été ménagées, a donc abordé très intelligemment les problèmes de la transformation européenne de l'Afrique ; il a complété le réseau de ses communications naturelles par des travaux qui ouvrent l'accès facile d'immenses territoires ; il est administré de façon telle que la dispersion des efforts individuels n'y fait pas tort à l'unité organique de son développement ; il ressemble beaucoup, et ceci n'est pas un reproche, à une vaste maison de commerce, dont les divers bureaux seraient les compagnies qui s'en partagent l'exploitation et dont les directeurs, résidant à Anvers et à Bruxelles, ne forment qu'un petit groupe, très cohérent et très obéi. Le « domaine privé » (appartient-il personnellement au souverain ou à l'État ?) fait, à lui seul, plus de la moitié du commerce du caoutchouc et les neuf dixièmes de celui de l'ivoire. L'État est fort intéressé, de manière ou d'autre, dans plusieurs compagnies privées. Il y a là une forme administrative et politique, souple et solide, dont la hardiesse déconcerte notre manie française d'assimilation et d'abstraction : l'œuvre n'en est, pour nous-mêmes, que plus curieuse et plus instructive.

En 1897, le mouvement commercial de l'État indé-

pendant du Congo, alimenté surtout par les régions de plaine équatoriale que draine le chemin de fer du bas fleuve, a dépassé quarante millions de francs, dont les trois quarts représentent les échanges avec la Belgique ; il montait en 1899 à 66 millions. Après avoir été passionnément discutée, chez nos voisins, la politique congolaise est aujourd'hui admise de tous, du moins en principe ; la presse a été gagnée la première et l'opinion la suit ; l'exposition du Congo, à Tervueren, est devenue pour les Bruxellois une sorte de musée du dimanche. Certes, la part de la spéculation doit être faite, dans la hausse des valeurs congolaises, mais ce mouvement est aussi fondé en raison sur des progrès accomplis et les initiateurs qui n'ont pas faibli devant les déboires de la première heure ont le droit de s'en montrer fiers.

---

## CHAPITRE IV

### La côte orientale et Zanzibar.

La côte orientale de l'Afrique, entre le cap Guardafui ( $12^{\circ}$  lat. N) et l'île de Mozambique ( $15^{\circ}$  lat. S.) n'est équatoriale que par sa position géographique ; le climat en est différent de celui des régions précédemment étudiées, les pluies y sont périodiques et non perpétuelles, enfin l'altitude générale, dès que l'on pénètre dans l'intérieur, est trop considérable pour que la zone maritime soit autre chose qu'une étroite lisière.

La partie centrale de cette zone est bien connue, et depuis longtemps ; les Arabes de Mascate y ont été, dès le moyen âge, les précurseurs des Européens établis dans notre siècle ; plus tard, c'est autour de Zanzibar qu'ont évolué les escadrilles chargées de réprimer la traite. Mais nos connaissances sont beaucoup plus récentes et moins complètes sur les parties nord et sud : au nord, la presque île des Somalis reste un des coins mystérieux de l'Afrique ; elle n'a été traversée que par

de rares voyageurs, et l'année 1896 vit le double assassinat, par les indigènes, du capitaine italien Bottego, près des frontières de l'Abyssinie et du consul général d'Italie à Zanzibar, M. Cecchi, à vingt kilomètres à peine de la côte. Dans le sud, les Portugais sont demeurés longtemps inactifs ; le cours des rivières littorales qui coulent entre Mozambique et le lac Nyassa est encore incertain ; Mozambique entre leurs mains n'a été qu'une escale sur la route des Indes ; la pénétration de l'Afrique, au départ des côtes portugaises, est dans toute l'Afrique l'œuvre de sociétés étrangères ; ici, ce sont des capitalistes et même des soldats anglais qui se substituent au Portugal, et découvrent, à quelques étapes de la côte, un pays que l'indifférence de ses souverains a laissé jusqu'à nos jours inconnu.

Des bouches du Zambèze à la mer Rouge, la côte africaine est bordée, à distances variables, de hautes terres enserrant des lacs profonds ; ces massifs forment dans l'ensemble une longue falaise qui tourne vers la mer ses escarpements rapides et dont la direction est soulignée par celle des îles côtières, Pemba, Zanzibar et Mafia. Le relief intérieur a été remanié par une action volcanique puissante : le Kilimandjaro, gravi pour la première fois en 1889 par le docteur Meyer, s'élève, jusqu'à 6,130 mètres et présente nettement la forme d'un cône d'éruption ; le Kénia, qui culmine à 5,600 mètres, a été étudié par Mac Kinder en 1898, il a été, lui aussi, dressé par le jeu des forces souterraines ; l'altitude de ces deux géants est assez élevée pour que, presque exactement sous l'équateur, ils portent des

glaciers : tous les climats du globe s'étagent sur leurs flancs. depuis les vallées chaudes à forêts touffues jusqu'aux déserts polaires.

Le Kénia et le Kilimandjaro sont les citadelles maîtresses de la falaise qui borde la côte mais, de part et d'autre de l'équateur, d'autres sommets de haut relief accidentent le front des plateaux du centre africain : en arrière de Zanzibar, les monts de l'Ousagara, proches de 3,000 ; entre Mozambique et le lac Chiroua, les monts Namoulis, qui dépassent 2,400 mètres. Au nord de l'équateur, des volcans encadrent la rive méridionale du lac Rodolphe ; ils portent le nom de l'explorateur autrichien Téléki, et ont au moins 3000 mètres ; des montagnes de même caractère surgissent entre le plateau des Somalis et l'Abyssinie, où l'action volcanique, particulièrement intense, a laissé un véritable chaos.

C'est donc une barrière, plus ou moins haute, plus ou moins continue, mais d'un aspect général très uniforme qui réduit à une expansion médiocre vers l'intérieur les influences de l'Océan Indien. La péninsule des Somalis est un empâtement isolé vers l'est, un triste pays « de discordes, de guerres et de razzias », dit l'italien Robecchi-Brichetti, l'un des seuls Européens qui aient pu s'y aventurer sans dommage ; ces plateaux, tour à tour argileux et pierreux, annonceraient la nature de l'Arabie ; les populations, nomades sur ce sol ingrat, accueillent l'étranger avec la plus extrême méfiance ; très près de la côte, un régime semi-désertique de steppes à fleuves temporaires rendrait déjà, sans l'hostilité des habitants, la pénétration difficile ; on ne

peut donc promettre un brillant avenir aux postes italiens de la sultanie d'Opia, bloqués sur cette côte peu hospitalière.

Toute l'activité de relation est concentrée dans la région moyenne de ce littoral, dans les fles et les ports continentaux qui constituaient jadis la façade maritime des états de Zanzibar ; le courant équatorial du sud, qui s'est d'abord enroulé autour de la pointe nord de Madagascar, se divise au contact de l'Afrique : une de ses branches s'allonge entre Madagascar et la côte portugaise, formant le courant du Mozambique, qui a creusé le littoral jusqu'à la hauteur de Beira ; l'autre remonte au nord, vers Bagamoyo, et sans doute a contribué à détacher Zanzibar du continent africain. Les meilleurs ports seront donc ceux ouverts au nord-est, protégés ainsi contre l'envasement par les courants marins dominants ; d'ailleurs la mer n'est guère active, autour de Zanzibar, la latitude de l'île correspondant exactement, entre les moussons et les alizés du sud-est, à la région des calmes équatoriaux.

La plage continentale est précédée de récifs de coraux ; elle s'allonge, en minces langues de sable, entre des lagunes sans profondeur ; des bosquets de cocotiers l'ombragent par places et dans le lointain, vers l'ouest, s'estompent les montagnes de l'Ousagara ; les facilités d'accès sont très médiocres, en face même de Zanzibar : la côte est basse, les coraux ne laissent entre eux que des chenaux étroits, et les ports de Bagamoyo et Dar-es-Salam ne sont que des mouillages ; il en est de même à Zanzibar, capitale et port de l'île



du même nom ; les paquebots de mer jettent l'ancre à près d'un kilomètre du rivage ; seuls les boutres arabes accostent à terre. Au nord, en face de Pemba, les conditions sont meilleures : ici en effet, les montagnes de l'Ousambara sont toutes proches de la mer, et le relief littoral participe de leur structure plus variée ; Tanga serait le meilleur port de l'Afrique orientale allemande, avec une rade facile à défendre, accessible aux navires de guerre ; mais les Anglais ont pris une grande avance, au port voisin de Mombasa, tête de ligne du chemin de fer de l'Ouganda et qui paraît appelé à supplanter Zanzibar même.

Très vite en arrière de la côte, qui est appelée dans le pays *Mrima*, commence une steppe ondulée, montant par échelons jusqu'à 1000 mètres ; le sol est composé de roches anciennes, schistes et gneiss avec des affleurements granitiques ; les érosions, décomposant ces couches superficielles, en ont fait un manteau de latérite qui s'étend fort loin dans l'intérieur ; les fleuves se sont foré des vallées encaissées, où se réfugie la végétation forestière, car le niveau supérieur des plateaux est trop peu arrosé pour porter des bois touffus : on n'y rencontre que des bouquets d'arbres isolés, baobabs et manguiers ; de hautes graminées couvrent tout le reste, grillées en saison sèche, et d'une verdure molle pendant les pluies ; autour des groupes de cases indigènes, un défrichement sommaire, par l'incendie de la brousse, a ménagé quelques clairières pour la culture du sorgo ; c'est en somme un pays tropical, plutôt qu'équatorial, dont toutes les conditions géogra-

phiques, économiques et même sociales sont réglées par la succession des moussons.

Les moussons soufflent régulièrement entre l'Afrique orientale et l'Inde ; en été, l'échauffement des masses montagneuses de l'Asie centrale appelle les nuages de l'océan Indien, en hiver au contraire ces mêmes masses écrasent en quelque sorte et dispersent loin de l'Asie nuages et vents ; la côte de Zanzibar reçoit alors la mousson du nord-est. Les moussons, plus encore que les courants de l'océan Atlantique, méritent le nom de vents commerciaux (trade winds) ; c'est par leur action alternative que se sont nouées, de toute antiquité, des relations entre la côte africaine, l'Inde et le golfe Persique ; la conquête musulmane qui, de Zanzibar, a rayonné jusque sur le Haut-Congo, partit de Mascate avec les ancêtres des sultans aujourd'hui vassaux de l'Angleterre ; sur l'océan Indien, régulièrement parcouru par les moussons, des bâtiments d'un faible tonnage, de simples boutres, pouvaient sans crainte renoncer au cabotage pour se lancer en haute mer.

Les vents qui dominent à Zanzibar viennent de l'est ; l'alizé de l'hémisphère austral, qui converge avec la mousson pendant l'hiver, arrive seul en été sur la côte, car la mousson qui alors a tourné combat et neutralise l'alizé de l'hémisphère boréal. La péninsule des Somalis échappe aux vents pluvieux, qui suivent une direction parallèle à celle de sa côte, et glissent sur elle, sans pénétrer dans l'intérieur. A la hauteur de Zanzibar, c'est l'alizé du sud-est qui amène les pluies prin-

cipales, pluies d'été austral, c'est-à-dire des mois d'octobre à mars; la mousson n'est pas aussi pluvieuse que l'alizé, car elle ne traverse, entre l'Inde et l'Afrique, qu'une étendue d'eau trop médiocre pour s'y approvisionner comme l'alizé austral, qui arrive sans obstacle de la région la plus libre de l'océan Indien.

La saison des pluies, à la côte, est dite *masika*. Stanley, qui partit à la recherche de Livingstone en pleine *masika* (1870-1871), nous donne la description de cette période de l'année : les premières collines, jusqu'à l'altitude de 800 mètres, baignent tout entières dans la couche pluvieuse; l'eau ruisselle et forme des marais, des fondrières où les bêtes de somme s'enfoncent et disparaissent souvent; à chaque pas, la route est coupée par des marigots où se roulent les hippopotames, ou par des jungles inextricables autour desquelles bourdonnent les tsetsés; les chevaux réussissent rarement à traverser cette région dangereuse pour arriver sur les plateaux, dont l'altitude supérieure convient mieux à leur santé.

Comme nous l'avons dit à propos des forêts de l'Afrique occidentale, ce n'est pas tant la forte précipitation des pluies, qui déconcerte l'Européen, que l'humidité constante et chaude de l'atmosphère : la hauteur annuelle des pluies, à Dar-es-Salam, est seulement d'un mètre; mais, outre qu'on peut la croire notablement supérieure sur le relief plus accusé de l'intérieur, la fatigue du voyageur s'aggrave du fait que la température oscille peu autour de 30° centigrades, sans repos pendant la nuit, avec maximum au mois de

février. La fièvre règne alors à l'état endémique, les moustiques assaillent l'homme et le condamnent à d'atroces insomnies, tandis que la tsetse fait disparaître les chevaux, les ânes et même les chiens : malgré toute la vigueur de sa constitution, Stanley fut très éprouvé par la traversée de ce pays malsain.

La masika entrave donc les communications de la côte avec l'intérieur, les voies ferrées ne seraient pas à l'abri de ses ravages, si l'on en juge par l'expérience récente du chemin de fer en construction vers l'Ouganda : pendant les pluies du début de 1899, des infiltrations ayant ébranlé les terrains, la plate-forme a glissé sur plusieurs points et l'on s'est alors aperçu que les premiers devis, qui ne tenaient pas compte d'accidents de ce genre, devaient être beaucoup majorés. C'est pourtant pendant la saison des pluies que la mousson du nord-est amène à Zanzibar les barques de Mascate et de l'Inde ; quelque peu troublé maintenant par la concurrence européenne, ce mouvement était encore fort régulier, il y a quinze ans environ ; après avoir chargé l'ivoire et les esclaves arrivés, les uns portant l'autre, dans les derniers mois de l'année, les boutres relevaient pour la mer d'Oman dès la saute de la mousson, en avril ; ils étaient au nombre de plusieurs milliers.

Au printemps, les pluies cessent ; la température s'adoucit, et le soleil n'est plus voilé que de brumes, le matin et le soir ; le thermomètre tombe en juillet à 23° ; les nuits sont relativement fraîches, la pureté plus grande du ciel permettant un rayonnement plus

actif. L'Européen n'en est pas moins astreint à des précautions très strictes ; l'insolation est redoutable, même quand la brume tamise la lumière du soleil ; Zanzibar est, en effet, trop proche de l'équateur, pour que l'obliquité des rayons en diminue beaucoup la puissance. L'usage du casque colonial est indispensable, tant que le soleil reste au-dessus de l'horizon.

Sur les terrasses de plus en plus élevées de l'intérieur, les pluies sont, sinon plus fréquentes qu'à la côte, du moins mieux réparties ; dans les montagnes de l'Ousambara, voisines de Tanga, dans celles de l'Ousagara, que deux cents kilomètres de steppes séparent de la mer, plus au sud dans les monts Namoulis en arrière de Mozambique, l'altitude et la meilleure distribution des eaux permettraient aux Européens non seulement un séjour de plusieurs années, mais encore des travaux agricoles ; il conviendrait toutefois de distinguer minutieusement les régions : cette zone littorale des plateaux est en effet remarquable par les caprices de son relief ; derrière une colline très arrosée dont les dernières pentes orientales sont noyées pendant la masika, des bandes de désert altéré toute l'année, contrastent par l'aridité stérile de leur sol ; on n'y recueille que 0 m. 30 de pluie annuelle, en un petit nombre de grosses averses ; la température y passe par tous les excès du climat continental, sautant de  $+ 4^{\circ}$  à  $+ 45^{\circ}$  dans les vingt-quatre heures ; Stanley comparait ces déserts à ceux du Colorado et de l'Utah ; l'analogie en serait plus remarquable encore avec la côte occidentale de l'Inde qui est symétriquement soumise au même régime de moussons :

à l'abri des Ghattes, dont les pentes orientales reçoivent 2 mètres d'eau, à 150 kilomètres dans l'intérieur, la chute annuelle des pluies n'est plus que de 0 m. 40.

Ces caprices du relief expliquent ceux de la végétation : les terres sèches sont nues, sauf quand des pluies les raniment pour quelques jours ; les rivières inclinées vers l'Océan Indien coulent dans des ravins forestiers ; sur les mamelons bien exposés à l'est, des villages indigènes se sont établis, après un incendie qui a détruit la brousse ; les arbres fruitiers de l'Afrique équatoriale, manguiers et bananiers surtout, entourent leurs cases ; les Arabes ont introduit quelques autres espèces, comme le figuier, le grenadier, le citronnier, qui les suivent partout ; la terre, rouge de débris volcaniques, porte de belles récoltes de céréales.

Mais les indigènes sont à la merci d'une sécheresse accidentelle : en 1898-1899, le long des travaux du chemin de fer de l'Ouganda, une famine cruelle a décimé plusieurs tribus et les autorités anglaises, loin de trouver sur place les auxiliaires dont elles avaient besoin, ont dû pourvoir à la subsistance de ces malheureux affamés. Sur ces premiers plateaux, trop souvent impraticables par la mauvaise répartition des pluies, quelques groupes de collines heureusement accessibles aux influences marines seront les points d'appui de la pénétration européenne ; élevées au-dessus des steppes pauvres, elles constituent comme des oasis de hauteur, offrant à l'Européen le double avantage d'un sanatorium situé parmi des terrains de culture.

Les fleuves qui tombent dans l'Océan Indien sont des

cours d'eau médiocres et presque jamais navigables ; dans la péninsule des Somalis, ce ne sont que des oueds, comme en Arabie ; avec le Djouba commence la région des fleuves permanents, dont les principaux sont, jusqu'au Zambèze, la Tana, le Pangani, le Roufidji et la Rovouma ; la disposition générale du sol en gradins abaissés vers la mer, explique que ces cours d'eau sont coupés de rapides jusque très près de leur embouchure : Peters a signalé (1889) des chutes grandioses dans la haute vallée de la Tana ; la mer n'est pas assez forte pour disperser les alluvions qui se déposent en deltas et s'embrouillent autour de récifs corallifères, comme aux bouches de la Roufidji. La navigation maritime ne remonte donc nulle part dans les fleuves ; on ne peut compter davantage, pour guider la pénétration, sur les routes des vallées, qui sont encadrées de marécages et souvent dissimulées sous l'épaisse verdure des forêts-galeries.

Le pays, dont la valeur économique était restée jusqu'en ces dernières années nulle pour les Européens, était cependant, par la conquête arabe, devenu le centre d'un mouvement commercial très notable et même d'une agriculture fort supérieure à celle des nègres de l'Afrique équatoriale ; la dynastie des sultans de Zanzibar, venue de Mascate, fondait sa souveraineté sur les bénéfices d'un commerce armé dont le pays intérieur faisait les frais ; des conseillers indous assistaient les Arabes, musulmans comme eux pour la plupart, banquiers et commissionnaires des sultans : Stanley fut très heureux d'obtenir, pour recruter sa première cara-

vane, la protection du ministre indou Tarya-Topan ; il remarqua que les forts du sultan, sur la côte du continent, étaient confiés à des garnisons de Béloutchis.

Zanzibar, transformée par ces apports étrangers dont la mousson assurait l'incessant renouveau, devint l'entrepôt du commerce entre l'Afrique et l'Inde ; comme Gorée, pour les convois d'Amérique, elle servait de prison d'attente aux nègres amenés captifs par les traitants et dont l'évasion était plus difficile dans une île que sur la terre ferme. Et cependant, vivant d'un trafic brutal de chair humaine, la ville s'était parée de ce cachet de confort et d'élégance, qui distingue de loin toutes les agglomérations urbaines des Arabes ; elle forme un fouillis de maisons basses, à terrasses plates, blanches sous l'ardeur crue du soleil ou suintantes d'une moiteur grise quand viennent les pluies ; le mur mitoyen y est inconnu ; la plupart des habitations, surtout les plus riches, s'entourent d'un jardin, où l'on cultive les fruits chers aux Arabes, l'orange, la grenade, la figue ; des palmiers poussent à l'air libre, dans les ruelles, l'ombrelle de leur feuillage, et c'est comme un compromis entre la ville et la campagne ; les Indous ont, sur le port, des magasins, anciennes geôles de nègres ; la vie extérieure est peu bruyante, ainsi qu'il est ordinaire chez les musulmans, et les portes se ferment jalousement sur l'intimité de la famille.

Le sultan de Zanzibar, aujourd'hui vassal de l'Angleterre, fut jadis un puissant souverain : les lettres dont il munit Stanley devaient recommander utilement l'explorateur jusque sur les bords du Tanganika ; mais,



avant même d'abdiquer son indépendance, il avait dû renoncer à la traite qui était la source la plus sûre de ses revenus. L'Europe avait déclaré l'immoralité de la vente des nègres, et le sultan de Zanzibar l'avait interdite dans toute l'étendue de ses états ; des croisières, anglaise et française, arrêtaient les capitaines négriers qui voulaient passer en contrebande ; le zèle des équipages était stimulé par une prime, à tant par tête de nègre affranchi. La tâche des stationnaires français ne laissait pas d'être délicate, beaucoup de marins arabes se réclamant de notre consul et naviguant sous notre pavillon ; cependant on n'a jamais signalé de conflit grave, et l'exportation des nègres, même clandestine, cessa peu à peu ; elle est nulle aujourd'hui : tout au plus peut-on supposer que certains nègres, domestiques prétendus libres à bord des boutres qui partent pour l'Inde, reprennent leur condition d'esclaves dès que les maîtres sont assurés d'en trafiquer impunément.

Zanzibar n'est donc plus un marché de « bois d'ébène » ; les convois d'ivoire, attirés vers l'ouest par l'État indépendant du Congo, se font chaque année plus rares, et cependant l'île garde quelque importance ; avant que les Européens aient songé à s'enfoncer au cœur de l'Afrique, ils ont tenté de partager avec les Arabes les bénéfices du commerce de ces pays, et c'est à Zanzibar qu'ils se sont établis. L'île compte 200,000 habitants, la ville en a 10,000, très divers d'origines ; mais tous rompus aux conditions climatiques de la côte, parlant un dialecte appelé *Kisahouéli*, sorte de sabir qui est compris sur toutes les routes de com-

merce de l'Afrique orientale, instruits souvent ou du moins dégrossis par la pratique d'une vie assez large ; l'Européen trouve dans cette population de précieux auxiliaires pour pénétrer parmi les races noires de l'Afrique : pour fonder les postes du bas Congo, après avoir reconnu le cours moyen de ce fleuve, Stanley revint chercher des Zanzibarites, dont quelques-uns avaient été les compagnons de son premier voyage. On ne doit pas demander à ces indigènes un travail agricole assidu ; leur goût ne les intéresse qu'au jardinage et à la culture intermittente de quelques arbres ; mais ils n'ont pas leurs pareils pour encadrer des porteurs nègres, pour explorer, fusil en main, des districts peuplés de réfractaires, pour faire acte de commandement en sous-ordre ou d'énergie aventurière.

Les Indous et les Comoriens sont surtout des courtiers ; très nombreux à Zanzibar, ils avaient jadis, à l'abri des postes arabes, des correspondants jusqu'au Tanganika ; leur rôle a été beaucoup diminué par l'intrusion des Européens ; aussi, de même qu'à la côte orientale de Madagascar, leur sont-ils peu favorables ; ce sont eux qui surexcitent chez les musulmans l'esprit de défiance et parfois d'insurrection ; le sultan de Zanzibar, depuis qu'il est asservi à l'Angleterre, n'a pas toujours été lui-même à l'abri de leurs rancunes. Ils se font aujourd'hui les intermédiaires entre les importateurs européens et les indigènes ; ils se livrent au petit commerce de détail, pour lequel leur ingénosité vaut celle des Chinois, ils y joignent habituellement l'usure. Ce sont les juifs de l'Afrique Orientale.

Quant aux chefs arabes que la conquête européenne a dépossédés du droit de piller les pays des lacs, ils se sont assagis, par force, et vivent sans protestations, sinon sans regrets, de la fortune amassée jadis ; ils sont autorisés à garder auprès d'eux, sous le nom de serviteurs, des esclaves domestiques qui entretiennent leurs jardins ; Tippo-Tib, qui fut l'allié tout-puissant de Stanley et de Cameron, le maître de tout le haut Congo, mène aujourd'hui tranquille existence à Zanzibar. La richesse avait élevé ces marchands d'esclaves ; ils portaient des vêtements fins, s'entouraient de confort, presque de luxe, en des maisons spacieuses et bien meublées ; mais ils n'avaient pu répandre autour d'eux des habitudes d'hygiène et de propreté : la voirie, à Zanzibar, était si négligée que les épidémies frappaient sans merci dans les rangs d'une population entassée ; les autorités du protectorat anglais ont dû réagir avec persévérance pour réformer des pratiques d'indifférence invétérée.

Le pouvoir politique du sultan de Zanzibar n'existe plus ; ses états, après plusieurs mutilations préalables, ont été complètement partagés entre l'Allemagne et l'Angleterre, par le traité du 1<sup>er</sup> juillet 1890 ; il a gardé toutefois une certaine autorité religieuse et les Anglais tiennent à le montrer, en compagnie de leurs fonctionnaires, parmi les populations de la côte dont ils ne sont pas très sûrs. La convention du 1<sup>er</sup> juillet 1890 a été jugée sévèrement par les coloniaux allemands ; elle laisse en effet à l'Angleterre, non seulement le littoral au nord de Tanga, mais encore les îles de Pemba et de Zanzi-

bar ; l'Allemagne n'a que la petite île Mafia, en face du delta de la Roufidji, mais elle s'étend sur l'arrière pays assez loin pour atteindre les lacs Victoria, Tanganika et Nyassa. L'Angleterre qui, en 1862, s'était engagée vis-à-vis de la France à respecter l'indépendance du sultan de Zanzibar, acquit en 1890 notre consentement, en reconnaissant notre protectorat sur Madagascar « avec toutes ses conséquences ». Il est bon d'ailleurs de rappeler que le régime anglais a laissé subsister à Zanzibar le privilège des capitulations pour les sujets européens.

Nous avons dit que les Italiens sont établis, mais sans grandes chances de progrès, sur la côte orientale des Somalis ; les Anglais, dont le domaine s'étend des bouches de la Djouba au sud de Mombasa, font porter tout leur effort, aujourd'hui, sur la construction du chemin de fer de l'Ouganda ; nous parlerons plus longuement de cette œuvre considérable, lorsque nous aurons étudié les pays du lac Victoria, vers lesquels est dirigée la voie ferrée ; disons dès maintenant que Zanzibar n'est plus, pour les Anglais, le point principal de l'Afrique orientale ; d'après certains indices, ils ne seraient pas éloignés de transférer à Mombasa le siège de leur protectorat, ainsi que la résidence du sultan ; et peut-être la rétrocession éventuelle à l'Allemagne des îles Pemba et Zanzibar aurait-elle été déjà discutée, il n'est pas difficile de conjecturer quel genre de compensation l'Allemagne peut, à l'heure présente, offrir à l'Angleterre.

\* L'Allemagne, encore peu consciente de sa puissance  
L'Afrique.

hors d'Europe au moment où furent signées les conventions qui limitent ses possessions d'Afrique, est ici beaucoup moins bien partagée que l'Angleterre; sa souveraineté politique est à peine établie au delà des côtes; elle ne dispose pas, aux yeux des indigènes, de l'autorité que vaut à l'Angleterre le protectorat du sultan de Zanzibar; elle a montré, dans les débuts de son administration, quelque inexpérience, quelque incohérence même, hésitant entre le régime militaire et le régime civil; des bandes d'indigènes révoltés tiendraient encore la campagne dans le sud de la colonie.

Il est juste de déclarer, cependant, que depuis deux ans environ, le gouvernement et certaines sociétés particulières commencent à faire œuvre de colonisation effective. Mais la main-d'œuvre est rare et maladroite: les nègres qui appartiennent aux races bantoues et sont peut-être au nombre de 3 millions, ont été longtemps chassés par les Arabes esclavagistes, et, dans la perpétuelle incertitude du lendemain, ont pris l'habitude de ne cultiver que selon leurs besoins immédiats; les Arabes, désœuvrés et ruinés depuis que l'Europe a frappé d'interdit le commerce qui les faisait vivre, refusent de travailler sur les plantations; quant aux Indiens, ce sont des adversaires déclarés, contre lesquels il faut défendre aussi bien les Arabes que les commerçants européens; ils forment un groupe très uni, de 8,000 à 10.000 personnes, et ne négligent aucun artifice pour drainer toute la fortune mobilière circulant autour d'eux. Faute de mieux, les Allemands ont essayé de fixer sur les plantations côtières des nègres amenés des

tribus de l'intérieur ; l'expérience est trop récente encore pour qu'on en puisse juger les résultats.

Le trafic de l'ivoire, par la côte de Zanzibar, est aujourd'hui très compromis ; les gisements de houille que l'on croit exister vers les sources de la Roufidji sont encore à peine reconnus, et l'exploitation n'en serait possible qu'après établissement de voies de communication qui aboutiraient sans doute au Nyassa plutôt qu'à la côte ; les transports, du Tanganika à Bagamoyo coûtent, dans les conditions actuelles, plus de 3.000 fr. par tonne ; des produits très riches pourraient seuls supporter un pareil supplément sur leur prix de revient ; c'est donc à l'agriculture, pratiquée aussi près que possible de la côte, que les Allemands ont dû songer. Le nord-est de la colonie s'y prête heureusement : l'Ousambara, au relief varié, à la riche terre noire, possède déjà plusieurs plantations de café ; des coolies d'Extrême-Orient y travaillent à côté des nègres de l'intérieur (Ounyaouézi) ; les essais ont peu réussi pour le tabac et le coton, mais ont été plus encourageants pour la vanille et le cacao ; la culture du cocotier, très commun sur la côte et l'un des arbres les plus utiles des pays tropicaux, la récolte du caoutchouc font l'objet d'études incessantes ; une station agronomique, spécialement destinée par le gouvernement à la région de l'Ousambara, a été fondée à Kouaï : les céréales, la pomme de terre y viennent bien.

On espère que, depuis 1.300 mètres d'altitude, le paysan d'Europe pourrait travailler aux champs, dans l'Ousambara ou sur le massif du Kilimandjaro, si les

communications étaient plus faciles avec la côte ; dès maintenant, une voie de pénétration est en construction, de Tanga vers Korogué, sur la rivière Pangani ; elle doit desservir les districts les plus riches de l'Ousambara c'est-à-dire le Handéï, et peut-être remonter jusqu'au Kilimandjaro ; mais on voit mal le succès de cette voie ferrée, trop près de celle de l'Ouganda qui est déjà fort avancée ; les quarante premiers kilomètres ont coûté très cher et ne servent à rien, car le terminus est trop loin des plantations. Sans prétendre jamais faire de ce tronçon un grand chemin de fer concurrent de celui de l'Ouganda, il est très désirable qu'un groupe de capitalistes, par exemple un syndicat des sociétés agricoles de Handéï, en achève l'établissement jusqu'à Korogué ; ce ne serait qu'une ligne d'intérêt local, mais probablement rémunératrice, sûrement utile, et pourvue d'un bon accès par mer, le port de Tanga.

La côte, en face de Zanzibar, est moins favorable au séjour des Européens ; le gouvernement allemand y a créé cependant deux stations d'essais agricoles, l'une à Dar-es-Salam, l'autre dans le delta de la Roufidji ; c'est là, semble-t-il, que l'on étudierait avec le plus de chances de succès la domestication de l'éléphant d'Afrique ou l'acclimatation de l'éléphant de l'Inde ; l'échec lamentable de l'expérience tentée en 1879 par MM. Carter et Cadenhead ne saurait décourager de nouveaux efforts, car les éléphants alors importés de l'Inde avaient été, sans entraînement à la côte, dirigés sur l'intérieur du pays, à travers des steppes où ils ne trouvaient même pas leur ration de foin. Le zèbre, le mulet rendraient

aussi des services, si on savait les adapter au climat. De telles recherches, pour être moins ambitieuses, seront plus utiles à l'Afrique orientale allemande que des travaux dispendieux pour un chemin de fer de la côte au Tanganika; nous reviendrons ultérieurement sur ces projets, dont l'exécution doit être tout au moins ajournée.

Au sud de la colonie allemande, les Portugais se sont enfin décidés à reconnaître l'arrière-pays de Mozambique; mais ils n'ont pu se passer de concours étrangers: en 1899, sur l'initiative de la compagnie du Nyassa dont la charte fut signée à Lisbonne, mais dont les capitaux sont surtout anglais, une petite expédition aux ordres du major Spilsbury s'est enfoncée dans l'intérieur, entre les ports d'Ibo et de Mozambique; le premier serait, d'après le major Spilsbury, le point de départ d'une route et plus tard d'un chemin de fer, vers le centre du lac Nyassa; on desservirait ainsi des pays accidentés, bien arrosés, assez salubres même pour des Européens, et dont l'avenir agricole serait assuré comme celui de l'Ousambara. Mais les indigènes ne sont pas encore soumis; au mois d'août 1899, des contingents portugais et anglais ont brûlé plusieurs villages rebelles, à l'est du lac Chirona, mais ils n'avaient pas brisé la résistance d'un chef nommé Mataka; c'est d'ailleurs sur la voie du Chiré et non sur la côte que s'appuyait l'expédition. En somme, tout reste à faire au sud de Zanzibar jusqu'à Mozambique; la côte est mal étudiée, et l'intérieur à peine exploré; mais les Allemands s'informent et s'efforcent avec une intelligente persévérance,



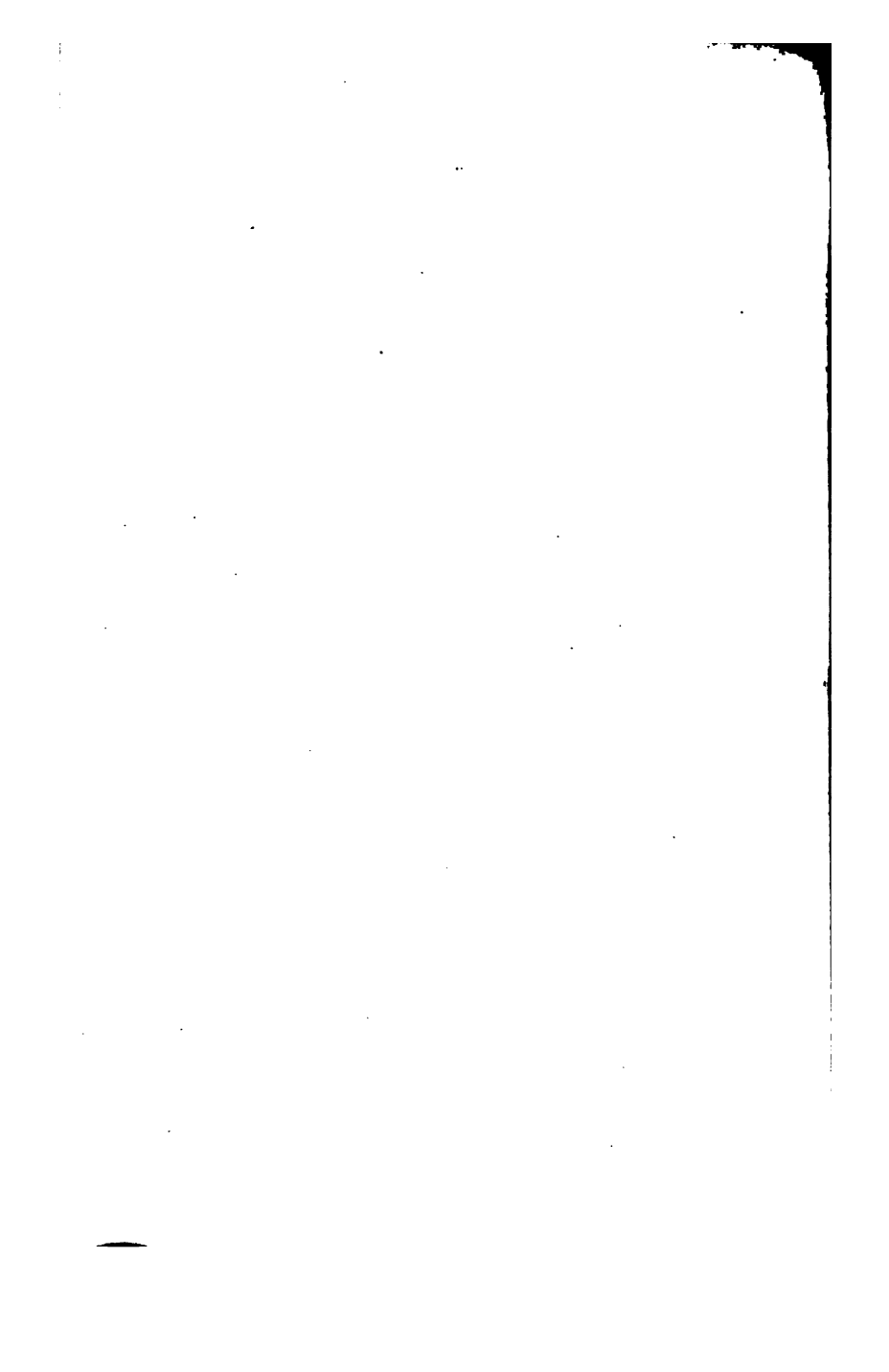
tandis qu'à côté d'eux les Portugais laissent à des étrangers tout le bénéfice de leur traditionnelle inertie.

Aussi bien, la côte orientale de l'Afrique ne peut-elle suffire à nourrir un commerce actif ; elle est trop étroite, entre la mer et les falaises qui terminent les plateaux du centre, elle est trop peu saine pour comporter jamais une exploitation intensive ; il faut la considérer, sauf quelques districts plus favorisés, comme un obstacle à franchir entre la mer et les régions plus riches de l'Afrique centrale ; mais dans l'état actuel de nos connaissances géographiques, on se demande si ces régions ne regarderaient pas plutôt vers l'ouest et le sud-est que vers la côte de Zanzibar ; leuressor profiterait surtout au Congo belge et aux colonies portugaises de Mozambique ; l'Afrique orientale allemande se trouverait donc devancée de deux côtés sur les bords du Tanganika, tandis que, par le chemin de fer de l'Ouganda, l'Angleterre se réserverait de desservir ceux du lac Victoria.

Cette évolution, que nous croyons probable, n'est pas encore consommée ; les Allemands, ne pouvant ruiner Zanzibar au profit de Bagamoyo, se sont établis dans l'île même capitale du protectorat anglais, et leur obstination ordinaire leur a déjà conquis une clientèle parmi les négociants au détail ; ils n'oublient pas qu'en 1874, leur commerce, à Zanzibar était triple de celui des Anglais, et que le sultan sollicitait leur alliance. Mais réussiraient-ils à restaurer leur situation, obtiendraient-ils même de l'Angleterre la possession de Zanzibar qu'ils ne pourront empêcher la décadence écono-

mique de cette place. Au temps des négriers arabes, Zanzibar était prospère car, les voies de l'ouest africain n'étant pas encore découvertes, elle était l'entrepôt naturel d'un trafic par caravanes, s'étendant de proche en proche vers les lacs et prolongé par les boutres de la mer d'Oman jusque dans l'Inde. La voie ainsi tracée, conforme aux indications naturelles des moussons, est aujourd'hui déclassée ; Mombasa, par le chemin de fer de l'Ouganda, commandera des pays dont l'accès serait, d'ailleurs, très difficile ; mais Bagamoyo, Zanzibar même ne seront plus que les portes d'une impasse côtière, confinant à l'ouest, par une zone mitoyenne de valeur médiocre, avec les plateaux tributaires des routes du Chiré-Zambèze et du Congo.

---



## LIVRE II

### LES PLATEAUX DU CENTRE

---

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### **Les pays du Zambèze.**

Le centre de l'Afrique a la forme générale d'un plateau à étages, qu'une barrière de hauteurs volcaniques précède à l'est, du côté de l'Océan Indien, tandis qu'il encadre, au sud et au nord, l'ancien lac du Congo ; le plateau est traversé de chaînes de montagnes, dont la direction apparaît sud-ouest nord-est dans la région du Zambèze, puis se redresse vers le nord en remontant jusqu'à l'Abyssinie ; ces montagnes entravent la circulation des eaux, qui s'amassent souvent en lacs ; à la hauteur de Zanzibar, elles arrêtent près de la mer la pénétration des influences océaniques ; plus au sud leur barrière n'est pas assez continue pour intercepter toutes les nuées venant de l'est ; l'alizé austral, s'enfonçant profondément au-dessus des plateaux du Manicaland et du Barotsé, va condenser ses pluies sur les monts du Bihé, à quelques étapes de l'Atlantique, et contribue à

nourrir en même temps que le Zambèze les affluents de gauche du Kassaï-Congo. Pour la clarté de l'exposition, nous diviserons ces plateaux du centre-Afrique en trois parties, pays du Zambèze, pays du Congo et du lac Tanganika, pays du lac Victoria et du haut Nil. Un quatrième chapitre rattachera l'Abyssinie à ces plateaux, dont elle est le bastion avancé vers le nord.

Les sources les plus occidentales du Zambèze sont proches de l'Océan Atlantique, dont moins de quatre cents kilomètres les séparent ; elles se développent sur un plateau lacustre, où elles s'embrouillent avec celles qui vont au Congo par le Kassaï ; un versant montagneux, la chafne des Mouchingas, forme le rebord oriental de ce palier supérieur. Le cours moyen du Zambèze, entre ces monts et les hauteurs des Matoppos, de direction semblable (sud-ouest nord-est), est le lien d'une deuxième région naturelle de niveau inférieur ; une troisième comprendrait les pays du bas fleuve, à l'est des dernières chutes du Zambèze et de son grand affluent le Chiré.

L'étage des sources du Zambèze n'a été pénétré que récemment ; les Portugais de la côte du Mozambique avaient bien recueilli des renseignements indigènes, signalant des lacs intérieurs, mais c'est seulement à la fin du siècle dernier que La Cerda s'avança jusqu'au lac Banguéolo (1798) ; quelques voyages ultérieurs ont mené des Européens dans le pays de Lounda, vers les sources du Kassaï ; ce fut par Livingstone, puis par Cameron, de 1867 à 1875, que des connaissances précises nous furent

d'abord communiquées ; depuis, la région a été plusieurs fois traversée, mais ces deux explorations restent fondamentales et nous ne pouvons ici donner l'énumération de celles qui les ont complétées ; disons seulement que le conflit anglo-portugais de 1891, suivi par la renonciation du Portugal à toute prétention de joindre à travers le continent le Mozambique à l'Angola, ouvrit les pays du haut Zambèze à des expéditions anglaises appuyées sur le Cap.

Il est probable que cet étage supérieur du plateau fut jadis le fond d'un lac, qui se serait ensuite épanché par une brèche à travers les monts Mouchingas ; l'altitude, très peu variée, se soutint à 1,000 mètres environ ; le sol est couvert de coquilles fluviatiles, parsemé d'étangs sans profondeur à la surface desquels, en fin de saison sèche (août-septembre), Cameron vit parfois une feuille de glace. Le voyageur chemine à travers de vastes plaines coupées de jungles et de bouquets de bois, partiellement noyées pendant les pluies de l'été austral. En descendant vers le Kassaï, on rencontre des forêts à essences odoriférantes, d'abord attachées aux rives des fleuves, puis s'emparant de plus en plus du pays intermédiaire.

Sur ce plateau presque horizontal, les cours d'eau se traînent, incertains de la direction qu'ils doivent prendre ; il est tout à fait impossible de tracer une frontière réservant à tel pays les sources qui vont au Zambèze, à tel autre celles qui vont au Congo ; même des rivières communiquent tantôt avec l'un de ces fleuves, tantôt avec l'autre, et quand, pendant la saison des pluies,

l'inondation est tendue à grande distance, des lacs temporaires s'écoulent à la fois dans les deux ; plus bas seulement sont formés les cours d'eau distincts, qui constituent les groupes du Kassaï et du Loualaba au nord, du Kouango ou Tchobé et du Zambèze, au sud, enfin, vers le sud-est, du Koubangou et des rivières tributaires du bassin intérieur appelé lac Ngami.

La principale source du Zambèze ne viendrait pas, comme on l'a cru longtemps, du lac Dilolo mais recevrait, déjà considérable, le débit de ce marécage ; en saison sèche, le fleuve creuse son cours dans un tuf calcaire ; pendant les pluies, il déborde au loin et couvre d'immenses prairies ; les crues ont lieu de décembre à mars, à la suite des pluies abondantes de l'été austral, qui arrivent avec l'alizé de l'Océan Indien. Le pays est donc semi-aquatique et d'une traversée toujours difficile ; des fondrières, jamais tout à fait asséchées, obligent à d'incessants détours ; les populations indigènes vivent dans des habitations surélevées que l'inondation transforme en flots temporaires. Dans la brousse, si souvent envahie par l'eau, une faune particulière, tout amphibie, s'est développée et par le nombre des espèces, au dire des voyageurs portugais Ivens et Capello, ces plateaux africains sont un véritable jardin zoologique : les poissons pullulent, dans les étangs souvent rattachés aux fleuves ; des bandes d'oiseaux aquatiques, des aigles pêcheurs en font leur nourriture, les crocodiles et les hippopotames se jouent sur les rivages fangeux ; dans les parties généralement émergées, vaguent de grands troupeaux d'éléphants et d'antilopes.

Les indigènes vivent d'agriculture et de pêche : le sol, comme en Cochinchine, porte successivement deux récoltes, l'une de riz et l'autre de poisson ; tous les villages possèdent des engins de pêche ou, plus simplement divisent le sol inondé par des levées de terre, contre lesquelles le poisson s'accumule à la baisse des eaux ; au nord-ouest, sur le Kassaï, à l'ouest, au pied des monts du Bihé, au nord-est dans le Katanga, le relief est plus varié, la vie économique moins étroitement liée au jeu de l'inondation ; là des indigènes travaillent le fer, très abondant sous forme d'affleurements d'hématite ; dans le Balounda, le cuivre paraît commun, tous les naturels portant, aux bras et aux jambes, des ornements parfois très lourds en fil de laiton ; une autre industrie locale est celle de la cire d'abeilles, qui est exportée vers la côte d'Angola ; nous quittons ici les plateaux de l'Afrique centrale pour nous rapprocher de la lisière atlantique.

Les villages sont de deux types : sur les mamelons, ils se tapissent au milieu d'une jungle, protection presque inexpugnable contre les ennemis du dehors : une allée coudée, fermée par des palissades mobiles, est la seule issue par où le village communique avec l'extérieur. En pays d'inondation, les cases sont lacustres, montées sur pilotis, avec une barque pour assurer la circulation en tous temps. Ces groupes lacustres sont sans cesse déplacés, selon les besoins des cultures ou les caprices de la crue annuelle : Livingstone parle de certains villages que, dix ans plus tard, Serpa Pinto ne signale même plus.



La traite a décimé ces populations indigènes, chez lesquelles venaient se ravitailler des négriers portugais de l'Angola, comme les avant-gardes des Arabes du haut Congo. Cameron rencontra des traitants portugais à partir de Kasongo, c'est-à-dire des plateaux du Loualaba supérieur ; il cite le cas de l'un d'entre eux qui, pour s'emparer d'une cinquantaine de femmes, n'avait pas détruit moins de dix villages, tuant certainement plusieurs centaines d'individus. Ces chasseurs d'esclaves ne sont d'ailleurs portugais que de nom ; métis nés à la côte et non créoles, ils sont à peine touchés par les mœurs européennes et, tout en faisant profession de catholicisme, ne se séparent pas de leurs féticheurs ; ils sont connus sous le nom de *Pombeiros* et sont les commissionnaires des commerçants de la côte, qu'ils approvisionnent de cire et d'ivoire comme naguère de « bois d'ébène ».

De même que les Arabes Zanzibarites, les *Pombeiros* s'adjoignaient pour leurs expéditions des auxiliaires pris dans les premières tribus rencontrées, qu'ils armaient de fusils et dont ils soldaient les services par une participation au pillage ; les indigènes, païens, n'avaient aucune cohésion politique pour résister à ces envahisseurs ; les villages vivaient en luttes perpétuelles et l'on ne doit attribuer qu'une civilisation toute relative aux Barotsés, venus du sud, ainsi qu'à ce royaume nègre de Mouta-Yanvo dont le souverain ne fut sans doute jamais autre chose que les Makokos et autres potentats noirs du Congo. Il n'est pas invraisemblable qu'un chef indigène, plus intelligent, ait entretenu avec

les Européens de la côte des relations régulières par caravanes, l'idée a pu naître ainsi de la richesse de ses états, mais l'imagination des traitants en aura faussement conclu trop vite à l'existence d'une société noire, organique et policée.

Les pays du haut Zambèse nous apparaissent donc fort pauvres et, sauf le cas de la découverte de mines considérables, ne méritent pas que l'Européen s'acharne à y pénétrer; la population indigène en est peu nombreuse et misérable; quelques postes de Pombeiros, telles les *zéribas* du Bahr el Ghazal, sont épars à travers cette immensité dont la faune animale demeure la souveraine; ils vivent d'un commerce médiocre et de cultures imposées aux naturels des alentours. Les Jésuites voulurent jadis fonder une mission sur le Zambèse, en amont des chutes Victoria: après quelques mois d'expérience, ils l'abandonnèrent. Nous verrons plus bas que des missionnaires protestants ont mieux réussi dans le pays des Barotsés.

On se demande par où les colonies côtières atteindraient la région de l'Afrique centrale: il existe sur le Zambèse supérieur deux biefs navigables, de 400 et de 200 kilomètres, séparés par les rapides de Gonyé; mais comment arriver à ces routes naturelles? Pourquoi même s'en préoccuper, puisque les ressources du pays ne commandent pas cet effort? Une large bande de steppes et de montagnes se déploie à l'ouest du Mozambique et des républiques sud-africaines, elle n'a jamais été traversée que par quelques explorateurs ou par de lents convois de colons boers; vaut-il la peine

qu'on tente de la couper par une voie artificielle, utilisant ensuite les sections navigables du haut Zambèze ? Cela paraît douteux.

En remontant par le Kassaï ou par son affluent de gauche le Kouango, l'entreprise serait sans doute moins coûteuse ; on peut craindre qu'elle ne fût pas plus utile ; l'arrière-pays d'Angola n'est pas une des zones de l'Afrique vers lesquelles la pénétration européenne doit pour le moment se hâter ; toutefois, et pour réserver un avenir très éventuel, l'Allemagne a voulu donner à sa colonie du sud-ouest africain un point d'appui sur le Zambèze : un mince ruban de territoire allemand s'allonge, entre l'Angola et la Zambézie anglaise, vers le bief navigable de Séchéké ; de ce point, on pourrait lancer un chemin de fer dans le pays des Barotsés, où des oasis de hauteur sont fertiles et saines ; mais ce ne sont là que des perspectives très lointaines.

Les monts Mouchingas commencent au sud du Zambèze dont ils retenaient jadis les eaux en amont sous forme de lac ; le fleuve, grossi sur sa droite du Tchobé ou Kouango, s'étale sur une largeur de plus d'un kilomètre, lorsqu'il se heurte à la barrière des monts Mouchingas ; Livingstone nous a décrit la chute à laquelle il donna le nom de la reine Victoria : les eaux resserrées entre des rocs abrupts, en un couloir de quelques mètres, se précipitent avec un fracas de tonnerre dans un entonnoir qui les étrangle encore ; un immense nuage de vapeur s'élève en permanence au-dessus des cataractes ; on l'aperçoit de l'ouest,

à plus de 30kilomètres ; autour des chutes, le sol, imprégné d'une poussière d'eau toujours renouvelée, porte une épaisse végétation forestière, dont la verdure tranche sur la pauvreté des steppes ambiants. Le Zambèze, après la chute Victoria, coule du sud-ouest au nord-est, au pied de la falaise orientale des monts Mouchingas ; ceux-ci se prolongent jusqu'au nord du lac Nyassa, où ils atteignent leurs hauteurs culminantes (Mont Waller, 1660 m., Monts de Livingstone, 2700 m.). Leur pente orientale est abrupte, tandis qu'à l'ouest, ils descendent en plaines ondulées appelées pays des Barotsés.

Le Barotséland est composé de savanes, très souvent coupées de fondrières, où cependant des missionnaires protestants français ont créé la station de Léalouyi ; Serpa Pinto trouva l'assistancela plus précieuse auprès du révérend Coillard, qui vivait avec sa femme dans ce pays sauvage ; une curieuse observation de ce pasteur est relative à la mouche tsetsé, dont le domaine diminuerait chaque jour : ce redoutable insecte suit les buffles traqués par les chasseurs dans les bois où ils se réfugient ; la plaine cultivable et qui paraît salubre en certains points bien aérés devient donc de moins en moins hostile à l'établissement de colons ; peut-être des Boers, fuyant la souveraineté anglaise, se fixeraient-ils sur la rive gauche du Zambèze, qui appartient au Portugal, mais, jusqu'à présent, l'œuvre des missionnaires de Léalouyi n'est qu'une exception, et les Européens qui ont traversé le pays ne s'y sont pas arrêtés.

Plus voisin de la côte orientale, l'étage moyen du  
L'Afrique.

Zambèze est dès à présent mieux reconnu que celui des sources, et rentre dans le domaine atteint par la pénétration européenne ; il est limité à l'est par la chaîne des monts Matoppos, d'où partent en sens inverse des affluents de droite du Zambèze et des tributaires directs de l'Océan Indien, réduction du fleuve Limpopo. Ces monts s'élèvent de 150 à 300 mètres sur le plateau dit des Matébélés, du Machona, du Manica et, passant sur la rive gauche du Zambèze après avoir coupé la vallée d'une série de rapides, déterminent sur le Chiré la chute Murchison et s'étalent au delà entre les lacs Nyassa et Chiroua ; c'est la région que l'Angleterre acquit du Portugal, non sans menaces de guerre, en 1891. Les sommets, granitiques, atteignent, auprès du fort Salisbury, 1,500 à 1,700 mètres ; comme pour les monts Mouchingas, leur escarpe est tournée vers l'est, tandis qu'une pente plus douce s'incline à l'ouest jusqu'au niveau du Zambèze (300-400 mètres) ; le versant oriental, exposé aux pluies de l'Océan Indien, est bien arrosé ; mais dans l'intérieur, les affluents du Zambèze appauvris par la disette de la saison sèche, ne roulent au début des pluies qu'un mince filet d'eau ; l'air est calme et le climat sain sur les parties les plus hautes du plateau ; dans les vallées, la forêt couvre les cours supérieurs, mais s'étiole jusqu'à disparaître dans les steppes découvertes et desséchées que traverse plus bas le Zambèze ; la faune sauvage est, ici, des plus variées ; non seulement les antilopes, les zèbres, les girafes parcourent les prairies, mais aussi les lions, contre lesquels les chasseurs n'ont pas encore été nombreux.

La falaise orientale des monts Matoppos nous a été dernièrement révélée comme riche en alluvions aurifères ; des ruines considérables y ont été découvertes, en 1871, par l'Allemand Carl Mauch, puis longuement étudiées par divers archéologues, et surtout par l'Anglais Th. Bent, en 1892. Il y a là, près du fort actuel de Victoria, toute une ancienne cité, Zimbaboué, bâtie en blocs de granit ; on reconnaît encore un temple, les tours robustes d'une forteresse et, fait plus caractéristique, des fours qui étaient vraisemblablement destinés au travail de l'or ; sur les collines avoisinantes, des fortins couronnaient les sommets, et l'on a lieu de croire que d'autres ruines, dressées entre Zimbaboué et la mer, jalonnaient une route commerciale par où l'or était acheminé sur la côte. Beira ou Sofala marquerait l'emplacement du port correspondant.

Les procédés de construction de ces édifices ne permettent pas de les attribuer aux races noires, qui n'ont jamais soupçonné la géométrie ; l'opinion la plus vraisemblable leur assigne une origine arabo-phénicienne, Carl Mauch parle à ce propos des états de la reine de Saba, contemporaine de Salomon ; quoi qu'il en soit de ces origines, les mines d'or de Zimbaboué restèrent inconnues des Européens pendant tout le moyen âge et jusqu'à nos jours ; sur des renseignements non vérifiés, des cartes du xvii<sup>e</sup> siècle indiquaient bien des gisements aurifères dans l'arrière-pays de Sofala, mais on n'y prêta pas plus d'attention que les Portugais du xvi<sup>e</sup> siècle à la rencontre par Vasco de Gama, dans ces mers de l'Afrique centrale, de boutres arabes transportant de

la poudre d'or. Très récemment, l'antique pays de Zimbabwe s'est éveillé à l'espoir d'une nouvelle fortune.

Les Portugais n'avaient jamais songé à l'exploration de ces plateaux ; à peine avaient-ils remonté le cours du Zambèze jusqu'à Zoumbo, poste où s'arrête aujourd'hui leur domination politique et où le gouvernement de Lisbonne ne fut longtemps représenté que par une escouade de miliciens noirs ; ils ne s'occupaient que de traite, leurs agents, indigènes ou métis, s'enfonçaient seuls dans l'intérieur et ramenaient à la côte, vers Sofala, les convois de bétail humain que les négociants dirigeaient ensuite sur les Indes.

Les monts Matoppos leur auraient été, d'ailleurs, disputés par les habitants : une race belliqueuse, les Matébélés, s'était en effet emparée de ce pays ; apparentée aux Zoulous, elle était fort supérieure aux nègres indigènes machonas et manicas ; ceux-ci furent violemment soumis et devinrent les esclaves, les paysans de leurs conquérants : tandis que les Matébélés, armés de longues lances, pillaient les tribus rebelles à leur domination, les Machonas cultivaient pour eux le maïs, le millet et le riz ; le grain n'était pas toujours consommé, on en tirait encore une sorte de bière, boisson forte et enivrante, qui coulait à flots au moindre prétexte ; dans les ruines de Zimbabwe, des pans de vieilles murailles, épaisses de deux à cinq mètres, sont aujourd'hui la palissade géante qui protège des champs de céréales. Buluvayo fut la dernière capitale des Matébélés : le chef Lobengula y possédait un camp fortifié dont il ne reste aujourd'hui que des ruines.

Ce que les Portugais n'ont pas su faire, en partant de la côte orientale d'Afrique, d'autres l'ont fait pour eux et à leurs dépens : les pionniers anglais venus du sud ont atteint les plateaux aurifères et vaincu les Matébélés. L'histoire est d'hier et peut être racontée en quelques lignes : sur ces monts Matoppos, que l'indifférence des Portugais abandonnait comme terres vagues, deux forts anglais étaient construits, en septembre 1890, par de hardis aventuriers qui les appelèrent Charter et Salisbury ; inquiet trop tard, le Portugal ne trouva que des raisons de sentiment pour protester contre le fait accompli ; la clairvoyance de quelques coloniaux n'avait pu secouer l'apathie de son gouvernement et la conquête anglaise, avant d'être proclamée par un acte diplomatique, avait été préparée sur place par les chercheurs d'or et les missionnaires. Mais les Matébélés refusèrent de céder leur territoire, abandonné par le Portugal aux revendications anglaises ; ils se soulevèrent et plusieurs rencontres furent défavorables aux Anglais ; on montre encore près de la rivière Changanani l'endroit où fut surprise et massacrée la troupe du major Wilson. Cependant le fameux docteur Jameson vint à bout des indigènes, qui ne purent résister aux mitrailleuses Maxim ; en 1893, la paix paraissant assurée, des sociétés minières étaient fondées à Buluwayo, qui devenait la capitale administrative de ces districts miniers ; une révolte indigène, vite réprimée (1895), n'a pas arrêté l'essor de cette jeune colonie, très confiante dans la grandeur de ses destinées. Elle est aujourd'hui comprise dans ces vastes territoires de la

L'Afrique.



Rhodésia qui doivent leur nom à Cécil Rhodes, le « Napoléon du Cap ».

L'établissement des Anglais dans la Manicaland a été favorisé par la douceur du climat ; la température, chaude pendant le jour, tombe pendant la nuit à 8° ou même 6°, dépression très utile au repos de l'organisme, qu'éprouve la constance plutôt que l'intensité de la chaleur ; le plateau de Salisbury, rafraîchi par la brise, est d'un séjour agréable ; des Jésuites français ont une mission à Buluvayo qui, comme il arrive souvent en pays miniers, s'est donné en quelques années des monuments de grande ville ; la célèbre *Chartered Company* a concédé des lots de colonisation à des pionniers, autour du fort Salisbury sur la rivière Mazoé ; les indigènes sont employés aux travaux des mines et bien changés depuis l'époque du raid de 1890, où ils voyaient pour la première fois des blancs montés à cheval ; les lions qui étaient alors très nombreux dans le Manica, se sont peu à peu réfugiés dans des steppes plus désertes et l'on ne parle plus couramment, comme au début de la conquête, de chevaux emportés ou de dormeurs attaqués par eux.

L'arrivée des Européens par le sud a été comme une violence à la géographie de ce pays, dont les relations naturelles sont avec la côte de Beira ; entre le fort Salisbury et Mafeking, le chemin de fer encore inachevé ne comptera pas moins de 1.500 kilomètres de rails, à travers un plateau sans eau, sans bois, piqué çà et là sur les fonds plus humides de bouquets de baobabs et de cocotiers ; déjà cependant le télégraphe a été lancé jus-

qu'à Salisbury, pénétrant à 3.000 kilomètres de Capetown ; mais la voie ferrée Mafeking-Buluvayo-Salisbury serait un tronçon bien peu fréquenté de la route « impériale » du Cap au Caire.

On peut même douter qu'elle soit utile à la fortune de la Rhodesia ; celle-ci ne manque pas, en effet, de facilités pour communiquer avec l'Océan Indien ; déjà la compagnie à charte possède un wharf à Beira, et le chemin de fer qui part de ce port vers l'intérieur, utile aux seuls Anglais du Manica, vient (mai 1899) d'atteindre le fort Salisbury. Les Portugais (de récents événements l'ont prouvé) sont sans rancune et n'ont rien à refuser aux « anciens amis » qui les ont si prestement dépouillés en 1891 ; on peut donc affirmer que dès maintenant le chemin de fer consacre l'annexion par l'Angleterre, effective sinon officielle, de toute la province de Beira. Celle-ci n'a guère d'autre valeur que d'être le vestibule d'une contrée plus riche ; elle est médiocrement arrosée, peu habitée ; la côte est basse et sablonneuse ; Sofala n'est plus même accessible aux bâtiments de mer, et quant à Beira, ce n'est qu'avec d'infinies précautions que les paquebots y prennent leur mouillage, dans une baie qu'encombrent les alluvions de la rivière Pangoué ; le point de départ du chemin de fer n'est pas encore à Beira même, mais à une trentaine de kilomètres en amont, au point où cesse la navigation sur la Pangoué ; mais cette pauvre ville deviendrait riche, le jour où elle commanderait un transit facile avec les districts aurifères de l'intérieur. On sait comment les Anglais, lorsqu'ils réglèrent le conflit de 1891 avec le Portugal, im-

posèrent à leur faible adversaire l'obligation de leur laisser le libre usage de toutes les voies de pénétration, et comment ils ont libéralement interprété ce texte, pendant la guerre du Transvaal, en empruntant le chemin de fer de Beira pour les troupes et le matériel militaire du général Carrington.

Après les rapides qui marquent son passage au travers des monts Matoppos, le Zambèze entre dans la plaine alluviale de son cours inférieur ; il est à 160 mètres d'altitude, lorsqu'il passe devant le poste portugais de Tété ; son confluent avec le Chiré n'est qu'un vaste marécage, annonçant les coulées paresseuses et mobiles de son delta. Les deux fleuves, réunis, sont encombrés d'îles et bordés de roseaux, ils s'étalent sur plusieurs kilomètres de large, mais le chenal de navigation, très peu fixe, n'a guère que deux mètres de profondeur ; la barre n'aurait jamais moins de trois mètres d'eau, mais elle est changeante et dangereuse ; aussi le port de Quilimané, entouré de lagunes pestilentielles, n'a-t-il que peu de valeur ; il suffisait jadis aux boutres arabes qui venaient y chercher des esclaves, mais la navigation moderne ne s'en accommode plus, et de grands travaux seraient nécessaires : le Zambèze, qui finit dans l'Océan par un delta mal frayé, apparaît donc très inférieur au Congo ; les produits naturels de ses rives ne sont pas assez riches pour que les Européens s'intéressent à les recueillir ; on a jadis tenté d'y cultiver l'opium, mais sans succès.

Malgré ces obstacles littoraux, la voie du Chiré est

intéressante parce que sauf l'interruption des chutes Murchison, elle ouvre l'accès du lac Nyassa dont les bords sont plus fertiles, doués d'un climat meilleur, et déjà parsemés d'établissements européens. Le lac Nyassa, sorte de boutonnière d'origine volcanique, s'étend sur 600 kilomètres en latitude, et sur 50 environ en longitude ; comme forme et direction, il ressemble au Tanganika ; sa profondeur serait pourtant moindre (150 mètres) ; il a été longuement exploré par Livingstone en 1859, et depuis lors des missionnaires écossais se sont installés auprès ; il est encadré par des montagnes dont l'escarpement est accusé surtout au nord et au sud-est ; celles du nord sont le prolongement des monts Mouchingas ; celles du sud, moins abruptes, continuent les monts Matoppos et se soudent aux monts Namoulis ; elles sont entaillées par la vallée du Chiré et de leurs pentes orientales s'échappent de grosses rivières, encore mal connues, qui finissent dans l'Océan Indien entre Mozambique et les bouches de la Rovouma ; nous avons, dans le précédent chapitre, indiqué les tentatives coloniales dont ces pays sont aujourd'hui le théâtre.

Des pointements de grès carbonifères ont été relevés sur la rive occidentale du Nyassa : s'ils recélaient des mines exploitables, ce serait une bonne fortune exceptionnelle par toute l'Afrique centrale, qui manque de combustible minéral : ces gisements, proches d'une voie navigable que des compléments artificiels rendraient l'une des meilleures de l'Afrique, seraient appelés à ravitailler tous les pays du Zambèze et sans doute

une partie de ceux du Congo : la navigation du Chiré n'est entièrement arrêtée que par les chutes Murchison ; en aval de ce point, le fleuve entre dans la plaine du bas Zambèze, le cours tranquille de ses eaux n'est précipité que dans la traversée d'un massif forestier isolé, mais il n'y a pas là de rapide infranchissable.

La Compagnie anglaise des Lacs, fondée en 1878, a pris possession du pays, qui était alors portugais, mais qui fut annexé aux territoires anglais du Cap en 1891 ; il est intéressant de remarquer que la nouvelle frontière, abandonnant au Portugal la zone de steppes pauvres où coule le Zambèze, ainsi que les marais du confluent du Chiré, englobe dans la zone anglaise, au nord et au sud du fleuve, tous les plateaux plus élevés et plus sains ; tout le cours du Chiré, jusqu'au moment où il débouche dans les alluvions, est ainsi réservé à l'Angleterre, dont le domaine pénètre comme un coin dans les terres laissées au Portugal. C'est dans cette enclave que les missionnaires écossais ont fondé leurs stations les plus prospères ; ils ont trouvé là un climat chaud, mais salubre par suite de la grande pureté de l'air ; une population indigène docile et pacifique, les Manyangas, qu'ils ont aussitôt formés à la culture des plantes vivrières, du tabac et du coton. Leur capitale, Blantyre, est située à 1,000 mètres d'altitude, c'est en même temps le centre administratif de la compagnie des Lacs. On y a heureusement introduit diverses cultures tropicales, notamment celles du sucre et du café ; les Européens vivent facilement sur ces plateaux ; la voie d'évacuation Chiré-Zambèze étant toute voisine,

on doit considérer que ces bords méridionaux du lac Nyassa sont une des régions d'avenir de la colonisation européenne dans l'Afrique tropicale.

Le Nyassa occupe la partie centrale d'une route mixte, terrestre et navigable, de la côte africaine de l'est au lac Tanganika : une route charretière, appelée Stevenson du nom du riche donateur qui en paya les frais, le relie à la pointe méridionale de ce dernier lac ; plus bas, les chutes Murchison sont tournées par un portage bien établi ; des chaloupes à vapeur sont à flot dans le bief intermédiaire puis, en aval des chutes sur le Chiré et le Zambèse ; par cette voie, très sûre, le Tanganika n'est qu'à 40 jours de Londres.

Ainsi est-il établi que l'Angleterre, à l'exclusion du Portugal, dont elle ne fait que traverser les territoires, est maîtresse de la pénétration vers les plateaux cultivables du Nyassa comme vers les districts miniers du Manicaland. Un chemin de fer, remplaçant la route Stevenson, longerait au sud la frontière assignée entre l'Afrique orientale allemande et les pays protégés de l'Angleterre ; ce serait alors l'annexion économique aux pays du Nyassa de ceux du lac Tanganika ; c'est dire que l'Afrique australe anglaise atteindrait de sa concurrence une région considérable de l'Etat indépendant du Congo. On s'étonne que de pareilles ressources soient restées ignorées des Portugais, ou du moins qu'ils n'aient jamais rien fait pour en tirer parti ; mais qu'attendre d'un gouvernement qui jusqu'en 1878 a toléré dans ses colonies d'Afrique l'exercice à peine clandestin de la traite des nègres, sans penser à y encoura-

ger d'autres commerces, et pour lequel, jusqu'en 1752, le Mozambique releva de Goa, dans l'Inde? Une telle inertie condamnait à la stérilité les travaux de quelques explorateurs portugais contemporains, gens d'audace et de clairvoyance, que l'on a cru suffisamment honorer à Lisbonne en associant les souvenirs rapportés de leurs voyages aux trophées des temps héroïques de Vasco de Gama.

---

## CHAPITRE II

### **La région du Haut-Congo et du lac Tanganika.**

Nous avons, dans un précédent chapitre, décrit la barrière montagnaise qui, peu en arrière de la côte zanzibarite, oppose sa falaise aux vents et aux pluies de l'océan Indien ; dans les monts Mambouas, qui dominent l'Ousagara, elle atteint 3000 mètres, chiffre sensiblement supérieur aux évaluations de Stanley. Plus loin vers l'ouest, se développent deux étages de plateaux, dont l'un embrasse tous les pays lacustres du Tanganika et des sources du Congo, et l'autre forme une terrasse moins haute qui encadre immédiatement, comme les gradins d'un cirque, la contrée du Congo équatorial antérieurement étudiée. La pente générale, inclinée d'est en ouest, est très faible, les plateaux s'abaissent vers l'ancien lac congolais plutôt par degrés abrupts que par une descente lentement ménagée.

L'étage supérieur porte différents noms : à l'est du Tanganika, c'est l'Ounyamouézi, parcouru par Stanley,  
L'Afrique.



traversé depuis assez souvent jusqu'au jour où les routes de l'ouest, par le bas Congo, furent préférées ; à l'ouest de Tanganika, ce sont le Manyéma et le Katinga, plus récemment reconnus, et qui viennent se souder aux régions du Lounda et du Barotsé, d'où partent les affluents du Kassaï et du Zambèze. L'aspect d'ensemble en est très uniforme, l'altitude peu variée ; ainsi Tabora, station étape entre la côte orientale et le Tanganika, est située à 1240 mètres ; le lac Bangouéolo, que traverse le Louapoula, est à 1145 ; une légère remontée vers l'ouest, dans la direction des monts du Bihé qui bordent l'Atlantique, est indiquée par la hauteur des sources du Zambèze (lac Dilolo, 1445 mètres), et du Kassaï (1500 mètres). Et rien ne pourrait, mieux que ces chiffres, illustrer l'expression de Livingstone, qui qualifie l'Afrique centrale d'auge gigantesque ; ces plateaux sont inscrits en effet entre deux redressements littoraux, dont le commandement, de part et d'autre, dépasse 1000 mètres.

On aurait tort de croire, cependant, que le relief intérieur ne soit pas, çà et là, bossué par des soulèvements montagneux comme dans les pays du Zambèze, nous en trouvons ici deux principaux, orientés également du sud-ouest au nord-est et redressés au nord franc aux approches de l'équateur. Tous deux se déploient à l'est du Tanganika, les monts Mitoumbas venant se briser contre la faille elle-même où sont amassées les eaux de ce lac, les monts Bambarés marquant la limite où ce premier étage des plateaux tombe sur les terrasses inférieures.

L'Ounyamouézi est l'hinterland de l'Afrique orientale allemande ; c'est une steppe dont le sol se compose de roches anciennes, granits et schistes cristallins, traversées en maints endroits par des percées basaltiques ; elle n'est pas fertile, encombrée seulement d'une végétation de hautes graminées à travers lesquelles la marche des caravanes ne serait signalée que par l'ondulation des tiges au spectateur placé sur un sommet découvert. Parfois un terreau noir s'étend sur le granit superficiel, qui n'apparaît plus qu'en buttes isolées et, protégeant les eaux d'infiltration contre la voracité du soleil, les garde à une faible profondeur pour des cultures de légumes et de sorgo ; ailleurs, au contraire, ce sont ces « plaines ardentes » dont parle Cameron, où des indigènes exploitent le sel déposé en efflorescences comme sur les chotts d'Algérie et creusant des citernes pour ne pas laisser perdre une goutte des pluies très rares et vite évaporées.

La circulation fluviale est pauvre et irrégulière ; le climat est continental, et les pluies ne tombent qu'en été (austral), de novembre à mai ; elles ne sont précipitées que sur les sommets assez élevés pour participer, malgré l'obstacle du relèvement côtier, à la condensation des nuages venus de l'est ; ainsi sont déterminées les positions d'oasis de hauteur, qui surgissent en cônes de végétation plus fraîche au-dessus de la brousse pauvre des steppes ; entre ces mamelons se traînent des cours d'eau paresseux, enfouis sous des haies épineuses, pendant la saison sèche, bourbiers mouvants quand viennent les pluies : le Malagarazi, grossi du

Gombé, réunit ces misérables rivières pour les conduire au lac Tanganika ; ce sont moins des fleuves que des marigots, hantés par les crocodiles et les hippopotames, d'autant plus difficiles à franchir que les limites en sont moins précises, car une éponge de plantes aquatiques en masque souvent les abords. Ces ravins sont creusés dans l'épaisseur des plateaux, l'air y est stagnant, la fièvre ordinaire, les indigènes eux-mêmes ne font que les traverser, sauf quand ils y trouvent du sel.

L'Ounyamouézi est peu habité ; les graminées grossières, les mimosées des jungles ne fourniraient à l'homme qu'une nourriture insuffisante ; les groupes de population, encore resserrés par la conquête arabe, sont donc peu nombreux et presque tout le pays est abandonné à la faune sauvage qui est riche et variée, antilopes, zèbres, girafes, éléphants et même lions dans les parties plus montagneuses ; c'est la chasse de l'éléphant qui attira les Arabes de Zanzibar de proche en proche dans l'intérieur ; mais quoiqu'on ait observé dans les dernières années une reprise du commerce de l'ivoire par les ports allemands de la côte, il est certain que la décadence en est profonde depuis l'époque des voyages de Stanley et de Cameron : la cause en est la disparition progressive de l'éléphant, ainsi que la concurrence des voies d'évacuation du Congo belge.

Quelques districts, parmi cette steppe sans avenir, se dressent comme des flots de cultures et de population ; c'est là que les indigènes se sont rassemblés autour des traitants arabes et des centres urbains se sont ainsi

constitués, dont les explorateurs de l'Ounyamouézi comme ceux du haut Congo remarquèrent plus d'une fois la prospérité ; les Arabes avaient propagé derrière eux le figuier, le grenadier ; les nègres soumis et devenus leurs ouvriers agricoles avaient multiplié les champs de maïs, de millet et de sorgo ; le froment même ne leur était pas inconnu et des laboureurs de l'Ounyamouézi, formés dans les établissements arabes, avaient entrepris à leur compte le défrichement de quelques coins de la steppe. Déjà dégrossis par le contact des Arabes, convertis parfois à l'islam, ces noirs seraient, pour les Européens, des auxiliaires moins inhabiles que ceux du bas Congo. Mais il reste à déterminer ce que vaut exactement leur pays ; les apparences ne sont guère favorables, à part ces « oasis de hauteur » dont il faudrait restaurer la fortune, atteinte par la déchéance des Arabes, Tabora par exemple ou le Kondéland, au nord du lac Nyassa.

La Katanga est la région des sources du Congo, ou plutôt, si l'on se range à l'hypothèse de M. A.-J. Wauters, de fleuves que la dégradation des monts Mitoumbas annexa au domaine congolais, qui en était d'abord distinct. Les deux lignes montagneuses des Mitoumbas et des Bambarés dessinent à la surface du Katanga une double crête qui se réduit à une seule sur les bords nord-occidentaux du lac Tanganika. Il convient de rappeler ici ce que nous avons dit plus haut des monts Mouchingas ; ils viennent culminer entre les lacs Nyassa et Tanganika et rejettent vers l'ouest les sources du

loirs analogues déversant comme le Louapoula d'anciens lacs maintenant épuisés; plus au nord la Loukouga par une autre faille peut-être plus récente, conduit les eaux du Tanganika à l'artère maîtresse du Congo.

La vallée du Lubudi-Congo est un marécage où les confluents, en particulier, forment des deltas vaseux sur un sol à peine incliné; après avoir longé les monts Mitoumbas, elle s'engage dans les replis d'un plateau dont le redressement au nord-ouest est la chaîne des monts Bambarés et qui forme près du Tanganika le pays mamelonné dit Manyéma; les monts Bambarés opposent au Congo, grossi de tous ses tributaires des hauts plateaux, une résistance dont il a peine à triompher: sur 125 kilomètres, le fleuve, coupé de nombreuses cataractes, est innavigable, tandis qu'en amont la navigation par pirogues et chaloupes à vapeur est possible sur 560 kilomètres; dans les rapides, appelés chutes Hinde du nom de l'explorateur qui les a reconnus, le Congo est parfois rétréci jusqu'à cent mètres, les eaux se précipitent en un bouillonnement tumultueux, et creusent sans cesse leur lit à travers les roches; la magnifique horreur de ce passage l'a fait appeler aussi la porte d'Enfer. Les monts Bambarés sont franchis de même, mais au prix d'une lutte moins grandiose, par le Lomami né sur leur flanc méridional, et qui peu après les gorges de Zoungou pénètre dans la plaine équatoriale du moyen Congo; vers le sud-ouest, ils s'écrasent sur le plateau du haut Kassaï et disparaissent dans le Lounda, région des sources de ce fleuve et du Zambèze.

Entre l'Ounyamouézi d'une part, le Katanga et le Manyéma de l'autre, le lac Tanganika présente nettement les caractères d'un accident géologique; ce sont les mêmes forces qui ont dressé les sommets volcaniques des Viroungous et des Yomalenas et creusé cette longue faille, où s'étalent du sud au nord les eaux des lacs Tanganika, Kivou, Albert-Édouard et Albert; là est la ligne occidentale des actions volcaniques, une ligne plus orientale étant marquée par une série de petits lacs, du Nyassa au Rodolphe, et par les masses éruptives du Kénia et du Kilimandjaro : la figure d'ensemble de ces manifestations serait celle de tenailles dont le Nyassa serait le pivot et dont les bras, représentés par les deux lignes ci-dessus indiquées, enserreraient le lac Victoria pour se refermer vers le lac Albert.

Le Tanganika mesure 650 kilomètres en latitude, sur une largeur qui varie de 30 à 80; il est très peu profond (au delà de 600 mètres), et ses tempêtes sont redoutables. Livingstone croyait obstinément qu'il se déversait dans le Nil et, malgré toutes les probabilités recueillies en compagnie de Stanley, persistait à considérer la Roussizi qui arrive au nord dans le Tanganika comme un émissaire alors que c'est en fait (Stanley en fit la preuve irréfutable) un affluent. L'examen des rives du Tanganika fait supposer que le niveau de ses eaux a baissé très notablement au sud, tandis qu'il se serait relevé au nord. Stanley a émis l'hypothèse qu'un effondrement, ayant beaucoup accru vers le nord les dimensions de l'auge à remplir, les eaux du sud s'y précipitèrent; du même coup, la Loukouga, qui déversait jadis

le lac du sud dans le Congo devint un canal à cours incertain, encombré de roseaux, et dont l'apparence paresseuse expliquait l'entêtement de Livingstone à chercher ailleurs l'émissaire du Tanganika. Depuis les observations de Stanley, il semble que la Loukougua ait creusé sa vallée, et que son caractère de chenal de décharge s'accuse de plus en plus nettement ; on connaît aujourd'hui les gorges de Mitouanzi par lesquelles elle franchit les monts Mitoumbas pour s'engager sur les plateaux du Manyéma.

L'embouchure de la Roussizi, à la pointe nord du Tanganika, est à demi dissimulée sous des papyrus ; elle est donc difficile à franchir pour les bateaux ; en amont de cette barre végétale, la Roussizi est navigable sur une centaine de kilomètres, puis des rapides interdisent aux chaloupes le passage vers le lac Kivou ; celui-ci est beaucoup plus élevé que le Tanganika (près de 1500 mètres) ; il est entouré de hautes montagnes, et ne reçoit que de minces affluents ; il est reconnu là s'arrête la ligne des eaux qui, par le Tanganika et le Congo, descendent vers l'Atlantique : le lac Albert-Edouard, tout proche du lac Kivou, dont le sépare la masse volcanique des monts Viroungous, est tributaire du Nil. Les falaises qui bordent à l'ouest le lac Kivou, n'étant protégées par aucun écran de ce côté, sont atteintes par les pluies atlantiques ; sur leurs pentes inférieures commencent, avec la vallée de la Looua, les conditions équatoriales de l'ancien lac congolais et de la grande forêt.

Au delà des monts Bambarés, les plateaux forment un second étage, élevé de 500 à 1000 mètres et doucement raccordé à l'étage supérieur par un glacis relevé vers les sources du Kassaï; ce second étage est une savane, où la végétation diffère sensiblement de celle de l'est; il finit à l'ouest par une chute brusque d'une centaine de mètres, qui brise tous les cours d'eau affluents du Kassaï par une série de rapides; au-dessous commence la navigation en plaine, qui n'est plus interrompue jusqu'à la traversée des monts de Cristal.

Redressées au nord, comme les monts Mitoumbas dont elles suivent la direction, ces terrasses encadrent le Lomami et le Congo, celui-ci depuis les chutes Hinde jusqu'aux Stanley-Falls (631 m.); il y a là un bief navigable de 530 kilomètres, le long duquel on observe la transition de la forêt galerie à la forêt dominante. A Nyangoué, qui était au temps des Arabes un marché considérable, le Congo peut porter de grosses chaloupes fluviales; sa profondeur, qui atteint parfois 8 m. 50, ne descendrait pas au-dessous de 2 m. 50. Mais les Stanley-Falls arrêtent en aval toute navigation; ils se composent de sept cataractes reliées par des rapides intermédiaires dont Stanley détermina la chute voisine de 3 mètres par kilomètre. Au pied de la septième cataracte, le fleuve est à 460 mètres et sa pente est dès lors insensible jusqu'au Stanley-Pool (0 m. 15 par kilomètre).

Tandis que le bassin supérieur du Kassaï est encore peu connu, les Belges ont exploré tous les pays du haut Congo, qui avaient été touchés par la conquête



arabe et qu'ils achèvent en ce moment de rattacher à la direction économique de l'Europe ; la traite a fait de grands ravages parmi les anciennes populations indigènes, et, comme dans toute l'Afrique noire, ce sont les tribus soumises les premières, armées ensuite par les envahisseurs, qui poussaient dans l'intérieur les expéditions d'avant-garde : Msiri, qui fut roi de Katannga, venait de l'Ounyamouézi ; lui-même et ses lieutenants étaient convertis à l'islam. Avant cette transformation, qui leur coûtait cher, les naturels étaient très farouches ; autour de villages aux huttes coniques, entourés d'une fortification de plantes épineuses, les hommes se livraient à la chasse et à la pêche, les femmes cultivaient le sorgo ou fabriquaient avec le grain moissonné de la farine et de la bière ; quelques artisans, habiles, travaillaient le fer et le cuivre qui abondent de tous côtés. Pour tout vêtement, hommes et femmes portaient des peaux de bêtes, avec des colliers de dents ; au contact des Arabes, ils apprirent à s'habiller davantage, et des ballots d'étoffes européennes, importés par Zanzibar, leur étaient vendus en échange de l'ivoire ou des esclaves qu'ils allaient enlever dans les villages voisins.

Les marchés arabes s'étendaient en une ligne d'étapes de Zanzibar au delà du Tanganika ; Nyangoué sur le haut Congo, Kasongo plus à l'ouest encore étaient, au moment de l'occupation belge, les points d'appui extrêmes de l'expansion arabe ; Tabora ou plus exactement Kouihara, dans l'Ounyamouézi, Oudjiji et Karéma sur le Tanganika, étaient les stations intermédiaires. De

l'une à l'autre, la circulation n'était pas toujours sûre, et les traitants se groupaient en caravanes armées : il arrivait en effet que des chefs vaincus, après une apparente soumission, tournaient contre les Arabes les armes reçues d'eux ou prétendaient razzier pour leur propre compte les malheureux habitants : c'est ainsi qu'à l'époque des voyages de Stanley, un certain Mirambo tenait la campagne contre les Arabes entre le Victoria et le Tanganika ; après cinq ans de luttes et de pillages, il fit la paix avec ses adversaires, non sans avoir, par ses attaques sur les caravanes, fait doubler le prix de l'ivoire à Zanzibar ; Stanley le rencontra, lorsque la paix était déjà conclue ; c'était, nous dit-il, un beau nègre de six pieds de haut, qui ne manquait ni d'allure, ni d'intelligence. A son exemple, beaucoup de roitelets indigènes s'embusquaient sur les routes des Arabes pour prélever des droits de péage, et nous avons vu que certains allaient s'établir au loin, avec quelques bandes de partisans, jusque dans le Katinga.

Le commerce arabe était donc grevé de frais de transport considérables, et ne pouvait s'intéresser qu'à des produits riches, c'est-à-dire, presque uniquement à l'ivoire ; de Zanzibar, le personnel des caravanes, diminué par la vente d'une partie des porteurs, rapportait dans l'intérieur des armes et des munitions pour ravitailler les étapes, quelques ballots d'étoffes et de bimbeloterie pour acheter l'ivoire aux chasseurs nègres. Autour des stations, les plantes vivrières étaient cultivées sans grands frais par des captifs : le gouverneur arabe de

Kouihara, Séid Ibn Sélim, logea successivement dans sa maison, confortable et bien approvisionnée, Livingstone, Stanley, Cameron ; auprès, les légumes et même le blé poussaient en abondance ; Oudjiji était de même entouré de jardins, les notables Arabes y vivaient largement ; le pain de froment figurait à leur ordinaire, plusieurs maisons étaient ornées de solives sculptées et les magasins regorgeaient d'ivoire ; Stanley calcule que la fortune du plus riche de ces négociants en marchandises, esclaves et biens fonciers devait représenter sur place environ cent mille francs. De là le luxe de ces traitants arabes, leurs vêtements de toile fine ou même de soie, leurs armes rehaussées d'incrustations ; une quinzaine d'années après le passage de Cameron et de Stanley, le Dr Hinde qui prit part aux « campagnes arabes » de l'État du Congo constatait l'air d'aisance des villes arabes évacuées devant les Européens.

Tippo Tib fut, pendant des années, le type par excellence de ces chefs arabes ; sa résidence habituelle était Nyangoué, dont les maisons, posées sur deux collines de la rive droite du Congo, étaient disposées entre des rizières. Très noir de peau, mais de belle prestance et de grand accueil, rompu aux raffinements de la politesse arabe, Tippo Tib vivait en sultan, très polygame, au milieu d'une armée d'esclaves cultivateurs ; la plupart de ceux-ci étaient originaires du Manyéma, région de bons paysans ; ils travaillaient la terre ou servaient de porteurs pour les caravanes ; rarement le maître les vendait ; il les nourrissait en fermier prudent, qui sait ce que valent ses bêtes domestiques, mais ne les dis-

**pensait pas de porter autour du cou la fourche, insigne de leur servitude.**

Le pays de Nyangoué était très peuplé, le marché attirait deux à trois mille indigènes ; on y vendait des vivres, du sel, du cuivre, et les seuls produits de l'industrie indigène, des poteries et des instruments en fer ; dans le Manyéma, la houe en fer est encore aujourd'hui l'unité monétaire, tandis que dans le Katanga l'on se sert d'une monnaie de cuivre, petits lingots en croix de Saint-André. Tippo Tib était un négociant avisé, qui sut fort bien tirer parti du désir de Stanley de descendre le Congo en partant de Nyangoué : des populations belliqueuses avaient plusieurs fois, de ce côté, forcé les Arabes à la retraite et pourtant, comme on les disait très riches en ivoire, il eût été précieux d'entrer en relations avec elles : Tippo Tib se fit payer par Stanley pour lui faire escorte le long du fleuve ; il bénéficiait ainsi de l'exploration du pays par les blancs et de l'étonnement où leur présence jetait les indigènes. Avant de se substituer aux chefs arabes sur le haut Congo, l'État indépendant a dû d'abord s'entendre avec Tippo Tib.

La prise de possession de l'arrière-pays du Congo belge est encore à peine achevée ; en 1885, le lieutenant van Gèle avait fondé en aval des Stanley-Falls un poste de l'État, mais l'année suivante ce poste était pillé, deux Européens tués ; Tippo Tib fut d'abord déclaré responsable ; puis, comme il fallait temporiser, l'État l'admit à se disculper et l'institua son représentant aux Falls, en attendant de pouvoir l'en expulser. Les « campagnes arabes », dont le directeur fut surtout le baron

Dhanis, commencèrent en 1892 ; les Belges s'appuyaient à la fois sur le Congo (camp de Basoko, en aval des Falls) et sur le Sankouron (camp de Lusambo). En février 1894, après la prise de Nyangoué et de Kasongo, les troupes de l'État atteignaient le Tanganika. Les chefs arabes, parents ou vassaux de Tippou Tib, étaient vaincus, certains pris et fusillés comme rebelles, et l'on pouvait regarder comme close l'ère de la domination arabe sur le haut Congo.

Ce n'est pas toutefois sans luttes que les Belges l'ont remplacée : leurs auxiliaires noirs, durement traités, lancés à la guerre de pillage par des chefs blancs qui ne les tenaient pas bien en mains, se sont soulevés dès qu'ils ont vu les campagnes arabes terminées ; peut-être eut-on le tort de vouloir les employer à de nouvelles expéditions loin de leur pays d'origine : ces Batétélas, nègres grands et vigoureux des environs de Nyangoué, ont tenu en échec pendant deux ans les troupes fidèles de l'État, entre le Tanganika et le Congo ; ils sont à peu près partout vaincus aujourd'hui ; mais leur soumission est encore précaire ; une politique prudente et souple fera seule du Manyéma le pays d'exploitation minière et agricole que ses ressources semblent promettre. Quant aux indigènes du Katanga, population moins dense que celle du Manyéma, leurs mœurs plus primitives assurent plus de facilités à l'établissement des Européens.

Quelles sont donc, dans ces régions du haut Congo et du Tanganika, les points vers lesquels doit se porter

l'effort de la pénétration ? Ni les savanes du Kassaï supérieur, ni les plateaux de l'est, mais seulement le Manyéma et le Katanga. Les Allemands de l'Afrique orientale n'ont pas d'abord voulu se rendre à cette évidence, comme s'ils pouvaient ressusciter à leur profit le commerce des caravanes arabes, en poussant un chemin de fer de la côte vers le Tanganika ou le Nyassa : de Dar-es-Salam au Tanganika, cette voie ferrée se déroulerait sur près de 1800 kilomètres, par Tabora et Oudjiji ; le gouvernement allemand, d'accord avec des sociétés de colonisation et de banque, avait fait procéder aux premières études de cette ligne ; les frais en furent évalués à 90 millions de francs, et l'on ne disait pas sur quel trafic local on pourrait gager l'emprunt de cette somme, qui serait sans doute beaucoup dépassée. Le désir de faire concurrence au chemin de fer anglais de l'Ouganda n'excuserait pas une telle prodigalité. On agirait plus sagement en débroussaillant des pistes assez larges pour des charrois, surtout si la domestication de l'éléphant était en même temps étudiée pour en faire une bête de somme et de trait, et si l'on reprenait les tentatives de la *London missionary Society* pour diriger des chars à bœufs de la côte sur le Tanganika.

Au mois d'octobre 1899, le conseil colonial allemand pourtant émit un avis favorable à la construction d'un grand chemin de fer de pénétration : de Bagamoyo ou Dar-es Salam, il irait à Tabora, par les hauteurs de l'Ousagara et de Mpapoua, dont l'altitude permet le séjour des Européens ; à Tabora il se bifurquerait, d'une part sur Oudjiji, d'autre part sur Kamoga (sud du

lac Victoria) ; cette opinion lancée par des publicistes et des coloniaux en chambre a été vivement combattue par des adversaires d'expérience, le Dr Hans Meyer et Schweinfurth ; ils ont fort bien montré que l'idée n'avait rien de pratique ; si jamais un chemin de fer doit traverser de part en part l'Afrique orientale allemande, c'est celui qui relierait à la côte les districts houillers de Langenbourg, au nord du Nyassa ; le cours inférieur de la Roufidji se prêterait peut-être à des améliorations suffisantes pour un service de batellerie fluviale qui raccourcirait d'autant le tracé du chemin de fer, mais il resterait, et la dépense serait considérable, à entretenir un port dans le delta de ce fleuve. Sur le lac Nyassa, les Allemands ont trois barques à vapeur ; mais il ne faut pas oublier que la houille de Langenbourg serait économiquement amenée dans les ports de l'Océan Indien, si seulement un chemin de fer local, un simple Decauville, remplaçait le portage des chutes Murchison.

Depuis 1876, date de la conférence géographique internationale de Bruxelles, les pays qui forment aujourd'hui le hinterland allemand avaient été parcourus par les explorateurs de l'« Association internationale africaine », et par des missionnaires français et anglais. En 1878, le pape y constituait des domaines spirituels pour les Pères Blancs du cardinal Lavignerie ; Wissmann, en 1882, trouvait ces Pères bien établis à Tabora ; de là, ils s'avancèrent sur Oudjiji, où l'un des leurs fut assassiné en 1881, et même passèrent sur la rive occidentale du Tanganika. En même temps, le comité belge de l'Association internationale faisait fonder par le lieute-

nant Cambier le poste de Karéma, sur le lac (1879) ; un riche industriel de Leeds, M. Arthington, donnait à la London Missionary Society 3.000 livres sterling pour étudier la navigation du Tanganika ; dès 1880, les pasteurs de cette association y possédaient un canot en acier, et recevaient de la compagnie anglaise des Lacs, par la voie du Nyassa, les pièces d'une chaloupe à vapeur

Toute cette activité tomba, le jour où l'on put employer la voie du Congo découverte par Stanley : les Pères Blancs décidaient, en 1883, de ravitailler leurs postes du Tanganika par les routes congolaises ; le lieutenant Cambier ne touchait plus à Zanzibar que pour y recruter des auxiliaires destinés à l'exploration du bas Congo ; il ne restait de tout le mouvement parti de la côte orientale que des stations mortes sur des routes abandonnées ; ce fut une délivrance lorsque les troupes de l'État indépendant rejoignirent sur les bords du Tanganika (février 1894) les miliciens de Storms et de Jacques, laissés là-bas en sentinelles perdues des sociétés antiesclavagistes. L'Allemagne n'a donchérité que d'un pays pauvre, bloqué entre des routes qui échappent à son contrôle ; le chemin de fer qu'elle construirait vers le Tanganika serait pour elle une sorte de transsaharien, avec cette différence qu'il finirait en cul-de-sac au seuil de pays non allemands.

Les conditions seraient tout autres si, par un accord avec l'État indépendant, l'Allemagne pouvait réserver à ce chemin de fer, prolongé vers Nyangoué sur la rive occidentale du Tanganika, l'évacuation des produits co-



loniaux et des minerais du Manyéma et du Katanga ; l'Afrique orientale allemande serait alors un vestibule, et non plus une impasse ; déjà une entente de ce genre paraît établie pour une ligne télégraphique commune dont l'importance serait européenne, car elle pourrait, en s'augmentant de sections terrestres et de câbles de longueur médiocre, soustraire au monopole des compagnies anglaises une notable partie de l'Afrique, du Sénégal à Madagascar. Mais il n'existe encore aucun indice qu'un tel projet soit à l'étude pour une voie ferrée ; plus probablement même, l'État indépendant s'efforcera de conserver pour lui le monopole des transports sur toute l'étendue de son domaine.

Le Manyéma et le Katanga n'en sont pas l'une des parties les moins riches. Le Katanga est un pays minier, avec des gisements de fer, de cuivre, de sel, des sources thermales et minérales ; les érosions ont mis à nu des collines entières de minerai de fer, dont l'exploitation ne comporterait de la sorte qu'un travail facile, à ciel ouvert ; les principaux gîtes de cuivre (malachite) sont situés en arrière des monts Mitoumbas, dans les bassins où s'étalent la Loufila et le Nzilo ; les indigènes savent extraire ces minerais et fabriquer quelques objets : des anneaux d'ornement et des croix en cuivre, ces dernières servant de monnaie.

Une compagnie belge du Katanga fut constituée dès 1891 ; toutes les explorations ont démontré que les mines du Katanga seraient d'un rendement rémunérateur, si les voies d'accès en devenaient plus faciles ; quant au Manyéma, sur la surface duquel les pluies

ont étalé des alluvions volcaniques, précipitées des monts Mitoumbas, ce serait le grenier du pays des mines ; le recul des traitants arabes, la suppression des razzias, la pacification des Batétélas, qui sont une des races noires les moins grossières de l'Afrique centrale, rendront sans doute à ces champs fertiles leur population dense et leur productivité d'antan ; il nous paraît qu'il y a là une condition essentielle de la mise en exploitation des mines du Katanga.

Une autre question, non moins importante, est celle des communications : les deux routes fluviales du Congo-Lomami et du Kassaï-Sankouron-Lubefou convergent vers le nord du Batétéla, l'une au prix d'une courbe immense vers le nord, l'autre presque directement en suivant le 4<sup>e</sup> parallèle : 300 à 400 kilomètres de chemin de fer relieraient le point extrême de la navigation du Lubéfou à Nyangoué, coupant le bief navigable du Lomami par un pont ou par un bac ; mieux vaudrait encore, de ce dernier point, l'incliner au sud-est, pour n'atteindre le Congo qu'en amont des chutes Hinde, et disposer ainsi au terminus du rail d'un bief navigable de plus de 500 kilomètres sur le Lubudi ; à supposer qu'on ne voulût ou ne pût sans frais excessifs tracer une voie ferrée à travers les monts Mitoumbas, les minerais se trouveraient à moins de 300 kilomètres de leur point d'embarquement sur le Lubudi, et le climat du Katanga permettrait, sur ce dernier tronçon, d'organiser des charrois à bœufs.

Tous ces projets sont encore incomplètement étudiés, mais tout concourt à prouver que vers l'ouest, par des

compléments artificiels au réseau navigable du Congo, on trouvera des voies d'accès vers ces plateaux du centre de l'Afrique. L'État indépendant n'a rien à craindre de la concurrence de l'Afrique orientale allemande ; mais il ne doit pas oublier que l'Angleterre émit jadis la prétention de rattacher le Katanga à ses possessions du Zambèze, et là, le long de ces cours d'eau zambéziens mal connus encore dont les sources voisinent avec celles des tributaires du Congo, les ingénieurs pourraient bien découvrir un passage pour une voie ferrée affluente du Zambèze ; certes, la navigation de ce fleuve ne vaut pas celle du Congo, mais la moindre distance des ports maritimes, le nombre peut-être réduit des transbordements à l'intérieur seraient des arguments à discuter en faveur de cette route nouvelle ; l'hydrographie des pays entre Zambèze et Congo n'est pas tellement nette qu'elle réserve évidemment à ce dernier fleuve le commandement économique de tout son bassin supérieur.

---

### CHAPITRE III

#### **Le pays du lac Victoria et du Haut-Nil.**

Les pays du lac Victoria et du Haut-Nil continuent les plateaux de l'Afrique orientale allemande, avec les mêmes manifestations volcaniques ; le lac Victoria est le fond du cirque, la cuvette où s'amassent les eaux tombées sur le plateau ; les lacs qui l'entourent sont d'une autre origine, creusés dans les sillons du sol plissé par les soulèvements volcaniques : lacs Albert et Albert-Edouard à l'ouest, lac Rodolphe au nord-est.

Une falaise abrupte, haute de 250 mètres, se dresse à peu de distance de la côte bornant à quelques kilomètres le cours inférieur navigable des fleuves qui tombent des montagnes de l'intérieur ; celles-ci s'enlèvent sur un plateau lentement incliné vers la falaise littorale, et dont l'altitude est de 1700 mètres à 500 kil. de la mer ; les plus puissantes sont les cônes éruptifs, déjà décrits, du Kénia et du Kilimandjaro. La ressemblance est fidèle, entre cette partie du plateau et celle

que, plus au sud, Stanley parcourut entre Zanzibar et le Tanganika ; ce sont les mêmes steppes pauvres, avec quelques bas-fonds où poussent des bouquets de bois, des eaux rares et temporaires, des paquets de jungles formant barrière et servant de refuge à de nombreux lions ; Stanley a coté 1702 mètres, ailleurs 1717, en des points d'où les vallées fluviales divergent vers la côte et vers le lac Victoria ; la même altitude (1702 mètres) était relevée par lui entre les lacs Albert et Victoria : le modelé général du sol est donc peu varié, et les hauteurs qui le diversifient prennent le caractère très net d'accidents.

De cet étage culminant de 1700 mètres, qui embrasse tout le pourtour du lac Victoria, le plateau s'abaisse d'un mouvement continu vers l'ouest ; mais il est traversé par des massifs volcaniques dont plusieurs encadrent le Victoria et ont sans doute contribué à le former, en attirant sur leurs pentes les pluies de l'Océan Indien : à l'est du lac Victoria, entre le Kénia et le Kilimandjaro surgissent deux escarpements rapides ; le plus oriental, dit des monts Kikuyu, monte à 2500 mètres ; celui des monts de Maou, séparé du précédent par une vallée à chapelet de lacs, dépasse 3000 mètres ; plusieurs cratères en éruption y ont été observés, et l'on doit sans doute rattacher à l'alignement des monts Maou, qui se tord vers le nord-ouest, la haute cime de l'Elgon (4260 m.) et les ressauts à travers lesquels le Nil se fraie un passage pénible, entre le lac Victoria et le lac Albert ; pour reprendre une comparaison employée dans le précédent chapitre,

Le bras occidental des tenailles vient ici s'appuyer sur le bras oriental. Continué au nord, les escarpements Kikuyu et Maou se prolongent de part et d'autre du lac Rodolphe, et celui-ci peut être considéré comme faisant suite à la vallée lacustre qui se développe entre eux.

La connaissance de ces hauteurs est très récente, elles n'ont été étudiées en détail qu'en vue des travaux du chemin de fer de l'Ouganda. Les montagnes situées à l'ouest du Victoria figurent depuis plus longtemps sur nos cartes : là, le massif le plus considérable est celui du Ruvenzori, dont Stanley avait aperçu les hautes cimes, mais sans trouver des compagnons indigènes pour s'en approcher comme il l'aurait voulu ; nous savons aujourd'hui que les monts du Ruvenzori s'élèvent jusqu'à 5500 mètres, comparables par conséquent au Kénia et au Kilimandjaro, qui sont les géants de l'Afrique ; couverts d'épais glaciers, dressés majestueusement au sud du lac Albert, entourés par les indigènes d'une terreur superstitieuse qui explique les difficultés opposées à la curiosité de Stanley, ils s'abaissent au nord-est, poussant des éperons qui se rapprochent de ceux de l'Elgon et ferment au nord le cirque du lac Victoria ; la vallée du Nil, entre les deux lacs, est coupée deux fois par des rapides, la chute Ripon presque à la sortie du lac Victoria et plus bas la chute Murchison, qui tombe de 40 mètres d'un seul trait.

Les terrasses qui dominent le nord-ouest du lac sont l'Ouganda, région fertile et peuplée ; le pays plus accidenté entre le Victoria et l'Albert est appelé Ounyorô ; le relief en est tourmenté, plusieurs cimes des monts Ru-

l'un au-dessus de l'autre à 940 et 660 mètres, ils prolongent vers le nord la faille où coulent, en sens inverse, les eaux du Kivu et du Tanganika ; leur forme est analogue, sauf qu'ici les escarpements les plus abrupts sont ceux de la rive orientale ; le lac Albert repose au fond d'une déchirure de 500 mètres ; la plus basse falaise des monts Ruvenorzi le serre de si près que les indigènes hissent avec des cordes en haut d'une falaise de 20 mètres le sel recueilli par des piroguiers sur la lisière du lac.

Très vite à l'ouest réapparaissent les terrasses qui correspondent à celles du moyen Congo et se continuent vers le Tchad jusqu'aux sources du Chari : le relief culminant porte alors le nom de monts Baghinzés qui s'entend moins d'une chaîne de montagnes que d'un plateau mamelonné à pente indécise vers l'Ouellé et le Bahr el Ghazal ; les Baghinzés sont une zone de savanes, avec des vallées à galeries forestières ; ils descendent par des gradins de 1300 à 500 mètres, vers le nord-est et le sud-ouest. Schweinfurth et Junker ont sagement exploré cette région, le premier surtout qui put profiter de ses excellentes relations avec les traitants musulmans de Khartoum, à l'époque où leur commerce était en pleine prospérité (1868-1871). S'il y eut là, jadis, des montagnes élevées, elles ont été nivelées par les érosions ; quelques cônes de gneiss, isolés, dressés de 300 à 400 mètres au-dessus du niveau moyen du sol, en portent seuls témoignage aujourd'hui.

Schweinfurth a établi qu'il n'y avait pas de communication entre l'Ouellé et le lac Albert, qu'il appelle lac

de Baker ; s'il ignore que l'Ouellé finit dans le Congo et le représente comme la source du Chari, il a du moins très exactement observé qu'il n'existe dans les monts Baghinzés aucun obstacle orographique, aucun faite de séparation entre les tributaires de l'Ouellé et ceux du Bahr el Ghazal ; il a passé de l'un à l'autre domaine sans même s'en apercevoir, cheminant toujours sur les mêmes croupes, entre lesquelles une hydrographie capricieuse distribue les eaux dans l'une ou l'autre direction ; les sources de l'Ouellé, dont la principale est la grosse rivière Kibali, sont à 1200 m. d'altitude, et c'est à peine si l'on trouverait des sommets de 1500 mètres dans la région des Baghinzés ; de là vers le lac Albert, il n'existe qu'un dos de pays ; du côté de l'ouest aussi la pente est très faible, puisque le confluent du Mbomou et de l'Ouellé-Kibali, à 1300 kil. plus bas, est à 438 mètres, soit une descente moyenne inférieure à 60 centimètres par kilomètre.

Tandis que les pluies qui alimentent le lac Victoria viennent surtout de l'Océan Indien, les monts Baghinzés appartiennent à la zone des pluies atlantiques, apportées par les vents du sud-ouest ; l'hiver est sec et relativement frais (de 16° à 22°), l'été plus chaud (25°) et très pluvieux, avec une constance de l'humidité toujours plus grande à mesure que l'on s'approche de l'équateur ; il souffle parfois, même en saison pluvieuse, des rafales de vent du nord-est, qui nettoient et rafraîchissent l'atmosphère. Ces observations s'appliquent au Bahr el Ghazal comme à l'Ouellé, fleuves dont la géographie fait un domaine unique, malgré les divi-



sions imaginées par la politique suivant le système suranné des « lignes de partage des eaux ». La saison des pluies commence en avril ; alors la végétation, assoupie pendant les sécheresses de l'hiver, se réveille et la steppe se couvre de fleurs soudainement, comme par un contact électrique ; les rivières sont atteintes par la crue deux mois plus tard, et les eaux restent hautes jusqu'en novembre ; il en est ainsi du Kibali, source de l'Ouellé, comme du Soueh et du Vaou, qui vont au Bahr el Ghazal.

Les terrasses marécageuses des monts Baghinzés sont un obstacle très difficile à franchir entre le Nil moyen et l'Ouellé ; c'est là probablement que durent s'arrêter les deux centurions envoyés par l'empereur Néron à la recherche des sources du Nil ; tout récemment, on n'a pas oublié au prix de quelles fatigues la mission Marchand put atteindre le Nil navigable vers Fachoda : le rapport du lieutenant de vaisseau Dyé est, à cet égard, très instructif : tous les fleuves sont encombrés d'îles flottantes, de forêts de roseaux à travers lesquels les barques n'avancent que poussées à la perche, et menacent de s'envaser à tout instant ; ces embâcles constituent le *sett*, barrière d'herbes aquatiques, assez solides parfois pour porter un homme, mais plus souvent trop molles et qu'il vaut mieux assurément essayer de tourner par la terre ferme que de couper par une navigation toujours précaire.

Les traitants arabes profitaient, pour remonter en barque jusqu'à Mechra-er-Rek, des hautes eaux qui entraînaient une partie du *sett* ; de là leur commerce

se faisait par caravanes, et leurs *zéribas*, entrepôts de munitions et de marchandises, étaient toujours posées sur des mamelons, hors de portée des inondations. Le *sett* a été reconnu sur le Bahr el Djebel ou Nil propre, en amont de Fachoda, comme sur le Bhar el Ghazal ; on l'a observé, bien qu'en moindres proportions, sur le Sobat, affluent de droite du Bahr el Djebel, c'est donc un trait général de toute l'hydrographie du Haut-Nil ; la pénétration européenne ne peut pas n'en pas tenir grand compte.

Ces immenses marais, formant au nord des montagnes volcaniques qui enserrant la Victoria une région à faible pente, où les eaux circulent mal, permettent l'hypothèse d'un ancien lac qui, par rapport aux terrasses de l'Ouellé et du Bahr el Ghazal, serait symétrique de l'ex-lac congolais ; il se serait vidé par le nord, perçant une issue très élargie aujourd'hui et dont le cadre est encore visible, entre les plateaux du Kordofan et les hauteurs de l'Abyssinie ; mais, les pluies étant ici moins abondantes que sur le moyen Congo, la lutte se serait engagée, pour ainsi dire, entre la végétation et les fleuves, dont le cours n'est pas assez puissant pour emporter tous les débris et empêcher la croissance des plantes au milieu même de leur lit.

La valeur économique des hautes terrasses n'est sans doute pas très grande ; les traitants arabes, chez lesquels séjourna Schweinfurth se plaignaient déjà que leur commerce devint difficile ; l'ivoire se faisant plus rare, le transport aux points d'embarquement sur le Nil ne laissa presque plus de bénéfices du jour où, l'Égypte

interdisant la vente libre des esclaves, les porteurs d'ivoire n'étaient plus eux-mêmes une marchandise. La conquête égyptienne aggrava ces conditions ; Junker a pu (1875-1878) constater une réelle décadence depuis le passage de Schweinfurth ; les fonctionnaires égyptiens, se regardant comme des exilés en ces pays perdus, ne s'occupaient que d'amasser un pécule, sans souci de molester les habitants ; les commerçants arabes, qui résidaient de longues années au milieu des mêmes tribus indigènes, étaient plus intéressés à les ménager, afin d'en vivre plus longtemps.

Les peuplades nègres les plus importantes du Bahr el Ghazal, les Chillouks, les Dinkas ont ainsi perdu beaucoup de leurs richesses. Les Chillouks sont surtout des pêcheurs, ils habitent les bords du Bahr el Ghazal et du Nil en aval de Fachoda ; très nombreux et peu outillés pour se défendre, ils étaient sans cesse raziés, dans les débuts de la domination égyptienne, par des cavaliers baggaras, poussant des pointes depuis les limites du désert. Les Dinkas, nous dit Schweinfurth, sont une véritable race de marais, aux jambes longues et grêles, aux pieds larges et plats ; ils vivent entièrement nus, se couvrant seulement de cendres pour prévenir les piqûres des moustiques ; ils arrachent leurs incisives inférieures, de sorte que celles du haut croissent démesurément et donnent à leur visage une expression hideuse et féroce. Il n'y a pas, semble-t-il, beaucoup à espérer du bétail des Dinkas ; il est petit et maigre ; les aliments dont il se nourrit, très aqueux et privés de sel, le prédisposent aux affections vermiculai-

res ; il n'est employé ni pour les transports ni pour le travail du sol ; il ne sert même pas ordinairement pour la boucherie ; des soins prolongés, une sélection laborieuse seraient nécessaires pour régénérer cette race. Pour la subsistance des habitants le sol, en pays non inondé, offre plus de ressources : le maïs, le sorgo y viennent très vite, ainsi que le tabac et les légumes d'Europe ; le blé remonte le long du Nil jusqu'à Fachoda.

Lorsqu'on descend vers l'Ouellé, on rencontre des indigènes assez différents, les Mombouttous et les Nyamnyams avec quelques tribus de Pygmées ; ces noirs, les derniers atteints par la conquête arabe, sont encore païens pour la plupart ; ils ignorent l'usage des céréales, n'ont pas de bétail et consomment surtout des ignames et du manioc ; les bananiers apparaissent autour de leurs villages, par grandes plantations et de même quelques élaïs, dont c'est là le dernier habitat vers le nord. Chasseurs, vêtus de peaux de bêtes, ces Nyamnyams sont anthropophages, comme tous les nègres de la forêt congolaise ; par leur pays se fait la transition vers les conditions des plaines équatoriales. Quelques sultanats, d'origine arabe, se sont constitués dans les hautes vallées de l'Ouellé : celui de Tamboura, laissé à la région d'influence anglaise par le traité de mars 1899, ceux de Rafaï, Zémio, Bangasso dont les territoires sont partagés entre la France et l'État indépendant du Congo ; ils ont encore de grandes réserves d'ivoire et d'immenses forêts à caoutchouc ; ce serait la seule partie de ces terrasses dont l'accès facile offrirait

des ressources à la pénétration européenne ; mais nous avons dit qu'ils paraissent, jusqu'à plus ample informé, relever des voies d'évacuation du Congo et non du Nil. Schweinfurth a bien aussi remarqué, sur l'étage supérieur des monts Baghinzés, des tribus, dites Djours, qui fabriquent des armes et ornements, avec le fer qui affleure à chaque pas ; mais on ne voit pas qu'il y ait là, de longtemps au moins, les éléments d'une industrie européenne.

Bien plus intéressants que ces plateaux de l'Ouellé et du Bahr el Ghazal sont, dans l'enceinte volcanique où s'étale le lac Victoria, l'Ouganda et l'Ounyororo. Speke et surtout Stanley nous ont les premiers décrit l'Ouganda comme un pays riche et déjà préparé par une civilisation assez remarquable, à solliciter l'effort des Européens. L'Ouganda et même plus à l'ouest l'Ounyororo ont reçu de la côte orientale d'Afrique les influences arabes d'abord, chrétiennes ensuite, leurs relations naturelles sont tournées vers l'Océan Indien, bien que le cours du Nil semble les rattacher à l'Égypte ; il a fallu, pour les lier politiquement au Soudan égyptien, des expéditions militaires venues du nord ; aujourd'hui l'Angleterre qui les a conquises, remplaçant à son profit la suzeraineté de l'Égypte, reconnaît cette vérité géographique et lui donne une sanction pratique, en construisant le chemin de fer de Mombasa au lac Victoria.

Stanley fut pendant plusieurs mois, en 1875, l'hôte du roi d'Ouganda Mtéssa. Converti à l'islam, après un avènement cruel et quelques années d'un despotisme

sanguinaire, Mtésa faisait alors figure de souverain très policé ; ses mœurs étaient adoucies, sa sobriété, digne d'éloges. Il était entouré d'une hiérarchie de dignitaires, sur lesquels son pouvoir était absolu ; il disposait d'une armée et d'une flotte ; les soldats armés de mousquets, même de quelques obusiers, traversaient le Victoria sur de grands canots peints en rouge, et conduits par cinquante rameurs : dans une campagne contre ses voisins de l'est, les Oussogas, Mtésa avait mis en mouvement, tant par terre que sur le lac, cent cinquante mille hommes, avec deux cent trente barques de guerre.

Ces chiffres indiquent que l'Ouganda est un pays de population dense ; Mtésa aurait eu plus de deux millions de sujets ou tributaires, et l'aisance paraissait générale autour de lui ; tous les gens de l'Ouganda sont vêtus, et les principaux, avec recherche. Mtésa lui-même habitait sur une colline une grande hutte en paille à toit conique, mesurant vingt mètres de long sur six de large et huit de hauteur au sommet ; il savait donner des réceptions somptueuses, qu'il présidait non sans majesté ; des chefs vassaux, élevés par sa faveur, gouvernaient en son nom des provinces organisées ; tous les notables, autour de lui, parlaient et écrivaient l'arabe ; Tori, l'homme de confiance de l'empereur, était de Zanzibar.

Les naturels de l'Ouganda sont de beaux hommes, d'une taille moyenne supérieure à celle des Européens ; paysans vigoureux, ils vivent largement du produit de leurs cultures ; des enclos palissadés, autour de leurs

cases, sont plantés en légumes et en bananiers ; de ce dernier arbre, ils tirent une farine, une boisson, des médicaments, des cordages, des matériaux de construction ; ils cultivent aussi, mais en moindres quantités, des céréales (riz et maïs) et possèdent de grands troupeaux ; leur nourriture est donc confortable et variée, leurs habitations sont aussi plus soignées que celles des peuplades africaines, ornées de trophées d'ivoire et tendues de peaux. L'Ouganda nous apparaît ainsi comme une exception de civilisation dans l'Afrique noire ; on pourrait peut être le comparer à l'Abysinie et, dès le retour de Stanley, l'attention des Européens s'arrêta sur ces régions dont il disait merveille.

Les explorations postérieures ont confirmé en les précisant toutes les informations de Stanley ; non seulement l'Ouganda est un pays fertile, habité par une population dense et intelligente, mais c'était alors un état indigène, politiquement constitué ; des expéditions avaient montré la valeur de ses armées contre les gens de l'Ounyoro, possesseurs de salines et ceux du Rouanda, leurs voisins du sud. Des missionnaires protestants, dès 1875, et des Pères Blancs, catholiques, depuis 1879, s'établirent dans l'Ouganda, où les uns et les autres firent de nombreux prosélytes ; Stanley déclare avoir converti Mtésa au protestantisme et rien n'est moins invraisemblable ; mais il est aussi notoire que le P. Lourdel, des PP. Blancs, acquit ensuite sur ce souverain, dont il devint le médecin, une très grande influence ; des chapelles des deux cultes s'élevèrent, et l'Ouganda fut bientôt partagé en deux factions chrétiennes, les

protestants liant parti avec les musulmans de Zanzibar, parce que ceux-ci passaient pour les alliés de l'Angleterre : en fait, de 1870 à 1888, le sultan Saïd Bargach fut étroitement surveillé par le consul anglais de Zanzibar, M. John Kirk, et sa protection permit aux pasteurs de la London missionary Society de s'avancer jusqu'à Oudjiji sur le Tanganika et jusqu'à Kagéhyi, au sud du Victoria qu'ils traversèrent ensuite pour gagner l'Ouganda.

Nous n'avons ici qu'à résumer ces pages de l'histoire contemporaine : la fondation, en 1885, de l'Imperial British East Africa C<sup>o</sup> (Ibea), dont sir William Makinon était le président, livrait à l'Angleterre, sous le nom de cette société, tous les territoires du Haut-Nil. L'Ibea fit, avec la Société de géographie de Londres (aidée pour la forme d'une subvention du gouvernement égyptien), les frais du voyage de Stanley à la « délivrance » d'Emin Pacha. Ce savant allemand, devenu fonctionnaire égyptien sur le haut Nil, avait été en effet coupé de la basse Egypte par l'insurrection mahdiste, et l'on pouvait craindre qu'il ne fondât au nord des lacs un Etat indépendant contre lequel la pénétration européenne viendrait se briser. Emin, sauvé peut-être malgré lui, descendit à Zanzibar, mais les Allemands de la côte orientale n'étaient pas restés inactifs. Peters était déjà parti pour l'Ouganda qu'il se proposait de placer sous le protectorat allemand, lorsque l'Angleterre et l'Allemagne signèrent le traité du 14 juin 1890, qui laissait à la première tout le nord et l'ouest du lac Victoria, c'est-à-dire précisément l'Ouganda.



Suivant l'usage, l'Ibea, compagnie à charte, précéda le gouvernement anglais : avec des troupes commandées par le capitaine Lugard, elle établit violemment sa souveraineté sur les riches territoires de l'Ouganda ; les catholiques furent décimés, mitraillés par des canons Maxim, et Lugard, malgré l'inutile cruauté de sa campagne, fut couvert d'éloges par l'Angleterre. Les Pères Blancs ont subi de ce fait des dommages considérables, leurs chrétientés dispersées, leurs champs ravagés, leurs maisons détruites ; on voudrait apprendre qu'ils ont été du moins indemnisés de cette violente expropriation. En mars 1893, la prise de possession par l'Ibea était un fait accompli ; le gouvernement anglais accepta de se substituer à la compagnie, qui faisait valoir les sacrifices consentis pour asseoir sur le Haut-Nil la domination britannique. Sir Gerald Portal, nommé commissaire général extraordinaire de la Reine en Ouganda, s'occupa tout aussitôt de réorganiser le pays, où le pouvoir des anciennes dynasties était brisé ; il enrôla dans une nouvelle milice beaucoup des soldats d'Emin Pacha, et l'intention de l'Angleterre fut dès lors proclamée, d'outiller fortement l'Ouganda, région riche, assez élevée et tempérée pour que les Européens puissent y vivre, château d'eau qui tient à merci les inondations du Nil et forte citadelle sur la route future du Cap au Caire.

La question qui se posait dès lors la première était celle des voies de communication de l'Ouganda ; deux directions étaient possibles, celle du Nil et celle de la côte orientale. Les difficultés les plus grandes ont été

rencontrées du côté du Nil ; il a d'abord fallu soumettre lestribus belliqueuses de l'Ounyoro, contre lesquelles le colonel Colville a conduit plusieurs expéditions : ces indigènes pouvaient, en effet, descendre de leurs montagnes sur le Nil, entre les lacs Albert et Victoria, et paralyser l'essor de la colonie nouvelle vers le nord.

Mais, ceci fait, il reste à vaincre le Nil lui-même : large de 500 mètres à la sortie du lac Victoria, le fleuve est, nous l'avons vu, coupé par deux cataractes jusqu'au lac Albert ; il tombe dans l'intervalle d'environ 300 mètres, et ne serait guère utile à la navigation. En aval du lac Albert, il a 2000 mètres de large, il est alors profond de 5 à 12 mètres, et son cours est libre de tous obstacles jusqu'à Doufilé. Ici commencent les rapides et les fles flottantes, qui interrompent la navigation : ces barrières végétales sont quelquefois assez solides pour servir de ponts aux caravanes ; les indigènes riverains campent alors sur ces radeaux naturels, dont ils creusent le sol pour pêcher ou pour puiser de l'eau. Deux expéditions infructueuses, aux ordres du major Martyr, ont essayé de débloquer l'Ouganda par le nord ; le concours des autorités de l'Etat indépendant du Congo, établies à Lado, n'a pas suffi pour en assurer le succès ; de même, le colonel Mac Donald, qui a tenté de pénétrer droit au nord au départ du lac Victoria, s'est heurté à des populations hostiles qu'il n'a pu soumettre.

Pour triompher de tous ces obstacles, le gouvernement anglais a résolu de renforcer le corps d'occupation

de l'Ouganda. Sir Harry Johnston a été nommé à la fin de 1899 au commandement général des troupes ainsi qu'à la direction administrative du protectorat. Le major Martyr a dû reprendre sa tentative pour descendre le Nil et joindre le lac Victoria à Fachoda ; en même temps, d'autres officiers devaient balayer tous les pays de la rive droite du haut Nil, en s'appuyant sur ce fleuve et suivre ainsi parallèlement, à l'est, la marche du major Martyr ; cette dernière campagne aurait pour but d'étudier le tracé d'un futur chemin de fer entre le lac Victoria et le bief facilement navigable du Nil (région de Fachoda), pour le cas où il serait reconnu qu'il est pratiquement inutile de s'entêter à percer le *sett* ; et si cette barrière s'étend sur 270 kilomètres, comme le croit sir William Garstin, ministre des travaux publics en Egypte, c'est évidemment au projet de chemin de fer qu'il en faudra venir.

Une telle voie, suppléante du haut Nil, serait en communications aisées, par les steamers du lac Victoria, avec le chemin de fer de l'Ouganda, dont les travaux sont dès maintenant (avril 1900) plus qu'à moitié achevés, il est vrai qu'on arrive seulement à la partie la plus pénible du tracé de ce chemin de fer, dont l'établissement est un des actes les plus importants de la pénétration européenne de l'Afrique. Il est construit par le gouvernement impérial, et l'on doit remarquer que la largeur adoptée est celle des voies de l'Inde (1 m.).

A la fin de 1899, le rail atteignait la station de Nairobi, par 1.700 mètres d'altitude, à 525 kilomètres du port de Mombasa, son point de départ. La hauteur de

cette station est assez grande pour que le personnel européen ne souffre pas du climat équatorial et les ingénieurs étaient justement pressés d'atteindre ce point, car le bas pays est très fiévreux et manque d'eau potable ; à Nairobi, au contraire, l'eau pure est abondante, des jardins potagers seront facilement créés et l'une des plus grosses difficultés, l'installation d'un sanatorium à portée des chantiers, se trouve ainsi levée. Les indigènes, après avoir énergiquement refusé de s'enrôler comme ouvriers, après avoir même tenté des coups de mains sur les convois et les magasins d'approvisionnement, paraissent aujourd'hui domptés ; ce sont des montagnards Massaïs, vigoureux et turbulents, qu'il a fallu manier avec beaucoup de prudence et que surveille efficacement aujourd'hui la garnison indienne du fort Smith, au delà de Nairobi.

La voie commence maintenant à gravir les escarpements des monts Kikuyu, sur lesquels elle doit atteindre 2366 mètres ; un peu plus loin, elle devra franchir les monts Maou à 2530, et l'intervalle entre ces deux crêtes, très abruptes à l'est, est un plateau marécageux de 1800 mètres ; on voit que des travaux d'art multiples seront nécessaires, mais la hâte des Anglais à terminer est telle qu'ils ne reculeront devant aucune audace, devant aucune dépense ; le parlement avait déjà voté 75 millions de francs pour le chemin de fer de l'Ouganda ; tout récemment il adoptait à une très forte majorité un crédit supplémentaire de près de 50 millions (30 avril 1900) ; comme Nairobi se trouve à peu près à moitié chemin et que la traversée des monts Kikuyu et Maou

s'annonce très coûteuse, on peut prévoir que la carte à payer montera beaucoup plus haut. Le tracé n'est pas encore définitif à l'ouest des monts Maou ; selon les derniers renseignements, le lac Victoria serait atteint en un point appelé Port Florence, à l'extrémité orientale d'une baie rocheuse, aux eaux profondes, qui s'allonge vers l'est.

Les ingénieurs n'ont pu recruter sur place la main-d'œuvre nécessaire ; mais l'Angleterre possède à proximité de ces chantiers un réservoir d'hommes inépuisable. L'Inde, surtout le Pendjab, a fourni au chemin de fer jusqu'à 13.000 ouvriers. L'entretien d'un tel nombre d'hommes en un pays pauvre et peuplé seulement d'adversaires a compliqué beaucoup les débuts des travaux ; la famine, en 1899, a désolé toute la contrée, et les constructeurs ont dû, pour éviter le pillage de leurs camps, nourrir en plus de leur personnel des tribus entières d'indigènes affamés ; les maladies, ulcères, dyssenterie, scorbut ont décimé les équipes ; plusieurs hommes, à l'approche des montagnes, ont été enlevés par des lions ; sur les nouvelles venant de leurs compatriotes, les terrassiers indous ne voulaient plus partir de chez eux.

Aujourd'hui, les convois circulent jusqu'à Nairobi, bien que la voie, trop rapidement posée, demande d'incessantes réparations ; les pluies de 1898 en avaient emporté plusieurs kilomètres ; les ponts sont encore en bois, en attendant qu'on les fasse en fer, mais ce provisoire suffit à une exploitation encore peu intense ; le bois est assez abondant sur le parcours pour qu'il soit

inutile d'importer du combustible ; les indigènes s'habituent peu à peu à le couper et entasser selon les indications qui leur sont fournies. Le matériel de traction, emprunté à l'Inde, est vieux et d'usage médiocre, mais il paraît économique de ne pas en affecter de meilleur à une ligne qu'il faudra retoucher en sous-œuvre avant d'en avoir fait un instrument définitif. La section Mombasa-Nairobi a coûté jusqu'ici à peu près 72,000 fr. le kilomètre ; c'est un chiffre très bas, et dont il y aurait lieu de s'étonner si l'on ne savait que l'on a voulu passer d'abord, quitte à terminer ensuite. L'aménagement nécessaire du port de Mombasa viendra encore augmenter la dépense totale. On a dit récemment au parlement anglais — il est vrai que c'était la préface d'un appel de fonds — que la section exploitée couvrirait déjà ses frais.

Ceci d'ailleurs ne serait pas exact que les Anglais n'en poursuivraient pas moins avec obstination l'achèvement d'une tâche essentiellement impériale : depuis février 1900, le télégraphe atteint les chutes Ripon, sur le haut Nil ; par le chemin de fer de Mombasa au Victoria, toute l'Afrique orientale, et toute la haute vallée du Nil tombent dans la dépendance de l'Inde ; les troupes d'occupation sont indiennes ; là, plus encore que dans leur pays d'origine, elles sont bien en mains de leurs officiers blancs et capables de défier toute opposition des indigènes ; elles pourraient prendre l'Égypte à revers, dès que le réseau des communications rapides par le Nil sera lié à la voie ferrée de l'Ouganda. Plus de la moitié du commerce de l'Afrique

Orientale anglaise se fait aujourd'hui vers l'Inde, grains (riz surtout) à l'importation, ivoire et caoutchouc à l'exportation. Enfin, il ne saurait être indifférent à l'Angleterre d'ouvrir des pays riches comme ceux du lac Victoria à ces commerçants de l'Inde, détaillants et banquiers, qui sont les agents les plus actifs de la transformation économique dans toute l'Afrique orientale.

Le chemin de fer de l'Ouganda commandera l'exploitation des forêts côtières et des rives fertiles du lac Victoria, même des parties que les traités ont dévolues à la domination politique de l'Allemagne; il tiendra suspendue sur l'Égypte la perpétuelle menace d'une invasion par la vallée du Nil; il assurera jusqu'au cœur de l'Afrique la pénétration du commerce britannique; c'est une de ces œuvres dont la conception et la mise au jour forcent l'admiration des plus indifférents.

---

## CHAPITRE IV

### L'Abyssinie.

Les plateaux d'Abyssinie, que la région mal connue encore du lac Rodolphe rattache à ceux de l'Afrique centrale, sont une masse puissante de hautes terres, dont l'altitude plutôt que la latitude règle le climat et qui, par les formes tourmentées de leur relief, par la fertilité d'une partie de leur sol, par les qualités de la population qui les habite méritent d'attirer particulièrement l'attention de l'Europe.

On s'est demandé longtemps si le lac Rodolphe était en communication avec le réseau du Nil ; il est établi aujourd'hui, par les voyages de Téléki et von Höhnel (1887-1888) et ceux de Donaldson Smith (1895-99), que cette communication n'existe pas : le lac Stéfanie, le lac Rodolphe, le lac Baringo et quelques autres moins importants s'allongent au fond d'une même faille volcanique, dont l'origine paraît être dans la plaine lacustre insérée entre les monts Kikuyu et Maou, par 1800 mètres ;



le lac Rodolphe marquerait, par 400 mètres, le point le plus bas de cette dépression ; des eaux lui arrivent du sud et du nord, ces dernières en une grande vallée, celle de l'Omo, dont les sources sont à 1800 mètres dans le pays galla. Cette coupure volcanique fait penser à celle de la mer Morte, dont on peut d'ailleurs remarquer la direction presque parallèle.

Les lacs Rodolphe, Stéfanie, etc... sont évidés dans un plateau de 800 à 900 mètres, où les rivières s'engouffrent en des cluses profondes ; un redressement très abrupt les borde à l'est, dominant la plaine compacte des Somalis, que parcourent des fleuves temporaires et des tribus nomades ; à l'ouest au contraire le pays galla descend en terrasses vers le Sobat et le Nil ; des populations chillouks apparaissent dans les vallées, de plus en plus denses à mesure que le sol s'abaisse et s'écrase ; le volcanisme a encore poussé, çà et là, des bastions isolés de granit mais ce n'est plus une chaîne continue, comme à l'est du lac Rodolphe.

Ces observations géographiques prendront toute leur valeur, si l'on se rappelle ce que nous avons dit dans le précédent chapitre de la navigation difficile du Nil moyen ; le chemin de fer de l'Ouganda, les monts Kikuyu franchis, atteint l'amorce de la dépression du lac Rodolphe ; par là, il pourrait un jour émettre un embranchement qui tournerait tout le haut Nil et viendrait, par la vallée du Sobat, joindre à Fachoda des eaux plus navigables ; le tracé paraît plus aisé que celui qui partirait droit au nord, des rives du lac Victoria. La question des frontières n'est pas encore réglée

entre l'Abyssinie et l'Afrique orientale anglaise, mais il y a tout lieu de croire que l'Angleterre entendra se réserver la possession totale des régions qu'emprunterait cette voie nouvelle.

Dans le pays galla, sur les vallées tributaires du lac Rodolphe, le niveau général se relève ; l'une des capitales des Gallas, Bonga, est située à 1850 mètres, au milieu des pâturages qu'arrose le Godjeb, l'une des sources de l'Omo ; les Gallas sont apparentés aux nègres de l'Afrique centrale, ils élèvent de beaux chevaux et sont en général convertis à l'islam ; braves et belliqueux, ils sont très redoutés de leurs voisins ; bien qu'aujourd'hui le négus d'Abyssinie Ménélik ait placé dans le Choa, limitrophe des Gallas, le siège de son empire, ces populations ne lui sont pas absolument fidèles, ce sont des alliés plutôt que des sujets, et là peut être un motif d'intervention pour une puissance européenne qui voudrait, par exemple, tenir l'Abyssinie à l'écart des voies du Nil.

La bordure volcanique du pays galla est la même que celle qui, plus au nord se dresse sur la lisière orientale des plateaux abyssins, et vient butter ensuite contre la faille d'effondrement de la mer Rouge ; on y distingue des sommets très élevés, les monts Téléki près du lac Rodolphe (3000 m.), le Oucho (4000 m.), le Sahalou (3900 m.). Un peu au nord de cette dernière montagne, la chafne émet vers le nord-est un contrefort qui porte les plateaux de Harrar et paraît lié aux montagnes de l'Hadramaout (Arabie) : en vue même du marché de Harrar (1850 m.), se dresse le

mont Moulata, qui dépasse 3000 mètres ; la côte africaine du golfe d'Aden est hérissée de falaises depuis la baie de Tadjoura jusqu'au cap Guardafui ; celui-ci tombe presque directement dans l'Océan Indien d'une hauteur de 1520 mètres, les établissements anglais de la côte de Berbera sont bloqués contre la mer par la chute toute proche de ces falaises ; au large même du cap Guardafui, des îles étalées d'ouest en est continuent jusqu'à Socotora cette série montagneuse dont le relief disparaît ensuite sous l'océan.

La chaîne bordière de l'Abyssinie est séparée des monts du Harrar par la vallée longitudinale de l'Aouach, qui prolonge vers le nord la dépression du lac Rodolphe ; elle s'enlève au-dessus de cette vallée sous forme d'un talus compact, à peine ébréché par des ravins à cascades intermittentes ; elle atteint 2,700 mètres auprès d'Ankober, l'une des capitales du Choa, et ne présente pour descendre directement à la côte que des cols très peu creusés (2,000 m. à l'est de Magdala). Coupée en biseau par la côte de la mer Rouge, elle se brise autour de Massaouah en un nombreux archipel, et serre de très près le rivage, dans la colonie italienne de l'Erythrée ; les flots de la baie d'Adulis sont composés de roches volcaniques, avec une ceinture de coraux ; une plage de sable, étroite et brûlante, sépare la mer des premières falaises, sur lesquelles les Européens placent leurs habitations.

L'Aouach, né dans les montagnes bien arrosées du Choa, s'épuise en aval pour traverser un désert aride ; après 800 kilomètres, il finit par des chotts, sans même

arriver à la mer ; les eaux qu'il apporte du haut lui sont disputées pour l'irrigation de ses rives ; les commerçants qui le traversent, venant du Harrar vers le Choa, sont montés à chameaux ; ces plaines dénudées, que tachent de loin en loin des paquets de genévriers, sont exposées à toutes les variations du climat continental : le thermomètre y saute de 20 et 25 degrés, entre le jour et la nuit. Les caractères désertiques s'accusent plus nettement encore au-delà des chotts qui terminent l'Aouach : les Danakils ou Afars, seuls habitants de ces sables, sont des nomades vivant de pauvres troupeaux et pillant partout où l'occasion s'en offre ; leur sol, trop sec pour qu'ils se livrent jamais à une agriculture régulière, forme une zone d'isolement entre la mer Rouge et les plateaux plus sains et plus riches de l'Abyssinie ; les caravanes l'évitent et le tournent, gagnant de Djibouti ou de Zeila le Harrar et de là remontant au sud-ouest, vers les sources de l'Aouach.

Les Italiens ont tenu à pousser leur frontière sur la côte des Danakils jusqu'à l'îlot de Raheita ; ils y possèdent le petit port d'Assab, sur une baie où débouche un oued. Un différend s'était récemment élevé entre eux et la France, à propos de ces parages de Raheita ; s'il ne s'agit que de quelques lieues de côtes, l'incident peut être, sans inconvénient pour nous, réglé dans le sens des concessions les plus libérales, car aucun de ces ports n'a de valeur comme tête d'une voie de pénétration ; la seule question intéressante est ici de savoir dans quelle mesure la possession de tel ou tel promontoire faciliterait la surveillance du détroit de Bal el Mandeb.

Les plateaux abyssins sont, en arrière des montagnes volcaniques qui les bornent à l'est, une haute forteresse dont le niveau moyen serait 2,500 mètres ; la connaissance en a été acquise par diverses explorations, mais surtout par celles d'Antoine d'Abbadie qui de 1837 à 1848 les sillonna de ses itinéraires. Des pâturages couvrent la plus grande partie de l'Abyssinie ; les pluies, tombant avec violence sur cet empâtement montagneux dont l'altitude les attire ont raviné le sol, que des vallées profondes découpent en prismes de toutes tailles ; des éruptions volcaniques ont dressé des relèvements puissants, et de toutes ces actions combinées résulte le relief confus et l'aspect chaotique de l'Abyssinie ; un seul trait géographique général doit être noté, c'est que la pente d'ensemble est inclinée à l'ouest et que, par conséquent, presque toutes les eaux de l'Abyssinie vont au Nil.

Trois principaux massifs volcaniques s'alignent du nord au sud des plateaux abyssins : le Sémen ou Ras-Dachan, dont l'altitude moyenne est de 3000 mètres et le point culminant de 4,620 ; le Beghemeder, qui a 4,200 mètres et les monts du Godjam, qui arrivent à 4,100 ; plus à l'ouest, en descendant vers le Nil, des pitons granitiques et d'une hauteur beaucoup moindre indiquent cependant la continuité de l'effort volcanique ; les pentes supérieures de toutes ces montagnes sont très raides, la neige qui les couvre souvent ne peut s'y maintenir, et des torrents d'eau glacée ruissellent alors jusque dans les plaines. On doit observer d'ailleurs que la hauteur relative des plus fiers sommets de l'Abyssi-

nie, posés sur un socle très élevé lui-même, n'est pas considérable; elle suffit cependant pour déterminer des zones climatiques tout à fait distinctes, et c'est la végétation des grandes Alpes que l'on trouve à 500 ou 600 mètres au-dessus de cultures presque tropicales.

Les montagnes d'Abyssinie attirent de tous côtés les nuages chargés de pluie : en hiver, ce sont ceux de la Méditerranée, que les vents étésiens ont lancés d'Europe en Egypte ; en été, arrivent ceux de l'Océan Indien, les plus humides, et dont l'apport est le facteur principal des crues de tous les tributaires du Nil ; il pleut donc à peu près en toutes saisons, en Abyssinie, mais le régime tropical l'emporte, par la plus grande précipitation des pluies d'été ; le Nil, soutenu en tous temps par ses affluents abyssins, leur doit ses premières crues de la fin du printemps.

Deux cours d'eau lui amènent le seuil de l'Abyssinie : le Takazzé, qui prend en aval le nom d'Atbara et l'Abai ou Nil bleu, déverse sur des plateaux amharas et du lac Tana. Les vallées de ces fleuves s'enroulent en sillons profonds autour des massifs volcaniques ; elles rassemblent ainsi les eaux tombées sur l'Abyssinie presque entière et n'arrivent sur les terrasses qui encadrent la plaine nilotique qu'après de longues courbes, par lesquelles elles plongent au cœur du relief. On pourrait soutenir qu'à l'origine elles étaient les vraies sources du Nil et que, postérieurement, un autre Nil se joignit à elles, celui du Victoria et de Fachoda, longtemps retenu sous forme de lac bien en amont de Khartoum.

Les vallées du Takazzé et de l'Abai découpent le pays

en groupes isolés les uns des autres, et en expliquent ainsi le morcellement historique ; au nord du Takazzé, c'est le Tigré, avec Adoua pour capitale, le district le plus voisin de la mer Rouge et dont les relations avec la baie d'Adulis (Massaouah) sont certainement anciennes ; au centre, les sources de l'Abai convergent vers le lac Tana, qui est le lien des pays amharas et du Godjam ; Gondar en est la ville principale ; au sud de l'Abai enfin se développe le Choa, où réside actuellement le négus Ménélik, et dont les communications avec la côte orientale descendent, en tournant les steppes des Danakils sur Djibouti ou Zeila. Le Harrar, comme le Galla, est excentrique à l'Abyssinie proprement dite ; mais, comme aussi le Galla, sa position le condamnait à reconnaître le pouvoir d'un état militaire, appuyé sur le Choa.

L'altitude permet d'établir quelques divisions climatiques dans ce pays si morcelé par la nature : les deux zones extrêmes, au-dessus de 2500 mètres et au-dessous de 1400 sont les moins peuplées et c'est la zone moyenne qui est celle des agglomérations principales et des cultures les plus importantes. Au-dessus de 2500 mètres, toute l'Abyssinie dut jadis être boisée, mais les forêts ont été dévastées pour les constructions ou même incendiées pour étendre les pâturages, elles sont donc réduites à des taches sporadiques, sur les pentes les moins accessibles ; on appelle *déga* cette haute région dont les plateaux portent quelques champs de céréales, orge et blé, mais servent surtout à l'élevage du bétail.

Entre 1400 et 2500 mètres, la *voina-déga* doit son nom à la culture de la vigne qui, naguère, y fut prospère, mais fut ensuite ravagée par l'oïdium ; là, tous les fruits d'Europe viennent en abondance et, des montagnes volcaniques, les pluies détachent sans cesse des pierres qui font de la terre des bassins une des plus fertiles du monde ; autour du lac Tana, par 1900 mètres d'altitude, les céréales viennent à côté du caféier et du cotonnier ; la température est chaude, mais nullement insupportable pour des Européens, elle oscille entre 14° et 20°, avec un repos très marqué pendant les nuits. La *voina-déga*, balayée par des vents continuels, est saine ; les ruisseaux, trouvant partout des pentes, s'écoulent régulièrement et n'empoisonnent pas l'air de miasmes pestilentiels ; bien que la pluie ne manque en aucune saison, c'est pendant l'été, période pluvieuse par excellence, que se développe plus vigoureusement la végétation ; l'hiver est relativement sec, et vers la fin de mars, avant que les vents tournent du nord au sud-est, la végétation altérée prend des teintes de roussi. Les races d'animaux domestiques sont celles de l'Europe, chevaux, moutons et bœufs ; l'élevage en grand serait facile en prenant toutefois le soin d'amasser des fourrages pour prévenir une sécheresse excessive de printemps. Dans les basses vallées, au-dessous de 1400 mètres, appartenant au climat tropical et formant la région appelée *la*. Ce sont des couloirs encaissés, où l'on ne respire qu'un air chaud et saturé de vapeur d'eau ; la température constamment tendue, y arrive souvent à 40° ; aussi la faune sauvage s'y développe-t-elle librement, loin de



tout groupement humain. Dans l'épaisse galerie forestière qui accompagne les fleuves, on trouve des palmiers, des arbres et des lianes à caoutchouc; les hippopotames et les éléphants peuplent les fonds humides, et sur les pentes moins arrosées on rencontre des buffles, des sangliers et même des lions; le léopard, très commun en Abyssinie, habite aussi bien la kolla que la déga, jusqu'à plus de 3.000 mètres. Les vallées de la kolla descendent jusqu'à la limite où s'arrêtent les pluies tropicales; en se rapprochant du Nil, elles dépouillent insensiblement leur manteau de forêts, le sol s'écrase sous leurs rives, et l'aspect général du pays tend vers celui de la steppe. Les vallées tributaires du lac Rodolphe conservent sur tout leur parcours les caractères tropicaux, et quant à celles qui tombent sur la falaise orientale, dans la direction de la mer Rouge, ce ne sont que des précipices où s'accroche une végétation de lentisques et d'acacias.

La population de l'Abyssinie, protégée par la nature même contre les invasions passagères du dehors, présente encore de nombreux types d'une race aborigène très ancienne, des nègres crépus d'un noir très foncé; mais des éléments d'importation s'y sont mêlés; le pays ne se prête pas à la circulation de tribus nomades, mais il invite, au contraire, à un établissement définitif les étrangers qui l'ont une fois connu. Les habitants du nord, Tigré et Amhara, seraient d'origine sémitique; les Choans, venus du sud, seraient plutôt de sang galla; auprès du lac Tana, vit une nombreuse colonie de juifs appelés Felachas, qui s'adonnent non pas au commerce,

comme la plupart de leurs coreligionnaires, mais au travail des métaux et même à l'agriculture. Enfin des races mixtes vivent sur le pourtour des plateaux : à l'ouest, sur le Sobat, des métis de Tigréens et de nègres, acclimatés à la température étouffante des kollas ; au nord, vers le désert, des demi-bédouins, les Beni-Amers, parmi lesquels les chefs brigands ont toujours trouvé leurs meilleurs auxiliaires pour la chasse à l'homme dans les plaines du bas pays.

Les caractères de la race blanche, de même que le christianisme copte sont de plus en plus ordinaires à mesure que l'on s'élève dans les classes de la population ; en sens inverse, ce sont les caractères négroïdes qui prévalent, avec la religion musulmane ; la majorité des sujets du négus appartient à cette dernière croyance, qui a été cependant persécutée naguère par l'empereur Théodoros ; l'islam arrive du sud, par les Gallas, qui l'ont sans doute eux-mêmes reçu par l'intermédiaire des Arabes de Zanzibar.

Quant au christianisme, il est fort ancien, et le souverain d'Abyssinie était certainement ce fameux prêtre Jean, chef d'une nation chrétienne, que des aventuriers du moyen âge cherchèrent jusque dans l'Asie centrale, pour collaborer contre les Turcs au mouvement des croisades. Le rite copte, qui est celui de l'aristocratie abyssine, se rapproche du rite orthodoxe grec ; l'Eglise d'Abyssinie est rattachée pour la forme à un patriarche d'Alexandrie, mais en fait ne relève que d'elle-même ; les pratiques religieuses, les coutumes de la vie monastique, l'art même dont témoignent en Abyssinie nom-

bre d'églises et de couvents s'inspirent de traditions byzantines. Les prédicateurs catholiques et protestants sont assez mal accueillis par les négus, qui semblent craindre en eux les précurseurs d'une prise de possession européenne ; mais la ressemblance des cultes favorise au contraire l'essor des relations avec les peuples orthodoxes, et ceci n'est pas ignoré en Russie.

L'Abyssinie, par sa géographie et son histoire, se divise en trois régions naturelles, le Tigré, l'Amhara et le Choa. Le Tigré, au nord, fut certainement connu des Grecs ou du moins des Alexandrins, comme le prouvent des inscriptions recueillies auprès d'Adoua ; des plateaux et des cimes rocheuses du Ras Dachan, le Tigré s'abaisse au nord-ouest par la haute vallée du Mareb, qui devient plus bas l'oued de Kassala. Adoua, Axoum, la cité du couronnement des empereurs, en sont les villes principales ; des falaises rapides tombent sur la plaine littorale de Massaoua, suivies à l'intérieur par une sorte de chemin couvert que gardent les positions de Sénafé et d'Asmara. De ce côté, l'accès des plateaux est très difficile, les troupes italiennes en souffrirent durement et cependant un établissement à la côte ne se suffit pas, car le sol n'est arrosé et fertile qu'au-dessus de 1400 ou 1500 mètres, vers les sources du Mareb, dans le district appelé l'Oculé-Kousaf.

Le pays amhara commence au sud du cañon où coule le Takazzé ; c'est là que le négus Théodoros avait ses châteaux, au milieu des jardins qui entourent le lac Tana. Gondar est une ville aujourd'hui déclassée, un

éparpillement de hameaux coupés de cultures ; elle pourrait reconquérir sa fortune si les vicissitudes de la politique ou de la guerre déplaçaient une fois de plus les capitales de l'Abyssinie ; les falaises qui se dressent au sud-est du lac Tana, près du port de Korata, ont des assises de grès rouge qui furent jadis exploitées et permettraient de construire des palais à l'européenne. Magdala, sur le revers occidental de la chaîne bordière, garde l'accès de l'Amhara, comme Asmara et Sénafé celui du Tigré. Le Godjam, aux riches alluvions volcaniques, est une dépendance méridionale de l'Amhara ; il forme une presqu'île, entourée de toutes parts, sauf à l'ouest, par la courbe de l'Abaf ; les vallées supérieures des affluents de ce fleuve seraient très fertiles, notamment pour le café et le coton ; les forêts en ont été moins décimées que celles de l'Amhara.

Le Choa s'étend sur des montagnes au relief très accidenté ; parmi des cratères, des nappes de laves et des geysers, les rivières se sont creusé des sillons profonds de 400 à 500 mètres ; des pâturages couvrent les bassins et les plateaux ; des bois, encore très épais sur les pentes orientales, sont peuplés de grands animaux, antilopes, léopards, singes de taille presque humaine ; à 50 kilomètres d'Addis-Ababa, capitale actuelle de Ménélik, il est encore possible de trouver des lions. Aujourd'hui, le Choa est la province souveraine de l'Abyssinie, parce que là réside le négus, qui paraît avoir lié partie avec ses voisins Gallas et s'appuyer sur eux, malgré l'opposition d'autres musulmans du Harrar, pour nouer des relations régulières avec la côte de la mer Rouge.

Le commerce ne peut encore porter que sur des produits riches, car les communications avec Djibouti et Zeïla sont longues et peu sûres ; le Choa exporte dès maintenant l'or, la civette, le café ; sur l'invitation de Ménélik et les encouragements par lui prodigués à quelques résidents européens, le Choa devient un pays agricole, où sont pratiquées les cultures vivrières d'Europe, céréales, fruits de table, pomme de terre, celle-ci en rapide progrès. L'élevage fut compromis dernièrement par une épizootie violente ; il est en reprise aujourd'hui, particulièrement sur les chevaux ; les peaux brutes de bœufs et de moutons sont l'objet d'un commerce notable avec l'Europe.

Mais tout l'avenir des cultures est compromis par l'imprévoyante folie du déboisement : des montagnes entières ont été rasées, pour la construction des villes royales et pour les divers usages domestiques d'une population toujours nombreuse autour du négus ; c'est aux dépens de là forêt, et sans épargner les arbres en voie de croissance, que le cultivateur indigène agrandit ses champs ; il abat ou incendie au hasard, sans se rendre compte que la végétation arbustive est ainsi disqualifiée, car les espèces qui revivent après ces épreuves sont de plus en plus inférieures. Dans l'entourage même du négus, on ne paraît pas comprendre les dangers du déboisement, et l'on bâtit sans cesse, déplaçant les maisons de proche en proche, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bois dans le pays. Entotto, qui fut quelque temps la résidence de l'empereur, est aujourd'hui abandonnée pour Addis-Ababa, située un peu au sud, et qui n'était

même pas portée sur des cartes récentes ; à l'exemple du souverain, les paysans abyssins ne vivent pas longtemps sur les mêmes terres ; leurs groupes de paillottes, d'abord ramassés au pied des mamelons du plateau, remontent les vallées à mesure que la disparition des arbres livre les pentes déboisées aux ravages des eaux de ruissellement.

Le négus Ménélik est aujourd'hui populaire en Europe ; on le sait très accessible à tous les progrès de la civilisation, curieux de toutes les nouveautés, sensible même à l'opinion des « occidentaux », surtout depuis que ses succès sur les Italiens l'ont classé parmi les souverains dont l'amitié n'est pas indifférente ; on le dit intelligent, actif, habile même en plusieurs métiers manuels, horloger, armurier à ses heures, comme Louis XVI. était serrurier. Le régime politique de l'Abyssinie est celui d'une féodalité militaire, dont les chefs ou *ras* sont les vassaux du roi des rois, le négus. L'armée, instruite par des officiers étrangers, surtout russes et français, pourvue de fusils et même de canons modernes, serait capable non seulement d'assurer l'indépendance du pays, mais encore d'intervenir dans le règlement de toutes les questions est-africaines.

On peut craindre seulement que la cohésion politique de l'Abyssinie ne soit pas indissoluble : l'union des *ras* ne repose que sur la puissance et l'autorité personnelle du premier d'entre eux ; des incidents récents ont montré que Ménélik lui-même devait parfois rappeler à l'obéissance quelques grands feudataires

trop indépendants. De là les principes qui doivent guider, en Abyssinie, l'action européenne : aider à la concentration de plus en plus énergique de toutes les forces militaires et administratives entre les mains du seul négus ; dans ce dessein, le décider à maintenir le siège de son pouvoir rapproché de ports par où les communications avec ses alliés lui seront assurées, et ceci suppose l'établissement de routes de pénétration.

Les rôles de conseillers, d'ingénieurs et de fonctionnaires ne sont pas les seuls que, dans le moment présent, des résidents européens peuvent assumer en Abyssinie ; la population totale n'est pas telle (15 millions d'habitants sur une surface au moins quadruple de la France) que des terres fertiles ne soient vacantes pour des entreprises agricoles, cultures vivrières pour usages indigènes ou cultures riches pour l'exportation. Les procédés des paysans abyssins sont encore très rudimentaires, mais la civilisation ambiante est déjà suffisante pour leur faire apprécier des améliorations qui satisferaient des besoins supérieurs. Par contre, l'Européen n'aurait pas grandes chances de s'enrichir dans le commerce ; les trafiquants indigènes, caravaniers ou détaillants, dont il devrait faire ses intermédiaires, sont assez experts déjà pour se passer de lui ; c'est dans les ports seulement que des maisons d'approvisionnement, traitant directement avec des correspondants indigènes, établiront utilement des magasins de gros.

Le développement de ces relations de commerce,

comme l'affermissement de l'autorité du négus, n'est possible qu'à l'aide de communications faciles avec des pays d'occupation européenne ; par où donc arriver en Abyssinie ? La voie du Nil ne saurait être recommandée : l'expédition Marchand, rentrant de Fachoda par l'est, a pu constater les difficultés de la circulation à travers les pays du Sobat, de moins en moins peuplés vers les plateaux ; de plus les Abyssins, habitués sur leurs hauteurs à un climat tempéré, résistent mal aux chaleurs humides des kollas inférieures. D'autre part les voies remontant de Berber ou de Khartoum, par l'Atbara-Takazzé ou l'Abai traverseraient d'abord des steppes presque désertes, où les seules agglomérations, telle Kassala, sont des oasis, et n'arriveraient ensuite au Choa qu'au prix de travaux d'art considérables sur toute l'étendue des plateaux.

C'est donc par la côte de la mer Rouge que l'Abyssinie sera liée aux grandes routes commerciales indo-européennes ; le Tigré serait peut-être desservi par Massaoua, ressortissant ainsi à l'Erythrée italienne ; le Choa et plus tard l'Amhara seront atteints au départ de la baie de Djibouti. La côte italienne de Massaoua n'est plus ce qu'avaient espéré les mégalomanes de l'école de M. Crispi, la façade d'une vaste colonie, englobant sous son protectorat l'Abyssinie tout entière, et pour laquelle on avait exhumé le vieux nom de la mer Rouge pour en faire l'« empire d'Erythrée ». Les établissements italiens s'arrêtent en arrière de la plage de Massaoua, aux premières pentes des falaises abyssines ; la baie d'Adulis, dont cette ville est le port, fait quel-



que commerce de corail, de perles et d'écailles de tortue ; mais ce sont moins des Italiens qui en profitent, que des Grecs et des Banyans de Bombay ; les Européens se réfugient à Saati, qui est un sanatorium plus frais que l'étouffante Massaoua, où il fallut quelques jours, au moment de l'occupation italienne, importer l'eau potable. La construction d'un chemin de fer de Massaoua vers la passe d'Asmara, les territoires agricoles de l'Oculé-Kouzaï et les vieilles capitales du Tigré, Adoua et Axoum serait sans doute la meilleure revanche des Italiens jadis malmenés par les troupes du négus ; mais les frais en seraient assurément très élevés, et l'on s'est borné jusqu'ici à établir un tronçon de 27 kilomètres, entre Massaoua et Saati. Quant au port italien d'Assab, nous avons dit plus haut qu'il n'a aucune valeur pour la pénétration.

Il en est tout autrement de la baie de Tadjoura, colonie française dont la première capitale, Obock, a été transférée sur la rive méridionale, à Djibouti. Depuis plusieurs années, cette dernière position dispute au port anglais de Zeila le débouché du pays de Harrar, et semble avoir aujourd'hui résolument pris l'avance par la construction rapide d'un chemin de fer vers l'intérieur. Sur la route de Djibouti à Harrar, après une plaine côtière sans eau, le sol s'élève très vite jusqu'à 1000 mètres ; il monte ensuite, plus lentement jusqu'à des cols situés à 2,300, d'où les caravanes descendent sur les plateaux bien arrosés de Harrar (1800 m.).

Le Harrar est une contrée fertile, peuplée de musulmans commerçants et cultivateurs ; la ville du même

nom est l'un des plus importants marchés de toute l'Afrique noire ; on y vend des bananes, du sucre de cannes, du café qui est importé en Europe sous le nom de moka ; des maisons à terrasses, appartenant aux principaux négociants, dominent les cases en chaume des travailleurs indigènes ; la population fixe dépasse 40,000 habitants. De là partent sur Zeila ou sur Djibouti des convois de mulets et de chameaux : la traversée du pays intermédiaire, parcouru par des Issas pillards, n'était pas sans danger jusqu'à ces derniers temps ; mais il en sera des Issas comme des Massaïs de l'Ouganda, transformés petit à petit par le chemin de fer.

Le Harrar, menacé par les Egyptiens, puis par les Anglais, a été conquis en 1887 par l'Abyssinie ; au commencement de 1900, le négus a resserré les liens de cette dépendance, en écrasant une insurrection de musulmans dissidents, au sud-est de Harrar (Ogaden). Les steppes de la vallée de l'Aouach séparent le Harrar de l'Abyssinie proprement dite, mais le chemin de fer aura bientôt assuré la traversée rapide de ces deux bandes désertiques qui encadrent à l'est et à l'ouest les oasis de hauteur du Harrar.

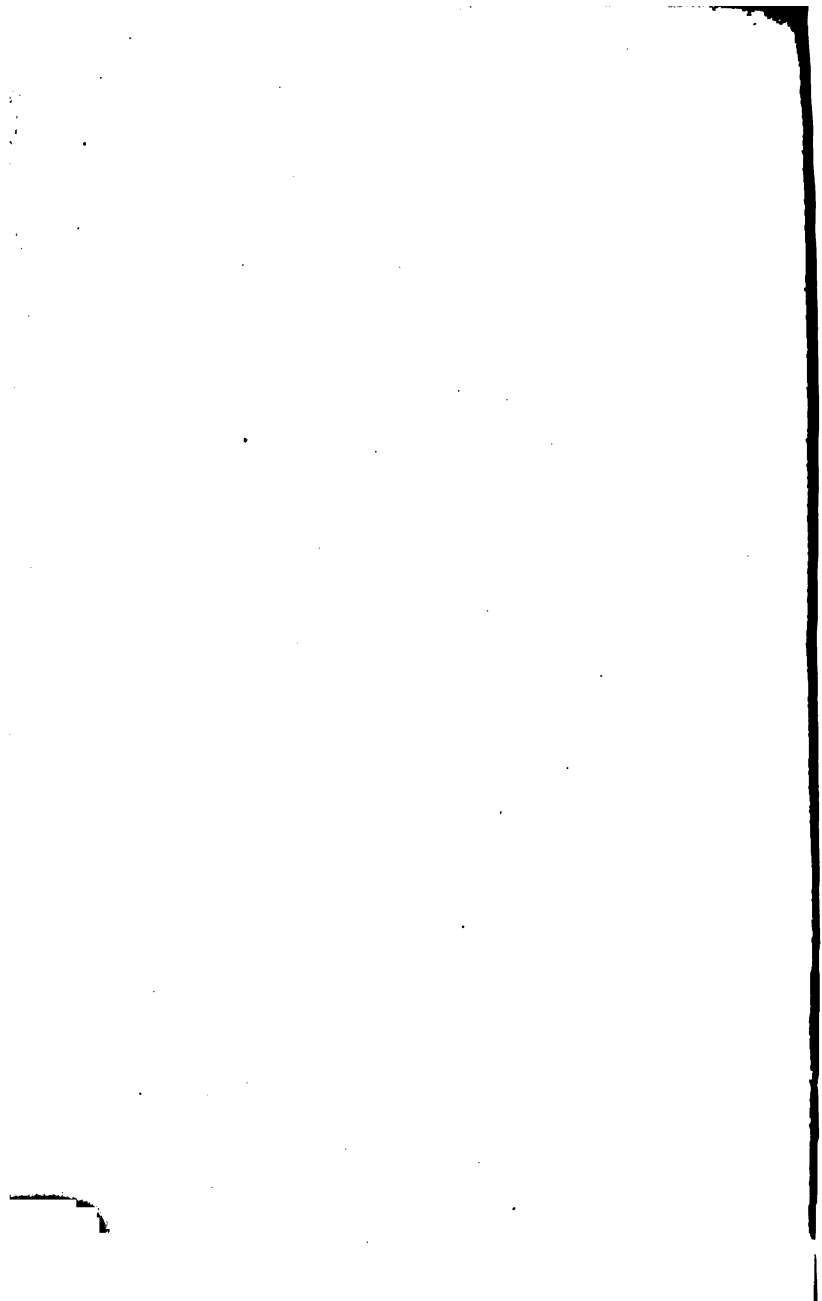
Djibouti, née d'hier, a déjà 6000 habitants, sans compter les ouvriers du chemin de fer, dont le nombre a monté jusqu'à 2000 ; des constructions de style arabe abritent le gouvernement, les divers services publics et des magasins dont certains représentent « l'article de Paris » et les modes françaises ; de récents travaux assurent l'approvisionnement en eau de source. Le chemin de fer, concédé par le négus Ménélik à une com-

pagnie française, doit atteindre Addis-Ababa en passant par Harrar ; le tracé est, au printemps de 1900, levé jusqu'à cette ville, et les études poussées beaucoup plus avant ; la longueur totale sera d'environ 1,000 kilomètres, et cette voie conduira facilement à la côte le café, le bétail, les laines du Choa. Le chemin de fer est précédé, vers la capitale de Ménélik, d'un service télégraphique et même téléphonique ; le rail est posé aujourd'hui (juin 1900) sur 100 kilomètres, l'inauguration d'un beau viaduc en fer (2 avril) a été l'occasion d'une fête où de riches Arabes, longtemps incrédules et enfin convaincus, ont offert du riz et des dattes aux guerriers Issas, fort assagis par ce spectacle qui prouve la puissance des blancs ; dès maintenant, l'exploitation peut être commencée et couvrira largement ses frais.

Une fois parvenu sur les plateaux, après avoir franchi les falaises de la chaîne bordière de l'Abyssinie, le chemin de fer pourra sans doute se prolonger au nord vers Magdala et le lac Tana ; il atteindrait ainsi le cœur même de l'Abyssinie historique, et le rayon de commandement de la baie de Tadjoura serait augmenté d'autant. Tête de ligne d'un chemin de fer de pénétration, point de relâche, en face d'Aden, sur la route des Indes et de Madagascar, Djibouti doit être un des points d'appui de l'action française dans l'Afrique orientale ; un dépôt de charbon, un outillage de port y sont nécessaires ; il y faut un atterrissage pour un câble français, remplaçant le tronçon qui la relie au réseau sous-marin anglais à Périn, et quelques défenses militaires. Toute l'Abyssinie méridionale aura ainsi sur la mer Rouge

un accès bien aménagé ; ses relations toujours plus actives avec l'Europe empruntant le territoire d'une colonie française, on peut espérer que la France en retiendra pour elle la meilleure part.

---



## LIVRE III

### LE SOUDAN ET LE SAHARA

---

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### **Le Soudan égyptien, l'Egypte et le Nil.**

##### I

Le Nil dont la pente est insensible de Ouadelaï (670 m.) à Khartoum (378 m.) se heurte en aval de cette dernière ville, au relèvement des steppes de Bayouda, qui prolongent les plateaux du Darfour et du Kordofan ; ceux-ci se relèvent lentement au sud-ouest pour se souder au pays des Rivières ; sur l'autre rive du Nil, à l'est, les plateaux abyssins descendent en terrasses vers le fleuve. L'ensemble de ce double cadre et de la plaine fluviale qu'il entoure forme le Soudan Egyptien.

Sur les glacis extérieurs de l'Abyssinie, des montagnes volcaniques, profondément sillonnées par les érosions, constituent la région des Bertas ; les vallées moyennes de l'Abaï et du Takazzé sont fertiles, peuplées par de nombreux indigènes d'origine galla, très

bons agriculteurs ; si l'on s'avance vers la mer Rouge, on rencontre des rivières qui s'atrophient dans les sables : le Mareb n'atteint pas toujours Kassala, le Barka disparaît à Tokar sans arriver à la côte ; le coton et le tabac sont cultivés sur leur cours supérieur, puis ces fleuves traversent une savane à grands fauves, plus bas enfin ils touchent la steppe et leurs eaux ne se révèlent plus que par des chapelets d'oasis. Des alluvions aurifères ont été découvertes à la chute des dernières falaises abyssines, sur l'Abaf ; les indigènes Beni-Chongouls les lavaient naguère, en tirant de quoi rémunérer leur travail rudimentaire ; mais le gouvernement égyptien, qui voulut les reprendre à son compte, fut obligé d'y renoncer : ici comme en tant d'autres régions de l'Afrique, au Soudan occidental par exemple (ou encore et sous réserve des explorations ultérieures, à Madagascar) la teneur en or des alluvions est trop faible pour supporter les frais d'une exploitation industrielle.

Les fleuves affluents du Nil sont encaissés dans un plateau de moins en moins arrosé, parsemé de baobabs, avec quelques saillies granitiques, dont l'altitude va jusqu'à 800 mètres ; les oasis de Kassala sont dominées de 300 mètres environ par une de ces buttes, dont le sommet rocheux et ras apparaît de loin, cerclé d'une ceinture sombre de palmiers. Le pays, si l'on peut ainsi dire, tourne le dos à la mer Rouge, dont il est séparé par une série de falaises d'un millier de mètres ; on franchit ce bourrelet à 900 mètres sur la route de Souakim à Berber.

Cette route marque bien une limite géographique, et dans l'histoire même elle a joué un grand rôle : c'est par elle que l'islam est remonté le long des vallées abyssines, attaquant peu à peu les populations gallas qui occupent les terrasses inférieures de l'Abyssinie, longeant d'autre part les remparts du Bayouda pour gagner Khartoum, le Darfour et pénétrer dans l'Afrique centrale ; Souakim, dans la vie religieuse de l'islam contemporain, est encore une des cités les plus importantes ; là s'embarquent, pour Djedda et la Mecque, tous les musulmans qui arrivent de l'ouest, venant quelquefois du Tchad ou même des bords du Niger ; Souakim est donc un point singulier sur une grande voie des pèlerinages musulmans. C'était naguère un port de chargement pour les esclaves, capturés par les traitants arabes parmi les pacifiques agriculteurs des plaines nilotiques.

Le mélange des races, arabes et nègres, s'est fait le long de cette route et de ses prolongements : les savanes sont peuplées de pasteurs demi-nomades, pillards et belliqueux, les Baggaras, les Choukourichs, les Beni-Amers ; le type sémitique s'accuse à mesure qu'on est plus près de la mer Rouge, c'est-à-dire des ports d'accès des Arabes ; au contraire, si l'on remonte le Nil vers Fachoda, ce sont des nègres de mieux en mieux caractérisés, des Chillouks, des Bertas qui sont sédentaires, agriculteurs ou pêcheurs ; on sait qu'ils ont soutenu des luttes contre des caravanes de pèlerins musulmans, qui ne dédaignaient pas plus que les croisés du moyen âge de se détourner pour s'enrichir au



passage ; on observe cependant que la plupart de leurs chefs sont fortement métissés d'arabes.

Pendant longtemps, Souakim a été le port du Soudan Egyptien, car la voie du Nil, couloir coupé de cataractes en plein désert, était trop longue et peu fréquentée : le Sahara interposait, ici comme dans l'Afrique Occidentale, un obstacle rarement franchi ; ces conditions sont aujourd'hui transformées par l'établissement du chemin de fer de Khartoum ; mais Schweinfurth et Junker ont encore débarqué à Souakim, et suivi vers le Haut-Nil la route historique ; tous deux avaient cependant préparé leurs équipements dans le delta du Nil ; Schweinfurth avait des lettres du Khédive pour les marchands de Khartoum : il passa par où passaient alors les traitants, leurs marchandises et leurs courriers.

Souakim, tête de cette ligne de pénétration, est partagée en deux quartiers, l'un sur une île de coraux, l'autre sur la terre ferme ; le climat en est brûlant comme celui de Massaoua, la plage de sable, dont l'aveuglante réverbération fatigue beaucoup la vue chez les Européens, est également étroite et relevée par une falaise où se nichent les habitations les moins désagréables ; le port est retranché au fond d'un chenal dont la navigation est plus facile que l'accès, tortueux à travers les récifs de coraux ; la population, mélangée de Grecs, d'Arabes, d'Indous et de quelques résidents européens, est d'environ 12.000 habitants ; une chaussée, portant un petit railway, rattache l'île au continent.

Dans l'intérieur, telle Saati près de Massaouah, des oasis sont posées au-dessus des fonds où disparaissent

les eaux venues d'amont, celles d'El Teb sur le Barka, celles de Sinkat, étape sur la route de Berber; la salubrité de ces dernières est la meilleure; l'air lourd et humide d'El Teb est plus malsain pour les Européens que la chaleur sèche de la côte; Sinkat doit sa supériorité à sa plus grande altitude; elle est perchée sur la falaise, tandis qu'El Teb est en plaine, à l'issue d'une vallée encaissée qui n'arrive pas jusqu'à la mer. Entre Souakim et Berber, le paysage est saharien: plateaux de sable, mamelons couverts d'une herbe pauvre et grise, bouquets de gommiers, les palmiers en groupes autour des puits; les caravanes sont montées à chameaux.

Berber, à la rencontre de cette route et du Nil, occupe la position naturellement indiquée d'une grande ville; elle est située à 350 mètres d'altitude, entre les sixième et cinquième cataractes du fleuve; elle ne commande donc sur celui-ci qu'un bief de peu d'étendue, mais qui, en fait, s'allonge beaucoup vers le sud par le confluent de l'Atbara; la vallée de cette rivière, irrégulière au milieu des steppes, conduit sur les oasis du groupe de Kasala; la position de Berber, à droite du fleuve marque, comme celle du Caire, que la ville attend ses ravitaillements surtout des pays de l'est; elle abrite ainsi ses entrepôts contre les bandes nomades qui vagabondent sur les plateaux de Bayouda; ses maisons à terrasses sont entourées de jardins, les riches traitants arabes y vivaient jadis bourgeoisement, avec ce confort de vêtement et de table, cette largesse d'hospitalité qui sont si remarquées, auprès de l'indigence nègre, par les voya-

geurs étrangers; plusieurs puissances européennes, à l'époque de la grandeur du Soudan égyptien, étaient représentées à Berber par des consuls.

Le Nil soudanien finit à Berber; déjà depuis la sixième cataracte, il est entré dans la steppe de Bayouda, plateau sableux dont l'altitude atteint 1000 mètres; aussi de toute antiquité eut-il là une ville importante, marché de jonction entre les routes qui descendent du Haut-Nil et de l'Abyssinie et le commun tronçon qu'elles prolongent vers un port de la mer Rouge: à côté de Metammeh-Chendi, double entrepôt qui assure aujourd'hui le passage d'une rive à l'autre, les ruines de Méroé dressent leurs pyramides, témoins de l'antique civilisation égyptienne. Strabon fait de Méroé la capitale du pays qu'il appelle Ethiopie, et qui englobe le Soudan égyptien et l'Abyssinie; il rapporte qu'elle possède des mines de cuivre, de fer, d'or et de pierres précieuses, ainsi que de sel gemme; en quoi il se trompe, mais atteste indirectement les relations antiques de Méroé avec l'Abyssinie et le pays des Rivières d'où ces minerais venaient assurément.

De Lado à Khartoum, où le Nil bleu des plateaux amharas conflue dans le Nil de Fachoda, on compte sur celui-ci 1,620 kilomètres; mais nous avons noté, en amont de Fachoda, qui est à peu près à mi-chemin, l'obstacle presque permanent du *sett*. Le Nil, dans cette immense plaine, reste soumis au régime des pluies d'été; la saison pluvieuse est, du sud au nord, de plus en plus brève: à Khartoum, où elle est appelée *kharif*, elle dure seulement de juin à septembre, développant

tous les miasmes et débilitant la santé des Européens les plus robustes ; la température moyenne de Khartoum est très élevée, voisine de 28°, elle ne baisse pas beaucoup en hiver, sauf pendant quelques journées où le vent du nord, tombant des plateaux refroidis de Bayouda, la balaie de rafales rafraîchissantes, sorte de mistral toujours bien accueilli.

La plaine nilotique est entièrement couverte d'alluvions épaisses ; sur la rive gauche, des alignements de collines annoncent et précèdent les plateaux du Kordofan ; à droite au contraire, les alluvions sont plus largement étalées, et la population indigène, rompue aux conditions d'une agriculture très spéciale, s'y presse en tribus nombreuses, plus ou moins modifiées par l'invasion de l'islam ; les collines de la rive gauche sont parcourues par les Baggaras, arrosées seulement d'eaux temporaires et très pauvres ; de même, dans « l'île de Méroé », vieux nom du pays qu'entourent de trois côtés le grand Nil, l'Atbara et le Nil bleu, les parties hautes sont une région de transition entre le désert et la plaine nilotique, avec des troupeaux transhumants de chevaux et de chameaux, des mimosées et des indigènes demi-nomades groupés autour de chefs musulmans.

La plaine du Nil, habitée par des nègres cultivateurs, est beaucoup plus riche ; le long du fleuve, avant l'insurrection mahdiste, le gouvernement égyptien avait tenté des plantations de coton, de bananes, de canne à sucre ; Sennaar, ville aujourd'hui déchue du Nil blanc, posséda sous Méhémet Ali plusieurs usines sucrières. Mais, avant même les Mahdistes, ce sont les conqué-

rants égyptiens eux-mêmes qui épuisèrent le Soudan nilotique ; les indigènes leur étaient moins des auxiliaires de culture que des esclaves à chasser et diriger pour la vente sur les marchés du delta ou de l'Arabie ; de proche en proche, les traitants de Khartoum s'enfoncèrent dans le pays des Rivières, précédant le gouvernement égyptien qui, faute de pouvoir les détruire, en faisait ses fonctionnaires ; les *zéribas* s'avançaient ainsi de Khartoum vers le sud-ouest ; chacune d'elles, avec ses habitations de maître presque luxueuses, sa ceinture de champs cultivés par des captifs, ses magasins d'ivoire, représentait la ruine de tout un district indigène et la perte de plusieurs centaines d'existences. Aussi les populations noires ont-elles été facilement gagnées par les Mahdistes, dont le chef se présentait comme le vengeur contre les oppresseurs égyptiens ; c'est sur le Nil, entre Khartoum et Fachoda, que le Mahdi remporta en 1882 ses premiers succès.

Khartoum, dans l'intérieur du confluent des deux Nils, était au temps de Schweinfurth la capitale des négociants arabes disséminés dans le haut pays ; de là, le service du fleuve était fait jusqu'à Mechra-er-Rek par de grandes pirogues en bois d'acacia, montées par une trentaine de rameurs et de gabiers, car on allait souvent à la voile ; en 1876, Gordon ayant pris en mains l'administration de ces provinces, Junker vit des chaloupes à vapeur remonter régulièrement le fleuve, sauf au mois de juillet pendant lequel les eaux sont très basses. Les rives du Nil, pastorales et agricoles, ont été dépouillées de leurs arbres, pour la construction des piro-

gues d'abord, pour la chauffe des machines, ensuite ; pour en trouver des bosquets encore compacts, il faut remonter jusque chez les Chillouks, près de Fachoda.

Gordon, en faisant la guerre à l'esclavage, avait porté un coup à la prospérité de Khartoum ; la ville n'était plus, en 1882, riche, industrielle et presque gaie, comme quelques années auparavant ; sa population cosmopolite, mêlée d'Arabes, de Grecs, d'Italiens, était en voie de diminution. La conquête mahdiste acheva cette décadence ; toutes les voies du commerce soudanien étaient coupées désormais sur le Nil moyen, la chute de Khartoum et la mort héroïque de Gordon (janvier 1885) livrèrent pour près de quinze ans tout le Soudan égyptien au pillage et à l'anarchie ; nous dirons plus loin comment ses nouveaux maîtres, le mahdisme enfin vaincu, s'occupent de restaurer sa fortune d'autrefois.

Le mouvement mahdiste s'est surtout développé à partir des plateaux du Darfour et du Kordofan qui se dressent à gauche de la plaine du Nil. Depuis le fleuve, qui est à 400 mètres environ, le sol se relève lentement vers l'est ; El Obéid, capitale du Kordofan, est à 580 mètres ; El Facher, capitale du Darfour, à 720 ; cette dernière ville est située au pied des monts Marras, dont les sommets culminants, supérieurs à 1800 mètres, attirent quelques nuages suffisants pour former vers le Nil ou vers le Tchad des cours d'eau temporaires.

Pays de steppes, le Kordofan offre une altitude moyenne de 500 mètres ; il est traversé par des alignements montagneux de même que les terrasses occiden-

tales des plateaux d'Abyssinie ; l'une de ces saillies dominantes, en vue même d'El Obéid, atteint 850 mètres ; il tombe sur le Kordofan 0<sup>m</sup>,35 de pluie, entre juin et octobre ; le reste de l'année est entièrement sec et la température, toujours élevée, oscille peu aux environs de 30°. Nachtigal, qui suivit en 1874 la route des pèlerins musulmans à travers le Darfour et le Kordofan, a observé qu'en ces régions se marque du nord au sud toute la gamme des transitions entre le Soudan et le Sahara ; le sud voit déjà des bœufs porteurs, tandis que dans le nord apparaissent des autruches, de plus en plus rares par suite de l'acharnement des chasseurs.

El Obéid, ville principale du Kordofan, est le centre de ralliement, la mosquée commune et le marché de tous les nomades de la région ; c'est là que le Mahdi, Mohamed Ahmed, qui était né à Dongola, établit en 1883 le siège de son empire, après avoir soumis par la famine la ville qu'il n'avait pu prendre d'assaut. Vainement, Hicks-pacha, vainqueur d'indigènes révoltés dans le Sennaar, voulut renverser le nouveau souverain du Kordofan : dans les mêmes parages où avait été gagnée en 1821 la bataille qui soumit le Kordofan à l'Égypte, ses dix mille hommes furent cernés, dispersés ou anéantis (novembre 1883) ; peu de temps après, Slatin-bey, coupé de ses communications avec le Nil, était forcé de céder le Darfour aux Mahdistes ; il avait un instant compté pour résister sur les montagnards du Marra, très hostiles aux Arabes, mais cet espoir fut déçu.

Le Mahdi avait, en effet, trouvé dans la population

de Kordofan des auxiliaires redoutés de tous les sédentaires : depuis longtemps les Baggaras nomades, dressés à la vie de chameliers à travers la steppe, faisaient métier de conduire des caravanes d'esclaves vers la basse Egypte, de concert avec certains fonctionnaires, et malgré l'opposition des représentants européens du Khédivé ; musulmans fanatiques, il ne fut pas difficile de les décider à la guerre sainte, qui leur assurerait le mérite et le profit de piller des infidèles. Et, comme pour montrer sur quels soldats il s'appuyait et que son empire était aussi bien qu'eux nomade, le Mahdi donna l'ordre d'évacuer les maisons en briques qui formaient, disséminées parmi des champs, l'agglomération d'El Obéid ; on le remplaça par des tentes, la ville par un campement.

En arrière du Kordofan, le Darfour se compose d'un groupe d'oasis de hauteur étagées sur les monts Marras ; la route des caravanes et des pèlerins franchit entre le Ouadaï et le Darfour un col à 1050 mètres ; sur ces montagnes, bien étudiées par Nachtigal, tombent en été des pluies qui viennent de l'Atlantique et forment des oueds, plus puissants à l'ouest qu'à l'est ; sur le flanc oriental des Marras, vers le Nil, le pays est sablonneux, les oueds n'atteignent qu'en des saisons exceptionnelles le lit collecteur du Bahr el Arab ; mais les vallées supérieures de ces cours d'eau, enrichies par les alluvions descendues des sommets, portent de belles moissons de céréales et seraient propres à la culture du coton ; on y relève des traces ferrugineuses ; malheureusement, le climat lourd et humide de ces couloirs, analogue à celui



des kollas abyssines, est très défavorable à l'établissement des étrangers.

Autour des montagnes, et de moins en moins arrosée à proportion qu'elle s'en éloigne, la savane couvre tout le Darfour ; vers le nord, poussent des baobabs dont les troncs sont évidés par les indigènes pour conserver l'eau trop rare des pluies ; le dattier ; avec son cortège d'arbustes à piquants, annonce l'approche du Sahara ; des chameaux sont les seules bêtes domestiques et le type arabe domine dans la population. En descendant vers le Bahr el Arab et le Dar Fertit, on atteint l'habitat des tribus négroïdes sur lesquelles les traitants des zéribas prélevaient leurs esclaves ; on rencontre des bœufs, ainsi que des cultures soudaniennes de blé de Turquie, d'oignons, de tabac, d'arbres à fruits.

Tout le Soudan Egyptien, par le traité du 21 mars 1899, a été abandonné par la France à la « sphère d'influence anglaise ». La réoccupation par les Anglo-Egyptiens n'est pas encore achevée, bien que les dernières garnisons françaises établies par la mission Marchand dans le Bahr el Ghazal soient maintenant rapatriées, mais il n'est que juste de reconnaître avec quelle persévérance méthodique les Anglais ont procédé à la destruction progressive de l'empire mahdiste ; ils n'y ont pas consacré moins de trois campagnes (1896-1899), s'étant assurés entre temps de la possession de Kassala, cédée par les Italiens et d'où leurs troupes gardent les terrasses septentrionales de l'Abys-

sinie, tout en coupant les communications des nomades de la steppe, entre la NUBIE et le NIL (éc. 1897).

La marche des armées venant du nord a été immédiatement suivie de la construction d'un chemin de fer qui double le Nil dans la région des cataractes, et atteint aujourd'hui Khartoum; dans l'été de 1898, lord Kitchener enlevait Khartoum, ou plutôt Omdurman, la citadelle construite par le Mahdi sur la rive gauche du Nil, à portée des secours du Kordofan; le 26 août suivant, ce général inaugurait le pont métallique de 400 mètres lancé pour le chemin de fer sur l'Atbara; le 4 janvier 1900, le chemin de fer d'Ouadi-Halfa à Khartoum était livré au service public, et l'on annonçait la prochaine ouverture, dans l'ancienne capitale mahdiste, d'un vaste hôtel moderne, où seraient reçus les touristes de MM. Thos, Cook et fils.

Le chemin de fer du Soudan égyptien est à voie d'un mètre; il a été construit sous la direction des autorités militaires anglaises, et très rapidement poussé, malgré les tornades de sable qui, dans la traversée de la steppe, emportaient parfois 20 kilomètres de voie déjà posée. Mais là ne s'est pas bornée l'activité anglaise: le 10 juillet 1899, lord Cromer signait avec le ministre des affaires étrangères du Khédivé un traité par lequel Souakim, port naturel du Soudan égyptien, est soustraite au régime des capitulations. En même temps, le colonel Wingate préparait contre les Mahdistes retirés dans le Kordofan un raid des plus audacieux: il eut la chance, après avoir battu le chef Ahmed Fédil, de tomber à l'improviste sur le Mahdi lui-même, qui se fit

bravement tuer au milieu de ses fidèles compagnons (nov. 1899) ; le Kordofan était conquis. Enfin, des études étaient commencées, de concert avec les autorités de l'Ouganda, pour ouvrir un passage permanent à travers le *sett* du haut Nil, dont l'interposition est non seulement un obstacle pour les communications, mais encore un danger pour la régularité des crues en Egypte. Il reste encore à soumettre le Darfour, où pourraient bien se réfugier, autour de Rabah (4), tous les mécontents pressés entre les Français du Chari et les Anglais du Kordofan. On a proposé à cet effet de lancer un chemin de fer, de Dongola sur El Facher, par la vallée de l'oued Melek que suivaient jadis les caravanes.

Sir William Garstin, ministre des travaux publics en Egypte, est très pessimiste sur l'avenir économique du Soudan Egyptien ; il faudrait d'abord cinquante ans pour réparer les maux de longues guerres ; tout le pays en amont de Khartoum aurait peu de valeur, sauf les rives mêmes du Nil, dans la mesure où l'irrigation pourrait les atteindre ; encore doit-on remarquer que la population y est devenue rare, et que le climat en est fiévreux. Cette opinion, particulièrement compétente, n'a pas arrêté la marche de l'appropriation anglaise : si lord Cromer n'est guère plus enthousiaste sur le Soudan que sir William Garstin, il parle déjà de nouveaux

(4) Des nouvelles arrivées en France pendant l'impression de ce livre (juillet 1900) ont annoncé la mort de Rabah, vaincu par la mission Gentil.

chemins de fer, l'un de Souakim à Berber, rétablissant vers un port tout anglais l'antique voie commerciale, imposant une surveillance et un péage à tous les pèlerins musulmans de l'Afrique soudanienne, l'autre, plus particulièrement stratégique du Nil navigable vers les frontières de l'Abyssinie. On peut prévoir le jour où ce dernier se joindrait, dans la vallée du Sobat, aux prolongements des lignes de l'Ouganda, tels que nous les indiquions dans un chapitre précédent. Peut-être alors les Chillouks, descendus à la faveur de la paix au delà de Fachoda ou des Indiens amenés par l'Ouganda auront-ils apporté sur le Nil moyen ce supplément nécessaire de main-d'œuvre, qui permettrait de reprendre avec chances de succès les tentatives de cultures coloniales jadis abandonnées par le gouvernement égyptien. En attendant on ne doit pas oublier que le mahdisme avait contribué à détourner au sud, du côté du Congo, le commerce issu du pays des Rivières et des monts Baghinzés ; pour renverser ce courant, il ne faudra pas moins que des avantages très notables de circulation vers le Bahr el Ghazal et le Nil ; ceci suppose à travers le *sett* des travaux à peine ébauchés encore ; ce n'est pas de longtemps, semble-t-il, que l'on pourra conseiller aux capitaux de colonisation de s'engager dans le Soudan égyptien.

## II

Le confluent du Nil et l'Atbara marque à peu près la limite de la nature tropicale et du Sahara ; l'Atbara  
L'Afrique.

lui-même est parfois trop faible pour se traîner jusqu'au Nil, tandis qu'il a de temps en temps des crues furieuses, comme celle qui emporta, dans l'été de 1899, le pont provisoire du chemin de fer. La steppe de Bayouda n'est pas encore le désert véritable, puisqu'on y trouve au sud des pâturages permanents et des girafes ; elle appartient plutôt à cette zone des mimosées qui, de l'ouest à l'est de l'Afrique, se déploie comme une bande ininterrompue au sud du Sahara. Mais, au delà de cette steppe, c'est le désert dans toute son aridité ; les seules parties dont la stérilité n'est pas absolue sont les montagnes du littoral de la mer Rouge, assez élevées pour condenser quelques pluies, et la vallée du Nil, irriguée par le fleuve. Celle-ci, de Khartoum au Caire, n'a pas moins de 2,700 kilomètres, soit une longueur comparable à celle du Danube (2,850 kilomètres). Elle décrit à travers la Nubie une courbe immense, en forme d'S, circonstance qui ne nuit guère à la navigation, puisque ces méandres se développent dans la région peu utile des cataractes, mais qui par contre accroît notablement la surface cultivable des terres ainsi gagnées sur le désert.

Le Sahara égyptien est un plateau relevé d'ouest en est, appelé Libyque à l'ouest du Nil, Arabique à l'est de ce fleuve et terminé le long de la mer Rouge par un redressement qui tombe à pic sur la côte ; le rebord oriental, granitique, monte jusqu'à 2000 mètres ; il correspond à des profondeurs marines qui, très près du rivage, atteignent 200 mètres ; quelques coupures ouvrent à des havres littoraux des routes de pénétration

vers le Nil, celle de Kosséir, dont Keneh, sur la rive droite du fleuve, est éloigné seulement de 100 kilomètres ; celle de Bérénice, dont le port abandonné aujourd'hui fut à l'époque alexandrine le point de départ d'échanges actifs avec Syène (Assouan), en aval de la première cataracte. Ces montagnes sont arrosées par quelques pluies venues du nord en hiver, venues du sud en été ; elles ont des pâturages ramassés autour des points d'eau.

La vallée du Nil est creusée dans le désert, dont la falaise domine le cours de 50 à 350 mètres ; le sol superficiel du plateau, formé de grès délités par les érosions, est traversé de dunes que le vent accumule sur les moindres obstacles, et aussi de quelques alignements volcaniques, qui déterminent les rapides appelés, d'un nom qui ne les qualifie pas tous exactement, des cataractes. Le climat du plateau est celui de tout le Sahara, continental, très sec, au point que les corps abandonnés à l'air libre se momifient sans se corrompre ; l'atmosphère est pure, sauf pendant les tempêtes de sable qui la chargent d'une impalpable poussière rougeâtre, assez fine pour pénétrer dans les milieux les mieux clos, assez épaisse pour embrumer l'horizon et voiler le soleil. Les nomades du désert arabe sont des Bagarras et des Bedjas, pasteurs chameliers, difficiles à saisir, donc à soumettre. Les steppes libyques sont encore un des coins les moins explorés de l'Afrique ; on y rencontre vers l'ouest des groupes d'oasis, celles de Koufra qui sont rattachées à la Tripolitaine, celles de Sioua qui appartiennent à l'Égypte et qui,

évidées à 33 mètres au-dessous du niveau de la Méditerranée, reçurent peut-être autrefois une dérivation du Nil.

Le désert de Libye est séparé de la Méditerranée par le petit plateau de Barca (ancienne Cyrénaïque), dont la hauteur est de 500 mètres et dont le climat correspond à celui de l'Afrique mineure. Cyrène fut, dans l'antiquité, une ville prospère; les Turcs, maîtres de la Tripolitaine, ont longtemps oublié mais semblent se soucier maintenant de restaurer cette fortune au profit de Benghazi. Mais la Cyrénaïque n'est qu'une île tempérée : elle est cernée de tous côtés par le désert, qui la presse contre la mer et ne présente, sur les routes des oasis du Fezzan (500 mètres) qu'un petit nombre de gîtes d'étape autour des puits.

Le Sahara égyptien, prolongé vers l'ouest par l'arrière Tripolitaine, est donc un pays très pauvre; on n'y a jamais exploité que quelques carrières, quand on avait la chance d'en rencontrer près de la mer ou près du Nil : les porphyres de Kosséir étaient importés dans la basse Egypte par la mer Rouge et les canaux des Pharaons; dans les assises calcaires de Syène ont été taillés les temples de Philé et les colosses de Thèbes; de même les carrières dont on aperçoit encore, à l'est du Caire, les escaliers blancs, ont bâti Memphis et ses pyramides, puis les monuments arabes du Caire lui-même. Mais ce ne sont là que des exceptions, et le désert d'Egypte ne vaudrait rien, si la vallée du Nil n'y était insérée.

Depuis le *sett* jusqu'en aval du Khartoum, le Nil

coule tranquille entre des rives de plaine ; mais de Khartoum à Assouan, sa pente est beaucoup plus inclinée, et des cataractes ou groupes de rapides le coupent en six endroits différents ; la navigation n'y est pas absolument interrompue, mais le cours s'y précipite entre des rochers déchiquetés à travers lesquels la circulation est dangereuse ; un des passages les plus caractéristiques est celui de Dongola, dit troisième cataracte : là, le Nil est divisé entre les flots d'un nombreux archipel, dont le principal, Argo, porte des bois et des cultures ; ce sont, dans la longue oasis qu'est la vallée du Nil elle-même, des taches de verdure plus intense et plus stable. Ces rapides étaient-ils autrefois de vraies cataractes ? Il semble bien que le fleuve, depuis l'origine de l'époque historique, a creusé son lit ; des inscriptions, des niveaux relevés sur divers points en portent témoignage.

Le climat de l'oasis nilotique est, comme celui de toutes les oasis, plus humide et plus fiévreux que celui des steppes ambiantes ; mais la population y est plus nombreuse, les terres cultivables sollicitant à la vie sédentaire. Ces Nubiens sont des nègres vigoureux, très noirs, de haute taille et de belle prestance, bien différents des fellas de la basse Egypte, agriculteurs comme eux, mais plus petits, de teint olivâtre et de visage moins arrondi ; la vallée dont ils cultivent une partie est large de quatre à cinq kilomètres, entre les falaises du désert ; parfois elle forme des bassins qui s'étalent sur 12 à 15 kilomètres, et devenaient les marchés et les centres politiques des biefs avoisinants : ainsi Mé-



raoui et Dongola furent longtemps les capitales de deux états, l'un musulman, l'autre chrétien. Aujourd'hui tous les Nubiens sont musulmans ; c'est parmi eux que les marchands de Khartoum recrutent leurs meilleurs auxiliaires, pour leurs razzias d'ivoire et d'esclaves dans le haut pays ; cette carrière leur étant maintenant fermée, les Nubiens émigrent dans les villes du delta, où ils se placent comme domestiques ; les plus intelligents deviennent interprètes, ou s'engagent pour figurer en Europe les nègres d'Afrique, rôle qui comporte d'assez nombreux emplois.

Nous n'aurions pas à nous occuper, dans le présent ouvrage, du Nil inférieur et de l'Égypte proprement dite, si l'Égypte n'était, suivant le mot d'Hérodote, un présent du Nil, si sa vie entière n'était réglée par les vicissitudes de ce fleuve de l'Afrique tropicale. L'Égypte historique commence au-dessous de la chute d'Assouan (Syène) ; depuis cette dernière cataracte, le Nil coule lentement, sans rencontrer d'autre barrière ; Thèbes, la ville aux ruines majestueuses, s'élevait un peu au-dessous de Syène, à l'origine d'un bassin fertile ; plus bas, depuis Siout (70 m.) on peut dire que la région deltaïque commence ; des dérivations étendent à gauche la zone d'irrigation et les eaux pénètrent même dans une dépression naturelle, le Fayoum, dont l'ancien lac Moeris était sans doute une partie aménagée par l'homme.

Le delta, sans cesse remanié, gagne sur la Méditerranée plus de deux mètres par an ; les anciens comptaient sept bouches ; deux seulement sont, de nos jours,

autre chose que des chenaux temporaires, celles de Rosette (ouest) et de Damiette (est). Encore celles-ci ne sont-elles pas accessibles aux navires de mer ; le Nil, qui est un véritable transsaharien fluvial, finit donc par une sorte d'impasse. Il serait certainement possible d'améliorer le cours, dans la région des cataractes, mais on n'entrevoit pas encore le jour où, le delta ainsi transformé, le Nil serait, comme le Saint-Laurent, sillonné jusqu'au cœur du continent par des steamers venant directement d'Europe ; tel que la nature l'a fait il ne peut offrir que des sections navigables, sur la voie égyptienne de pénétration au Soudan.

On peut même se demander s'il n'y aurait pas intérêt, renonçant à le corriger pour en faire une grande voie navigable, à l'utiliser seulement comme un gigantesque canal d'irrigation. Et en effet, toute fertilité, dans la basse Egypte, procède de l'eau du Nil : que vaudraient, pour les récoltes, les 200 millimètres de pluie qui tombent chaque hiver à Alexandrie, les 34 millimètres du Caire ? Aussi, tandis que les steppes qui encadrent le Nil sont à peine parcourues par quelques tribus nomades, une population très dense se presse-t-elle dans la vallée inférieure du fleuve et dans le delta ; on l'évalue à 250 habitants au kilomètre carré, chiffre qui n'est atteint en Europe que dans quelques cantons de Flandre ou de Saxe et qui est ici la moyenne sur 30.000 kilomètres carrés, soit à peu près la superficie de toute la Belgique ; encore doit-on dire que la population de la basse Egypte est en voie de rapide développement.

On sait, sans qu'il soit nécessaire d'y insister, que toute l'économie de l'Égypte dépend de la crue annuelle du Nil ; les impôts, comme les récoltes, varient selon la hauteur atteinte par les eaux du fleuve ; l'arrivée de l'inondation est anxieusement guettée chaque année par les fellas ; on l'annonce de loin, on la célèbre solennellement au Caire et Bonaparte avait compris qu'il ne pouvait mieux prouver son désir de régénérer l'Égypte qu'en présidant cette fête populaire. Le « Nil vert » arrive vers le 10 juin à la pointe du delta, chargé des débris végétaux des forêts équatoriales ; en juillet, c'est le « Nil rouge », teint des alluvions volcaniques que l'Abai et l'Atbara lui apportent d'Abyssinie ; la crue atteint son maximum en octobre ; puis la baisse est rapide. En décembre, sur les berges évacuées par les eaux, on commence les semailles, pour récolter en avril. Les oscillations du niveau du Nil sont de moins en moins amples, d'amont en aval ; elles atteignent en moyenne 15 mètres à Assouan, et 7 au Caire.

L'homme ne reste pas spectateur inactif de cette évolution annuelle ; la nécessité de ne pas perdre, pour les terres cultivées, le bénéfice d'une seule crue l'a peu à peu conduit à substituer l'irrigation canalisée à l'inondation libre par les eaux du fleuve ; il assure ainsi la régularité des moissons. Mais, s'il est intéressant, dans la basse Égypte, de profiter au mieux des crues telles qu'elles se présentent, il n'est pas moins utile d'en régler le débit par des travaux sur le haut fleuve, car le Soudan Égyptien commande tout le cours inférieur du Nil. Les Anglais, dont l'influence politique domine au-

jourd'hui sur le Nil tout entier, n'ont pas manqué de dresser un plan général pour l'amélioration de son régime. Ils ont judicieusement accaparé tous les postes de directeurs du service des irrigations, et tiennent ainsi les clefs de la fortune de l'Égypte.

Leur idée principale paraît être celle que nous indiquions tout à l'heure, de considérer le Nil comme un chenal naturel mais encore imparfait qui conduit jusqu'en Égypte les eaux tombées sous l'équateur, et de ne s'en servir qu'accessoirement comme voie de pénétration. Ils ont aujourd'hui renoncé au système des barrages sur le cours principal : outre le prix de ces travaux, très élevé pour un fleuve aussi large que le Nil, les constructions les plus soignées ne sont pas garanties contre le choc d'une crue exceptionnelle, et les désastres survenus dans notre province d'Oran, par exemple, ont montré les dangers de cette pratique ; on bâtit aujourd'hui des réservoirs latéraux, d'après les traditions excellentes des ingénieurs antiques du lac Moeris : le fleuve emplit, lorsqu'il monte au-dessus d'un certain niveau, ces bassins d'approvisionnement ; un simple jeu de vannes emmagasine ainsi, pour les temps de disette, un lac artificiel dont le courant ravivera le fleuve affaibli.

De grands travaux ont été entrepris pour relever le plan d'eau du Nil à Assouan ; les archéologues craignirent un instant que le souci du progrès moderne l'emportât sur le respect des plus belles ruines de l'Égypte ; l'un des projets étudiés aurait, en effet, noyé l'île de Philé, si riche en monuments anciens ; mais leurs do-

léances furent écoutées, et Philé restera intacte. Beaucoup plus loin, sur le haut Nil, nous avons dit que les Anglais se préoccupaient de percer le *sett*, qui forme une série de barrages puissants et capricieux. Déjà des résultats appréciables ont été obtenus : bien qu'en 1899 la crue du Nil ait été l'une des plus faibles des vingt dernières années, la surface irriguée et ensemencée a été supérieure à celle des campagnes précédentes, et seule la récolte du riz, qui demande beaucoup d'eau, a souffert de cette sécheresse relative.

Des progrès du régime du Nil dépendra la diffusion, dans la basse Egypte et le delta, de cultures riches telles que le coton et la canne à sucre ; la terre, bien arrosée, peut, sous ce climat très chaud, porter deux ou trois récoltes par an, ou communiquer une vigueur inusitée aux plantes dont la croissance n'est pas annuelle. Et ces plus-values de l'agriculture se traduisent par une plus grande richesse des habitants, par le développement du commerce, par la paix mieux assurée, par le crédit international de l'Egypte plus solide. Ce sont, il ne faut pas l'oublier, des ingénieurs français qui ont les premiers indiqué la nécessité des travaux aujourd'hui dirigés par l'Angleterre, et dont l'exécution n'est pas liée nécessairement au maintien de telle ou telle domination européenne en Egypte ; il est vrai par contre que les maîtres européens de l'Egypte seront les premiers à en profiter.

Comme voie de pénétration le Nil, sans être déclassé, n'a pas l'importance d'une route uniformément facile : en aval de la première cataracte et jusqu'à la pointe du

delta, il est navigable pour de grands vapeurs fluviaux, et chaque année de nombreuses caravanes de touristes — fret principal des entrepreneurs — vont ainsi visiter Siout, les ruines de Thèbes et Louqsor, Assouan et l'île de Philé. La navigation sur le bief des cataractes, d'Assouan à Khartoum, n'est pas strictement impossible aux hautes eaux, pour des chaloupes de calaison médiocre (0<sup>m</sup>,70), mais elle est pratiquement interdite aux transports de commerce, car elle est trop dangereuse et de plus très longue, à cause des détours du fleuve. En amont de Khartoum, on pourra, si jamais le *sett* est vaincu, s'avancer jusque près du lac Albert; déjà les Anglais ont en aval de Fachoda une flottille de chalands et de canonnières à une roue d'arrière; on se rappelle que ces embarcations coopérèrent utilement à l'occupation de Khartoum. Mais d'ores et déjà le Nil des cataractes est abandonné pour le chemin de fer d'Ouadi-Halfa à Khartoum, sur lequel se greffera tôt ou tard l'embranchement Berber-Souakim; le haut Nil, en amont du *sett*, ressortira plus tôt peut-être à l'Afrique orientale anglaise qu'aux voies de l'Égypte.

Aujourd'hui, de quelque côté que l'on cherche des issues (et sauf les concurrences congolaises par le pays des Rivières), tous les débouchés des régions nilotiques appartiennent à l'Angleterre, en même temps que toute la ligne d'eau le long de laquelle on peut surveiller l'Égypte et, de fait, la gouverner. Nous n'avons pas à examiner ici si cette situation est provisoire ou définitive; nous notons seulement que l'Égypte est le seul pays d'Afrique qui dépende d'un maître fortement

établi au Soudan. Après les fautes de notre diplomatie et de notre parlement en 1882, quelques hommes d'Etat, chez nous, s'en sont doutés ; mais on pourrait leur reprocher, puisqu'ils connaissaient la géographie de cette partie de l'Afrique, de n'avoir pas prévu le cas où d'autres, mieux outillés sur place, la connaîtraient aussi.

---

## CHAPITRE II

### Les Pays du lac Tchad.

Les pays du Tchad sont une des régions les plus récemment explorées de l'Afrique ; depuis les voyages d'Oudney, Denham et Clapperton (1822-24) et ceux de Barth (1850) dont la relation reste un modèle de précision scientifique, rien ne fut gagné jusqu'à ceux de Nachtigal (1873). Plus tard, ces itinéraires furent liés à ceux du moyen Niger (Monteil, 1891) et du Congo (Mizon, 1891) ; presque rien encore, malgré les prétentions anglaises consacrées par le traité de 1890, n'a été fait pour rattacher le domaine du Tchad à ceux du Niger inférieur et de Bénoué ; mais, la jonction sur les bords du Tchad des missions françaises, Foureau-Lamy, venu d'Algérie, Meynier-Joalland, arrivant du Soudan, et Gentil, partie du Congo (1900) sera, nous devons l'espérer, le principe d'une plus exacte connaissance et d'une occupation progressive de toute cette partie de l'Afrique.



Depuis longtemps, des relations sont établies, du Tchad à la Méditerranée et au Nil par les caravanes de musulmans : pèlerins allant à la Mecque, par le Ouadaï, le Darfour et le Kordofan, négociants traversant le Sahara pour vendre les produits soudaniens à Tripoli ou Benghazi, de nombreux voyageurs indigènes mettaient ces districts reculés de l'Afrique en communication avec le reste du monde ; les rapports étaient beaucoup moins actifs entre le Tchad et le golfe de Guinée, les conditions géographiques étant très différentes sur ce littoral forestier qui manque de bêtes de somme.

## I

Entre les monts du Tibesti au nord-ouest, l'Aïr au nord, les massifs de l'Adamaoua et de Yacoba au sud, dans les plateaux des steppes subsahariennes, une dépression est creusée, dont le lac Tchad occupe la partie inférieure, réduit de nos jours à une étendue diminuée, tandis qu'il s'étalait jadis par le Bahr el Ghazal jusqu'au fond, aujourd'hui desséché, du Bodélé. Vers le Tchad convergent les eaux tombées sur les pentes occidentales des monts Marras et les terrasses du Ouadaï, et celles qui, par le Chari-Logone drainent le seuil de liaison avec le domaine du Congo. L'Adamaoua s'épanche directement dans l'Atlantique, par la Bénoué et le Niger ; à l'ouest et au nord, le Tchad reçoit des oueds formés dans le Bornou et le Zinder.

Les monts du Tibesti ont été reconnus par Nachtigal ; ils se composent de deux massifs volcaniques, dressés

sur un socle de granit : le Koussi, à l'est, a 2,600 mètres ; le Tarso, à l'ouest, atteint 2,700 ; la direction du soulèvement est du sud-est au nord-ouest, il se prolonge par les plateaux du Tassili et se rattache très vraisemblablement à la région montagneuse dite Anahef, que la mission Foureau-Lamy traversait à 1,350 mètres d'altitude moyenne, ainsi qu'aux massifs du Hoggar ; les monts du Tibesti sont encadrés entre deux routes de caravanes, celle du Ouadaï à Benghazi par les oasis de Koufra, et celle du Tchad à Tripoli, par Bilma et les oasis du Fezzan ; cette dernière franchit le faite à l'étape de Tummo, par 840 mètres. Le Tibesti, touché par les pluies atlantiques, a quelques pâturages et une population de chameliers, tous musulmans qui louent et conduisent leurs animaux pour la traversée du désert.

Les terrasses du Borkou et du Ouadaï s'appuient sur le revers occidental des monts du Tibesti et des Marras ; elles se soutiennent à 400 ou 500 mètres, traversées de loin en loin par des redressements isolés, suivant le type déjà étudié des pays du Nil moyen. Les fleuves nés des Marras n'ont pas la force d'arriver jusqu'au Chari, dont le cours annonce la région des eaux permanentes : le Batha, le Bahr es Salamat se terminent par des lagunes salines. Nachtigal, ayant entendu parler de rivières qui coulaient vers l'ouest, au sud de ces steppes peu arrosées, les rattachait à l'Ouellé de Schweinfurth, mais en admettant aussi l'hypothèse de cet explorateur que l'Ouellé et le Chari ne faisaient qu'un ; il ne se trompait donc qu'à moitié, car c'est assurément le Chari que désignaient ses renseignements ; il ne put les vérifier

par lui-même, forcé par l'attitude peu amicale des habitants puis par une attaque de paludisme de quitter le Ouadaï pour passer au Darfour.

Le Ouadaï est peuplé de cultivateurs nègres et de pasteurs arabes, musulmans ou islamisés ; les caravanes de Benghazi portaient jadis à la Méditerranée l'ivoire, la gomme, les plumes d'autruche et trafinaient souvent à travers le désert des convois d'esclaves ; ceux-ci étaient enlevés dans le Dar Rounga et le Dar Fertit, en échange de paniers de sel venu de Bilma. Les Arabes du Ouadaï sont belliqueux et peu favorables aux Européens : Vogel, l'un des compagnons de Barth, fut assassiné par eux en 1855 ; Nachtigal, bien que protégé quelque temps par le sultan, dut abrégier son séjour et modifier ses itinéraires. L'armée du Ouadaï, qui descendait pour razzier dans le Kanem et le Baghirmi, aurait alors compté jusqu'à 7000 hommes, et la population totale atteindrait aujourd'hui 8 millions d'habitants. Abech, capitale du pays, est posée sur le flanc d'une butte, autour de puits abondants ; elle a longtemps passé pour un foyer de fanatisme musulman.

Dans l'état de trouble, conséquent pour toute la région du Tchad des conquêtes, puis des récents échecs de Rabah, il est difficile de dire avec précision quelles sont aujourd'hui les conditions d'accès du Ouadaï ; les informations recueillies par la mission Gentil-Brettonnet tendent à le représenter comme beaucoup moins aride que le Darfour, les pluies d'été croissent rapidement du nord au sud, les pentes méridionales se prêteraient sans doute à la culture du coton.

Le Ouadaï s'incline doucement, par le Dar Rounga et le Baghirmi, vers les vallées tributaires du Chari ; au nord-ouest, il finit probablement par une falaise plus abrupte, tombant sur la dépression du Bahr el Ghazal et du Bodélé. C'est encore Nachtigal, qui a constaté l'existence de cette ancienne expansion du Tchad, et observé que le Bahr el Ghazal est un effluent et non un affluent de ce lac ; en temps ordinaire, ce chenal est à sec ; mais par les crues exceptionnelles, le Tchad y déborde et s'avance vers les steppes d'Egaï et du Bodélé, dont le niveau est inférieur de 80 mètres au sien. Ces fonds, rafraîchis par des infiltrations souterraines, sont toujours humides ; ils seraient particulièrement favorables à l'élevage du chameau. Mais ils sont à peine habités aujourd'hui.

A partir de cette dépression vers le nord et l'ouest, le sol se relève par une pente insensible jusque vers 700 mètres ; c'est l'altitude moyenne du plateau sur lequel se dressent les soulèvements montagneux de l'Aïr et du Tibesti ; Agadès est à 750 mètres, Rhat à 730 mètres ; les sommets de l'Aïr culminent à 1800 mètres. Le Tchad est ainsi entouré de ce côté par une zone de plateaux ondulés sur lesquels les limites géographiques, très peu précises, sont déterminées, non par les accidents du relief, mais par la précipitation des pluies qui diminuent normalement du sud au nord : à Zinder, où fut assassiné en 1898 le capitaine Casemajou, où s'établit, en juillet 1899, la mission Joalland-Meynier, le dattier des oasis sahariennes se dresse au-dessus de champs de blé ; les transports se

font par chameaux et, sur près de 200 kilomètres dans la direction du Tchad, on ne trouve aucun point d'eau. Des cultivateurs nègres travaillent le sol pour nourrir leurs maîtres, les Touaregs Kélouis. Un peu plus au sud, dans le Sokoto, les conditions changent, et les caravanes remplacent leurs chameaux par des bœufs. Sur cette frontière septentrionale des pays haoussas, les eaux dissimulent sous terre une partie de leur cours, qu'elles aillent au Niger ou au Tchad.

Sur la rive septentrionale du Tchad, le Kanem fut jadis un centre de puissance musulmane; des luttes furent longtemps soutenues, entre les indigènes, nègres cultivateurs comme ceux du Zinder, et les Touaregs Kélouis; devant les razzias de ces nomades, beaucoup de naturels se sont retirés dans le Bornou et dans les îles du Tchad, où ils pratiquent l'élevage et la pêche, sans préjudice du pillage de tous les riverains qu'ils peuvent surprendre.

Le lac Tchad, à 270 mètres d'altitude, n'est autre chose qu'une inondation permanente de hauteur variable et dont les rives participent de la double nature saharienne et soudanienne : assailli au nord par des dunes de sable, il n'a partout ailleurs que des rivages vaseux et indécis ; l'apport du Chari compense l'évaporation et le Tchad, bien que très diminué pendant la période des sécheresses, en hiver et au printemps, conserve toujours une épaisseur d'eau de quelques pieds : nulle part il n'aurait plus de six mètres de profondeur ; partout il est encombré de roseaux, de bancs d'alluvions à peine émergés, sauf au sud-ouest où des flots

plus stables servent de refuges à une population de pirates ; un courant très faible pousse les eaux vers la rive occidentale, dont il envase les ports. Le Tchad n'est donc pas une vaste mer, dont la possession permettrait la circulation entre des rivages d'accès facile ; c'est beaucoup plutôt un immense marécage, zone d'isolement entre les contrées littorales, réservée par la nature aux ébats des hippopotames et des caïmans ; il est douteux que jamais le commerce puisse organiser une navigation pratique sur ce borbier.

A l'est et au sud du Tchad, le Baghirmi et le Bornou sont des pays mieux arrosés et plus peuplés : Barth y releva 1 mètre de pluie annuelle, tombant surtout entre juin et septembre ; c'est à la fin de cette saison que le lac Tchad atteint sa plus grande extension. Insensiblement, vers le sud, la savane succède à la steppe, puis se fonce de forêts galeries, de plus en plus développées dans les vallées fluviales ; sur les prairies, que percent des pointements granitiques, paissent des chevaux et des bœufs ; on passe ainsi du domaine du Tchad dans celui de l'Oubanghi et de la Sanga, tributaires du Congo ; le relief plus accidenté de l'Adamaoua offre des conditions encore meilleures à la vie d'éleveurs sédentaires ; là s'était constitué l'un des Etats musulmans les plus puissants et les mieux policés de l'Afrique centrale.

Comme l'Adamaoua fait barrière entre les bords du Tchad et le golfe de Guinée, le lac n'est accessible qu'en tournant ces massifs, soit par les pays haoussas à l'ouest, soit — et c'est ce qu'ont d'abord tenté nos

explorateurs, — par le Chari à l'est. Il semble bien que la vallée de la Bénoué ouvre à travers les monts de l'Adamaoua une route qui est continuée vers le Logone, branche du Chari, par une dépression facile à suivre ; c'est là peut-être la voie de pénétration de l'avenir ; pour le moment, elle est encore trop peu connue, du moins sur le versant du Tchad.

Le Chari rassemble pour les conduire au Tchad toutes les eaux d'un vaste domaine, qui s'étend des terrasses du Ouadaï aux montagnes de l'Adamaoua ; le seuil de jonction entre son réseau et celui du Congo a été le front d'attaque de la conquête française, s'avancant de la Sanga et de l'Oubanghi sur le Tchad. C'est là qu'auparavant les Arabes ou les noirs islamisés du Ouadaï et du Baghirmi pénétraient vers le sud, jusqu'à la limite des forêts équatoriales, dans leurs chasses à l'ivoire et à l'esclave, et rien n'est plus instructif, pour connaître ces pays, que de résumer l'histoire de leur retraite devant les progrès français.

Bien que les pays du Chari, comme ceux du Tchad, aient été d'abord reconnus par des voyageurs français, des traités sont intervenus pour les partager, avant même que les découvertes fussent achevées, entre la France d'une part, l'Allemagne et l'Angleterre de l'autre : la convention de février 1894 porte le Cameroun allemand jusqu'à la rive gauche du bas Chari et jusqu'au littoral méridional du lac Tchad ; il lui abandonne tout l'Adamaoua ; le territoire français garde seulement, avec le cours supérieur de la Bénoué, une amorce sur la route navigable du bas Niger. La con-

vention de mars 1899 avec l'Angleterre nous laisse le Ouadaï et la Kanem, c'est-à-dire la partie saharienne des rives du Tchad. Cependant, bien qu'il ait été privé de la sorte de régions auxquelles il pouvait prétendre, le Congo français n'a cessé de se développer vers le nord, et le *Léon Blot*, de la mission Gentil, fut le premier vapeur européen qui flotta sur le Tchad (novembre 1897).

Deux routes de pénétration furent successivement étudiées, l'une par l'Oubanghi, l'autre par la Sanga. Crampel, partant de Banghi, essaya de tracer la première (1890-1891). Il s'était avancé à 500 kilomètres au nord de l'Oubanghi, dans une savane à marigots, où les arbres ne se montraient plus qu'en bouquets dispersés ; il se hâtait vers le nord, sur l'avis qu'il rencontrerait bientôt des populations musulmanes, ainsi que des bêtes de somme dont il avait grand besoin ; cette rencontre eut lieu, en effet, mais le perdit car, trahi par ses guides, il fut cerné et assassiné sur l'ordre du sultan Snoussi, vassal du Ouadaï. M. Dybowski, dont l'expédition était destinée à soutenir celle de Crampel, dut se borner à le venger ; après une marche pénible vers le nord, il infligea une défaite à des musulmans auteurs ou complices du massacre de Crampel et revint en arrière (1891-1892). L'année suivante, M. Maistre était plus heureux : il arrivait au Gribinghi, branche du Chari, et nouait des relations avec des envoyés du sultan de Baghirmi : mais faute de provisions suffisantes pour descendre jusqu'au lac Tchad, dont il supposait justement avoir atteint les tributaires, il dut se



replier sur l'Adamaoua et regagner le bas Niger. Il observa que les pays du Gribinghi, où vaguent encore des bandes d'éléphants, présentent une végétation tropicale de plus en plus atténuée vers le nord.

La voie de la Sanga était en même temps attaquée, sous la direction de M. de Brazza, au départ du poste de Ouasso, qui date de 1891 ; sur les bords de cette rivière, en 1892, Mizon descendant de l'Adamaoua rencontrait M. de Brazza lui-même, mais le bénéfice de son voyage ne devait pas rester à la France ; puis d'autres postes étaient fondés sur la Sanga et ses affluents, Bania, Gaza, Carnot. En 1894, la mission Clozel découvrait qu'entre les sources de l'Ouom, branche du Logone, et d'autres qui allaient certainement au Congo, le portage n'était que de 100 kilomètres. Mais ces tentatives perdirent beaucoup de leur intérêt, le jour où l'Adamaoua fut abandonné à l'Allemagne ; les hautes vallées de la Sanga et de ses affluents, tapissées d'épaisses galeries forestières, devenaient dès lors des impasses qu'il était inutile d'ouvrir au nord ; elles ne prendront leur valeur que par l'exploitation du caoutchouc, dont elles sont très riches, et surtout lorsque le chemin de fer d'Ouasso à Libreville en permettra l'accès indépendant par le territoire français.

Depuis la fin de 1895, la pénétration du Congo vers le Tchad a été poursuivie par la route de Crampel : la première mission Gentil a établi qu'un portage de 150 kilomètres séparait la porte de Krébedjé, sur un sous-affluent de l'Oubanghi, de celui de Gribinghi, tête de la navigation de la rivière de ce nom. C'est à Gribinghi

que fut monté le *Léon Blot*, transporté par morceaux depuis Krébedjé ; le vaillant petit vapeur descendit le Gribinghi, puis le Chari ; une halte très courte laissa au chef de la mission le temps de pousser jusqu'à Masséna, capitale du Baghirmi, dont le sultan sollicitait le protectorat de la France, car son adversaire, Rabah, était alors établi dans le Bornou ; le *Léon Blot* ne fit qu'un raid rapide jusqu'à l'entrée du Tchad.

Par ce voyage nous sont parvenus les premiers renseignements authentiques sur le Chari : c'est une belle rivière, au cours régulier, profonde de 2 à 3 mètres depuis le confluent du Gribinghi, offrant donc de remarquables facilités à la navigation ; mais, près de son embouchure dans le Tchad, elle tourne au marécage ; ses alluvions se déposent en un delta de 100 kilomètres de front ; des coulées de boue, dégageant des miasmes empestés, restent à découvert dès que les eaux baissent ; de plus, le combustible manque sur ses rives, de moins en moins boisées vers le nord ; on reconnaît à ce trait nouveau le passage des régions tropicales aux régions sahariennes. Pour ces diverses raisons, nous croyons que l'effort de la pénétration française devrait désormais porter sur les affluents du Chari et les terrasses du Ouadaï plutôt que sur le delta fangeux et improductif qui s'épanouit dans le lac Tchad.

La nécessité en paraît même urgente, si nous voulons en finir vite avec la « question de Rabah ». Ce chef brigand est un ancien esclave de ce Ziber, qui fut marchand d'esclaves et sultan du Darfour et qui est aujourd'hui retenu prisonnier au Caire. Entraînant à sa suite une

armée de nomades fanatiques, Rabah s'est avancé d'est en ouest, a d'abord conquis le Dar Rounga, puis traversé le Baghirmi et finalement occupé le Bornou. Dès la retraite de la première mission Gentil, Rabah, retournant sur ses pas, envahit le Baghirmi dont le sultan recula au sud, pour rallier les postes français du Gribinghi; il occupe alors tout le moyen Chari, intercepte au passage la mission commerciale de Béhagle, dont le chef reste captif entre ses mains.

Pendant tous les souverains indigènes se sont coalisés contre Rabah : Snoussi, le meurtrier de Crampel, le sultan du Ouadâï, celui du Baghirmi demandent à marcher avec des troupes françaises contre l'ennemi commun. La deuxième mission Gentil, précédée par l'avant-garde de Bretonnet, doit coaliser toutes ces bonnes volontés et rouvrir la route du Tchad. Bretonnet, parti à la fin de 1898, était monté directement au Gribinghi puis avait choisi, pour s'y fortifier, un confluent sur le Chari; mais telle était l'indigence de notre flottille sur le Congo et l'Oubanghi, qu'il ne fut pas possible, malgré ses instances pressantes, de lui envoyer des renforts. Assailli, en août 1899, par l'armée de Rabah, forte de 8000 hommes, il ne put que faire une résistance qui coûta cher à ses adversaires; finalement il fut débordé et tué avec toute sa troupe.

M. Gentil, revenu pendant ce temps, rassemblait sur le haut Chari toutes les troupes disponibles de la colonie du Congo, un peu plus de 300 combattants. Or Rabah n'avait pas moins de 2,500 fusils, et trois canons, pris à Bretonnet avec leurs munitions. Malgré la faiblesse

de ces effectifs, dès que la saison sèche fut établie, M. Gentil marcha au nord ; une bataille sanglante nous livra Kouno, la forteresse que Rabah avait occupée après Bretonnet ; le chef noir, ayant perdu 3000 hommes, s'est enfui presque seul vers le Ouadaï et les officiers français regrettent de n'avoir pas disposé de quelques cavaliers pour entraver sa fuite et sans doute s'emparer de sa personne (décembre 1899). A la suite de cette victoire, le sultan du Baghirmi est rentré dans sa capitale, et bientôt après les trois missions Gentil, Meynier-Joalland et Foureau-Lamy étaient réunies au sud-est du lac Tchad, réalisant ainsi l'espérance qui guidait depuis 1890 les directeurs de notre politique africaine (1).

Une étude attentive des documents rapportés par ces trois missions établira si le lac Tchad doit rester le pôle d'attraction de toutes nos colonies africaines, si c'est un carrefour de routes ou un obstacle à tourner. Mais déjà de grands résultats sont acquis : si l'on admet que les dispositions nécessaires seront ou sont déjà prises pour interdire à Rabah tout retour offensif sur le Chari, nous n'avons plus à tenter qu'un dernier effort pour occuper le Ouadaï et porter ainsi notre domaine africain jusqu'aux limites reconnues par les traités. Or, nous n'avons, pour y pourvoir, d'autre base d'opérations que le Congo ; nous devons donc outiller cette colonie au plus tôt, et sans attendre une participation de l'Etat aux bénéfices très hypothétiques des concession-

(1) Une note ajoutée au précédent chapitre, a signalé la défaite et la mort de Rabah, annoncée en France en juillet 1900, pendant l'impression de ce livre.

naires entre lesquels elle est partagée; les réseaux navigables du Chari et du Congo sont faciles à réunir; par là, nous pouvons dès maintenant resserrer la cohésion de notre domaine; mais de longtemps on ne peut prévoir des communications artificielles assurées, du Ouadaï au moyen Niger, à travers les steppes que les conventions nous ont laissées de part et d'autre du lac Tchad.

## II

L'Angleterre et l'Allemagne se sont attribués les meilleures parties des pays du Tchad, c'est-à-dire le Bornou et l'Adamaoua; la première y a joint le Haoussa, dernier étage de la nature soudanienne entre le golfe de Guinée et le désert. Un vaste soulèvement de hautes terres, dont l'Adamaoua n'occupe que le flanc oriental, se dresse entre le Tchad et la côte atlantique et borne très nettement au nord la zone du climat équatorial: le palmier à huile remonte le long du Niger jusqu'à Egga, sur la Bénoué, dirigée dans le sens des vents pluvieux de l'ouest, il va jusqu'au Mouri. Barrière opposée à la pénétration des influences maritimes, les montagnes de l'Adamaoua s'abaissent en ondulations plus molles vers le Chari et le Tchad.

L'altitude moyenne de ces hauteurs, où la forme de plateau domine, est de 800 à 1200 mètres; comme dans les monts du Tibesti, des alignements volcaniques jaillissent au-dessus d'un soubassement de granit, élevant leurs sommets jusqu'à 2000 mètres; il est remarquable

que la direction en souligne exactement celle du Tибesti, comme de la côte de Sierra-Leone et des chaînes du Fouta-Djalon ; les volcans du Cameroun, les fleuves espagnoles et portugaises du golfe de Guinée doivent être rattachées aux mêmes soulèvements, dont les manifestations se montrent ainsi sur toute l'Afrique occidentale.

L'Adamaoua est ici le centre hydrographique le plus puissant, offrant avec le Fouta-Djallon beaucoup de ressemblances ; il envoie des sources à la Bénoué, au Logone, à la Sanga et directement à l'Atlantique, par les rivières du Cameroun allemand. Plus au nord, les escarpements du Mouri dominent la Bénoué, et plus loin encore, les monts Sarandas dispersent leurs eaux vers la Bénoué, le Niger et le Tchad. Ces derniers, reconnus par G. Rohlfs, dominent d'environ 600 mètres les fertiles plateaux de Saria (1200-1500 mètres) ; les sommets sont boisés, des cascades d'eau vive répandent de tous côtés la fraîcheur, et ce pays alpestre, sain par son altitude et par la richesse de sa circulation fluviale paraît destiné à un avenir de colonisation agricole et pastorale : comme le Fouta-Djalon à l'ouest, ce serait un futur grenier d'abondance, en même temps qu'un sanatorium pour les Européens établis à la côte de Guinée.

L'explorateur français Mizon, qui vécut six mois à Yola, sur la haute Bénoué, put étudier à loisir le climat de ces plateaux ; l'été y est très pluvieux ; à la fin de l'automne, la sécheresse commence, avec un vent poussiéreux, appelé harmattan, qui arrive des steppes du

nord ; le harmattan est le symétrique du sirocco del'Afrique Mineure, issu comme lui du Sahara ; quand il souffle, l'air est embrasé, l'horizon embrumé d'une poussière rougeâtre. Les hivers sont rigoureux ; Mizon a vu de la glace en janvier 1892 ; des indigènes qui accompagnaient le voyageur allemand Zintgraff moururent de froid dans l'Adamaoua, par  $+6^{\circ}$ . Mais ces conditions, très pénibles pour eux, sont au contraire beaucoup plus favorables aux Européens que l'humidité chaude et sans répit de la côte.

Dans les vallées plus basses, le climat est différent ; la violence des érosions a foré des failles profondes, dont le lit est tapissé d'alluvions : celle de la Bénoué, par exemple, est encadrée entre des falaises abruptes, mais les rives du fleuve sont marécageuses, et les villages indigènes se placent un peu à l'écart ; la végétation des fonds est tout équatoriale, avec des papyrus, des palmiers à huile, des bananiers.

Deux dépressions principales traversent les montagnes de l'Adamaoua et leurs prolongements : celle de la Bénoué et celle du Niger, car ce fleuve lui-même, après un cours de plaine, coule dans une vallée resserrée et coupée de rapides, de Boussa à Lokodja ; tandis qu'à Rabba, à peu près au milieu de ce bief, son niveau est à 170 mètres, le plateau ambiant est à 400 m. ; un promontoire domine, à l'ouest de Lokodja, le confluent du Niger et de la Bénoué. Cette dernière serait par ses sources très voisine du Logone ; les marais de Toubouri partagent peut-être leurs eaux entre le Tchad et le golfe de Guinée : mais, cette hypothèse ne serait-

elle pas vérifiée qu'il n'en faudrait pas moins remarquer la valeur du couloir de la Bénoué comme voie de pénétration directe du bas Niger au Bornou. Après un cours sinueux dans les brèches de l'Adamaoua, jusqu'à Yola, la Bénoué s'étale dans une plaine qu'étranglent, de loin en loin, des ressauts montagneux. En aval de son confluent avec la Bénoué, le Niger arrose la zone équatoriale du delta et des « rivières d'huile », que nous avons décrite dans un chapitre précédent (1).

L'Adamaoua, qui fut jadis une dépendance assez libre du Sokoto, est un état musulman, que sa constitution politique et sociale place parmi les plus avancés de l'Afrique. Il est habité par deux classes très distinctes de populations : dans les vallées vivent des nègres cultivateurs et pêcheurs, parmi lesquels résident quelques Haoussas, commerçants ; la terre est fertile, Mizon obtint très vite, dans son jardin d'Yola, tous les légumes d'Europe ; les indigènes cultivent le maïs, le riz, les arachides. Mais la race souveraine est celle des Foulas ou Peuls, et ceci est un nouveau trait de ressemblance de l'Adamaoua avec le Fouta Djalon. Les Foulas occupent tous les plateaux à pâturages, qui sont la véritable richesse du pays ; leurs fermes sont des hameaux palissadés, avec bâtiments distincts pour l'exploitation et l'habitation des maîtres ; ils ont des troupeaux de bœufs, d'ânes et de chevaux ; les nègres

(1) Livre I, chapitre 1.  
L'Afrique.



du bas pays sont ordinairement leurs captifs, et travaillent pour eux.

Les Foulas sont musulmans ; c'est par eux que l'islam se propage vers les bouches du Niger comme vers le Congo ; leurs déplacements ont toujours le caractère d'expéditions de guerre ; ils pillent les villages indigènes, soit pour en voler les provisions, soit pour recruter leur personnel de service ; la plupart des tribus nègres, mal armées, sans cohésion entre elles, se sont soumises ; quelques-unes cependant ont résisté, et se sont alors réfugiées sur les hauts sommets, aux rochers inaccessibles ; Mizon fut témoin d'un exode de ce genre, devant les soldats du sultan d'Yola : ainsi les Berbères du sud tunisien, pour laisser passer le flot des invasions arabes, refluèrent des plaines sur les falaises des ksours. La domination des Foulas repose sur la force ; aussi les indigènes vaincus, habitués à tout craindre des étrangers qui pénètrent dans leur pays, font-ils un accueil peu empressé aux Européens ; les Allemands se heurtent, dans l'arrière-pays du Cameroun, à des difficultés qui n'ont probablement pas d'autre origine.

Il faudrait, pour rassurer ces noirs, l'établissement d'un protectorat européen effectif sur le sultan de l'Adamaoua et ses principaux feudataires ; l'Allemagne et l'Angleterre, qui se sont partagé diplomatiquement le pays, n'en ont pas encore commencé l'occupation. L'armée de l'Adamaoua n'est pas sans valeur ; le sultan Zoubir, dont Mizon n'obtint un traité qu'à son deuxième voyage (1893), avait alors plusieurs escadrons de cava-

liers cuirassés ; sans doute de telles défenses ne seraient d'aucun usage contre les armes à feu, mais elles assureraient une impunité presque absolue aux fourrageurs musulmans qui pouvaient braver sans crainte les flèches et les lances des nègres.

Yola, capitale de l'Adamaoua, a été comprise dans la sphère d'influence anglaise par le traité anglo-allemand du 15 novembre 1893. La navigation sur la Bénoué ne remonte jusqu'à cette ville qu'aux crues, et l'on n'a pas oublié que Mizon se trouva bloqué par les basses eaux à la hauteur de Mouri. Les Allemands n'ont un port qu'en amont de Yola (Garoua) et les Anglais gardent ainsi la surveillance presque exclusive d'une voie navigable qui pénètre à plus de quinze cents kilomètres dans l'intérieur de l'Afrique. Ils auront, il est vrai, à faire accepter leur autorité sur la Bénoué, où la Royal Niger Society, aujourd'hui rachetée par le gouvernement impérial, n'avait jamais eu que des pontons entrepôts, tolérés par les chefs riverains ; de plus Yola est entourée de marécages, et très malsaine.

Dans la partie méridionale de l'Adamaoua, qui leur est attribuée, les Allemands devront prendre possession des hautes citadelles des Foulas, Ngaoundéré par exemple, grand marché d'esclaves, ainsi que de coton, d'indigo et d'ivoire ; mais si leur établissement politique doit être contesté par les Foulas, il est sûr aussi que les Haoussas commerçants ne se laisseront pas volontiers déposséder de leur monopole. On ne pourrait lutter contre leur concurrence que par des voies de communication faciles avec la côte : or tout le domaine de la Sanga

ressort au Congo français, même la place forte de Koundé, qu'habitent des musulmans de l'Adamaoua ; les routes ne sont pas dégagées, du littoral à l'Adamaoua par l'intérieur de la colonie allemande. Les plateaux de Ngaoundéré seraient pourtant favorables à des cultures riches, comme celle du coton mais tout développement agricole de ce pays ne profiterait qu'à la voie anglaise Niger-Bénoué ; il faudrait au moins que la navigation en fût maintenue libre, conformément aux traités. Quant au projet d'un chemin de fer de pénétration dans le territoire allemand du Cameroun, il n'a pas été encore étudié sur place et la ligne ne commanderait pas, selon toute vraisemblance, un pays assez riche pour payer les dépenses de construction.

Les régions ondulées qui, appuyées sur les monts de l'Adamaoua et de Saria, entourent le Tchad à l'ouest et au sud-ouest sont le Haoussa (Sokoto) et le Bornou ; le Niger n'en forme pas la limite occidentale, car le Borgou, dans l'arrière-Dahomey, présente les mêmes aspects. Il n'y a pas, entre le Tchad et le Niger, de faite continu, seulement quelques rochers, dépouillés par les érosions, qui servent d'acropoles aux villes principales. Sur ce sol peu incliné, la circulation des eaux est paresseuse et incertaine : en été, l'inondation couvre la plaine de Sokoto ; des marais stagnants, autour de Kano, rendent ce district très insalubre. Le niveau moyen des plateaux est une savane pauvre en haute futaie, ouvrant cependant vers le sud-ouest quelques cirques où les pluies s'engouffrent et dont la verdure résiste à la saison sèche ;

l'arbre à beurre, le baobab, espèces soudaniennes, sont les arbres les plus communs.

Le Haoussa et le Bornou ont une population assez dense, dont le mouvement déjà ancien du commerce et les guerres continuelles ont métissé tous les éléments : des nègres Kanouris sont les cultivateurs, en force surtout dans le Bornou, hommes musclés et trapus ; quelques tribus, réfugiées dans les fles du Tchad et le delta du Chari, seraient encore très sauvages, païennes et réfractaires à l'islam que les Foulas leur apportaient violemment ; ce sont d'ailleurs les seuls agriculteurs qui résistent au climat paludéen des bords méridionaux du Tchad ; des Kanouris, plus instruits, sont groupés autour de Kano en villages industriels ; quelques-uns travaillent les métaux, tissent et teignent les étoffes et fabriquent des poteries si réputées que l'on en expédie des charges, par caravanes, jusque dans le sud marocain ; d'autres cultivent le manioc, le riz, le coton, quelques légumes.

Les Foulas sont des demi-nomades venus du nord-est, branche probablement détachée du tronc sémitique ; ils se distinguent par leur intelligence et leur aptitude à l'élevage ; pasteurs de chameaux à la limite du désert, ils élèvent des bœufs et des chevaux dans le Bornou et le Sokoto. Avec eux peut-être sont venus de l'Afrique méditerranéenne des traitants armés, qui se sont fixés dans le pays, y ont fait souche, et sont devenus souvent, comme dans le Kanem, les chefs politiques. Mizon a trouvé auprès du sultan d'Yola des négociants de Tunis et d'Alexandrie.

Les Haoussas, dont il est difficile de préciser l'origine, tant ils paraissent rassembler de traits divers, sont des marchands dont le domaine commercial s'étend des limites du Sahara au littoral de la Guinée ; ils ont des colonies sur le bas Niger et jusqu'à Kong ; ce sont des nègres de petite taille, alertes, actifs et qui ont adopté la religion musulmane des Foulas ; peu attachés au sol, aventureux, ils s'engagent volontiers sous des officiers européens pour des expéditions de guerre ; les colonies anglaises de la côte de Guinée recrutent leurs soldats parmi les Haoussas : les géants oulofs et sérères de nos régiments sénégalais affectent de mépriser ces tirailleurs qui ne leur vont pas à l'épaule, mais n'en montrent pas moins de la bravoure et même de la discipline.

Le Bornou occupe les rives méridionales du Tchad, et de là remonte vers l'Adamaoua par des terrasses surmontées de soulèvements volcaniques (monts Mendifs, monts Holmas, 2000 m.). Nachtigal nous décrit comme une grande ville Kouka, la capitale ; il y aurait 50.000 habitants fixes, c'est-à-dire que Kouka serait une des premières agglomérations urbaines de l'Afrique nègre ; on y observe la transition entre les huttes en chaume, qui sont les habitations des noirs du centre africain, et les maisons d'argile, à toits plats qui sont celles des Arabes. Kouka fut jadis un grand marché ; Barth y vit circuler les monnaies les plus disparates, des écus d'argent à l'effigie de Marie-Thérèse et des coquillages (cauris) ; on y échangeait contre du sel et des armes, importations du Sahara et de la Tripolitaine, de l'ivoire et des esclaves ; les troubles qui ont suivi l'entrée de

Rabah dans le Bornou, la difficulté toujours croissante de la vente des esclaves ont fait perdre à Kouka beaucoup de sa valeur comme entrepôt d'un trafic transsaharien.

Rabah s'était établi au Bornou vers 1893, et depuis lors jusqu'en 1899, Dikoa, au sud du Tchad, fut sa résidence ; il vivait là en pays peuplé de Kanouris qui cultivaient le coton et l'indigo, et savaient en fabriquer des étoffes teintes ; à Dikoa, Rabah serait entré en relations par la Bénoué avec les autorités anglaises du bas Niger ; il recevait difficilement par les voies sahariennes les armes nécessaires au maintien de son autorité ; des journaux anglais parlèrent alors d'une alliance à conclure avec ce chef brigand, afin de le détourner du Sokoto, réservé à l'influence anglaise, fût-ce sur les régions d'influence allemande ou française. Ces suggestions ne furent pas écoutées, et l'on sait que Rabah, vaincu par les missions françaises du Congo, tué dans sa dernière rencontre avec la mission Gentil, vient enfin de terminer son aventureuse carrière.

Le Bornou se reconstitue sans doute tel qu'il était avant la conquête de Rabah, état musulman policé, avec une armée régulière de fantassins, de cavaliers cuirassés et même de quelques pièces d'artillerie : les Européens qui voudraient le soumettre pourraient donc rencontrer quelque résistance, à moins de préparer l'action militaire par une habile diplomatie. Kouka est dévolue à l'Angleterre, Dikoa à l'Allemagne. Les communications les plus rapides de Bornou avec la côte doivent tourner le Tchad, emprunter au territoire alle-

mand et français la voie du Logone et se souder enfin à la route de la Bénoué, qui est anglaise ; une ligne directe de Kouka sur Yola devrait franchir plusieurs alignements de hautes montagnes et serait fort dispendieuse.

Le Sokoto est au carrefour des routes du Sahara et du Soudan ; il a de grandes villes, ou plutôt de vastes enceintes, englobant des villages et des cultures, Kano, Katsena, Sokoto ; Barth fut frappé de l'industrielle activité de Kano ; mais ce marché manque de voies d'accès naturelles, et ne peut dès lors devenir un centre de commerce européen. Il en est autrement de Sokoto, dont la rivière, affluente du Niger, est navigable pendant les crues au moins depuis Argoungou ; aussi les Anglais, dans le traité de 1898, ont-ils tenu à posséder Gomba, au confluent de cette rivière, rejetant la frontière française sur le Niger en amont, jusqu'à un point d'où la pénétration à l'est ne sera jamais qu'artificielle. Si, comme on l'induit des industries indigènes, il existe dans les collines au sud de Sokoto des mines exploitables de fer et d'étain, ce coin du Haoussa deviendra l'un des plus riches de l'Afrique ; sur les bords de la rivière de Sokoto, sur les rives et dans les fles du Niger habite une population dense, où l'on trouverait la main-d'œuvre nécessaire ; les éleveurs de chevaux du Gando et du Borgou, pays aux mamelons verts et bien arrosés, fourniraient les bêtes de somme.

Mais le Sokoto n'est pas encore approprié par les Européens ; il s'est fermé aux tentatives aussi bien anglaises que françaises, et l'on se demande s'il ne faudra

pas l'ouvrir par la force : il aurait une armée nombreuse ; où l'on compte 30,000 cavaliers ; sans doute, sa souveraineté n'est plus effective aujourd'hui, surtout depuis le passage de Rabah, sur le Bornou et l'Adamaoua ; mais sa puissance militaire n'en paraît pas moins redoutable. Au colonel Lugard, qui gouverne les territoires anglais, récemment réorganisés, du bas Niger, d'en hâter la soumission (1). Quant à la France, qui possède du Niger au Tchad la bande des steppes subsahariennes, exposées aux pillages des Touaregs, elle ne peut que s'établir fortement dans les oasis principales, celles de Zinder, par exemple, et prévenir ainsi toute attaque de ses possessions, du nord comme du sud.

Les rapides du Niger, entre Boussa et le confluent de la Bénoué ont décidé les autorités anglaises à étudier un chemin de fer de Lagos au Sokoto, qui franchirait le Niger à Rabba ; les 60 premiers kilomètres en sont actuellement construits, jusqu'à la station d'Abéokouta ; un télégraphe précède le chemin de fer. Nous parlerons dans le chapitre suivant de la voie ferrée projetée à travers le Dahomey français ; quant au tracé d'un transsaharien qui descendrait sur Zinder par la route de la mission Foureau-Lamy, nous croyons, jusqu'à plus ample informé, qu'il vaudrait mieux lui substituer une ligne Say-Zinder-Tchad qui serait bien, elle aussi, transsaharienne, et qui aurait l'avantage de rattacher à nos possessions de l'Afrique occidentale tout ce que les traités nous ont laissé à l'est du Niger.

(1) Les Anglais viendraient d'occuper les plateaux de Saria (août 1900).



de l'Afrique, les bienfaisants phénomènes de la crue du Nil. Entre Ségou et Koriumé, port de Tombouctou, la pente du Niger est insensible, 20 mètres sur 600 kilomètres environ; les pluies d'été qui tombent sur le Fouta-Djalon grossissent le fleuve qui, en septembre, monte de 5 ou 6 mètres devant Bammakou; en aval, les eaux se dispersent et s'écrasent; des chapelets de marigots deviennent des bras actifs et de vastes marécages se tendent sur les deux rives; le lac Faguibine, au nord-ouest de Tombouctou, est alors atteint par le Niger, mais le cours du fleuve est si lent que cette crue n'a lieu qu'en janvier seulement.

Le lac Débo est formé par le double apport du Niger et de son affluent de gauche, le Bani ou Mayel-Balevel, il repose sur la marche supérieure d'une sorte d'escalier lacustre, comme le lac Faguibine; c'est que là les eaux du fleuve ont dû s'amasser longtemps contre la falaise saharienne, avant de s'ouvrir vers l'est une issue qui a drainé un grand lac ancien et l'a réparti d'après la division actuelle. La pente trop faible de la plaine n'a pas permis le dessin d'une vallée nettement tracée; aussi la navigation sur ce bief du Niger est-elle toujours incertaine; le fleuve n'a donc pas la stabilité d'une voie de communication définitive; jusqu'à ce que des travaux aient régularisé son cours, la batellerie sera sans cesse exposée à des caprices qui en entraveront le progrès.

Cet inconvénient est compensé par la fertilité de la zone inondée: les indigènes avaient grand soin de cacher aux voyageurs étrangers la source de leurs richesses: René Caillié, Barth, Lenz, ont ainsi passé très

près des lacs de Tombouctou sans même en entendre parler ; l'existence en fut pour la première fois soupçonnée par des officiers de la province d'Oran sur des renseignements apportés du sud par des caravanes ; mais c'est seulement depuis l'occupation française qu'ont été vérifiées ces informations. La présence de nos troupes a été favorablement accueillie par les cultivateurs indigènes : ici comme en Egypte, comme dans les oasis du sud algérien, les populations sédentaires avaient été asservies par des nomades qui les obligeaient à cultiver ; nos soldats ont affranchi les noirs de Tombouctou de la tutelle brutale des Touaregs, comme Bonaparte délivra les Fellas de celle des Mamelouks.

La région d'inondation de Tombouctou est l'entrepôt naturel de ravitaillement de toute la partie saharienne de l'Afrique occidentale ; les indigènes y cultivent le mil et les arachides ; sur les terres couvertes par les eaux, le poisson se répand en telles quantités que ce sol, comme celui de la Cochinchine et du haut Zambèze, a deux récoltes par an, l'une de poisson et l'autre de riz ; sur les terres ordinairement émergées paissent des troupeaux de moutons et de bœufs à bosse ; ce sont là, presque sans travail, des éléments qui suffisent à l'alimentation des riverains et même de leurs maîtres nomades. Une agriculture plus méthodique introduira autour de Tombouctou des plantes nouvelles, le blé, le coton, l'indigo, peut-être, comme dans le delta du Nil, la canne à sucre. On doit souhaiter prochain le jour où l'un des principaux services publics du Soudan français sera celui des irrigations du Niger.

Les premiers essais de cultures coloniales autour de Tombouctou sont encourageants et quant au blé, en particulier, laissent espérer que ces pays deviendront l'un des greniers de l'Afrique occidentale pour les résidents européens, très sensibles à la privation du pain blanc.

Leur richesse en a fait, dès longtemps, l'emplacement d'un marché d'échanges, et par là s'explique l'ancienne fortune de Tombouctou. Cette ville, bâtie sur un promontoire de la falaise saharienne, à 245 mètres d'altitude, n'a de communications fluviales avec le Niger que pendant les crues ; la population en était évaluée par Barth à 13.000 habitants (1853), et Lenz allait même jusqu'à 20.000 (1880). Les documents, beaucoup plus précis depuis l'occupation française, sont unanimes pour réduire très notablement ces chiffres ; Tombouctou n'a pas plus de 6.000 habitants fixes aujourd'hui ; elle connut certainement des jours de prospérité plus grande, mais les guerres perpétuelles, les pillages des Touaregs et plus récemment la crise économique déterminée par la conquête française ont diminué la valeur de son marché ; il nous appartient d'en refaire, par la paix, ce qu'il fut jadis et même beaucoup mieux.

Ville d'aspect arabe, avec ses maisons à terrasses plates et ses mosquées, Tombouctou n'est plus dans le Soudan, mais plutôt dans le sud algérien ; elle est l'étape nécessaire entre le Soudan et le Sahara : des caravanes et des bateliers, ceux-ci sur de grandes pirogues de 100 tonnes, lui apportent du sud l'or, le beurre

de karité, la kola, les grains du haut Macina, quelques objets tissés de Kong ; du nord, arrivent sur des chameaux le sel de Tichit et Taoudénit ainsi que des étoffes, anglaises et allemandes, débarquées à Mogador. Nourris par les cultivateurs nègres du pays à inondations, enrichis par la commission sur d'aussi nombreuses et diverses marchandises, les négociants de Tombouctou vivaient confortablement, leurs besoins étaient ceux des Arabes riches, et leur ville s'était élevée jusqu'à l'industrie : Tombouctou travaille encore le coton et les cuirs, fabrique des bijoux, des armes, de la poterie ; elle a dû sans doute à ses ouvriers la réputation de cité luxueuse dont elle jouissait dans tout le monde de l'islam.

Les plateaux autour de Tombouctou participent de l'aridité saharienne au nord et de la végétation soudanienne au sud ; ils sont peu accidentés et portent, dans les endroits les moins secs, des champs de mil, partout ailleurs des gommiers et de maigres pâturages ; sur les premières pentes qui montent vers le Mossi, des Peuls élèvent le cheval, tandis que, plus près de Tombouctou, le chameau résiste seul au climat ; les chevaux du Yatenga sont connus dans tout le Soudan, ils étaient jadis très recherchés des chefs indigènes comme Tiéba et Samory. De même que le Yatenga, le Liptako, qui s'incline vers le Niger au nord-est du Mossi, élève des chevaux et des ânes ; mais le sol n'est pas encore assez arrosé pour d'autres espèces domestiques : Monteil dut remplacer par des ânes tous les bœufs qu'il avait amenés de l'ouest.

Pendant 400 kilomètres, le Niger longe, au-dessous de Tombouctou, la falaise saharienne ; il a 2 à 3 kilomètres de large, mais peu de profondeur ; il se traîne entre des rives sèches, vite saisies par le régime désertique, et n'entretient de verdure que dans les fles dont il est coupé ; le lieutenant de vaisseau Hourst est, depuis Barth, le seul Européen qui ait encore étudié cette partie du cours du Niger, mais ses études sont assez précises et complètes pour que l'on puisse affirmer le peu d'intérêt de la navigation, entre Tombouctou et les rapides d'Ansongo ; il n'y a là que des campements plutôt que des villes, tel Rhergo qui tenta vainement de remplacer Tombouctou après la conquête française.

La population des deux rives est mêlée d'indigènes sonrhais et de Touaregs ; ceux-ci sont assurément supérieurs, guerriers, monogames, assez instruits ; ils ont abattu un empire sonrhai qui s'étendit sur tout le moyen Niger ; les nègres, vaincus et asservis, cultivent pour eux les fles du fleuve ou paissent des troupeaux de bœufs et de moutons sur les rives fréquemment inondées, qui font de la vallée du Niger une oasis déployée dans le désert. M. Hourst avait réussi à se concilier l'amitié de Madidou, chef des Touaregs Auellimidiens (mars 1896) ; il lui avait fait présent d'un collier de pièces d'argent pour sa femme, et pour lui-même d'une selle et d'un portrait du « sultan des Français », M. Félix Faure ! Ces libéralités, de même que le souvenir de Barth, dont Hourst se disait le neveu, permirent à la petite expédition (elle ne comptait que cinq blancs) de descendre sans encombre le moyen Niger. Mais de-

puis, les Touaregs de Madidou se sont montrés moins dociles et, comme ils disposent d'un nombre considérable de guerriers, 20.000 à 25.000 d'après M. Hourst lui-même, il serait imprudent de s'aventurer parmi eux loin d'une base solide d'opérations. Pour les Aouellimidens comme pour les autres groupes touaregs, il faudrait procéder par une occupation convergente, à la fois du nord et du sud, de toutes les oasis du Sahara.

La rive droite du moyen Niger se relève au sud vers le Mossi qui est l'étage dominant des plateaux de la boucle, en même temps que le centre hydrographique d'où naissent les tributaires de la Volta. Jusqu'au Bagoé, l'aspect général est assez uniforme ; à l'ouest de cette rivière, le relief plus accidenté annonce le Fouta-Djalon. Les plateaux descendent vers la côte de Guinée en trois marches principales ; le Mossi, qui occupe la plus haute, se maintient à 800 mètres d'altitude ; au-dessous, le Sikasso, le Gourounsi, le Gourma en ont 400 à 500 ; plus bas se développent les savanes de Kong, du Gondja, de l'arrière Dahomey (300 à 400 m.), celles-ci se liant aux mamelons du Borgou et du Sokoto ; sur la côte enfin, les plaines littorales mettent leur frange de forêts, de largeur variable, au bord des dernières terrasses du Soudan.

Sur ces divers étages s'enlèvent des chaînes orientées du nord-est au sud-ouest, composées de grès et de granit et dont l'escarpement le plus raide est uniformément tourné au sud : une première ligne commence

près de Sikasso ; elle atteint, sous le nom de monts Naouris, une altitude de 1800 mètres et vient embarrasser le Niger qui la traverse par les rapides d'Ansongo ; plus au nord, des ressauts secondaires comme les monts Homboris (1000 mètres) en sont une reproduction réduite. Les montagnes de Bondoukou (700 à 800 mètres) courbent à l'est la Volta noire et l'amènent à rejoindre la Volta blanche auprès de Salaga. Au sud enfin, les rochers du cap des Trois Pointes sur la Côte-d'Or anglaise sont l'amorce d'une troisième série appelée monts Akouapens (500-600 m.), qui couvre le pays des Achantis, traverse le Togo allemand et vient s'effacer dans l'hinterland du Dahomey et de Lagos, où ses derniers ressauts contribuent à couper le Niger de rapides entre Boussa et Lokodja.

Le régime général est celui des pluies d'été, tombant de juillet à novembre, et naturellement plus intenses autour des montagnes dominantes : ainsi la Volta noire, le Comoé, plusieurs affluents du Mayel-Balevel ont des sources voisines autour des hauteurs de Sikasso. Quand on descend vers le sud, on remarque une accalmie des pluies pendant le mois d'août, puis aussi celui de juillet ; le début de la saison pluvieuse est alors reporté au printemps, et quand on atteint la côte de Guinée, on note une succession annuelle de quatre saisons, tour à tour sèches et pluvieuses, ainsi que nous l'avons indiqué dans un chapitre précédent.

Le Mossi est aujourd'hui bien connu ; la mission Voulet-Chanoine (1896-1897) y établit définitivement la souveraineté française ; il avait été traversé auparavant

par Binger, Monteil et le docteur Crozat ; on en évalue l'étendue à 100.000 kilomètres carrés, et la population, d'après Voulet, à 4 millions d'habitants ; ce chiffre paraît trop élevé ; le Mossi est cependant, à n'en pas douter, une des régions les plus peuplées de l'Afrique occidentale. Touchant au nord aux prairies du Macina et aux territoires de parcours des Touaregs, le Mossi a reçu de ce côté des apports ethniques qui ont modifié les races indigènes ; dans l'est, plus accidenté et plus régulièrement arrosé que l'ouest, des colonies de Peuls élèvent le bœuf et le mouton. Les naturels sont surtout agriculteurs ; ils cultivent le maïs, le tabac, le coton et d'autres plantes textiles, les récoltes ont lieu en décembre, au commencement de la saison sèche ; les plus industriels fabriquent des étoffes pour usages locaux ; ces indigènes sont apparentés aux Mandingues du haut Niger, et restent pour la plupart fétichistes, malgré la propagande musulmane des marchands de Tombouctou et du Haoussa.

Le Mossi était parvenu, lorsque la France en prit possession, à une civilisation comparable à celle du Sokoto : une hiérarchie de *nabas* ou chefs de villages avait étendu sa domination sur tous les indigènes ; ces petits souverains relevaient du naba d'Ouagadougou, mais la guerre entre eux était chronique ; ils étaient venus des pays sonrhais, chassés sans doute par les incursions des Touaregs, mais gardant de la lutte contre les envahisseurs une certaine vigueur qu'ils déployèrent contre les populations plus pacifiques du Mossi ; auprès d'eux résidaient des marchands musulmans, conseillers



et fournisseurs tout ensemble, et dont l'influence s'exerça contre nous jusqu'à l'occupation d'Ouagadougou. Les nabas ne sont plus maintenant entre nos mains que des intermédiaires sans pouvoir propre ; les traitants se sont ralliés à nous car, si les razzias d'antan ne sont plus possibles, ils savent se décider aux transactions plus régulières que développe la pacification.

Au sud du Mossi, la végétation arbustive est plus ordinaire ; d'après le capitaine Quiquandon, qui fut résident de France à Sikasso, capitale de Tiéba, cette ville s'élève à 485 mètres, dans un pays fertile ; les céréales et le coton y sont cultivés, ainsi que le bananier que l'on ne rencontre pas plus au nord. Le bétail indigène est nombreux, et l'on trouve parmi les habitants d'excellents forgerons. Sikasso, avec 40.000 habitants environ, est un marché où l'on échange le sel du nord contre les marchandises européennes qui arrivent par le Sénégal et par la côte du sud. Le régime politique institué par Tiéba reposait, comme au Mossi, sur l'alliance de ce chef avec les marchands musulmans, aux dépens d'indigènes artisans et cultivateurs ; inquiets d'abord du voisinage de Samory, ces traitants ou *dioulas* firent d'abord solliciter par Tiéba la protection française ; mais quand Samory se fut éloigné au sud-ouest, ils poussèrent Bemba, frère et successeur de Tiéba, à secouer cette tutelle ; une expédition assez pénible, un assaut meurtrier de Sikasso furent nécessaires pour vaincre ces résistances (avril-mai 1898).

D'un relief plus varié que le Sikasso, le Gourounsi reçoit aussi des pluies plus abondantes ; au lieu des

cultures du pays de Tiéba, c'est une brousse sur un chaos de chaînons granitiques, qui enserrant des vallées profondes et marécageuses, avec des forêts et des éléphants ; la Volta blanche le traverse par un couloir encaissé. La population en est farouche ; les routes de commerce des dioulas évitent les rivières pour circuler sur les faites intermédiaires, plus découverts et moins fiévreux. Le Gourounsi est aujourd'hui partagé entre notre Afrique occidentale et la Côte-d'Or anglaise.

Le Gourma couvre l'hinterland du Togo allemand et du Dahomey français, entre lesquels il a été divisé ; il est moins sauvage que le Gourounsi, et descend par des étages de prairies vers le Niger de Say ; la pluralité des races qui l'habitent est peut-être exprimée par ce fait singulier que plusieurs autorités locales commandent ensemble dans la même agglomération, à Nougou (ou Fada n'Gourma), à Sansanné-Mango. Les Peuls sont de plus en plus nombreux vers le Niger et là, comme partout, s'adonnent de préférence à l'élevage ; ce sont à peu près les conditions du Sokoto, sauf que l'islam n'a pas eu le temps, de ce côté du Niger, de fonder des états aussi bien constitués que dans l'est.

L'étage inférieur des plateaux présente tour à tour une savane plate, de végétation pauvre, coupée de nappes ferrugineuses et de vallées profondes, et des mamelons mieux arrosés sur lesquels se pressent les cultures et les populations. Le pays de Kong n'a que des eaux rares, il est exposé à de fortes chaleurs, surtout avant le commencement des pluies (avril) ; il est traversé par des coupures à bords abrupts dans lesquelles coulent

le Comoé et le Bandama; les alluvions aurifères y sont nombreuses, mais le manque d'eau en rendrait l'exploitation difficile. La poudre d'or est une monnaie ordinaire des indigènes qui n'en connaissent pas la valeur, puisqu'ils se servent aussi couramment de cauris.

Lorsque M. Binger traversa Kong, en 1888, il y vit un important marché d'objets indigènes et même européens, ces derniers arrivant de la côte; Kong avait alors 12.000 à 15.000 habitants, fabriquait des tissus de coton, des étoffes teintes, de la ferronnerie, de la vannerie, cette dernière industrie étant confiée aux femmes; des cultures épuisantes avaient appauvri le sol des environs, mais l'aisance paraissait encore générale... Le passage des sofas de Samory anéantit cette prospérité; lorsque, en 1898, nos troupes réoccupèrent Kong, elles trouvèrent une population décimée, des champs partout en friche, toute une œuvre à refaire.

En avançant de Kong vers la Volta le pays devient plus forestier et plus marécageux; c'est le Gondja, qui correspond au Gourounsi et aux montagnes de Bondoukou; là, l'or est particulièrement abondant; les indigènes sont tous munis d'une petite balance pour peser la poudre et d'un aimant pour en extraire les parcelles de fer; mais l'argent monnayé paraît pour eux de plus de valeur qu'un même poids d'or. Bondoukou a été laissé à la France, et l'on peut croire qu'il serait intéressant d'étudier une région où l'or est si commun, mais si l'eau n'y manque pas pour l'exploitation, comme à Kong; le Gondja est aussi insalubre que la côte, dont il annonce la nature équatoriale; le séjour des Euro-

péens y serait très pénible, fût-ce pour diriger des travaux miniers sans y participer eux-mêmes.

Dans l'arrière Togo, au contraire, et surtout dans l'arrière Dahomey, les collines sont mieux aérées, la circulation des eaux plus régulière, donc la salubrité meilleure ; Abomey, qui n'est guère qu'à cent kilomètres de la mer, est située à 325 mètres d'altitude, entourée de belles avenues d'arbres et de champs cultivés ; les cruautés de l'ancienne monarchie de Behanzin n'excluaient pas une certaine civilisation et, dans l'énergie même de la résistance qui fut opposée à nos troupes, on saisit une preuve des qualités réelles des indigènes dahoméens ; leurs cultures sont soignées, leurs cases propres ; ils s'habillent plus complètement que la plupart des nègres ; de plus comme le rideau de la forêt littorale est ici très peu épais, le Dahomey apparaît comme une des parties de la côte qu'il est le plus aisé de relier rapidement à son hinterland. Au nord, vers le Niger, les savanes pastorales succèdent aux terrasses plus arrosées où seront possibles les cultures coloniales ; la population indigène des Mahis, qui se compose de bons agriculteurs, fait place à des Peuls, dont les fermes palissadées rappellent celles de l'Adamaoua et du Fouta-Djalou. L'islam est propagé par les marchands haoussas, et aussi par des cavaliers baribas, pirates plutôt que caravaniers, qui ont été les derniers adversaires de l'action française.

L'ensemble des plateaux de la boucle du Niger renferme donc en abondance des produits riches, comme la kola, le beurre de karité, le coton, etc... sans parler de races d'animaux domestiques, comme les bœufs du

Mossi et les chevaux du Yatenga et du Borgou. Mais cette région a été profondément troublée, presque sous les yeux des conquérants européens, par des envahisseurs musulmans : Faidherbe dut lutter contre El Hadj Omar, puis les successeurs de Faidherbe contre Ahmadou, l'un des fils de ce prophète ; sur le haut Niger, Samory vécut plusieurs années de pillage, bernant la confiante naïveté qui nous le faisait accepter pour un souverain civilisé ; ailleurs, c'étaient les cavaliers bariabas du pays Mahi, ou les Zabermaabés, vaincus par Chanoine avec l'aide des indigènes du Gourounsi. Nous avons donc surpris le Soudan en pleine crise, avant que l'islam, qui l'attaquait de toutes parts, eût le loisir d'y fonder solidement les états qu'il ébauchait à peine. On doit tenir grand compte de ce fait, si l'on veut comprendre les causes de sa médiocre valeur actuelle et les conditions de sa régénération pour l'avenir.

Dans l'insécurité générale de cette conquête en marche, les transactions commerciales avaient été réduites, presque partout, à des échanges locaux ; les caravanes de *dioulas* n'osaient plus s'aventurer du Bagoé jusqu'à Kong, lorsque les sofas de Samory tenaient cette place ; il n'y avait donc plus, lors de l'arrivée des Européens, de grands courants commerciaux : quelques charges de kola, du sud au nord, quelques sacs de sel, en sens inverse, et c'était tout. Kong, dévastée par Samory, n'envoyait plus sur le moyen Niger ses tissus teints. Par contre, dès l'occupation française du Macina, des bestiaux et des grains descendirent par caravanes ou par pirogues sur Tombouctou ; cette ville reçut même bien-

tôt des convois de bœufs amenés du Fouta-Djalon.

Quant aux relations entre la côte de Guinée et l'intérieur, on peut dire qu'elles n'existaient pas : la forêt dressait sur toutes les routes possibles son obstacle devant les dioulas indigènes ; elle était peuplée d'habitants sauvages, anthropophages, hostiles aux musulmans du Soudan comme aux Européens du littoral ; les marchands haoussas devaient déposer leurs marchandises sur la lisière de la forêt, dans les ports extrêmes du Soudan ; de là les naturels des bois les emportaient dans leurs clairières. Si, parmi les populations côtières, quelques-unes paraissaient plus avancées, c'étaient des tribus féroces, les Achantis et les Dahoméens ; ainsi la zone d'action des ports européens de Guinée n'était-elle qu'une mince bande côtière : seule Accra recevait par plusieurs séries d'intermédiaires une petite quantité de poudre d'or, originaire du Gondja.

Lorsque M. Binger, après son mémorable voyage du Sénégal à la Côte d'Ivoire, était gouverneur de cette dernière colonie, il essaya bien de nouer des communications avec l'intérieur : le lieutenant Braulot (qui devait plus tard mourir victime d'une perfidie de Samory) était bien accueilli par les chefs musulmans de l'intérieur ; en même temps, le capitaine Marchand poussait jusqu'à Kong, à travers le large couloir de plaine du Baoulé ; par ses soins, des groupes de dioulas étaient prêts à descendre à la côte par cette voie toute nouvelle pour eux ; quelques-uns s'étaient aventurés déjà, tous les chefs des stations intermédiaires, catéchisés par Marchand, leur assuraient libre passage, et le capitaine

croyait dès lors avoir ouvert la mer au Soudan (1893-94)... Vain espoir : Samory, rejeté par nos colonnes, refluit à l'est, il arrivait au Baoulé, saccageait le pays de Kong et la forêt refermait derrière la côte d'Ivoire sa barrière un instant écartée. A peine commençait-on aujourd'hui, Samory vaincu enfin, à relever ces ruines.

On peut donc dire que les pays de la boucle du Niger, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ne sont encore atteints directement par aucune voie de pénétration européenne, mais les partages politiques entre les puissances coloniales sont enfin terminés ; les derniers dissidents indigènes sont réduits, à l'exception des Achantis que des violences maladroites ont encore soulevés cette année même (1900) contre les autorités anglaises de la Côte-d'Or. Cette insurrection n'étant d'ailleurs qu'un incident tout local et que l'on doit souhaiter promptement clos, le moment est venu d'organiser les communications extérieures de tout l'arrière-pays ; on s'en occupe activement, chez nous surtout, car les conventions ont réservé la plus grande partie de ce domaine à la France, dont les territoires entièrement occupés aujourd'hui ne laissent à l'Allemagne et à l'Angleterre que l'enclave littorale du Togo et de la Côte-d'Or.

Comment ouvrir ces régions à l'Europe et quelles en sont les parties qu'il convient d'atteindre les premières ?

Les bords du Niger ne présentent d'intérêt qu'en amont de Tombouctou ; là notre œuvre doit être d'abord

politique, car les cultivateurs indigènes, forcés de céder aux nomades armés la meilleure partie de leurs récoltes, mènent une vie misérable au milieu de leurs riches moissons ; une occupation vigilante et prolongée, garantissant à chacun les produits de son travail, est donc la condition primordiale d'un progrès économique, d'ailleurs assuré. Mais les communications par le Niger sont précaires au-dessous de Ségou et de Sansasanding ; le cours navigable est incertain ; le combustible manque pour les chaudières : les arbres se font de plus en plus rares sur les dunes, percées de coupes de granit, qui portent quelques villages de pêcheurs indigènes, à l'abri des inondations. En 1887, le lieutenant de vaisseau Caron atteignit à grand peine Koriumé, port de Tombouctou ; à son retour, il fut assailli dans le lac Débo par une tornade dangereuse, et l'accès des rives, marécageuses, infestées de nuées de moustiques, lui parut très difficile. On pourra cependant, selon toute vraisemblance, utiliser régulièrement le Niger jusqu'à Tombouctou pour des transports par chalands plats, remorqués par des chaloupes à faible tirant d'eau et dont l'un servirait de tender d'approvisionnement pour la machine.

La région vraiment fertile du Soudan français est la zone centrale, celle des plateaux ondulés où les cultures coloniales seront tentées avec succès, celle où réapparaissent, au sud des steppes à pâturages instables, les pluies régulières et les groupes plus denses et plus fixes de population ; le haut Niger, les anciens domaines de Samory se rattachant naturellement aux



voies d'évacuation du Sénégal et de la Guinée française, il en sera question dans le chapitre suivant ; comment le Mossi et le Kong, le Sikasso, le Gourma, pour ne parler que des territoires français, ressortiront-ils à la côte méridionale et aux routes de l'ouest, voilà ce que nous devons étudier ici.

Par l'hydrographie, ces pays appartiennent au versant du golfe de Guinée, mais aucune communication ne les y relie, tandis que, bien au contraire, divers obstacles les en séparent : les fleuves ne sont navigables que sur des biefs très courts, et les vallées s'opposent aux relations, plutôt qu'elles ne les favorisent : en été, les cours d'eau sont assez grossis par les pluies pour que les pirogues franchissent les rapides ; mais en cette même saison, des marais sans profondeur se forment sur les marches du plateau, le chenal s'y déplace et les embarcations risquent à tout instant de s'échouer ; aussi les sentiers indigènes courent-ils, sans distinction de saison, sur les parties émergées ; c'est sur leurs traces que, renonçant résolument à l'emploi des voies fluviales, on est aujourd'hui décidé à lancer des chemins de fer. Même la route Bandama-Bagoé, dont Marchand attendait beaucoup, n'offre pas les ressources qu'il en espérait, et cependant de ce côté le portage par terre serait réduit au minimum entre les affluents du Niger et les tributaires du golfe de Guinée, mais la navigation du Bagoé par pirogues indigènes ne commence qu'à la hauteur de Sikasso ; elle se joint à celle du Niger dans le lac Débo.

En attendant que les communications soient régu-

lières du Soudan vers la côte, nos représentants se sont occupés d'en assurer au moins la circulation intérieure ; un rapport du commandant Destenave signalait qu'en 1898 la pacification des « pays de la boucle » était complète ; des commerçants indigènes venus de Saint-Louis, de Kayes et de Médine s'établissaient jusqu'à Ouagadougou, centre de notre administration ; des négociants européens visitaient les marchés du pays, résolus à y fonder des comptoirs. Deux pistes, munies de gîtes d'étapes, sont maintenant tracées en croix à travers le Soudan français ; l'une va du lac Débo à l'arrière-Dahomey, par le Yatenga, le Mossi et le Gourma (900 kilomètres) ; l'autre suit la corde de l'arc du Niger, sur 800 kilomètres, entre Mopti et Say par le Macina méridional et le Liptako ; ces pistes, simplement débroussaillées par des prestataires indigènes, se prêtent à la circulation d'animaux de bât et de voitures Lefèvre.

Dans tout le Soudan, le développement méthodique de l'élevage doit fournir au commerce les bêtes de somme dont il a besoin ; c'est un notable avantage sur les pays équatoriaux, où le service du portage détournera nombre d'indigènes de l'agriculture, jusqu'à ce que des voies de pénétration artificielles aient été créées. Or la main-d'œuvre des Soudanais est déjà formée pour l'agriculture, les régions de Kong et de Sikasso sont peuplées de paysans qui produiront volontiers au delà de leurs besoins immédiats dès qu'ils seront certains de ne pas travailler pour des chefs pillards, comme Bemba ou Samory. Le capitaine Péroz

L'Afrique. 16.

raconte que celui-ci faisait cultiver par des captifs les environs de ses résidences, Kankan, Bissandougou et qu'il existait autour de ces villages des champs d'orangers fort bien entretenus. Le Soudan se trouve donc placé dans des conditions favorables pour que la « paix française » y soit rapidement féconde.

Cet essor sera plus vif encore si des portes lui sont ouvertes sur la mer de Guinée et c'est la France qui doit le diriger. La colonie allemande du Togo n'a qu'une frontière littorale très étroite, étranglée entre la Côte-d'Or anglaise et le Dahomey français ; les rivières formées dans la région montagneuse de Bismarckbourg vont à la Volta, dont l'embouchure est anglaise ; un chemin de fer ne franchirait pas sans de grands frais cette zone pluvieuse et forestière qui s'abaisse vers le nord en prairies d'élevage, habitées par des groupes de pasteurs peuls. Quant à la pénétration anglaise, elle serait moins contrariée par la nature, puisque l'ouest de la colonie n'est pas barré par des chaînes de montagnes ; mais l'hostilité des Achantis n'est pas encore vaincue, et c'est sans doute à cette difficulté qu'il faut attribuer l'arrêt des travaux du chemin de fer de Segondi à Coumassie, malgré les subsides récemment votés par le Parlement. Au début de 1900, une soixantaine de kilomètres étaient construits jusqu'à Tarqua, dans un district minier ; les plans de deux autres tronçons étaient arrêtés au départ d'Accra et d'Apam.

En territoire français, les travaux porteront sur deux lignes de pénétration, l'une partant de la Côte d'Ivoire, l'autre du Dahomey ; les deux tracés ont été étudiés

pendant l'année 1899. Le chemin de fer du Dahomey doit relier Kotonou au Niger ; il peut être entrepris, si l'on ne préfère le confier à des compagnies particulières, par la colonie elle-même, dont le budget de 1899 laissait un excédent de 800.000 francs ; il traverse le pays d'Allada, propre à toutes les cultures tropicales, puis celui d'Abomey où commencent les collines à produits plus variés ; il s'enfonce ensuite dans les savanes des Mahis, dans le Borgou et atteindra le Niger, après un parcours d'environ 700 kilomètres, en un point non encore déterminé. Les études sont complètes sur les 360 premiers kilomètres, et le coût en est estimé par le commandant Guyon, chef de la mission, à 65.000 francs par kilomètre ; la main-d'œuvre pour les terrassements serait obtenue sur place, après entente avec les chefs indigènes, et cette prévision a permis de proposer un prix de revient qui paraît bas ; souhaitons qu'il n'y ait pas de mécomptes sur ce point non plus que sur l'estimation très optimiste des recettes immédiates ; il est clair qu'il faut au plus tôt, même au prix de sacrifices temporaires, affranchir les indigènes et les colons agriculteurs des servitudes du portage, et ceci n'est possible que par la construction rapide du chemin de fer.

La ligne de la Côte d'Ivoire a été levée par la mission du capitaine Houdaille : elle partira d'un port nouveau, aménagé sur la lagune de Grand Bassam, à l'ouest de cette ville qui sera probablement évacuée ; elle s'enfoncera dans l'intérieur jusqu'à 300 kilomètres environ de la côte et sera ultérieurement prolongée sur Kong ; de là, on peut souhaiter qu'une extension nouvelle la con-

duise jusqu'à Sikasso et au terminus navigable du Bagoé. Le prix kilométrique serait de 60.000 à 80.000 fr.; l'exploitation de la forêt côtière permettrait certainement, dès les débuts, un trafic suffisant pour couvrir les frais d'exploitation. Une observation du lieutenant Macaire, adjoint au chef de la mission, est particulièrement intéressante : c'est celle des chutes de la Comoé dont on pourrait emprunter la force hydraulique soit pour le chemin de fer lui-même, soit pour des travaux forestiers. Le seul moyen pratique d'employer ces rivières sauvages ne serait-il pas, en effet, de discipliner leur effort en le communiquant à des machines, ce qui est maintenant possible même à grande distance ?

A l'ouest, les chemins de fer de Kayes à Koulikoro et Kouroussa à Konakry relieront le Niger au Sénégal et à la Guinée française. Une autre voie serait utile pour assurer la cohésion de tout notre empire de l'Afrique occidentale : c'est celle qui traverserait d'ouest en est tout le Soudan, de Sikasso à Say, par exemple, avec prolongement éventuel par le transsaharien Say-Zinder-Tchad ; elle prendrait contact avec les voies de la Côte d'Ivoire et du Dahomey et serait facilement reliée, d'autre part, au réseau du Sénégal ; elle suppléerait à l'insuffisance du moyen Niger comme voie navigable ; lorsque le transsaharien venant du nord y serait soudé, de manière quelconque, le domaine de la France dans l'Afrique occidentale serait entièrement frayé, capable d'une plus-value immense, et fortement outillé pour défier tous ses ennemis.

Le ministère des colonies, par le décret du 17 octobre

1899, dit de dislocation du Soudan, a voulu dès maintenant assigner à chacune de nos colonies côtières la part des régions soudaniennes qu'elle devra desservir un jour ; il n'a conservé, au nord et à l'est, que deux territoires militaires (1), dont les chefs sont étroitement soumis au gouverneur général de l'Afrique Occidentale. Ce décret a devancé des réalités souhaitables, mais encore contingentes : ni le Dahomey ni surtout la Côte d'Ivoire ne sont encore les débouchés maritimes de leur arrière-pays, et la situation ne sera pas différente jusqu'à l'achèvement des chemins de fer de pénétration. Il faut espérer que ceux-ci seront établis sans tarder ; ouvrant les uns aux autres des pays de productions différentes, ils seront d'une utilité commerciale et, pourrait-on dire, sociale supérieure à celle de la voie Kayes-Niger et prolongements, le long de laquelle la nature est peu variée. Mais si l'on a toutes raisons d'en hâter les travaux, on ne doit pas oublier que ce n'est là, pour la France, qu'une partie de l'œuvre nécessaire ; la formule administrative, unité ou dislocation, importe peu ; le tout est que la multiplicité des intérêts particuliers ne laisse pas perdre de vue les plans d'ensemble qui doivent guider le progrès des possessions françaises de l'Afrique du Nord.

---

(1) Un troisième territoire militaire vient (juillet 1900) d'être créé dans les pays à l'est du Niger.

## CHAPITRE IV

### **Le Soudan occidental et le Sénégal.**

Sous le nom de Soudan occidental, on peut comprendre les pays du Haut Niger et du Sénégal et la façade atlantique correspondante, c'est-à-dire la côte africaine depuis le fleuve Sénégal jusqu'au Cap des Palmes ; la succession des zones géographiques y est, du nord au sud, la même que dans la boucle du Niger : le Kaarta sur la rive droite du Sénégal, le Ferlo sur sa rive gauche, le littoral du Cayor jusqu'au Cap Vert appartient à la nature saharienne ; le Niger et le Sénégal, dans leurs vallées supérieures, arrosent un pays montagneux et pittoresque, dont l'expression la plus caractéristique est le Fouta-Djalou ; la côte enfin, dès l'embouchure de la Gambie, est exposée aux pluies équatoriales et tout l'arrière-pays se couvre de forêts, aussi denses en territoire libérien que dans la colonie française voisine de la Côte d'Ivoire.

Nous avons dit que le Niger, entre Ségou et Tombou-

tu, poussait en plein désert une large oasis ; on retrouvera donc, à l'ouest de cette plaine lacustre, les eaux temporaires, la végétation pauvre et la population nomade des frontières géographiques du Sahara. Le Kaarta servit de refuge aux Toucouleurs d'Ahmadou chassés de Ségou. La campagne du colonel Archinard, qui pacifia non sans peine ce pays inhospitalier fut une expédition de découverte en même temps que de guerre ; les steppes du Kaarta ressemblent à celles du sud algérien ; les cours d'eau sont des oueds, au lit généralement sec, mais raviné de loin en loin par des trombes diluviennes ; il faut des ponts fort élevés au-dessus des vallées pour en assurer le passage en toutes saisons. Quelques villages ou plutôt campements sont serrés autour des puits : celui d'Ouossébogou fut défendu avec acharnement par les Toucouleurs contre la colonne Archinard, qui avait dû emporter dans ses fourgons une provision d'eau potable (avril 1890).

Nioro, l'ancienne capitale d'Ahmadou, est dans une oasis, un groupe de maisons à toits plats qu'entourent des champs de mil et des jardins potagers ; les Maures nomades tiennent leurs marchés au dehors, couchant pêle-mêle avec leurs chameaux dans des enclos qui rappellent les *fondouks* de l'Afrique du nord. Une ligne tirée de Ségou à Koniakary, au nord de Kayes, marque à peu près exactement la limite septentrionale des eaux permanentes ; là finit l'Afrique noire, habitée par des cultivateurs bambaras. Les Toucouleurs sont des métis de Maures et de Bambaras, musulmans, guerriers et pillards ; les moins malfaisants sont des pasteurs, qui



promèment selon la saison, sèche ou pluvieuse, des troupeaux de chameaux, avec quelques chevaux au voisinage du Sénégal et du Niger. Depuis la conquête française du Kaarta, quelques-uns ont quitté ce pays pour les bords du bas Sénégal ou de la Gambie où ils sont bateliers et parfois cultivateurs ; d'autres s'engagent dans nos régiments de tirailleurs, et font de bons soldats.

Un plateau relevé d'ouest en est porte les nombreuses sources qui forment le Sénégal en amont de Bafoulabé (140 m.) ; il vient se terminer sur le Niger par une falaise dont ce fleuve comble le fossé extérieur, de Siguiri à Ségou ; il se diversifie vers le sud pour passer au relief de montagnes du Dinguiray et du Fouta-Djalou. Bafoulabé, marché paisible aujourd'hui, est heureusement située au confluent du Bakhoy et du Bafing, sources principales du Sénégal ; elle a des paillottes indigènes et des maisons européennes, et tout autour une plaine d'alluvions produit abondamment le riz, le mil, le maïs, l'arbre à beurre ; elle reçoit aussi l'or du Bambouk et du Bouré.

La plaine au fond de laquelle coulent le Bakhoy et le Bafing est élevée de 350 mètres et dominée par des masses tabulaires, dont le meilleur type est celle de Kita (600 mètres) ; nous avons fait de Kita notre étape de repos, à mi-chemin entre le Sénégal et le Niger ; un camp retranché y est établi, ainsi qu'un sanatorium, à côté d'une belle source jamais tarie. Le paysage est plus tropical que dans le Kaarta ; des bouquets d'arbres, des jungles parsèment le sol ; des élé-

phants, des antilopes vivent autour des marigots ; çà et là, des forêts épaisses, sur un relief très tourmenté, entravent la circulation : dans l'une d'elles, la mission Galliéni fut attaquée en 1880 par les Bambaras du Bélédougou soumis depuis par la colonne Borgnis-Desbordes. Ces Bambaras comptent aujourd'hui parmi nos meilleurs auxiliaires ; paysans sédentaires, ils savent cultiver le coton et travailler le fer ; ils sont assez réfractaires à la prédication de l'islam.

La falaise du plateau vient tomber très près du Niger, en deux ou trois bords dont le dernier presque toujours brusque est de 20 mètres ; les pays qui bordent ainsi le fleuve, sur les hauteurs, sont le Bouré et le Manding dont les indigènes se livrent depuis longtemps à l'extraction de l'or : d'après les indications de leurs sorciers, ils creusent des puits de 25 à 40 mètres, d'où la terre aurifère est montée au jour par un système primitif de cordes et de Calebasses ; des lavages répétés isolent après un long travail quelques grains de poudre d'or. Les Mandingues ou Malinkés ne lavent pas l'or toute l'année, mais seulement dans l'intervalle de leurs travaux agricoles ; ils le vendent à des marchands musulmans, qui vont ensuite par caravanes de vingt à soixante, avec une centaine d'ânes, le revendre à Médine et à Bafoulabé, d'où ils rapportent en échange du sel, de la poudre, des étoffes, etc... La teneur en or des alluvions exploitées ne serait pas suffisante pour rémunérer une industrie minière à l'européenne ; on estime que la production annuelle de l'or, dans le Bouré, ne dépasserait pas une valeur de 200.000 francs,

correspondant à 500.000 francs après transport sur les marchés d'Europe.

Au pied de la falaise, dont il est éloigné de 3 à 30 kilomètres, le Niger est large de 400 à 2000 mètres ; Siguiri, Kangaba, Bammakou, Koulikoro en sont les principales positions. Siguiri commande les confluent d'où l'on remonte soit vers les villes jadis occupées par Samory, Kankan et Bissandougou, soit vers le Dinguiray et le Fouta-Djalou. Dans ce pays qui fut longtemps pillé par les sofas, la paix est aujourd'hui revenue, et l'abondance ; on exploite l'or, l'ivoire, et aussi le caoutchouc et la kola. Le Niger, qui déborde tous les ans, couvre et découvre alternativement de riches terres d'alluvions, où le riz et le mil viennent presque sans culture ; les villages indigènes sont placés sur des monticules, hors de la zone d'inondation ; la vie animale est représentée surtout par d'innombrables hippopotames ; le fleuve est très poissonneux, des corporations de *somomos* pêcheurs existent dans tous les groupements indigènes.

Bammakou est le point où la colonne Borgnis-Desbordes atteignit le Niger, après de terribles fatigues, le 1<sup>er</sup> février 1883 ; un fort y fut rapidement élevé, pour surveiller la population assez dense et très mélangée qui occupe les deux rives du fleuve ; à ce moment, notre ligne de ravitaillement n'était même pas assurée, Ahmadou ni Samory n'étaient vaincus et le raid du colonel Desbordes était d'une extrême audace. Aujourd'hui, le touriste le plus pacifique peut circuler sans crainte du Sénégal au Niger, sur

une route fréquentée et pourvue de gîtes d'étape.

On espérait, en 1883, faire de Bammakou le point de départ de la navigation du Niger ; on s'était trompé : à 6 kilomètres plus bas, le fleuve tombe brusquement de plus d'un mètre ; puis il franchit d'autres rapides, rendus plus dangereux par les troncs d'arbres que son cours entraîne, et n'est définitivement libre qu'à Koulikoro ; ces rapides ne sont pas un obstacle absolu ; des piroguiers hardis peuvent les sauter aux hautes eaux, mais la circulation commerciale ne saurait s'accommoder de risques pareils ; il a donc fallu reporter à Koulikoro (70 kilomètres aval de Bammakou) l'amorce de la navigation sur le moyen Niger ; de là, on ne rencontrerait plus de barrière jusqu'à Ansongo, mais nous avons dit ci-dessus quel médiocre intérêt économique présentait le Niger au-dessous de Tombouctou. Quant au bief amont Bammakou-Siguiri, on ne peut affirmer qu'il soit en tout temps navigable, le fleuve est encombré d'îles boisées, de bancs de sable, sur lesquels les échouages seraient fréquents ; une flottille de remorqueurs et de chalands pourrait cependant s'en servir une partie de l'année ; certaines passes sont, de loin en loin, très faciles : à Touréla le fleuve est, aux basses eaux, large de 700 mètres et profond de 5 mètres, mais ce sont là des exceptions.

A Koulikoro, le Niger s'étend sur 2 kilomètres et forme une belle voie jusqu'aux marais du lac Débo ; la falaise de sa rive gauche s'efface insensiblement, la pente est réduite à 0<sup>m</sup>06 par kilomètre, le pays est très peuplé surtout entre le Niger et son affluent de droite

le Bani ; Nyamina, Ségou, Sansanding, Djenné en sont les villes principales ; le Baninko, qui est la presque île entre les deux cours d'eau, est couvert de cultures, céréales, arbre à beurre, cotonnier ; les indigènes ont de beaux troupeaux de moutons et élèvent des abeilles pour le miel et la cire. L'occupation française a brisé la puissance des Toucouleurs, qui s'imposaient par la force aux naturels bambaras ; ceux-ci firent le meilleur accueil, dès 1887, au lieutenant de vaisseau Caron, mais c'est seulement en 1890 que la colonne Archinard s'empara de Ségou, capitale des Toucouleurs d'Ahmadou. La France a remplacé ces maîtres brutaux par des chefs indigènes fidèles, dont plusieurs sont devenus d'excellents collaborateurs. Entre tous se distingue Mademba-Saye, *fama* de Sansanding, ancien télégraphiste militaire, qui a multiplié dans sa circonscription les essais agricoles (tabac, coton, caoutchouc) et dont les correspondances, écrites en fort bon français, sont accueillies avec plaisir dans les revues métropolitaines. Une expérience des plus intéressantes et qui a bien réussi est celle des moulins de Koulikoro.

Le Ouassoulou, situé entre le haut Niger et le Bagoé, fut longtemps le centre de la puissance de Samory ; c'est un plateau ridé, aux mamelons verdoyants, un des coins du Soudan occidental qui paraissent promis au plus bel avenir ; les sofas avaient bien souvent brûlé des villages du Ouassoulou, que nos colonnes trouvèrent en ruines et semés d'ossuaires ; mais les *lougans* ou champs du maître étaient habilement cultivés, et Samory tou-

chait en nature des rentes considérables. La prospérité agricole de cette contrée renaît sous nos yeux ; Kankan est maintenant un marché fréquenté par 5.000 indigènes. De là, nos postes se sont avancés vers la forêt qui sépare les prairies soudaniennes de la côte de Guinée, étendant à chaque étape nouvelle la zone régénérée par la paix.

Or il est aujourd'hui bien établi que les populations indigènes ainsi délivrées sont essentiellement agricoles ; le Bambara surtout est un paysan qui aime la terre ; il sarcle ses champs, taille ses cotonniers, connaît des assolements et même l'usage des engrais ; les noirs de la haute Volta sont jardiniers plutôt que laboureurs, et leurs arbres fruitiers, manguiers, kolatiers, papayers, orangers, etc., sont bien soignés. Le Soudan occidental est donc un pays d'élection pour les cultures coloniales, et nous ne saurions trop encourager les essais qui en seront tentés. Le général de Trentinian, dont la mission a pris fin prématurément, mais dont les idées survivront sans doute, s'était entouré de spécialistes, dont le rôle était de dresser l'inventaire économique du Soudan et d'en préparer la mise en valeur, surtout par l'agriculture.

Tout le domaine du Niger, du Ouassoulou au Macina, produit du coton ; des chambres de commerce de France avaient, en 1898, examiné avec intérêt des échantillons qui leur en furent soumis. Une expérience plus complète fut instituée en 1899 par MM. Fossat et Chevalier, membre de la mission Trentinian : elle établit que le coton indigène, très irrégulièrement cultivé selon les

districts, supporte mal le transport par les voitures Lefèvre dont il faudra bien se servir plusieurs années encore, jusqu'à l'achèvement du chemin de fer de Kayes au Niger ; de plus, il a les soies courtes, ce qui en diminue le prix marchand. Mais il n'est pas douteux qu'on ne puisse l'améliorer : les différences mêmes entre les diverses variétés locales le prouvent, la main-d'œuvre ne demande qu'une éducation complémentaire, le sol étant certainement favorable. Il serait imprudent de risquer des chiffres, tout concourt cependant à démontrer que le colon français qui exploiterait au Soudan des plantations de cotonniers trouverait là un emploi très rémunérateur de ses capitaux. Le développement progressif des chemins de fer de pénétration sera le meilleur stimulant pour cette culture, car le coton n'est pas un produit riche comme l'ivoire et le caoutchouc, qui supportent des frets onéreux... Déjà le Soudan occidental est bien près de récolter les grains et d'élever le bétail nécessaires à la subsistance des résidents européens, dont le séjour est ainsi facilité ; la culture du coton, bien dirigée, lui donnera une puissance d'exportation toute nouvelle ; les indigènes, enrichis ainsi par le travail du sol, deviendront des consommateurs pour les denrées d'Europe.

Le pays, des sources de la Gambie, du Sénégal et du Niger, est montagneux, exposé aux pluies abondantes qui arrivent de l'Atlantique, et descend en gradins forestiers vers la côte de Guinée : c'est le Dinguiray et le Fouta-Djalou. Le Dinguiray est un plateau élevé de

500 mètres et très remué, d'où les eaux ruissellent vers les brèches du Bafing et du Tankisso, affluent de gauche du Niger ; les vallées sont encaissées et difficiles à franchir, les rivières souvent coupées par des chutes de 10 à 15 mètres. Malgré les caprices de ce relief, le Dinguiray est bien cultivé partout où la raideur des pentes ne s'y oppose pas absolument. La capitale, Dinguiray, est surveillée par un *tata* fortifié, à plusieurs enceintes, dont la construction remonte à El Hadj Omar. L'islamisme a été imposé aux indigènes par les Toucouleurs, aujourd'hui dociles sous les administrateurs français ; des Bambaras, des Malinkés, des Peuls se partagent le sol.

La vallée de la Falémé continue au nord-ouest ce pays de transition, première terrasse extérieure du Fouta-Djalou. La rivière, qui a creusé son lit de 5 à 6 mètres dans des alluvions, atteint en plaine une largeur de 300 mètres ; elle a peu d'eau en hiver, et se brise à plusieurs reprises contre des arêtes de grès rouge, mêlé d'oxyde de fer. En remontant son cours, depuis le Bondou, au confluent avec le Sénégal, on voit se succéder les arbres subsahariens, puis des espèces plus tropicales, les mimosées, les ficus, les fromagers ; sur ce revers nord-occidental du Fouta-Djalou, les eaux hésitent entre la Falémé et la Gambie, celle-ci constituant avec son affluent le Niéri-Ko la meilleure voie de pénétration directe de la côte au moyen Sénégal. Petit à petit, la brousse à termitières et ruches d'abeilles devient la forêt, avec d'épais revêtements de lianes ; la population est assez clairsemée, par



contre le gibier abonde, antilopes et même lions.

Entre la Falémé supérieure et le Sénégal, les sommets culminants du plateau atteignent 700 mètres; de là tombent de part et d'autre de petites vallées fertiles où se blottissent les villages de cultivateurs fétichistes, tandis que les routes des commerçants musulmans courent au-dessus des galeries forestières, sur le plateau. Les alluvions précipitées dans les fonds sont souvent aurifères, dans le Bambouk en particulier; l'or, lavé par les riverains, est envoyé sur Médine puis sur le bas Sénégal, où des ouvriers indigènes en font, d'après des modèles qu'il serait aisé de varier, des bijoux appréciés même des Européens.

Ces pays accidentés, Dinguiray, Bambouk, Bondou sont disposés en couronne autour du Fouta-Djalou proprement dit. Une erreur ancienne portait jusqu'à 3.000 mètres l'altitude des montagnes du Fouta-Djalou; ceci s'explique par ce fait que les massifs surgissant près de la côte, leur hauteur relative est presque la même que leur hauteur absolue pour le voyageur qui les aperçoit de l'ouest. Mais en réalité les sommets culminants ne dépassent guère 1300 mètres. L'axe principal de soulèvement, orienté du nord-ouest au sud-est est sensiblement parallèle à la côte, dont la révolution est certainement en correspondance; les pointements sont granitiques, le reste composé surtout de grès éboulés et remaniés par des jaillissements ou des épanchements superficiels de matières ferrugi-

neuses. Une argile grasse comble les plaines qui se développent sur l'un et l'autre versant.

Les hauteurs du Fouta-Djalon sont en somme médiocres, mais par leur exposition aux vents pluvieux de l'Atlantique et la variété de leur relief, elles jouent un rôle prépondérant dans l'hydrographie de l'Afrique occidentale; elles émettent des sources de tous côtés, le Niger, le Bafing, la Gambie, les Rivières du sud; leur chute est mieux ménagée au nord qu'au sud, où elles tombent en deux ou trois bonds de plus de 700 mètres : la circulation est très pénible sur ces éclats de conglomérats ferrugineux. Les monts Tembiko et Daro, qui dominent la source du Niger, sont les plus hauts du Fouta-Djalon; ils s'élèvent jusqu'à 1320 mètres; au delà, autant que nos connaissances nous permettent de les décrire (et l'arrière-pays de Libéria est encore fort mal étudié), des plateaux moins accidentés continuent le Fouta-Djalon vers le sud-est et le Ouassoulou.

Dans son ensemble, cette région est formée de vallées cultivées, entre des chaos peu praticables; les eaux courantes, toujours vives, nivellent peu à peu le sol, comblent les dépressions des débris qu'elles précipitent des sommets; çà et là, les pentes s'arrêtent contre des paliers horizontaux, où l'hydrographie n'est pas encore dessinée. Ce sont les *baovals*, au sol rugueux de scories, souvent noyés sous une couche d'eau stagnante et bourbeuse, coupés de fourrés d'épines et soigneusement évités par les routes de commerce. Au dessus, sur les mamelons élevés, couverts de pâtu-

rages, se groupent les plus riches et les plus propres des villages indigènes, signalés de loin par les cônes de leurs mosquées.

Le climat du Fouta-Djalou est plus tempéré que celui des plaines ambiantes : à la fin de la saison sèche, en février-mars, le thermomètre n'y dépasse guère 25°, tandis que sur la côte il monte à 40° ; la fraîcheur relative des nuits entretient l'équilibre de l'organisme ; l'usage des vêtements et couvertures de laine est indispensable, la température baissant alors jusqu'à + 6°. A la fin de mars, les vents du nord-est tournent au sud-ouest et se chargent de pluies ; avril-août est la grande saison pluvieuse, mais il tombe aussi des orages à toute époque de l'année. Presque partout les pentes sont suffisantes pour assurer le drainage des eaux ; le paludisme n'est donc à craindre que sur les baovals, qui sont précisément les parties les moins fertiles.

Les Peuls ou Foulas, parents de ceux de l'Adamaoua, sont la race dominante du Fouta-Djalou qu'ils ont conquis à la fin du dix-huitième siècle sur les indigènes malinkés ; très prolifiques, ils achèvent ainsi d'asseoir leur puissance. Le type peul est plus fin que celui du nègre ; la face allongée, le teint moins noir, le regard droit et intelligent le rapprocheraient du type sémitique ; le Peul s'habille avec soin, drape coquettement la pièce d'étoffe blanche dont il s'enveloppe ; musulman, mais sans fanatisme depuis qu'il est fixé sur le sol de sa conquête, il est cependant méfiant des nouveautés européennes : nos premiers explorateurs rencontrèrent à Timbo des gens peu empressés, sinon tout à fait malveillants ; il

faut beaucoup de doigté pour manier ces populations, qui ne manquent pas de fierté.

Le Peul habite sur les hauteurs : Labé, Timbo, Fougoumba, gros villages, à 800 mètres d'altitude environ, sont surtout des centres politiques et religieux, avec leurs *missidas* (mosquées) couronnées d'un éteignoir de chaume ; les fermes particulières se dispersent à l'entrée des vallons, où le voyageur retrouve presque les impressions d'un pays pastoral d'Europe. Les aborigènes, ouvriers agricoles, sont logés dans des hameaux spéciaux, appelés *roundés*. La plupart sont des travailleurs dociles, cependant quelques-uns, réfractaires à toute domination, se sont réfugiés sur les éboulis des pentes orientales, où ils font métier de guetter et de piller les caravanes.

Le riz ne peut venir sur les hauts plateaux ; mais on y cultive les arbres fruitiers, tels qu'orangers et bananiers, les légumes, une sorte de vigne qui laisserait espérer l'acclimatation du vignoble français. La faune sauvage est riche dans les forêts où l'on trouve encore des lions ; les plantes à caoutchouc sont très abondantes. Mais c'est surtout comme éleveur que le Peul se distingue ; les hommes surveillent l'alimentation et la reproduction du bétail, tandis que les femmes connaissent tous les emplois du lait pour les usages domestiques. L'instruction est moins rare chez les Peuls que chez les nègres du bas pays : chaque village a son école arabe, régulièrement fréquentée par les enfants.

De leurs citadelles naturelles, les Peuls descendent souvent, par groupes armés, pour faire le commerce à

la côte ou dans les plaines du nord ; depuis l'occupation française du moyen Niger, ils acheminent régulièrement des convois de bœufs sur nos postes, et sont même en correspondance avec des marchands de Tombouctou ; de la côte ou de Bakel ils importent du sel et des armes, en échange de bestiaux, de fruits ou de caoutchouc. Freetown, dans la colonie anglaise de Sierra-Leone, fut longtemps leur port de ravitaillement au sud, mais Konakry, capitale de la Guinée française, attire de plus en plus les caravanes ; le chemin de fer en construction de Konakry au Niger achèvera de déclasser à son profit les routes de la Guinée.

Quelles que soient les ressources et la salubrité du Fouta-Djalou, l'établissement de nombreux colons européens n'y paraît pas possible, en raison du caractère des Peuls. Nous croyons que les premiers résidents devront être des commerçants ; car, dans ce pays peuplé d'habitants intelligents et presque riches, il serait possible de placer beaucoup de produits européens ; les cases des Peuls, leur mobilier, leurs vêtements sont de gens qui saisiront volontiers les occasions de les améliorer encore. Quelques Européens, habitant au milieu d'eux, leur apprendraient à mieux récolter le caoutchouc ; non seulement le Fouta-Djalou, mais toutes les vallées du haut Niger et du haut Sénégal abondent en caoutchouc ; l'indigène gaspille ces richesses, ignorant les bonnes méthodes pour inciser les plantes et coaguler le latex ; mais déjà nos officiers ont institué à Kouroussa des écoles professionnelles où ces méthodes sont enseignées ; il ne serait sans doute pas difficile d'introduire

chez les Peuls du Fouta-Djalou quelques cours pratiques du même genre. Des comptoirs français installés dans les villages principaux et n'achetant aux indigènes que du caoutchouc bien préparé acquerraient leurs provisions à bon compte et propageraient les procédés d'une meilleure exploitation. Mais pour que ce commerce soit possible et profitable, il faut d'abord que le Fouta-Djalou communique aisément avec les ports d'évacuation, et ceci pose la question du chemin de fer de pénétration.

Les rivières issues de ces hauteurs ne sont pas navigables vers le Niger et le Sénégal ; celles qui vont directement à l'Atlantique ne valent pas mieux mais la côte, découpée en profonds estuaires, présente de bons abris et porte assez avant dans l'intérieur la navigation maritime ; c'est donc de ce côté qu'il faut chercher le tracé du chemin de fer. Et d'abord, quels sont les caractères de cette côte ?

Elle court sur 1500 kilomètres, de la Gambie au cap des Palmes, déchiquetée, bordée d'îles à traces volcaniques jusqu'au delà de Freetown, puis plus monotone, presque rectiligne, soulignée de lagunes, telle qu'elle se continuera sur le golfe de Guinée. Elle est assaillie par le contre-courant équatorial, qui détermine de fortes marées (6 mètres au Rio Nunez) et empiète progressivement sur la terre ferme : dans la Guinée portugaise, où la mer a certainement gagné sur le rivage, on rencontre des hippopotames très près du littoral. Ces terrasses méridionales du Fouta-Djalou sont insalubres, très pluvieuses de mai à novembre, sauf une période de

sécheresse relative en août, balayées en hiver par un vent de nord-est qui, descendant des plateaux, s'enfonce dans les vallées et chasse devant lui des miasmes de fièvre. Freetown, malgré l'aspect pittoresque de son cadre de verdure tropicale, est une des villes les plus malsaines de l'Afrique Occidentale.

Si les estuaires des « Rivières du sud » sont depuis longtemps connus des négriers et par eux des géographes, il est autrement de l'arrière-pays, resté mystérieux jusqu'à ces dernières années, tout récemment relié par des itinéraires au Fouta-Djalon et au Soudan. Les factoreries côtières achètent aux habitants le caoutchouc, la kola et, depuis la latitude de Libéria, l'huile de palme ; les fonds débroussaillés sont plantés en rizières, une haute brousse, épaissie en forêts sur les bords des rivières, couvre tout le pays. La température est plus uniformément chaude que dans le Fouta-Djalon ; les indigènes construisent leurs cases plus légèrement que les Peuls, qui ont à se garer contre le froid des nuits. L'islam n'a pas beaucoup pénétré ces populations, refoulées vers la mer par les envahisseurs du Fouta-Djalon et peu à peu adaptées à un milieu très différent. Les Européens du littoral y recruteraient assez aisément des auxiliaires pour les cultures tropicales, mais les administrateurs doivent montrer une grande prudence, car ces tribus, plus travailleuses, sont moins dociles que les nègres des pays équatoriaux : à Sierra-Leone, en 1898, sur l'établissement d'une taxe de huttes maladroitement perçue, les indigènes se soulevèrent et la répression coûta cher aux Anglais.

Les estuaires de la Casamance, du Rio Grande, des deux Scarcies et d'autres rivières analogues n'offrent à la pénétration que des impasses, bloquées à 100 kilomètres en amont par des rapides infranchissables ; au sud de l'île de Sherbro, les indentations du rivage cessent, et l'accès est plus difficile encore ; la mer littorale est moins profonde, la barre qui assiège toute la côte de Guinée commence devant Libéria. Le territoire de cette république nègre n'est prolongé dans l'intérieur que par une fiction diplomatique ; l'administration libérienne ne régit en fait que les tribus les plus voisines de la mer. Tout l'arrière-pays est inconnu, surtout des Libériens ; la mission Hostains-d'Ollone a démontré que le Cavally, assigné comme frontière franco-libérienne, s'enfonçait à l'ouest beaucoup plus qu'on ne le croyait autrefois. Commercialement, Libéria est presque une colonie allemande, les Allemands ayant obtenu le monopole de l'exploitation du caoutchouc et du recrutement des bateliers Krous.

Si l'on excepte la colonie portugaise de la Guinée, dont le commerce est fait surtout par des maisons de Bordeaux, la France et l'Angleterre restent les seules puissances coloniales en présence sur la côte qui correspond au Fouta-Djalou. Les traités ayant garanti à la France tout le domaine du Sénégal et du Niger, Sierra-Leone n'a plus les mêmes perspectives d'avenir que la Guinée française ; elle possède, cependant, par la vallée de la petite Scarcie et le seuil de Falaba la route la plus courte de la mer au Niger supérieur. Mais là n'est



plus pour l'Angleterre la grande utilité de cette colonie : Sierra-Leone devient l'école où se forment les auxiliaires noirs du commerce anglais pour toute la côte d'Afrique ; jadis envoyés au Fouta-Djalou, ces collaborateurs s'en retirent aujourd'hui que la France paraît en position de leur disputer cette carrière avec avantage ; ils vont s'engager à la Côte-d'Or, dans la Nigérie anglaise, et jusqu'au Congo.

Bien que réduite à une enclave côtière, Sierra-Leone a commencé (fin de 1895) à construire un chemin de fer de pénétration ; les travaux ont été entravés par la qualité du terrain très dur, par la multiplicité des brèches fluviales, qu'on doit franchir au moyen de viaducs, par la cherté de la main-d'œuvre. Pour les 35 premiers kilomètres, le prix de revient kilométrique s'est élevé à 130.000 francs, la voie étant cependant de 0<sup>m</sup>80 seulement ; il s'est abaissé ensuite à 120.000 francs. La ligne est ouverte aujourd'hui, au départ de Freetown, sur près de 90 kilomètres. La décision prise par notre colonie de Guinée de construire la voie ferrée Konakry-Timbo-Kouroussa, qui sera toute en territoire français, détournera probablement le gouvernement anglais de pousser beaucoup plus loin la ligne de Sierra-Leone.

La Guinée française compte parmi nos plus jeunes colonies, comme parmi les plus prospères ; il n'est que juste de citer le nom de M. le gouverneur Ballay, qui a été l'infatigable directeur de cette fortune. La capitale, Konakry, n'existait pas avant 1889 ; on chassait la panthère dans les fourrés de l'île où elle s'élève maintenant ; elle a 10.000 habitants aujourd'hui, dont quel-

ques centaines d'Européens ; son commerce a doublé, de 1895 à 1898, aux dépens de Freetown ; tous les grands paquebots de la côte touchent à Konakry, que des travaux plus considérables achèvent d'outiller. Non seulement la colonie couvre ses dépenses, mais elle est assez riche pour consacrer sur ses excédents une grosse annuité (400.000 francs) aux travaux du chemin de fer du Fouta-Djalon. Elle ne néglige cependant pas les améliorations agricoles : son sol convient au café, au bananier, au cacao ; un jardin d'essais a été créé à Konakry ; plusieurs particuliers ou sociétés commerciales ont donné l'exemple de planter de vastes domaines. Déjà l'on obtient un concours utile de la main-d'œuvre locale, une capitation sur les indigènes, établie en 1897, a toujours été levée depuis sans protestations.

Mais la Guinée française veut devenir le débouché du Fouta-Djalon et des pays du haut Niger ; elle s'occupe donc avec une activité toute spéciale de ses voies de pénétration : M. Olivier de Sanderval, l'un des premiers explorateurs du Fouta-Djalon (1879-1884), avait proposé un chemin de fer qui partirait de Boké, au fond de l'estuaire du Rio-Nunez, à 60 kilomètres de la mer. Le projet du capitaine Salesses a été préféré ; le chemin de fer suivra d'abord, mais sans se confondre avec elle, une route préalablement établie de Konakry vers Timbo, large de 5 mètres, et dont plus de 100kil. étaient ouverts lorsqu'est intervenu le décret réglant la construction de la voie ferrée (août 1899). Le tracé, levé par le capitaine Salesses, puis, pour des variantes

de détail, par l'adjoint du génie Naudé, est aujourd'hui complètement fixé : la voie sera longue d'environ 600 kilomètres, de la côte au Niger ; elle atteindra par un embranchement Timbo, capitale du Fouta-Djalou. Les travaux, commencés au printemps de 1900, sous la direction de M. Salesses, seront vivement poussés et dans trois ans, selon toutes vraisemblances, le premier tronçon atteindra le Fouta-Djalou. Le prix revient est estimé par le directeur à un maximum de 80.000 francs par kilomètre, avec la voie étroite qui a été adoptée. Ce chiffre est très inférieur à celui de Sierra-Leone, mais les travaux d'art sont peu nombreux sur la ligne française, et les indigènes, mieux disposés, viendront plus volontiers sur les chantiers.

Le chemin de fer du Fouta-Djalou paraît appelé à drainer un trafic considérable ; le commerce existant représenterait un mouvement de 5 millions de francs dans l'intérieur de la colonie ; plusieurs maisons françaises, s'enfonçant loin de la côte, fondent des comptoirs sur le tracé d'amont, pour recevoir à meilleur compte les produits des indigènes. Il faudra prendre garde de ne pas solliciter ceux-ci à ne récolter que le caoutchouc ; une concurrence déréglée entre traitants français en a fait monter le prix tandis que la qualité déclinait ; les cultures inaugurées depuis quelques mois seront le correctif nécessaire de ces pratiques trop exclusives. Déjà les Peuls du Fouta-Djalou sont en relations suivies avec Konakry : notre résident, M. Noirot, put arriver jusqu'à Timbo, en 1898, avec deux charrettes à bœufs chargées de ses bagages et s'avançant sur

les pistes indigènes d'une vingtaine de kilomètres par jour ; il apprend depuis à ses administrés le labourage avec des bœufs. Après les belles explorations du Dr Maclaud (1897-1899), il est établi par de nombreuses observations que le Fouta doit devenir le plus riche pays de la côte occidentale d'Afrique ; le chemin de fer qui le reliera, d'un côté à Konakry, de l'autre au Niger, est donc assuré d'un brillant avenir, et la Guinée française, qui le construit, aura un titre de plus à être citée comme un exemple parmi les colonies modernes. Mais ce chemin de fer est nécessaire pour lui réserver le commerce de tout son arrière pays, car jusqu'ici les tentatives de ravitailler par Konakry les postes du Soudan méridional ont toujours échoué.

Le Sénégal, qui est encore la seule porte pratiquement ouverte du Soudan occidental sur la mer, se compose de steppes subdésertiques, traversés par la vallée d'un fleuve à inondations et bordés sur la mer d'une lisière transformée par l'agriculture, le Cayor. Dakar, ou plutôt l'île de Gorée, prison naturelle gardée par des requins, ne fut longtemps qu'un entrepôt pour les négriers. Après l'abolition de la traite, les négociants se mirent à exporter de la gomme, mais c'est seulement par l'introduction de l'agriculture que la France a fixé les indigènes et fondé sa souveraineté durable sur ce pays. Le mérite en revient à quelques Bordelais, et notamment à M. Hilaire Maurel, dont le prénom désigne encore, dans toute l'Afrique occidentale, la houe qui est l'instrument

de travail ordinaire du paysan noir. Aujourd'hui, la charrue se substitue à l'hilaire pour la culture des arachides ; le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis traverse paisiblement, près de Thiès, l'ancien « ravin des voleurs ».

La côte sénégalaise, jusqu'au Cap-Vert, est toute saharienne, mais les indigènes, Ouolofs et Sérères, en ont fait un grenier d'abondance, où ils récoltent des plantes vivrières, du coton, des arachides, où ils élèvent des bœufs, des moutons et tous les animaux de basse-cour. Nous avons d'abord, au temps de Faidherbe, protégé ces nègres, vrais colosses noirs, contre les Maures du nord, plus petits, mais guerriers pillards, effrayants à voir avec la broussaille de cheveux flottants qui auréole leur tête. Cette protection a été féconde ; aujourd'hui Ouolofs et Sérères sont de bons paysans, dont les enfants commencent à fréquenter nos écoles, et les Maures, assagis par la présence de quelques garnisons sur la côte et sur le bas fleuve, sont devenus d'actifs correspondants pour les négociants français.

Au sud du Sénégal, avec la Gambie, enclave anglaise exploitée par des Français, et la Casamance, la nature change ; le pays, plus ondulé, plus boisé que le Sénégal, reçoit en été des pluies abondantes ; les rizières de Sedhiou, sur la Casamance, sont sous l'eau de juin à novembre ; les villages indigènes sont posés sur des buttes émergées ; les factoreries européennes sont entourées de bananiers, d'orangers, de plantations de cacao, de café, de kola ; les vallées fluviales sont couvertes d'une végétation dense, avec des palmiers, des

arbres et des lianes à caoutchouc ; dans l'intérieur le sol se relève sensiblement vers le Bondou ; les éléphants et les lions sont les maîtres de la brousse marécageuse et peu habitée. C'est là qu'en 1888, après deux campagnes dirigées par le lieutenant-colonel Galliéni, le Mahmoudou Lamine, prophète fanatique, fut atteint et tué par des indigènes alliés. On a quelquefois parlé d'un échange avec l'Angleterre, qui nous céderait la Gambie pour d'autres possessions à déterminer ; ce fleuve présente en effet un long estuaire navigable, dont les ramifications d'amont se tendent vers le moyen Sénégal ; par Kayes et la Gambie, le Soudan français aurait sur la mer une voie d'accès toute soudanienne, bien différente de la voie intermittente du Sénégal.

Le fleuve Sénégal finit par un delta que la flèche de sable appelée « langue de Barbarie » sépare de la mer. Saint-Louis, capitale administrative de nos établissements, commande le grau de communication avec l'Océan ; c'est une ville de 20,000 habitants (1500 Européens), dont le quartier principal est dans une île du fleuve ; la barre, en déplacement incessant, d'une hauteur d'eau variable, interdit parfois aux bâtiments de mer l'entrée du Sénégal ; cependant, sous la réserve qu'il faut souvent attendre une marée favorable pour la franchir, on peut dire que le Sénégal est navigable sur 350 kilomètres jusqu'à Podor, pour des navires calant 3 mètres et ceci toute l'année, même aux plus basses eaux.

Comme celles du moyen Niger et du Nil, la vallée du bas Sénégal est une longue oasis, à pente très peu inclinée, 67 mètres sur 1000 kilomètres, du pied des ca-

taractes de Médine au niveau de l'Atlantique ; c'est le couloir de refuge des cultures et des populations fixes, tandis que sur les deux rives, les Maures nomades parcourent les steppes. Les postes occupés sur le fleuve sont les *escales* où, pendant la saison sèche, les Maures apportent la gomme ; lorsque viennent les pluies et la crue, de grands steamers, calant jusqu'à 6 mètres, viennent enlever ces approvisionnements ; en échange, ils apportent des cotonnades, du sucre, de la poudre, des denrées agricoles, des gourdes (pièces de 5 francs).

La vallée du fleuve, d'abord oasis, se distingue de moins en moins des rives, à mesure qu'on s'enfonce dans l'intérieur ; du littoral, qui ressemble au Sahara, l'on passe par une gradation insensible, à la nature tropicale ; mais même dans le bas pays, la plaine où coule le fleuve, noyé par des inondations annuelles, est très fertile ; les indigènes cultivent le mil et les légumes, élèvent des moutons ; d'innombrables oiseaux au plumage éclatant volètent dans les arbrisseaux des rives, des crocodiles se chauffent au soleil sur les bancs de sable ; pour trouver des hippopotames, il faut remonter au delà de Kayes.

Le régime du Sénégal est réglé par la précipitation des pluies d'été du Soudan ; tandis que Saint-Louis n'a que 0<sup>m</sup>40 de pluie annuelle, on a relevé 0,55 à Bakel et 1<sup>m</sup>27 à Kita. La crue culmine à Bakel au mois de septembre, par 14 ou 15 mètres ; elle s'étale en aval sur une surface élargie, monte de 9 mètres à Matam et de 6 à Podor ; à Saint-Louis, elle est insensible ; le pays prend alors un aspect nouveau, les étangs et les marigots des

rives sont confondus avec le fleuve qui s'étend parfois sur 30 kilomètres ; un courant jaunâtre, chargé d'alluvions, roule vers la mer ; le cours inférieur, que la marée domine aux basses eaux, perd toute salure ; des vapeurs chargés de 1800 tonnes montent sans obstacles jusqu'à Kayes. Quand les eaux baissent, les noirs reviennent en hâte semer sur les terres engraisées ou récolter le riz sur celles qu'ils ont disposées pour recueillir l'inondation. Mais alors la grande navigation s'arrête ; en mai et juin, les chalands calant 0<sup>m</sup>,60 atteignent très péniblement Matam ; sans une crue exceptionnellement précoce, Faidherbe, en juillet 1857, n'aurait pu secourir Médine, assiégée par El Hadj Omar.

Kayes est au point terminus de la navigation d'été ; ville de casernes et de bâtiments administratifs où s'installent depuis quelques années des commerçants, parmi des noirs mandingues, paysans et même ouvriers habiles pour le travail du bois d'ébène, des cuirs, de l'or et de l'argent ; Médine, en amont de rapides assez dangereux, est restée un grand marché indigène, mais c'est à Kayes que le chemin de fer du Soudan prend contact avec le Sénégal. A défaut d'une belle voie navigable, la vallée de ce fleuve peut devenir un riche pays agricole ; elle doit non seulement fournir les vivres frais, grains et viande, nécessaires aux résidents européens, mais encore nourrir les nomades des steppes ambiantes qui, par des relations plus fréquentes avec les sédentaires enrichis, se formeront à leur tour au goût des produits européens. Ce pays atteindrait même un notable développement industriel (minoterie, briqueterie, etc.), le



jour où l'usage des machines à l'alcool serait assez pratique pour encourager la diffusion de certaines cultures.

Le chemin de fer en construction de Kayes à Bamakou, commencé en 1880, fut d'abord célèbre par les mécomptes du début de la construction ; après une longue période d'inactivité, les travaux ont été repris ; la voie étroite, établie par les soins du génie militaire, atteint aujourd'hui le viaduc de Toukouto, à 237 kilomètres de Kayes où elle franchit le Bakhoy, large de 350 mètres ; la voie sera l'an prochain à Kita ; l'arrivée au Niger est prévue pour 1904 ; la longueur totale dépassera 530 kilomètres. En attendant, une route praticable aux voitures Lefèvre précède le chemin de fer, et, au début de l'année 1900, M. Chaudié, gouverneur général de l'Afrique Occidentale, y a circulé sur les automobiles d'un service récemment inauguré. Tout le pays intermédiaire est très tranquille, et dès maintenant on peut dire que la pénétration européenne atteint effectivement le Niger par le Sénégal.

Il serait utile, pour l'assurer dans des conditions de stabilité meilleures, de doubler par une voie artificielle la route temporaire du Sénégal. La meilleure, comme nous le disons plus haut, serait celle de Bakel ou plutôt encore de Kayes à la Gambie navigable, mais ce tracé doit être écarté, puisque la Gambie est colonie anglaise. Une autre traverserait directement le Ferlo, pour se souder à la ligne ferrée du Cayor ; le Ferlo est un pays très peu arrosé, mais où l'on trouverait de l'eau en creusant des puits ; une mission du génie, détachée de

celle de la Guinée française, doit, en 1904, étudier de très près ce projet ; il n'est pas douteux que l'établissement d'un chemin de fer ne serait pas plus difficile dans le Ferlo que dans le sud algérien ou dans la Nubie égyptienne. Dès maintenant, l'amorce occidentale s'avance vers le Baol, district riche en arachides.

Dakar, où la nature a dessiné l'emplacement du vrai port du Sénégal, serait alors le débouché immédiat de tout le haut pays et non plus seulement du Cayor ; il est indispensable (et ces travaux sont en cours d'exécution) d'en améliorer l'outillage commercial ; Dakar, on ne doit pas l'oublier, est une étape nécessaire sur la route maritime de l'Europe à l'Amérique du Sud ; nous devons donc y organiser, non seulement un point d'appui pour notre flotte de guerre, mais encore un port de ravitaillement et de radoub pour la marine marchande.

On a compris d'ailleurs, en France comme au Sénégal, que cette colonie peut attendre beaucoup encore des progrès de son agriculture : des embranchements lancés à l'est du chemin de fer du Cayor étendront la surface conquise pour la culture des arachides ; le Ferlo, pauvre en eaux courantes, possède par contre des forêts de gommiers encore inexploitées ; des chefs indigènes, adroitement intéressés au progrès de leurs administrés, répandent parmi eux l'usage de la charrue française ; le Conseil général de la colonie encourage par des primes les plantations d'arbres ou de lianes à caoutchouc ; des fermes modèles, dont une complétée par un haras, une station d'essais agricoles ont été récemment créées ; la mission catholique de Thiès possède

des champs d'expériences où l'on a réussi, depuis 1894, des cultures de caoutchouc.

Quels que soient les récents progrès du Sénégal, il reste beaucoup à faire : une exploration méthodique des régions à gommiers, dans le nord-est en particulier, serait très désirable et certainement accroîtrait le commerce de produits très demandés en Europe ; il ne faudrait pas non plus négliger la côte de la baie d'Arguin (1), où, sur des bancs peu immergés, les poissons comestibles se pressent plus nombreux qu'à Terre-Neuve. Ainsi, sans même parler du transit du Soudan, dont il commandera longtemps la plus grande partie, le Sénégal s'enrichirait par lui même. Quarante années d'occupation française en ont déjà modifié et, au sens plein du mot, civilisé les indigènes. Il y a donc là mieux que des espérances, et la France, considérant l'œuvre accomplie, peut la continuer avec confiance, ayant montré, dans cette Afrique Occidentale, qu'elle soutient la comparaison avec les meilleurs peuples colonisateurs.

---

(1) L'échec récent de la mission Blanchet dans l'Adrar (printemps de 1900) indique qu'il serait encore nécessaire de mieux asseoir notre autorité sur les indigènes du nord du Sénégal.

## CHAPITRE V

### **Le Sahara et les projets de Transsaharien.**

Nous avons, dans un précédent chapitre, étudié le Sahara égyptien et montré comment la voie naturelle du Nil y était dès à présent doublée d'une voie artificielle, le chemin de fer d'Ouadi-Halfa à Khartoum ; la traversée du Sahara central et occidental, moins favorisée par la nature, n'est pas davantage assurée encore par les travaux des hommes.

Le Sahara, moins la partie égyptienne et les oasis turques du sud tripolitain jusqu'au Fezzan, appartient tout entier à la France(1); ce sont ces « terres légères », où l'humour de lord Salisbury déclarait un jour que le coq gaulois pourrait gratter à l'aise. Certes, le Sahara est une des parties les plus déshéritées de toute l'Afrique, mais les traités nous en ayant réservé la jouissance ex-

(1) Il convient d'excepter encore une partie de la région occidentale, récemment reconnue par la France à la colonie espagnole du Rio de Oro (juin 1900).

clusive, il convient d'en étudier les conditions et de rechercher s'il vaut la peine, à travers ce désert intermédiaire, de lancer un chemin de fer qui consacrerait l'unité, purement diplomatique encore, du domaine français en Afrique.

En l'état présent, le Sahara est essentiellement un obstacle, entre l'Afrique méditerranéenne, centre de rayonnement de la colonisation française, et l'Afrique occidentale française en voie de constitution ; quelles sont exactement la nature et les dimensions de cet obstacle, voilà ce que nous devons déterminer tout d'abord.

On a souvent représenté le Sahara comme une plaine uniformément sablonneuse ; le terme courant, « ancienne mer saharienne », faisait croire de plus à une dépression générale, et cette formule n'a pas peu contribué au projet d'inonder telle ou telle partie de désert par une invasion de la Méditerranée. En fait, le Sahara est un plateau dont l'élévation moyenne (450 mètres) est celle de la Bavière ou de la Nouvelle-Castille ; son relief est varié, avec des nappes de roches sédimentaires, trouées par des massifs volcaniques (Air, Tibesti, Adrar) et des lits fluviaux profondément creusés par des cours d'eau devenus temporaires.

Le Sahara commence au nord du Soudan, par la bande des mimosées du Ferlo, du moyen Niger, du Ouadaï ; il finit, au sud des plateaux de l'Afrique Mineure, par une région analogue de steppes ; il touche à la mer par deux façades, entre le Sénégal et le Maroc, entre la Tunisie et l'Égypte (sauf l'exception de la péninsule de Benghazi) ; il s'étend donc environ de 15° à

32° de latitude nord, de 18° long. O. à 20° long. E. du méridien de Paris.

La raison essentielle de l'aridité du Sahara est l'absence des pluies, qui procède elle-même de causes d'ordre atmosphérique. Les vents alizés soufflant vers l'Atlantique, dessèchent le sol sans jamais lui apporter de pluies compensatoires ; si parfois, en été, des vents chargés d'humidité arrivent au Sahara, du golfe de Guinée ou des rives méditerranéennes, ils sont aussitôt absorbés par les hautes régions de l'atmosphère où ils s'évaporent sans se condenser ; de plus ceux qui viennent de l'Atlantique moyen, en tournant les plateaux espagnols, abandonnent presque toute leur vapeur d'eau le long des montagnes de l'Afrique Mineure ; ceux qui ont seulement traversé la Méditerranée n'ont pas eu le temps de s'y approvisionner ; ceux enfin qui se sont alimentés dans le golfe de Guinée ne pénètrent guère au delà du Mossi, et déterminent la fraîcheur relative de la zone subsaharienne où réapparaissent les eaux permanentes.

Le climat saharien est donc dominé par le phénomène principal de la rareté de la vapeur en suspension dans l'air : de là force de l'insolation, intensité du rayonnement nocturne, grande amplitude des oscillations de la température. On a relevé en terrain découvert, au soleil, 70° et dans la nuit, — 5°. L'oscillation moyenne dans les vingt-quatre heures est de 17° à Biskra, où elle atteint le maximum de 38°. La sécheresse presque absolue de l'atmosphère en explique la parfaite limpidité ; le voyageur européen, non habitué, se trompe à tout instant sur l'appréciation des proportions et des distances ; il

doit se prémunir sans cesse contre les brusques variations de la température et ne manquera pas de remarquer que les Touaregs, seuls habitants des steppes sahariennes, sont chaudement vêtus.

Le sol superficiel, exposé toujours à des chaleurs brûlantes succédant à des températures glaciales, s'émiette sous l'effort de ces variations ; comme l'eau manque, il n'existe aucune végétation pour le fixer, et ses débris sont le jouet du vent : nous avons déjà décrit les vents *plombés* qui soufflent du désert, sirocco de l'Afrique Mineure, harmattan de la côte de Guinée, plus efficaces que les pluies elles-mêmes, par le frottement de leurs poussières, pour déchausser les routes empierreées.

Les vents, jouant librement dans le Sahara, ont contribué à modeler le pays : la moindre saillie du sol devient le point d'appui d'une dune ou *erg*, qui grandit sur elle-même, et s'avance dans la direction du vent : l'*Erg* (*Iquidi* en berbère) couvre donc une notable partie du Sahara ; ce n'est pas la plus hostile à l'homme, car ses sables, comme une éponge, abritent contre la voracité du soleil les pluies qui tombent de temps en temps ; son relief varié forme quelques vallons où l'on trouve de l'herbe, parfois des arbustes avec un peu d'ombre. La forme la plus redoutable du sol saharien, c'est le plateau pierreux appelé *hamada*, au dallage poli par les vents, trop compact pour offrir un refuge à l'eau qu'évapore rapidement la chaleur solaire. La dune n'est pas absolument inhabitée ; des nomades y trouvent de loin en loin les pâturages nécessaires à

leur bétail, parfois la terre y permet quelques cultures rudimentaires, comme au sud du Maroc, dans le lit de l'Oued Draa ; la hamada, au contraire, n'est jamais que traversée, même par les nomades, car elle n'offre aucunes ressources.

Il ne faudrait pas croire que le Sahara, bien que très rarement arrosé, soit tout à fait privé de pluies ; les massifs volcaniques sont assez élevés pour condenser quelques nuages : l'Air, comme le Tibesti, reçoit des pluies d'été, apportées par la mousson du golfe de Guinée ; dans les montagnes du Hoggar, Duveyrier entendit raconter qu'on avait vu de la neige. Mais, même dans les régions plus plates, il tombe quelquefois des pluies accidentelles : Flatters en observa sept jours, du 1<sup>er</sup> avril au 2 mai 1880 ; elles sont souvent conséquentes de cyclones, dont l'action se traduit par un brusque refroidissement de l'atmosphère. Elles tombent par averses diluviennes, après lesquelles le ciel redevient immédiatement pur.

Ces eaux violentes ont profondément raviné le sol, forant les vallées, comme celle de l'Igharghar, entre des berges abruptes ; on a vu, dans le Tibesti comme dans le sud-algérien, des oueds subitement grossis entraîner des bestiaux, des hommes, même des maisons et des champs ; au printemps de 1898, une petite colonne française qui manœuvrait au sud de Laghouat fut ainsi surprise : cheminant dans un ravin d'oued à sec, pour avoir un peu d'ombre, elle fut brusquement atteinte par un flot bourbeux et torrentiel ; les soldats étaient heureusement assez nombreux pour former, en



se prenant par le bras, un barrage qui ne fut pas renversé ; la trombe passa, n'ayant pas monté plus haut que leurs poitrines.

Le sol du Sahara n'est pas infertile par lui-même ; partout où l'eau reparaît, la végétation l'accompagne, et des oasis se forment ; il convient de distinguer les oasis qui entourent les points du plateau qui sont arrosés en permanence par des eaux superficielles et celles que l'altitude des massifs montagneux a constituées et maintient par la condensation de nuées appelées de loin ; au premier groupe appartiennent les oasis d'Ouargla (167 m.), du Touat (Insalah, 137 m.), de Tindouf ; au deuxième, celles de l'Air et du Tibesti (1.400 à 1.800 m.). Les oasis sont les entrepôts de ravitaillement et les étapes de la circulation à travers le Sahara ; si, toute question d'origine géographique écartée, on compare le Sahara à une mer, les oasis en sont les îles, et le chameau mérite exactement son surnom de « vaisseau du désert ».

La faune et la flore sahariennes, du moins celles qui sont utiles à l'homme, sont rares en dehors des oasis ; on a remarqué que les plantes réduisent toutes leurs surfaces d'évaporation, enfoncent dans le sol des racines puissantes, poussent une tige robuste et vite ligneuse ; les animaux ont peu de toison, leurs membres moteurs sont très développés, tous leurs organes constitués pour résister longtemps à la soif ; le chameau, bête de somme et de selle des Touaregs, en offre le meilleur type : il porte jusqu'à 250 kilogrammes et fournit des étapes de 70 à 80 kilomètres ; il peut passer deux ou

trois jours sans boire ; mais, en arrivant à la lisière méridionale du Sahara, il est atteint par le climat plus humide et ne rend plus aucun service. L'élevage rationnel du chameau de sang ou méhari doit faire dès maintenant l'objet d'études, puisque cet animal est indispensable aux maîtres qui voudront assurer la police du Sahara.

Les populations sahariennes sont berbères ou nègres ; les Touaregs sont des Berbères, contraints à la vie nomade par les invasions arabes qui les ont dépossédés de leurs champs dans le nord, et peu à peu adaptés à des conditions nouvelles ; si la plupart d'entre eux comprennent et souvent même écrivent l'arabe, ils se servent ordinairement d'un autre dialecte, qui serait le vieux berbère et dont l'écriture emploie des caractères carrés, tout différents de ceux des Arabes. Ils montent leurs chameaux, tandis que les indigènes de l'Afrique Mineure les conduisent plus souvent à pied, ou bien assis sur des bourricots. Ils sont grands, noirs de peau, ce qui indique un métissage nègre ; ils portent la tête coiffée d'un turban, la figure presque enveloppée d'un voile qui abrite leur bouche et leurs oreilles contre les poussières du désert. Leurs armes consistent en lances, poignards et longs fusils, ceux-ci de beaucoup les moins dangereux.

Les Touaregs sont la race militaire du Sahara ; leurs razzias s'étendent sur toutes les oasis, sans souci des longues distances à parcourir ; ils montrent, dans ces expéditions, que leurs besoins les plus impérieux commandent, une endurance extraordinaire, littéralement

comparable à celle de leurs chameaux. Ils ne forment pas de groupes politiques, à proprement parler : on aurait tort d'attacher une valeur stricte au mot *confédération*, souvent employé pour désigner leurs groupements ; ils sont divisés en familles, d'après l'antique constitution patriarcale, et la condition de la femme est chez eux meilleure que chez les autres musulmans de l'Afrique du nord. On ne doit pas dire que le Touareg est fanatique : s'il montre une très grande hostilité contre les Européens, c'est que ceux-ci s'établissent dans les oasis d'où il tire sa subsistance et s'opposent aux razzias sans lesquelles il ne vivrait pas.

Les cultivateurs des oasis sont des nègres, race dont on retrouve les représentants jusque dans le centre du Maroc ; il est possible que nègres et berbères, toujours en guerre, aient tour à tour avancé puis reflué à travers le Sahara ; les sédentaires, trop occupés à leurs travaux pour s'occuper à leur défense, en confiaient le soin à des nomades qui devenaient ensuite leurs suzerains ; leur condition générale est aujourd'hui celle de serfs des Touaregs ; ils résistent mieux que ces derniers à la chaleur moite des oasis, et comme ils sont prolifiques et ne prennent aucun soin des enfants du premier âge, une sélection naturelle très rigoureuse assure la perpétuité de l'espèce par les individus les plus sains. Mais, paresseux à la façon de quiconque craint de ne travailler que pour autrui, ils produisent à peine assez pour suffire à leurs besoins et à ceux de leurs maîtres ; toutes les observations paraissent concorder sur le fait que les oasis reculent de-

vant le désert, faute d'aménagements persévérants.

Le dattier est l'arbre le plus précieux des oasis ; il prospère « les pieds dans l'eau et la tête dans le feu » ; c'est lui qui fournit aux indigènes les fruits qu'ils consomment en quantités, soit frais, soit pilés en une sorte de pâte, soit enfin associés à la farine, au lait et au miel dans des pâtisseries qui ne manquent pas toujours de finesse. Trop vieux pour porter des fruits, le dattier est abattu pour servir aux constructions : dans le sud algérien ou tunisien, les architectes des oasis bâtissent des cases en torchis, renforcées par des troncs à peine équarris. A l'ombre du dattier, d'autres cultures sont possibles, les arbres fruitiers, les céréales ; trois ou quatre étages de végétation s'abritent ainsi sous les dattiers.

La propriété dans les oasis est très morcelée, la terre cultivable ayant une valeur d'autant plus grande qu'elle est plus rare au milieu du désert ; on cite des domaines de l'oasis de Gabès qui, en pleine exploitation, sont vendus 15.000 francs l'hectare. La distribution de l'eau y est, comme en Egypte, réglée de la façon la plus minutieuse par les habitants ; de cette obligation même naît une certaine vie politique ; le paysan des oasis est relativement instruit, il sera susceptible de progrès, tandis que le Touareg nomade est insensible à toute idée de changement. C'est là pour nous une raison de plus d'occuper de proche en proche toutes les oasis sahariennes ; elles seules représentent à la fois les positions stratégiques et les centres économiques du Sahara. Le reste contient sûrement du sel,

exploité par les indigènes à Bilma, Tichit, Taoudenit, et qui est un des objets principaux du commerce local ; peut-être découvrirait-on des gisements de nitrates ou même de pierres précieuses ; mais l'exploitation n'en serait jamais possible qu'appuyée sur les oasis.

Les populations nomades du Sahara ne produisant pas les subsistances qui leur sont nécessaires, un mouvement commercial est né dans l'intérieur même du désert ; il faut distinguer, dans ce commerce, ce qui est saharien et ce qui est transsaharien : le commerce saharien va des oasis aux ports septentrionaux du désert, Tripoli, Ouargla, Tindouf et Mogador, ou bien encore de ces mêmes fles centrales aux ports méridionaux, Abech, Kouka, Zinder, Tombouctou. Les caravaniers touaregs transportent sur leurs chameaux le sel de Bilma et de Tichit jusque dans les pays du Niger, où des dioulas soudaniens le reçoivent d'eux pour l'acheminer au sud ; en échange, ils achètent des grains, car la récolte des oasis n'est pas toujours suffisante, des esclaves, des étoffes. Au nord, la datte est la seule denrée d'exportation des oasis ; les caravanes de retour ramènent des moutons, des grains, de la poudre et des armes. Le commerce saharien est régulier, mais peu considérable.

Le commerce transsaharien est celui qui importe dans les pays méditerranéens, en traversant le désert tout entier, les produits tropicaux et subtropicaux du Soudan, l'ivoire, les peaux brutes, le natron, les plumes d'autruche ; il fallait jadis ajouter les esclaves, mais

aujourd'hui, même par le Maroc, la traite est clandestine et peu active. On prétend que le mouvement du commerce transsaharien représenta, vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, 50 à 60 millions par an. Ce chiffre est sans doute beaucoup trop élevé ; certes, il est intervenu depuis cinquante ans bien des perturbations qui ont diminué le commerce transsaharien : la conquête française de plusieurs des ports du nord, l'invasion des bandes de Rabah dans les ports orientaux du sud, en même temps que l'entrée de nos troupes à Tombouctou. Mais tout cela suffirait-il pour expliquer que le commerce fût réduit de plus des trois quarts, les statistiques les plus récentes ne pouvant guère l'évaluer à plus d'une douzaine de millions ?

Il est sûr cependant que d'anciennes routes transsahariennes sont aujourd'hui abandonnées, toutes celles qui aboutissaient dans des ports maintenant français ; Benghazi, mais surtout Tripoli et Tindouf ont gardé le presque monopole des relations directes avec le Soudan. Les caravanes qui arrivent à Tindouf viennent de Tombouctou ; elles atteignent la côte en trois points, Mogador, Ifni où les Espagnols ont un établissement et le cap Juby où les Anglais avaient jadis des factoreries. Encore ces voies occidentales ont-elles beaucoup perdu depuis que les Français sont à Tombouctou et empêchent la traite.

Le Maroc, n'exerce plus qu'une faible attraction sur les produits soudaniens ; l'Espagne et l'Angleterre avaient tenté de détourner les caravanes à leur profit, de Mogador vers leurs comptoirs installés plus au sud.

Il ne semble pas qu'elles y aient beaucoup réussi, les routes étant coupées près de la mer par des nomades hostiles qu'il faudrait vaincre d'abord.

Les routes de l'est sont aujourd'hui les plus fréquentées ; par Ghat, Ghadamès, Mourzouk, toutes convergent sur Tripoli, véritable marché du commerce transsaharien. Tripoli est encore en plein désert, ce n'est qu'une oasis au bord de la mer, mais elle est outillée pour les relations avec l'intérieur ; sa population mélangée d'Arabes, de Juifs, de Maltais, de Grecs, d'Européens est assez composite pour qu'il s'y trouve des correspondants toujours informés à la fois des offres de l'Europe et des demandes des nomades ; si l'on porte à 12 millions le chiffre total du mouvement transsaharien, il faut en assigner au moins 10, soit les 5/6, au port de Tripoli ; des caravanes à courte distance, se soudant les unes aux autres, tendraient d'ailleurs à remplacer les anciennes caravanes vraiment transsahariennes.

Gabès, dans le sud tunisien, essaie aujourd'hui de faire concurrence à Tripoli ; elle a créé un entrepôt des produits de consommation courante dans le Sahara et jusqu'à la lisière du Soudan ; elle cherche à fournir aux caravaniers qui lui apportent leurs dattes du sucre, des étoffes, etc... Déjà les résultats sont notables, mais Tripoli n'est pas encore évincée ; il en serait autrement si les bâtiments de mer trouvaient auprès de Gabès un port meilleur que celui de Tripoli, mais le mouillage actuel est médiocre et l'outillage de port à peu près nul.

Le Sahara, disait le traité franco-marocain de 1845, n'est à personne ; c'est le pays « de la poudre et de la peur ». Seules les oasis dont le nom est spécifié dans les conventions diplomatiques appartiennent à tel ou tel : ainsi nous avons en 1845 laissé Figuig au Maroc, faute qu'explique l'ignorance des négociateurs de la convention qui suivit la bataille de l'Isly, de même Ghadamès et Ghat relèvent de la Tripolitaine, bien que situées dans l'arrière-pays tunisien, et sont gardées par des garnisons turques, presque prisonnières parmi les nomades indépendants. Après avoir longtemps déclaré, au Parlement et dans les journaux, que l'occupation du Touat était affaire « de police algérienne », nous avons enfin résolu de donner à nos droits une sanction pratique et toutes ces oasis seront avant longtemps aux mains de nos soldats. D'autre part, la mission Foureau-Lamy vient de traverser le désert de part en part, du sud algérien au Tchad, suivant d'abord la route de Flatters, dépassant dans l'Anahef le point où celui-ci fut massacré, atteignant ensuite les oasis de hauteur de l'Air, joignant enfin à Zinder les itinéraires de la mission Joalland-Meynier.

De ces faits récents, deux conclusions se dégagent : l'une, la possibilité de passer à travers les groupes Touaregs, à condition d'agir en force et avec prudence ; l'autre, la facilité d'occuper sur les sédentaires les oasis principales qui tiennent les clefs de toutes les routes transsahariennes. La « question touareg » se ramène donc à celle de l'occupation progressive des oasis ; les nomades pillards deviendront des caravaniers paisibles



le jour où il leur sera démontré que toute autre conduite les laisserait mourir de faim et surtout de soif. La possession de Ghadamès par les Turcs est assurément un obstacle à la diffusion de l'influence française, car les Ghadamsiens ont toutes leurs relations avec Tripoli ; ils sont les principaux bénéficiaires du commerce entre le Tchad et la Méditerranée, et possèdent des agents à Ghat comme dans les oasis du Touat. Notre action devrait donc viser soit à faire de celles-ci le port principal du nord saharien, soit à obtenir du gouvernement turc des facilités de séjour pour les commerçants protégés français qui s'établiront à Ghadamès.

Par le sud aussi, nous commençons à cerner le Sahara ; des communications par courriers, exceptionnelles encore mais symptomatiques, ont été établies entre Tombouctou et nos postes du sud oranais ; le gouvernement de l'Afrique occidentale française a constitué en 1899 une province de la Mauritanie dont les administrateurs devront évidemment lier partie avec ceux du sud algérien. Contraints donc, par la nature même, à pratiquer de deux côtés une politique saharienne, nous devons nous demander s'il ne serait pas possible d'assurer à notre action une direction unique (les Russes ont bien, en Sibérie, un « gouvernement des steppes »), et pour cela de créer l'instrument de communication qui nous manque encore, le chemin de fer transsaharien ; si de plus, cet instrument une fois créé, tout notre empire africain n'en serait pas de beaucoup supérieur à ce qu'il est aujourd'hui.

La valeur stratégique du transsaharien n'est pas con-

testable : la facilité d'étendre à tout le Soudan le champ de manœuvre et de défense de nos troupes d'Algérie-Tunisie apporterait évidemment un renfort puissant à l'autorité de la politique française, et pas seulement en Afrique. Quant à l'intérêt commercial du transsaharien, il est pour le moment des plus minimes ; l'exploration géologique révélera peut-être un jour des richesses minérales inconnues ; il serait fou d'en escompter dès maintenant le transport. Le trafic transsaharien ne représenterait pas davantage un fret rémunérateur ; médiocre en lui-même, il sera disputé de plus en plus vivement aux anciennes routes méditerranéennes par les chemins de fer du golfe de Guinée. Nous ne disons rien des questions techniques car, l'hostilité des Touaregs brisée par l'occupation des oasis, le transsaharien ne sera pas plus difficile à construire que les chemins de fer désertiques de Nubie, de Transcaspié, etc... Mais il paraîtrait illusoire de compter, avant longtemps, sur une exploitation couvrant ses frais.

L'œuvre n'en doit pas moins, selon nous, être entreprise, et le plus tôt possible. Comme le dit très justement M. Paul Leroy-Beaulieu, qui en est le plus ardent protagoniste, c'est une œuvre *impériale* et comme telle l'étude doit en être soustraite aux rivalités administratives et personnelles qui la réduiraient, dans chaque département algérien, aux proportions d'une réclame électorale. Il est intéressant que nous puissions régler par l'intérieur, au moyen de communications indépendantes, toutes nos affaires africaines. Nous verrions aussi de réels avantages à ce que des échanges sinon

encore de produits, du moins de populations, fussent faciles entre l'Afrique Mineure et le Soudan : les nègres sont recherchés de nos colons méditerranéens pour tous les travaux de force, terrassements, défrichements, etc... ; d'autre part, devant une race prolifique et vigoureuse comme celle des Français d'Afrique, il ne peut qu'être avantageux d'ouvrir des carrières nouvelles à l'esprit d'entreprise et même d'aventure ; seule une observation incomplète ou ignorante des rudiments de la démographie chiffrerait cette expansion au dehors par une perte pour le pays d'origine.

Nous désirons donc et nous estimons très utile la construction du Transsaharien. Quel en sera le tracé ? La réponse définitive ne pourrait encore être faite. Cependant ici quelques réflexions s'imposent : les oasis du Touat sont presque à mi-chemin entre la Méditerranée et le Niger ; là croyons-nous doit être le point de départ de la ligne transsaharienne, et jusque-là, par conséquent, doivent être dès maintenant poussés les chemins de fer algériens. Nous en souhaiterions l'extension par deux voies convergentes, l'une de Biskra sur Insalah, par Touggourt, Ouargla (section déjà décidée en principe) et la vallée de l'oued Mia ; l'autre de Djenien-bou-Rezg, par Igli, l'oued Saoura et les oasis du Gourara. La chambre de commerce d'Alger, en décembre 1898, a donné l'exemple d'une initiative dégagée des concurrences locales en adoptant le tracé Biskra-Ouargla.

Du Touat, il paraît indiqué de se diriger sur Tombouctou, qui est accessible du sud par une voie fluviale,

reliée à toutes les communications de l'Afrique occidentale et dont les environs produisent toutes les denrées nécessaires à l'alimentation des postes du désert ; ce tracé aurait de plus l'avantage de passer à proximité des salines de Taoudénit ; il s'emparerait donc d'un des seuls trafics connus des caravanes sahariennes d'aujourd'hui. En suivant la route de la mission Foureau-Lamy, le chemin de fer serait beaucoup plus long et viendrait finir en cul-de-sac à Zinder, sauf prolongement jusqu'au Tchad. Nous considérons d'ailleurs que la voie Touat-Tombouctou n'est qu'une partie du transsaharien, la seconde devant, comme nous l'avons dit plus haut, relier Say à un port du lac Tchad, accessible par le Chari ; de ce fleuve, un autre chemin de fer gagnerait le réseau navigable du Congo ou de la Sanga et la voie d'Ouasso à Libreville assurerait la circulation sur le dernier tronçon d'une voie mixte, exclusivement française, de la Méditerranée au Gabon.

On pourra taxer d'utopique ce plan qui lance des chemins de fer parmi des pays à peine découverts. Déjà cependant le gouverneur général de l'Afrique occidentale a parlé (mai 1900) de prolonger nos lignes télégraphiques de Say au Tchad et de Tombouctou au Touat. Nous ne disons pas que notre programme puisse être réalisé en quelques années ; nous croyons cependant qu'il tient compte des observations les plus récentes sur la géographie de l'Afrique occidentale, et que dès maintenant, un projet d'ensemble devrait être établi pour la pénétration et la mise en valeur de tout notre domaine d'Afrique : les chemins de fer sahariens,

« grands frais d'ouest » ; la ville même de Capetown est sensiblement à la latitude de Santiago du Chili et de Buenos-Ayres ; aussi, tandis qu'en cette extrémité méridionale de l'Afrique on voit seulement commencer la zone du climat tempéré avec pluies abondantes, toute la côte chilienne au sud de Valdivia appartient au domaine de ces conditions géographiques, elle est richement articulée, pourvue de baies et d'archipels ; le littoral de l'Afrique australe, au contraire, est monotone et compact, surtout entre le Cap et l'Angola portugaise, c'est-à-dire dans la colonie allemande dite du Sud-ouest africain.

C'est qu'en cette partie, en effet, dominant les vents alizés, qui entraînent vers le nord-ouest toute l'humidité de l'Océan ; au nord, la transition est sensible vers le régime subéquatorial qui est celui du Bas-Congo, hiver et été secs, pluie dans les saisons moyennes ; au sud, ce sont les vents d'ouest avec pluies d'hiver ; des nuées arrivent bien parfois, et même en toutes saisons, du nord ou du sud, sur la baie de la Baleine, mais elles ne s'y condensent pas ; ainsi en est-il dans le Sahara des brumes de la Méditerranée ou du golfe de Guinée, qui sont absorbées et s'envolent en fumée dans une atmosphère calcinée.

La chaleur, qui pourrait paraître excessive à ne considérer que cette rareté des pluies, est tempérée par un courant marin froid qui remonte la côte du sud au nord, semblable au courant de Humboldt de l'Amérique australe : à Saint-Paul de Loanda la température oscille de 19° à 25°, atteignant par exception

38° ou tombant jusqu'à 14°. Sur la baie de la Baleine, le thermomètre est stable entre 14° et 18°. Le courant marin préserve cette côte des excès du climat continental, auxquels elle serait exposée par le régime de ses pluies. Elle n'est donc pas malsaine et, si l'eau y était moins rare, offrirait par ailleurs des conditions assez favorables à l'établissement des Européens.

Malheureusement, l'accès du littoral est difficile, les indentations rares, golfes largement ouverts ou promontoires arrondis ; deux ou trois abris seulement sont mieux situés, défendus contre le courant côtier par des caps qui s'avancent au nord-ouest, baies de Saint-Paul de Loanda, de la Baleine, d'Angra Pequena ; encore les mouillages y sont-ils médiocres. Sur le bord de la mer, le sol se relève en dunes sablonneuses, dont la dernière falaise tombe d'une vingtaine de mètres ; les rivières qui arrivent de l'intérieur percent avec peine ces obstacles mous ; elles s'épuisent parfois contre eux sans pouvoir atteindre la côte, ou roulent un mince filet au fond de brèches abruptes.

Les embouchures sont obstruées par des alluvions : non seulement le courant venant du sud les ferme toutes d'une barre qui s'allonge vers le nord, mais encore, on a observé un mouvement des eaux de la mer qui porte les couches profondes vers la surface et par conséquent rongé le rivage de bas en haut, le soulignant d'une rangée parallèle de bancs peu immergés. Les fleuves n'offrent donc sur aucun point des voies de pénétration naturelles ; leurs vallées, pauvrement arro-

sées, ne sont que des bas-fonds où la végétation pousse moins maigre qu'aux alentours, où peut-être le travail de l'homme acclimaterait certaines cultures ; mais l'eau potable manque pour les résidents, à plus forte raison pour le ravitaillement des vaisseaux de passage.

La flore littorale est très indigente ; rien n'invite sur ces rivages à un séjour prolongé, aussi les Portugais n'y ont-ils eu pendant longtemps que des escales pour la traite, habitées le moins longtemps possible par quelques gouverneurs et négociants, tous également pressés de s'enrichir par le seul commerce qui fût alors pratiqué. La côte, à partir de Mossamédès, est poissonneuse et par là ressemblerait à la côte saharienne du nord du Sénégal, si des espèces nouvelles n'y apparaissaient, phoques et même baleines ; sur les îles qui entourent la baie d'Angra Pequena sont déposés de grands amas de guano, analogie nouvelle avec les îles du Pacifique sud-américain.

En arrière de la côte, l'intérieur du pays forme un plateau étagé, dont les paliers sont, surtout au sud, pierreux et dépourvus de toute végétation. A 200 kilomètres de la mer, on rencontre des montagnes s'élevant à plus de 2000 mètres ; elles ne forment pas de chaîne continue, mais plutôt des massifs, dressés sur l'étagé culminant du plateau ; les principaux sont le Bihé, en arrière de Saint-Philippe de Benguéla (2300 m.), les monts Chellas, à la hauteur de Mossamédès et plus au sud, dans l'aride Damaraland, les monts Omatokos, avec des oasis de hauteur suspendues à 2600 mètres. De tous ces districts montagneux, le Bihé est le mieux

arrosé : il lui arrive au printemps quelques pluies atlantiques d'ouest ; dans l'été austral, de décembre à mars il condense les nuées plus abondantes qui arrivent de l'Océan Indien par dessus les plateaux du Zambèze.

Les fleuves de cette côte sont tous misérables ; les seuls qui se traînent jusqu'à la mer se nourrissent dans le Bihé, par des sources situées à 1600 mètres : le Couanza, le Counéné ; leur cours n'est complet que pendant l'été austral ; ils sont capricieux et coupés de rapides : à 200 kilomètres de son embouchure, le Couanza se brise aux chutes de Livingstone. Plus au sud, dans la colonie allemande, les fleuves permanents n'existent plus, ce sont des oueds, au lit encaissé, caillouteux et desséché pendant la plus grande partie de l'année, brusquement envahi après un orage par un torrent furieux qui s'écoule en quelques instants ; la course de ces eaux est tellement rapide que l'agriculture n'en pourrait tirer parti sans de coûteux ménagements.

Le fleuve Orange, dont le cours inférieur marque la frontière entre les possessions allemandes et anglaises, arrive à la mer après plus de 2000 kilomètres ; bien que soutenu par des sources abondantes, il est déjà fort affaibli à son confluent avec le Vaal, et finit ensuite par une mince bande d'eau, paresseuse et presque dissimulée dans la largeur d'un lit trop grand ; on se demande quelles crues furieuses ont dû le gonfler de temps en temps, pour lui ouvrir la cluse par laquelle il franchit les montagnes littorales.

Dans les vallées où les alluvions se sont amassées, la



végétation est permanente ; le plateau n'a pas assez de pluies pour porter des prairies stables ; par contre les hauteurs dominantes, qui rassemblent les nuées pluvieuses, se dressent sur l'aridité ambiante comme des châteaux de verdure. Ces hauteurs sont donc les seules parties vivantes du pays ; ce sont les centres qu'il faut atteindre ; quelques-unes ne se recommandent pas seulement par les facilités qu'elles offrent aux cultures coloniales ; elles ont encore des mines, surtout de cuivre, comme au Chili : mines d'Otavi, dans le Damaraland, mines de Springbock au nord-ouest de la colonie du Cap.

Des montagnes qui accidentent l'étage supérieur du plateau, le sol s'abaisse vers le Zambèze et le Kalahari ; les eaux courantes se font de plus en plus rares du nord au sud ; le Bihé envoie des rivières bien alimentées au Zambèze ; mais d'autres vont se perdre dans la steppe sans écoulement du lac Ngami ; d'autres encore, coulant plus directement au sud, ne descendent pas si loin et s'arrêtent à la frontière nord du Damaraland dans une lagune saline appelée lac Etocha. Le versant oriental des montagnes, dans la colonie allemande, est d'aspect désertique, l'eau se perdant sous le sable dès l'origine des vallées ; un oued affluent de l'Orange, l'Hygap, dessine l'artère principale de ce réseau rarement superficiel. Au delà du fleuve Orange, les vents d'ouest apportent des pluies plus régulières, les prairies sont plus fixes ; ces steppes de l'intérieur sont analogues à celles du sud algérien, et l'élevage y serait possible ; mais le manque de communications avec la côte empê-

chera longtemps encore une mise en valeur quelconque de ces régions déshéritées.

Entre l'embouchure du Congo et celle du fleuve Orange, le Portugal et l'Allemagne se partagent la côte atlantique de l'Afrique. Les Portugais se sont longtemps bornés à l'occupation de quelques postes côtiers, constituant leur colonie d'Angola ; dans l'intérieur, des expéditions commerciales dues à l'initiative de négociants plus actifs, des explorations plus scientifiques, remarquables même, comme celles de Serpa-Pinto (1877-1879), d'Ivens et Capello (1884-1885) n'ont guère profité à l'extension du domaine réellement portugais, car l'indifférente mollesse du gouvernement a toujours négligé d'en tirer parti.

La population de la côte, la seule sur laquelle l'autorité portugaise soit organiquement établie, a été très mélangée par les apports de trois siècles de traite ; l'esclavage n'a été officiellement aboli dans l'Angola qu'en 1878 et peut-être ne serait-il pas impossible, aujourd'hui encore, de trouver dans le Bihé des propriétaires fonciers dont les « domestiques » ressemblent fort aux anciens esclaves, — ce qui veut dire qu'ils travaillent pour leurs maîtres, et nullement qu'ils sont l'objet de mauvais traitements. Les croisements de races ont donc été fréquents, et les métis *Pombeiros* sont la classe la plus nombreuse de la colonie ; caravaniers et commerçants, ils allaient autrefois chasser jusqu'au près des lacs pour le compte des capitaines négriers ; leurs captifs rapportaient du miel, de la cire, un peu

d'ivoire. Cameron en rencontra plusieurs groupes sur le haut Zambèze. L'abolition de la traite les a privés de leur moyen principal d'existence ; mais ils se transforment sous nos yeux, et deviennent pour les propriétaires planteurs des courtiers appréciés.

Peu de Portugais d'origine se livrent à la culture : la métropole pourvoit les emplois publics de fonctionnaires qui ne sont pas une élite, et les forçats représentent plus piètrement encore l'élément blanc ; des évadés s'enfuient dans l'intérieur où parfois, oubliés des autorités trop faibles pour les poursuivre, ils fondent des exploitations agricoles et font souche d'honnêtes Pombeiros. Des créoles brésiliens, depuis une soixantaine d'années, sont venus s'établir dans l'Angola et y ont introduit les cultures tropicales ; les plus belles plantations sont entre leurs mains ; leur exemple a stimulé les Portugais d'Europe, dont un petit groupe montre une intelligente énergie. Quant aux entreprises de transport et de travaux publics, même sous des noms déguisés en portugais, elles sont toutes étrangères. La maison la plus confortable de Saint-Paul est celle de la compagnie anglaise du câble.

Les habitants des villes côtières, et même parfois les Pombeiros de l'intérieur passent pour convertis au catholicisme ; mais, d'après les missionnaires qui vivent au milieu d'eux, leur religion est fort intermittente. Ce que l'on peut remarquer avec curiosité, c'est que ces établissements portugais d'Angola, comme ceux du Cap Vert ou de Mozambique, n'ont rien qui les différencie immédiatement des villes métropolitaines ;

même architecture, mêmes couleurs lavées sur les façades des maisons, mêmes costumes, au point que le casque colonial est une rareté qui dénonce un étranger : une hérédité de quatre siècles a modelé cette race mixte sur le climat africain. Pour trouver des nègres purs, il faut pénétrer loin dans l'intérieur, jusque chez les forgerons Loundas du haut Kassai.

La valeur économique de l'Angola est actuellement médiocre, car la crise qui a suivi l'abolition de la traite n'est pas encore résolue ; le nord de la colonie appartient à la région congolaise ; des factoreries, en bordure de la rive gauche du Congo, de Noki au cap San Antonio, font le commerce de l'huile de palme et du caoutchouc. Mais plus au sud les ports, appauvris par la suppression de la traite, ne vaudront à peu près rien tant que des cultures coloniales n'auront pas été développées à l'intérieur, et des voies de communication ouvertes jusqu'à la côte. Quelle quantité de fret peuvent représenter la cire, l'ivoire et quelques charges de caoutchouc apportées à dos d'homme ?

Or l'Angola possède des districts certainement riches, des vallées alluviales, des hauteurs bien arrosées, dont on commence à cultiver le sol ; telles sont, en remontant de Saint-Paul de Loanda, les vallées de la Kouanza et de la Lucalla, son affluent de droite, surtout dans la région d'Ambaca ; le climat y est trop humide pour les Européens, l'air circule mal et le paludisme est redoutable ; ce sont des Brésiliens qui s'y sont installés, retrouvant presque exactement les conditions des terres

à café de leur pays ; outre le caféier, ils ont planté du tabac et des arachides.

Les plateaux du Bihé, par 1600 mètres d'altitude, sont plus sains pour les Européens ; il existe à Belmonte quelques belles exploitations, sur un sol fertile ; Capello et Ivens y avaient obtenu en deux mois tous les légumes des climats tempérés ; peut-être ces districts posséderaient-ils aussi des gisements de cuivre. Au sud, les hauteurs de Huilla sont favorables à la canne à sucre, tandis que les savanes qui en descendent vers le lac Etocha sont propres à l'élevage ; des Boers, arrivés par lentes étapes de l'Orange et du Transvaal y ont fondé quelques fermes, à l'image de celles de leur pays : maisons très distantes les unes des autres, troupeaux toujours poussés sur de nouveaux pâturages que l'on ne cherche pas à renouveler artificiellement, en un mot, élevage extensif qui convient à d'immenses espaces peu habités.

Mais la côte est mal outillée pour devenir le point de départ d'un grand commerce : à Saint-Paul, les paquebots mouillent très loin de terre, on doit débarquer sur des mahonnes plates passagers et marchandises et le déchargement à terre n'est pas moins compliqué. Le mouillage est meilleur à Mossamédès ; mais c'est dans la baie des Tigres, non loin de la frontière de la colonie allemande que l'on trouve le port naturel le mieux disposé : une longue et mince péninsule le couvre à l'ouest. Rien encore n'a été fait pour profiter de ces avantages ; mais les Allemands paraissent décidés à incorporer la baie des Tigres dans le Damaraland, le

jour où les colonies portugaises d'Afrique seraient une fois de plus remaniées au profit de nouveaux possesseurs ; on a prétendu que l'acquisition de la baie des Tigres était spécifiée dans le traité secret conclu en 1898 entre l'Allemagne et l'Angleterre ; ce serait, avec un chemin de fer de pénétration, le meilleur point d'attaque des plateaux de Huilla et de Handa, sur les hautes vallées tributaires du Counéné.

Les chemins de fer de pénétration sont peu avancés encore dans l'Angola portugaise ; des voies sont projetées de Mossamédès sur Huilla, de Benguéla sur le Bihé, par la vallée de la Catombella ; une seule est exploitée, celle de Saint-Paul à Ambaca, qui doit être prolongée jusqu'à Malangé, en pays producteur de café, et plus tard jusqu'aux districts à caoutchouc du haut Kassai ; les capitaux engagés dans ces entreprises sont surtout belges, anglais et français ; la plupart des ingénieurs et directeurs ne sont pas davantage portugais ; seul le personnel subalterne est recruté sur place. Le prix de revient du chemin de fer de Saint-Paul, qui est à voie étroite, s'est élevé à 110,000 francs par kilomètre ; la mauvaise qualité de la main-d'œuvre indigène explique ce haut prix.

Il est en effet difficile de trouver en Angola de bons travailleurs ; les nègres demi-civilisés de la côte sont les plus paresseux, ils passent des journées entières à jouer, boire ou vagabonder dans les rues. Ceux de Cabinda, petite enclave portugaise au nord de l'embouchure du Congo, sont les meilleurs ouvriers ; ils sont sensibles à l'attrait du gain, comme les Loangos, leurs

voisins du Congo français. L'indigence de la main-d'œuvre n'est pas un des moindres obstacles au développement de la colonisation de l'Angola. L'insoucieuse gaieté des Portugais ne s'en inquiète guère ; des Brésiliens, des Madériens, des Boers se substituent aux maîtres politiques du pays partout où l'agriculture est appelée à prospérer ; des Européens non portugais monopolisent les entreprises publiques, et font les cinq sixièmes du commerce de l'Angola.

La colonie allemande du Sud-ouest africain s'étend sur la côte de l'embouchure du Counéné à celle de l'Orange. Les races indigènes sont ici moins mélangées que dans l'Angola portugaise, l'occupation européenne étant beaucoup plus récente : en 1883 seulement, M. Lüderitz planta le pavillon allemand sur le littoral de la baie d'Angra Pequena ; c'était la première fois alors que l'Allemagne prenait position hors d'Europe. Elle rencontra dans l'Afrique du sud-ouest des nègres de diverses races : au nord, les Ovambos, pasteurs de la steppe, nomades autour du lac Etocha, mais dont quelques tribus sont fixées et cultivent le sol dans le district plus montagneux dit Upingtonia ; près de la côte, les Herros, agriculteurs, paysans robustes et qui furent d'abord peu accessibles à l'Européen. Au sud, sur les frontières de la colonie du Cap, vivent des Hottentots, plus petits et moins noirs ; ce sont les plus dégradés de tous ces indigènes ; bien que souvent convertis au protestantisme par le voisinage des Hollandais du Cap, et parlant une sorte de patois bas-allemand, ils tombent

au dernier degré de l'échelle humaine, et disparaissent rapidement par la débauche et l'ivrognerie. Ils ont cependant opposé aux Allemands une vive résistance et ne sont encore qu'imparfaitement soumis. Des métis de Hollandais et de femmes hottentotes, appelés Bastards, seront les meilleurs auxiliaires de la colonisation ; ils ressemblent aux Griquas du fleuve Orange.

Les Allemands avaient pensé ouvrir leur colonie sud-africaine au peuplement européen ; nous avons remarqué, en effet, que le climat n'était pas malsain mais il faut d'abord aménager le pays pour parer aux inconvénients de son excessive sécheresse ; des essais de forage de puits artésiens n'ont pas réussi ; force est donc, avant de coloniser la côte, d'organiser au plus vite la pénétration vers les plateaux moins arides de l'intérieur ; c'est là qu'a été placée la capitale administrative de la colonie, Windhoek, dominée par des cimes verdoyantes de 2.000 mètres. Le climat sec mais tempéré, avec dépression sensible pendant la nuit, est salubre, comme celui des plateaux du Manica ; l'air y est remarquablement pur. Mais là aussi, les colons doivent user de l'eau avec parcimonie, alors que l'irrigation seule enrichirait leurs terres ; ils ne pratiquent que l'élevage extensif, et le développement des cultures est impossible jusqu'au moment où la circulation des eaux sera régularisée. Dans l'état actuel, le chemin de fer construit de Windhoek au port de Tsoamund n'est utile que pour éviter aux blancs un séjour prolongé sur la côte et dans les dunes brûlantes du littoral ; il n'a encore aucune valeur commerciale.



Les événements politiques qui se déroulent dans l'Afrique du sud ont suggéré à quelques publicistes l'idée d'offrir des terres de colonisation aux Boers qui ne voudraient pas accepter la souveraineté britannique : le Sud-ouest africain allemand, mieux que toute autre partie de l'Afrique, conviendrait à cet établissement ; jadis, les cartographes allemands englobaient sous une même couleur les colonies allemandes de l'Afrique australe et les républiques des Boers ; la langue de ceux-ci est, en effet, un dialecte bas-allemand ; ils sont protestants, comme la majorité des Allemands du nord. Les steppes orientales du Damara et du Namaqua ressemblent à celles du Transvaal et de l'Orange ; les Boers, acclimatés à ces conditions, les coloniseraient certainement comme ils ont fait celles de l'Orange et du Vaal. Il peut y avoir là, pour le développement économique de ces possessions allemandes, un renfort précieux. Mais la politique interviendra peut-être pour leur refuser le concours de cette immigration.

Jusqu'ici, de grandes compagnies coloniales ont seules commencé la mise en valeur du pays ; leur œuvre n'en est qu'à des débuts modestes. Cinq de ces compagnies sont allemandes ; elles ont, après beaucoup de promesses, installé dans des fermes quelques colons boers et quelques dizaines de soldats allemands, libérés après un service militaire dans la colonie ; elles s'occupent surtout d'élevage et se sont assurés des débouchés au Cap pour l'exportation du bétail ; elles auraient songé à tenter l'élevage de l'autruche, mais la valeur des plumes a beaucoup baissé sur les marchés

de l'Europe et les fermiers du Cap restreignent plutôt qu'ils n'agrandissent leurs autrucheries ; dans l'Ovambo du sud, la canne à sucre trouverait un terrain favorable.

Mais tout progrès agricole est subordonné à l'irrigation du sol et à l'établissement de voies de communication des plateaux intérieurs vers la côte. Il est notable, de plus, que les Anglais se sont réservé les fles à guano et le monopole de la pêche des phoques ; de même, une compagnie anglaise possède au nord de Windhoek la mine de cuivre d'Otavi, qu'elle compte relier par un embranchement à la voie ferrée Windhoek-Tsoamund. Au sud du fleuve Orange, dans le territoire de la colonie du Cap, les mines de cuivre de Springbock, exploitées depuis environ quarante ans par les Anglais, ont leur chemin de fer particulier et leur point d'embarquement, Port-Nolloth. C'est dans le nord-ouest de la colonie du Cap le seul district de la côte atlantique que les Anglais n'aient pas abandonné aux indigènes ; on voit qu'ils se sont avancés au delà du fleuve Orange et qu'ils y ont gardé leurs positions, bien que la souveraineté territoriale ait passé aux Allemands. Pour ceux-ci, le sud-ouest africain est la plus pauvre et la moins peuplée des colonies.

---

## CHAPITRE II

### **Les possessions anglaises. — Anglais et Boers.**

L'Afrique australe anglaise n'est déjà plus l'Afrique proprement dite ; tropicale seulement à l'est sur le littoral de l'Océan Indien, elle appartient par ses territoires méridionaux à la zone tempérée ; touchée par des Européens en même temps que les côtes d'Afrique restées portugaises, elle a, de plus, été habitée par eux depuis le milieu du dix-septième siècle ; aussi l'appropriation par l'Europe est-elle singulièrement avancée.

Nous ne parlerons pas ici de la colonie du Cap elle-même, pays de climat et de peuplement presque européens. La question indigène ne s'y pose même plus, mais seulement celle très différente de la coexistence de deux races européennes peu sympathiques l'une à l'autre, les Anglais et les Boers ou paysans hollandais. Pas plus que nous n'avons étudié l'Afrique Mineure, nous n'étudierons donc la colonie du Cap, autre succursale de l'Europe en pays africain ; nous limiterons

notre enquête aux côtes tropicales de l'est, ainsi qu'aux plateaux-steppes de colonisation plus récente, qui sont aujourd'hui le théâtre de la lutte sanglante des Anglais et des Boers.

L'Afrique australe, au nord de 30° S. reproduit très exactement la forme d'auge que lui assignait Livingstone : au bord de l'océan Indien s'élèvent de hautes chaînes dépassant 3.000 mètres ; sur celles-ci s'appuient des plateaux intérieurs, inclinés vers le fleuve Orange ou vers le lac Ngami, puis relevés dans la direction de l'ouest jusqu'aux montagnes de l'Afrique sud-occidentale allemande ; au sud, les plateaux centraux sont barrés par des alignements de hauteurs, dirigés d'ouest en est, qui accidentent la colonie du Cap, la divisent à peu près comme l'Afrique Mineure, en marches encadrées de montagnes, et finissent par un *Tell* au relief varié.

Les Drakenberge sont le rebord oriental des plateaux de l'Orange et du Transvaal ; ils se composent de granits, avec des filons de quartz aurifère ; formés de plusieurs séries parallèles, ils tombent vers la mer en trois terrasses principales dont les fortes pluies de l'Océan Indien attaquent sans cesse et font reculer l'escarpe vers l'intérieur. Le massif culminant (3000 à 3150 m.) est la borne centrale qui relie les deux séries les plus considérables ; il porte le Mont aux Sources, ainsi appelé parce qu'il est le château d'eau de toute la région : le fleuve Orange en part au sud : ses affluents le Caledon, le Zand, le Vaal en sortent en éventail à

l'ouest et au nord ; vers l'est enfin, il envoie la Tugela à l'océan Indien. Les Drakenberge s'abaissent au nord, dans le Transvaal : le mont Mauch au pied duquel passe le chemin de fer de Lourenço-Marquez à Prétoria n'a plus que 2660 mètres ; au delà, l'éperon du Zoutpansberg (1370 m.) détermine la courbe du Limpopo ; puis le relief s'efface et le sol largement ondulé ne se relève qu'en arrière de Beira, dans la région déjà étudiée des Matébélés et du Manica.

La côte qui correspond à ces montagnes est rocheuse jusqu'au nord de Durban ; elle laisse passer de petits fleuves, coupés de cluses et de rapides, le Kei, le Saint-John, la Tugela ; au nord, une plage basse annonce le littoral du Mozambique : lagunes allongées et séparées de la mer par une langue de sable, havres sans profondeur, communiquant avec l'Océan par des graus mobiles ; de là, l'importance des rares positions par où cette côte est accessible, la baie de Sainte-Lucie et surtout celle de Lourenço-Marquez ou baie Delagoa.

La baie de Sainte-Lucie avait été occupée en 1884 par M. Lüderitz ; mais l'Angleterre, un peu brutalement avisée par Bismark que les territoires du sud-ouest africain étaient possession allemande, obtint alors que par compensation Lüderitz lui abandonnât Sainte-Lucie ; elle continuait ainsi son mouvement tournant pour couper de la mer les républiques boers. La baie Delagoa, jadis revendiquée par des négociants du Cap et de Natal, fut laissée à la colonie portugaise du Mozambique par un arbitrage célèbre du maréchal de Mac-Mahon (1875) ; elle contient le seul bon abri de

cette côte, Lourenço-Marquez : un chenal de 5 à 6 m. de profondeur donne entrée dans une rade paisible, et qu'il serait facile d'outiller en vue d'un grand commerce si les terres d'alluvions qui l'entourent n'étaient marécageuses et malsaines.

Malgré cet inconvénient, Lourenço-Marquez, seul port non encore anglais de l'Afrique australe (car on n'en peut dire autant de Beira, malgré la souveraineté nominale du Portugal), a joué un rôle considérable pendant la guerre anglo-boer ; par là seulement, le Transvaal communiquait librement avec l'extérieur. Le port n'est pas destiné d'ailleurs à ne voir que l'activité passagère d'une année de crise : il est à portée des gisements houillers reconnus importants de Middelburg qui, non seulement fournissent le combustible aux chemins de fer de Prétoria, mais encore ravitaillent les paquebots qui touchent à Lourenço-Marquez, au prix moyen de 30 francs la tonne, rendue à bord. La Compagnie de navigation allemande de l'Afrique occidentale a, de toutes celles qui touchent à la baie Delagoa, tiré de ces facilités le plus d'avantages : grâce à la modicité de ses frets, grâce à la solidarité intelligente de ses affréteurs, cette compagnie a donné aux affaires allemandes dans les pays boers une extension qui inquiète les Anglais eux-mêmes. La société française des Chargeurs-Réunis relie le Havre et Bordeaux à la baie Delagoa, par le Cap, mais il n'existe pas de service français sur Lourenço-Marquez au départ de Marseille.

La zone littorale, en arrière de Lourenço-Marquez,

est plate et pauvre ; sur une centaine de kilomètres, le chemin de fer de Prétoria court en plaine, parmi des jungles et des marais infestés par la tsetsé ; c'est pourquoi le chemin de fer était nécessaire à la pénétration, les bêtes de somme ne pouvant descendre jusqu'à la côte. Au delà de la plaine, la voie gravit des rampes qui l'amènent au sud du mont Mauch, dans des districts houillers et aurifères.

Cette côte, exposée aux pluies de l'océan Indien, est humide surtout pendant l'été austral, de novembre à février ; on n'a pas oublié les souffrances qu'endura, du fait de ces orages diluviens, l'armée anglaise du Natal en 1899-1900. Durban n'a cependant que 1 m. 10 de pluie annuelle, mais la température s'y maintient aux environs de 20°, toute l'eau qui tombe profite à une végétation toujours en croissance, et la flore du Natal est toute tropicale : dans les vallées ouvertes sur l'océan Indien, au sol épais d'alluvions superficielles, on cultive le café, la canne à sucre ; sur les premières collines, des plantations de thé, plus récentes, ont bien réussi ; enfin les hautes ombrelles des palmiers donnent à cette végétation son cachet africain. Durban est entourée de magnifiques jardins. En pénétrant dans l'intérieur, le climat est plus sec et plus continental ; les cultures tropicales disparaissent pour faire place à l'élevage ; des plateaux ondulés, herbeux, remontent par Pietermaritzbourg (600 m.), Ladysmith, Newcastle vers le Mont aux Sources et les passes qui débouchent à 1700 m. sur les terrasses beaucoup moins arrosées des pays boers.

Les indigènes du littoral oriental ont été transfor-

més par le contact des Européens. Remarquons ici, et cette observation est générale pour toute l'Afrique du sud, que la pénétration « humaine » est beaucoup moins difficile de ce côté que dans l'Afrique Mineure, les nègres n'ayant aucun organisme politique ni religieux ; rien chez eux ne ressemble au bloc de résistance que dresse partout l'islam ; certains ont fait preuve de qualités militaires, d'amour de l'indépendance, comme les Zoulous ; mais l'anarchie normale des nègres n'étant corrigée par aucun ferment de cohésion, ces oppositions sont toujours restées sporadiques, et la victoire militaire des Européens leur a ouvert immédiatement l'accès des sociétés locales. S'il devait jamais surgir une « question indigène » dans l'Afrique du sud, elle se poserait donc non pas dans les mêmes termes qu'en Algérie ou en Tunisie, mais comme aux Etats-Unis, entre blancs et gens de couleur, tous élevés à peu près de même. Or, au Natal seulement, on peut estimer la population à 400.000 noirs au moins contre 40.000 blancs.

Les Cafres et Basoutos qui peuplent les terrasses orientales des Drakenberge sont fort différents des sauvages de l'Afrique équatoriale ; ils sont attachés au sol, cultivent des céréales, voire pour l'exportation, élèvent du bétail pour en faire le commerce, et promènent méthodiquement leurs troupeaux transhumants de l'un à l'autre versant des montagnes ; en relations depuis le xvii<sup>e</sup> siècle avec des réfugiés hollandais et français, tous protestants, ils ont adopté la religion de ces immigrants et la langue hollandaise que parlaient



le plus grand nombre d'entre eux ; mais, depuis une cinquantaine d'années, ils apprennent plus volontiers l'anglais qui est l'idiome commercial de toute l'Afrique du sud. Une race de métis, les Griquas, s'est formée, partagée entre deux territoires qui encadrent l'Etat d'Orange. Cafres et Basoutos sont aujourd'hui de solides paysans, dont beaucoup de propriétaires ; nombre d'entre eux lisent et écrivent le hollandais et l'anglais ; ils envoient leurs enfants à l'école, et possèdent même des journaux.

Les Zoulous, parents des Matébélés que soumièrent si péniblement les troupes anglaises, n'ont été vaincus qu'après une dure campagne, en 1879 ; eux aussi renoncent à leurs instincts de rapine ; mais leur pays ne se prêtant guère à la culture, ils pratiquent surtout l'élevage ; leurs bestiaux contribuent dès maintenant à l'alimentation des Européens de l'Afrique australe ; des troupeaux sont acheminés par les cols de la montagne vers les pays miniers du Transvaal.

Les Anglais se sont progressivement emparés de tout ce littoral ; évincés de Lourenço-Marquez en 1875, ils occupaient peu après le Zoulouland ; d'abord ils prétendirent s'opposer à la construction du chemin de fer de Prétoria à la baie Delagoa, dont les capitaux étaient pourtant anglais et américains ; puis le gouvernement portugais ayant confisqué cette ligne, ils espérèrent le faire condamner à des dommages intérêts dont ils le tiendraient quitte en occupant la baie Delagoa ; les arbitres suisses saisis du différend n'ont condamné le Portugal qu'à des compensations beaucoup moins oné-

reuses, et qui furent immédiatement réglées (avril 1900).

Ce sont des négociants de Natal qui ont étendu peu à peu la domination anglaise jusqu'à la colonie du Cap d'une part, jusqu'aux Drakenberge de l'autre. Natal fut la première république fondée par les Boers émigrés du Cap, mais ils en furent bientôt chassés par les Anglais, et passèrent à l'ouest des Drakenberge (1840-1842). Le Natal, devenu le foyer de l'action anglaise, a rayonné sur les pays des Basoutos, des Cafres et des Griquas de l'est, annexés définitivement en 1885. Les Anglais sont ainsi les maîtres de toutes les voies de pénétration qui relient les plateaux boers à la côte orientale : la possession même de la baie Delagoa leur est indifférente, puisque les districts aurifères les plus riches, ceux de Johannesburg, communiquent directement avec Durban par une voie ferrée qui dessert Pietermaritzbourg, Ladysmith et Newcastle. Si la politique internationale leur interdit l'annexion de la baie Delagoa, c'est sur Durban qu'ils concentreront leurs efforts, et Lourenço-Marquez ne gardera le débouché que d'un district aurifère de moindre importance, avec celui des houillères que nous avons signalées.

Au delà des Drakenberge, sur les terrasses qui s'inclinent à l'ouest, les Boers avaient constitué les deux Républiques dont le sort se joue à l'heure où ces lignes sont écrites, l'Etat libre d'Orange et la République sud-Africaine ou Transvaal. La hauteur moyenne de ces plateaux est de 1.300 à 1.400 mètres, les terres les plus

fertiles sont à l'est, dans les districts montagneux. L'abri des Drakenberge les prive des pluies de l'Océan indien, et le climat en est continental; en saison sèche surtout, c'est-à-dire dans les mois de l'hiver austral (juin à septembre), les nuits sont froides; le thermomètre tombe alors jusqu'à — 5° à Johannesburg. Les journées sont par contre brûlantes, surtout quand souffle le vent de nord-est, qui arrive des steppes du Kalahari.

Des terrasses supérieures, le sol descend à l'ouest vers le pays des Bechuanas; la saison des pluies est alors de plus en plus courte; Prétorïa, située à 1.360 mètres dans un cirque ouvert au nord, n'a que 0 m. 60 de pluies annuelles; tout autour, et surtout au sud-ouest, se déploie le *veldt*, plateau aux vastes horizons, sans arbres, sauf ceux qui indiquent de loin les villages ou les habitations isolées. La surface n'enest pas plane, mais au contraire accidentée par des mamelons d'où jaillissent parfois, comme des forts naturels, des blocs de granit : ce sont les *kopjes*, entre lesquels les *pans* sont des bassins plats, gardant en saison sèche un fond d'humidité. Les lits des rivières sont encaissés et forment en toutes saisons des obstacles; les charrois descendent péniblement sur la tranche de leurs berges. Le nom de *fontein* ou source, très commun dans la nomenclature géographique locale, exprime (comme *bir* en pays arabe) l'importance des points d'eau.

Deux réseaux drainent les plateaux boers, ceux du fleuve Orange et du Limpopo; le Limpopo qui naît des collines de Prétorïa n'a que très peu d'eau; il ne mérite

plus guère aujourd'hui le nom de rivière des crocodiles, ces animaux disparaissant à mesure que les bords du fleuve sont plus fréquentés par les pasteurs. L'Orange, ainsi que son affluent le Vaal, n'est actif que dans son cours supérieur, notamment dans le pays des Basoutos ; tous deux arrivent épuisés déjà dans le district diamantifère des Griquas, où ils se réunissent, puis ils rampent lourdement à la surface du plateau. Très indigents pendant la majeure partie de l'année, l'Orange et le Vaal sont exposés à des crues d'été (novembre-avril), foudroyantes et destructrices : ils débordent alors du sillon au fond duquel ils se dissimulent d'ordinaire.

Les steppes de l'Orange et du Transvaal sont, par l'heureuse combinaison de leur altitude et de leur latitude, un pays tempéré où l'Européen séjourne aisément et qui est déjà très approprié par les nombreux descendants des colons du xvii<sup>e</sup> siècle. La faune sauvage, éléphants, autruches, antilopes, léopards, bat en retraite vers le nord. Les indigènes noirs, après avoir soutenu des guerres sanglantes contre les *trekkers* hollandais, chassés du Cap et de Natal par la conquête anglaise, sont aujourd'hui les auxiliaires ou même les imitateurs indépendants des fermiers blancs. Chaque famille de Boers possède un certain nombre de serviteurs cafres, vivant souvent en famille eux-mêmes, et ne paraissant pas se souvenir des luttes d'antan. On ne saurait oublier cependant que les blancs circulent toujours armés à travers leurs domaines, et que leur coup de fusil manque rarement son but. Cette précaution explique peut-être la soumission des nègres ; si les

Anglais, pour conquérir les républiques boers, prétendent désarmer tous les blancs qui les auront combattus, on peut se demander comment ils assureront leur sécurité parmi des nègres huit ou dix fois plus nombreux.

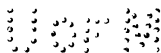
Les Boers, protestants d'origine hollandaise et française, avaient fondé la colonie du Cap, dont les Anglais, après un échec en 1780, s'emparèrent définitivement en 1795. Impatients d'une autorité qui ne leur épargnait aucune vexation, ils tentèrent d'abord un soulèvement (1815); vaincus, durement châtiés, ils partirent en un premier exode ou *trek* pour le Natal; refoulés encore, ils fondèrent de l'autre côté des Drakenberge leurs deux républiques. Il n'entre pas dans le plan de ce livre de raconter comment les Anglais, après les avoir laissés en paix tant que les indigènes des plateaux résistaient encore, se sont, surtout depuis la découverte des mines d'or, obstinés à détruire l'indépendance de ces petits Etats. La campagne de 1899-1900 n'est qu'une réédition amplifiée du fameux raid de Jameson en janvier 1896. Nous montrerons seulement ici comment les Boers ont commencé la mise en valeur de cette partie de l'Afrique australe et comment il paraît nécessaire de conserver leur aide pour en continuer le progrès.

Race endurente et prolifique, formée à la vie de plein air, les Boers sont essentiellement des paysans; autour de leurs fermes s'étendent d'immenses plaines dont les parties les plus proches seules sont défrichées; ils y cultivent assez de céréales pour en fournir aux Euro-

péens du Natal, pays trop humide et chaud pour le blé ; ils ont des champs de tabac et des arbres fruitiers. Mais, plus volontiers qu'à la culture, ils se livrent à l'élevage, cavaliers intrépides galopant sur de petits chevaux sobres et résistants au milieu de leurs troupeaux de bœufs ; les bœufs sont pour eux des animaux de boucherie et de trait : ils les attellent par huit, dix couples ou plus, suivant les difficultés de la route, à de lourds chariots à roues pleines, véritables maisons roulantes, où les familles s'entassent pour des *treks* qui durent des mois, avec leurs provisions et leur mobilier ; des roulottes du même type servaient jadis, avant les chemins de fer, aux marchands juifs qui venaient du Cap, une fois l'an, visiter la clientèle des Républiques.

On a pu reprocher aux Boers de n'avoir pas encouragé l'exploitation industrielle de leur pays, d'avoir, par exemple, entravé l'extraction de l'or par des monopoles onéreux ; leurs « paysanneries » sont le fait bien excusable de ruraux qui se trouvaient aux prises, tout d'un coup, avec les financiers les plus hardis du monde, et qui dans les nouveaux venus, dans les *uitlanders* voyaient surtout des intrus bruyants et des agents d'expropriation. Et peut-être leur défiance instinctive de ces étrangers n'était-elle pas une erreur, puisque, Prétoria à peine conquise, des publicistes anglais se demandaient déjà comment on assurerait la protection des citoyens des Républiques contre les insolences de cette population flottante et souvent suspecte.

Le malheur des Boers est venu de ce que leur sol



est trop riche ; dès 1867, des diamants étaient trouvés entre le Vaal et l'Orange, dans le district où se déploya depuis le génie d'affaires de M. Cecil Rhodes, où naquit la ville de Kimberley, peuplée aujourd'hui de plus de 20.000 habitants : en 1880, les Anglais obligeaient l'Etat d'Orange, contre une indemnité qu'il ne put refuser, à leur céder les mines de diamants. L'or a été découvert dans les monts Mauch en 1868 ; ce district est aujourd'hui bien dépassé par le Rand, où Johannesburg fondée en 1887, comptait avant la guerre anglo-boer plus de 100.000 habitants, tous vivant directement ou indirectement du travail des mines. Qu'étaient, auprès de ces cités toutes modernes, les rustiques capitales occupées par les armées anglaises, Bloemfontein, Prétoria, gros bourgs de quelques milliers d'habitants ?

Le Rand est un des pays aurifères les plus riches du monde ; on y exploite soit des alluvions superficielles, soit dans les *deep levels* des filons de quartz. Des gisements voisins de houille permettent l'usage économique des machines les plus parfaites. Les travailleurs et employés des mines, embrigadés par des sociétés financières dont l'action est puissante, même fort loin du Rand, n'ont plus la liberté d'allures des premiers prospecteurs ; après la période tumultueuse du *rush*, est venue l'ère plus calme des travaux réguliers. Les manœuvres au service des compagnies minières sont surtout des noirs ; les contremaîtres, les employés sont des Européens de toutes nationalités mais surtout anglais ou assimilés par l'usage de la langue anglaise ;

autour d'eux gravitent des commerçants de tous ordres, de toutes origines et de toutes « respectabilités ».

Les Boers ont presque tous refusé de s'associer à l'exploitation des mines ; ils sont restés paysans ; la persistance de ce caractère fait de leur race un élément nécessaire à la prospérité de l'Afrique australe et surtout des districts miniers : ce ne sont pas seulement les monopoles institués par les Républiques qui pesaient sur l'industrie aurifère au Transvaal ; c'est aussi la cherté des vivres, le pays ne produisant pas en quantités suffisantes les grains, le bétail, les légumes nécessaires à la subsistance du personnel européen des mines. La disparition des Boers ou, ce qui reviendrait au même, une politique oppressive qui les réduirait à la haine héréditaire contre leurs vainqueurs compenserait, au détriment de l'exploitation économique des mines, quelques réformes administratives ; et nous ne disons rien des frais de la guerre, qu'il faudra bien amortir sur les ressources existantes, c'est-à-dire sur les mines elles-mêmes.

Nous croyons donc qu'une solution du conflit actuel, pour être équitable et politique tout ensemble, pour ne pas grever l'avenir de ce pays de charges imprudentes, devrait tenir grand compte de cet incoercible désir d'indépendance pour lequel les Boers ont si vaillamment tenu tête, un contre dix, aux armées anglaises ; la possession des mines du Rand et de toutes les voies qui en commandent l'accès pourrait suffire aux appétits britanniques ; dans les montagnes du nord et de l'est du Transvaal, communiquant avec la mer par Lourenço-Marquez, L'Afrique.



il y aurait place encore pour un Etat libre, dont les paysans travailleraient le sol pour nourrir les mineurs du Rand. Mais se trouvera-t-il en Angleterre des voix assez puissantes pour prêcher avec succès ces idées de justice ? L'Europe saura-t-elle oublier ses divisions pour faire comprendre à l'Angleterre qu'un impérialisme trop violent compromettrait tout ensemble sa souveraineté politique et l'essor économique de l'Afrique du sud ?

La colonie anglaise du Cap s'avance, à l'ouest des pays boers, jusque dans les régions du Zambèze, où elle se soude au domaine des Compagnies à charte ; elle comprend là des terrasses, qui commencent aux monts Karrees et sont appelées, au delà du fleuve Orange, le Bechuanaland. L'aspect général est d'un plateau granitique, élevé de 800 mètres dans sa partie méridionale, que traverse l'Orange, puis redressé par un dôme qui arrête à l'ouest les dernières pluies de l'Océan Indien et marque nettement une ligne de séparation entre les eaux permanentes du Vaal ou du Limpopo et les oueds du Kalahari. Kuruman occupe la position culminante de ce dôme ; le chemin de fer de Kimberley à Mafeking et Buluvayo court sur le palier le plus haut de ce relief aux formes écrasées.

Le climat du Bechuanaland est plus continental que celui des républiques boers ; les pluies y sont rares, le rayonnement nocturne intense ; l'humidité rassemblée dans les fonds y dépose des efflorescences salines, et ces *vleys* ressemblent aux sebkhas des plateaux algé-

riens. Là poussent quelques bouquets d'arbres, parmi des pâturages où vivent des troupeaux de chèvres et des autruches ; une brousse basse, avec des paquets d'épines couvre le reste du sol, qui descend par une pente insensible vers le Kalahari et le Zambèze.

La partie orientale du Bechuanaland, la plus élevée, est aussi la plus salubre ; par son altitude, par la pureté de son air elle est comparable au Manica. Partout où l'eau paraît à la surface, des cultures sont possibles, et le séjour offre des conditions très favorables à la santé des Européens : des missionnaires protestants ont fondé dans ces steppes des stations qui ont été les étapes de la conquête anglaise : ils sont à Mafeking, bourgade de fermiers blancs et de pasteurs cafres, à Vrybourg, à Chochong. Livingstone avait le premier signalé la douceur et même le charme de ce climat du Bechuanaland oriental ; il ne paraît pas que le domaine s'en étende jusqu'au Kalahari qui, moins élevé, se trouve exposé à tous les excès du régime désertique.

C'est encore Livingstone qui, en 1849, étudia le premier ce Sahara de l'Afrique australe ; les eaux tombées du Bihé, par le Koubango, se terminent en des lagunes saumâtres, le lac Ngami et les Makarikaris ; peut-être des dérivations souterraines en conduisent-elles une partie au Tchobé ou au Zambèze, mais il n'y aura pas lieu de rechercher ces vallées encore ignorées jusqu'au jour où la colonisation attaquera les plaines septentrionales du Kalahari pour en faire un pays d'élevage. Suivant toutes les probabilités (car l'ouest de ces steppes est encore à peine exploré), le désert s'accuse avec

une rigueur de plus en plus précise vers la frontière allemande du Damaraland. La traversée n'en est possible pour les bêtes de somme que par la présence d'un melon très aqueux, qui leur fournit à la fois un aliment et une boisson.

Le Bechuanaland est peu habité : les Bechuanas sont des pasteurs nomades, apparentés aux Basoutos et aux Zoulous, convertis pour la plupart au protestantisme et qui s'assimilent rapidement les coutumes européennes; de plus en plus, ils se fixent dans les centres où des blancs sont établis, ayant compris l'intérêt de se rapprocher d'eux pour faire commerce de leur bétail ; ils construisent des huttes circulaires, coiffées d'un cône de paille ; il n'est pas douteux que, partout où l'eau superficielle sera suffisante, ces indigènes sauront cultiver les céréales, développant pour le bien des Européens de l'Afrique du sud l'expérience tentée en petit par les missionnaires.

A l'ouest des Bechuanas vivent des nègres inférieurs, les Bushmen ou Hottentots, petits, d'un noir tirant sur le jaune, chasseurs et très sauvages ; comme la faune des grands animaux, éléphants, girafes, antilopes,.. ils reculent devant l'appropriation européenne et sont en voie de disparition : tout au contraire, les indigènes supérieurs non seulement résistent, mais se multiplient en même temps qu'ils s'instruisent ; il en est des Bechuanas comme des Cafres. Et ce progrès n'a pas échappé au gouvernement britannique qui ayant occupé le Bechuanaland en 1885 pour séparer les républiques boers de la côte atlantique allemande,

s'efforce, en donnant à ces noirs une éducation tout anglaise, de se réserver le bénéfice de leur collaboration.

A l'heure présente, la valeur économique de ces annexes de la colonie du Cap est médiocre ; on a découvert des diamants près de Vrybourg, du fer au nord-est de Chochong ; mais il ne paraît pas que les mines déjà exploitées soient près d'être épuisées et que l'on doive s'attaquer à ces nouveaux gisements d'accès moins facile. Le Bechuana restera sans doute longtemps encore un pays d'élevage et peut-être de cultures ; nous avons dit que les autrucheries dépassaient peu les plateaux du Karou, les demandes du commerce ne s'étant pas assez multipliées pour encourager des créations nouvelles plus au nord ; on peut, par contre, remarquer que les négociants achètent plus volontiers les toisons de chèvre, pour la fabrique des tissus dits *mohairs*. Le bétail indigène, qui déjà fournit des bêtes de somme, sera facilement dressé au travail agricole, et le sol du Bechuana, remué par des façons convenables, est capable de porter de belles moissons. L'amélioration de l'élevage, par la culture de plantes fourragères notamment, est ici, comme dans l'Afrique Mineure, la question fondamentale ; encore le Kalahari est-il moins désertique que le Sahara : auprès des lacs salins, les indigènes ont tant d'animaux de boucherie qu'ils négligent la pêche, pourtant peu laborieuse, alors que quelques degrés plus au nord, sur le Zambèze, les riverains s'y adonnent habituellement, faute de bétail.

L'occupation progressive de l'Afrique australe par les Anglais a donc révélé que cette partie du continent noir se prêterait à la constitution d'une société policée, dans laquelle les nègres pourraient figurer, sans avoir passé par l'esclavage ; on aurait tort cependant d'en tirer des conclusions en ce qui concerne l'Afrique équatoriale et tropicale, où l'établissement de la race blanche, éducatrice nécessaire, est interdit par le climat. Il est intéressant d'indiquer, en terminant, comment les Anglais, qui sont la minorité du nombre, ont réussi cependant à marquer ce coin d'Afrique de l'empreinte anglo-saxonne : d'un mot, ils se sont emparés de tout le mouvement économique.

Ils ont construit des chemins de fer ; le réseau de l'Afrique australe, en comprenant les lignes des républiques boers, dépasse 8.000 kilomètres : on compte, au départ du Cap, 1.030 kilomètres de rails jusqu'à Kimberley, 1.400 jusqu'à Mafeking, 2.100 jusqu'à Buluvayo, terminus actuel. De là le télégraphe, précédant la voie ferrée, atteint fort Salisbury, où finissent le télégraphe et le chemin de fer de Beira. A l'est de cette *main-line* s'étend la région industrielle des mines, déjà exploitée ; à l'ouest, la steppe à transformer peu à peu par l'agriculture et l'élevage. Or tout le travail industriel est dirigé par les Anglais ; l'agriculture est pratiquée surtout par les Afrikanders et les indigènes, mais elle n'a d'avenir que pour nourrir les ouvriers et employés de l'industrie ; les voies de transport appartiennent à des sociétés anglaises.

De plus, la langue anglaise est celle du commerce

dans toute l'Afrique australe, même en pays boer ; les missionnaires protestants, avant-garde des administrateurs et des financiers, enseignent aux indigènes l'anglais, avec quelques métiers ; ils y joignent des notions meilleures d'agriculture et d'élevage. Certes la langue anglaise, avec la simplicité de sa grammaire, est de celles dont l'usage courant s'acquiert le plus vite ; mais tous les succès obtenus ne sont pas dus seulement à cet avantage ; il en revient une part au système des Anglais d'imposer toujours leur langue comme instrument des échanges, et cela par la raideur de leur caractère, plus encore que par des règlements d'administration.

Voilà comment, quel que soit d'ailleurs l'avenir politique réservé à l'Afrique australe, colonie, confédération associée à l'Angleterre ou république indépendante, ce pays représentera longtemps encore une région d'expansion anglaise. La perspective est lointaine du jour où la minorité anglaise qui représente la direction et les capitaux sera noyée dans une population composite de sang surtout hollandais et nègre, devenue habile aux occupations industrielles et financières comme à l'agriculture, et capable de prendre sa revanche de domination contre ceux qui auront été, souvent par la violence ses maîtres et ses initiateurs.

## CONCLUSION

---

Nous avons, au cours de cet ouvrage, étudié toutes les parties de l'Afrique où les nègres indigènes se trouvent en contact avec les Européens ; nous avons dit comment, à travers tout le continent hier mystérieux, un mouvement se dessine, qui entraîne à une vie sociale certainement supérieure ces populations encore voisines de l'état de barbarie.

Les nations coloniales de l'Europe se sont partagé l'Afrique noire, presque avant de la connaître ; mais il est clair aujourd'hui que tout progrès y est impossible, si leur intervention n'est pas active, si même elle n'est brutale, au besoin, pour organiser l'anarchie indigène, pour arrêter, partout où elles stérilisent le sol et les hommes, les déprédations des prophètes musulmans.

Faire régner la paix, fût-ce d'abord au prix de la guerre (mais ceci ne s'applique qu'à la guerre contre des noirs), régénérer par l'agriculture les pays pacifiés, les ouvrir par des chemins de fer à la pénétration économique des peuples civilisés, tel est le plan nécessaire. Les contraintes inévitables du début ne doivent pas alarmer les philanthropes : que l'on empêche seulement

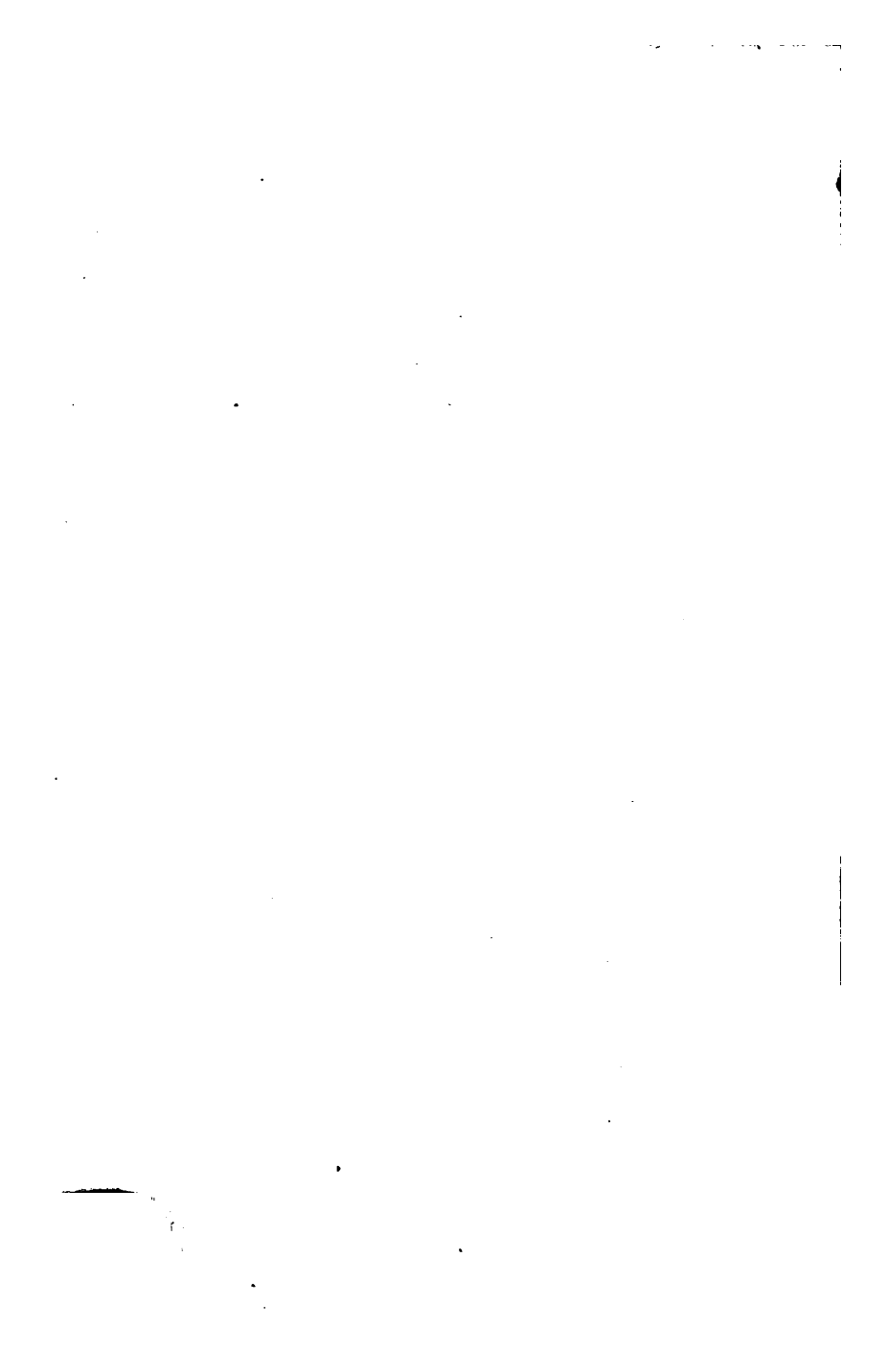
l'assassinat des indigènes par l'alcool et les armes d'importation, et l'action européenne en Afrique sera bien-faisante.

Nous trouvons là-bas, sur des terres à cultiver, des races véritablement mineures qui ne sauraient arriver à l'état adulte sans une tutelle ferme et prévoyante ; de cette tutelle, l'échéance est plus ou moins proche selon que le premier contact avec l'Europe est plus ou moins ancien, mais le principe même n'en est pas contestable.

C'est l'Europe qui a commencé la transformation de l'Afrique ; elle seule est capable d'en surveiller et d'en hâter l'évolution.

---





# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>LETTRE-PRÉFACE</b> . . . . .	v
<b>INTRODUCTION. — Généralités ; division de l'Afrique en grandes régions géographiques.</b> — I. La découverte récente de l'Afrique par les Européens. Les sociétés déjà constituées : Afrique mineure, Afrique australe, Egypte. — L'Afrique nègre et l'invasion de l'Islam. Conditions générales de la pénétration européenne ; nécessité de créer des voies artificielles. — II. Configuration d'ensemble de l'Afrique. Caractère massif de ce continent. — Zone des plaines équatoriales ; les pluies et la forêt. — Zone des plateaux du Centre : pays du Zambèze et des grands lacs ; annexe de l'Abysinie. — Zone du Soudan et du Sahara : 1° dans l'hémisphère nord : Soudan et Sahara proprement dits ; 2° dans l'hémisphère sud : terrasses de l'Afrique australe et Kalahari . . . . .	1

## LIVRE I

### LES PLAINES ÉQUATORIALES

<b>CHAPITRE I. Les côtes de Guinée.</b> — Relief de la côte et distribution de la forêt ; les noirs anthro-
---

pophages. — Les ports d'accès; les lagunes côtières; les populations du littoral; les Krous et les Sierra-Léonais. — Le commerce: huile de palme, bois, etc... Essais agricoles. — Division politique et projets de pénétration vers le Soudan. . . . 35

**CHAPITRE II. Le Cameroun allemand et le Congo français.** — La côte, les estuaires de Cameroun et du Gabon. Difficultés de la pénétration directe. — Les plateaux intérieurs et le versant congolais. — Les cultures coloniales au Cameroun et dans les îles portugaises du golfe; essais dans le Congo français. — Les voies navigables de l'intérieur: Congo, Oubanghi, Sanga; projet de chemin de fer de la Sanga au Gabon. — Les concessions au Congo français . . . . . 56

**CHAPITRE III. L'Etat indépendant du Congo.** — Origines et constitution de l'Etat. — L'ancien lac du Congo moyen. La forêt; la faune. Les populations indigènes; densité, coutumes, relations avec les Européens. — Le réseau navigable du Congo. La route de Stanley et le chemin de fer du Bas-Congo. L'outillage du Haut-Fleuve. — Essais agricoles. — La main-d'œuvre des nègres . . . 76

**CHAPITRE IV. La Côte orientale et Zanzibar.** — Etroitesse de la bande littorale. — La péninsule des Somalis. — Zanzibar; les îles; la côte ou *Mrima*. Moussons. Les pluies; les boutres arabes et le commerce indigène. — Les premières terrasses de l'intérieur; les fleuves. — Les Arabes de Zanzibar; Indous et Comoriens. — Etablissements européens, italiens, allemands et anglais. — Les cultures coloniales dans l'Ousambara. — Le nord du Mozambique portugais et les sociétés étrangères. — Médiocre avenir économique de la côte de Zanzibar. 102

## LIVRE II

## LES PLATEAUX DU CENTRE

- CHAPITRE I. Les pays du Zambèze.** — Division générale. — L'étage lacustre des sources ; pauvreté du sol ; populations semi-aquatiques. — L'étage moyen ; chutes Victoria, Barotséland ; plateaux des Matébélés et du Manica ; gisements aurifères. Etablissements des Anglais : la *Chartered Company*. Le chemin de fer de Beira au fort Salisbury. — Les plaines du Bas-Zambèze. Le Chiré et le lac Nyassa. — La Compagnie anglaise des lacs et la colonisation agricole. — Toutes les voies de pénétration des pays du Zambèze appartiennent à l'Angleterre . . . . . 125
- CHAPITRE II. La région du Haut-Congo et du lac Tanganika.** — Les terrasses supérieures : Ounyamouézi ; pluies et circulation des eaux ; oasis de hauteur. — Katanga et Manyéma ; les tributaires du Haut-Congo ; les chutes Hinde ; le lac Tanganika et le lac Kivu. — L'étage inférieur des terrasses congolaises. Le Congo et les Stanley-falls. Les indigènes et les marchés arabes. Tippo-Tib. Prise de possession par l'Etat indépendant du Congo. — Les voies de pénétration : projets de chemins de fer dans l'Afrique orientale allemande ; concurrence des routes du Congo et du Zambèze ; projets belges et anglais . . . . . 145
- CHAPITRE III. Les pays du lac Victoria et du Haut-Nil.** — Le volcanisme autour du lac Victoria. Les monts Baghinzés, aux sources de l'Ouellé et du Bahr-el-Ghazal. Le « pays des Rivières ». Décadence du commerce des traitants de Khartoum. Population des Chillouks et des Dinkas. Les sul-

tanats du Haut-Ouellé. — L'Ounyorô et l'Ouganda. Civilisation indigène; prédications concurrentes de missionnaires catholiques et protestants. — L'*Ibea* et la conquête anglaise. — Les voies de pénétration vers l'Ouganda : le Haut-Nil. — Le chemin de fer de la Côte orientale. L'Afrique orientale anglaise et l'Inde . . . . . 467

CHAPITRE IV. L'Abyssinie. — Les pays gallas et le lac Rodolphe; prolongements possibles du chemin de fer de l'Ouganda. — Le relief oriental des plateaux abyssins; les monts du Harrar. La vallée de l'Aouach; les Danakils. — Les plateaux abyssins. Massifs volcaniques, cours d'eau; divisions climatiques: la *Déga*, la *Voïna-Déga*, la *Kolla*. Les populations musulmanes et coptes. — Le Tigré, l'Amhara, le Choa. — Le déboisement. — Constitution politique; le négus Ménélik. — Les communications: la côte italienne et le port de Massoua. Les possessions françaises de la baie de Tadjoura; le chemin de fer du Harrar . . . . . 489

### LIVRE III

#### LE SOUDAN ET LE SAHARA

CHAPITRE I. Le Soudan égyptien, l'Égypte et le Nil.

— I. Le Soudan égyptien et la route de Souakim; le Nil soudanien, Berber, ruines de Méroé, Khartoum. Les noirs cultivateurs de la plaine du Nil; les commerçants arabes. — Les plateaux à l'ouest du Nil: Kordofan et Darfour. Le mahdisme. — L'occupation progressive par les Anglais. Le chemin de fer d'Ouadi-Halfa à Khartoum. Faible valeur économique du Soudan égyptien.

II. Le Sahara égyptien. Montagnes littorales de la mer Rouge; désert libyque, plateau de Barca

(Cyrénaïque). Vallée du Nil ; les cataractes. Les « Nubiens ». — Le Nil inférieur. Ce qu'il vaut comme voie de pénétration. — L'Égypte « présent du Nil ». Régime des crues ; les irrigations. — Les Anglais établis dans tout le domaine du Nil. 211

**CHAPITRE II. Les pays du lac Tchad.** — Connaissance récente ; configuration générale. — I. Au nord et au nord-ouest du Tchad. Les monts du Tибesti ; le Ouadaï et le Borkou ; le Zinder et le Kanem. — Le lac Tchad, vaste marécage. — A l'est du lac, le Baghirmi. — La pénétration au départ du Congo français, par l'Oubanghi et par la Sanga. Le réseau navigable du Chari. La lutte contre Rabah. Rencontre de missions françaises auprès du lac Tchad.

II. Au sud et à l'ouest du Tchad. Les montagnes et plateaux de l'Adamaoua ; dépressions des vallées, Bénoué, Niger. Constitution sociale et politique de l'Adamaoua : nègres et Foulas. Partage anglo-allemand. Difficultés de la pénétration en territoire allemand. La voie anglaise Niger-Bénoué. — Le Bornou et le Haoussa (Sokoto) ; Les commerçants haoussas. Communications difficiles du Bornou avec le golfe de Guinée. Accès du Sokoto par le Niger. Projets de chemins de fer. 237

**CHAPITRE III. Les pays de la Boucle du Niger.** — Valeur géographique de cette désignation. — Le moyen Niger : zone d'inondation de Tombouctou, plus utile aux cultures qu'à la navigation. Le marché de Tombouctou ; Sonrhais et Touaregs. — Les plateaux soudaniens ; alignements montagneux ; pluies d'été. Etage supérieur : le Mossi. — Etage moyen : le Sikasso, le Gourounsi, le Gourma. — Etage inférieur : les pays de Kong, le Gondja et les mines d'or ; l'arrière-Dahomey et les

cultures. — L'Islam dans la « Boucle du Niger ». Le commerce indigène. — Partages européens. La pénétration ; les régions à atteindre. Aménagement de la circulation intérieure, routes, bêtes de somme. — Les chemins de fer français du Soudan à la côte de Guinée. La « dislocation » du Soudan français . . . . .

**CHAPITRE IV. Le Soudan occidental et le Sénégal. —**

La zone saharienne : le Kaarta. — Les plateaux supérieurs du Sénégal et du Niger ; les Bambaras, les Mandingues. Positions principales sur le Niger ; la navigation. — A l'est du Niger : le Ouassoulou. Les cultures coloniales du Soudan occidental ; le coton. — Le Dinguiray et le Fouta-Djalou. Relief varié, climat tempéré ; les Peuls ; agriculture et élevage, commerce indigène. Conditions de l'établissement des Européens. La pénétration : caractères de la côte atlantique : La République de Libéria ; Sierra-Leone ; — la Guinée française et le chemin de fer de Konakry au Niger. — Le Sénégal ; côte saharienne du Cayor ; côte tropicale depuis la Gambie ; — le fleuve Sénégal ; les crues annuelles ; agriculture et navigation ; — le chemin de fer de Kayes au Niger ; prolongements possibles vers la côte. — Avenir du Sénégal français . . . . .

**CHAPITRE V. Le Sahara et les projets de Transsaharien. —**

L'obstacle saharien ; extension ; caractères géographiques : absence de pluies ; vents ; l'erg et la hamada ; oasis de plaine et oasis de hauteur ; — les Touaregs ; les cultivateurs nègres des oasis ; productions des oasis ; le commerce et les caravanes du Sahara. — Le commerce transsaharien ; le marché de Tripoli. — L'occupation progressive des oasis par la France. — Le chemin de fer trans-

saharien : caractère « impérial » de cette œuvre. Projets de tracé ; prolongements soudaniens ; constitution définitive du domaine français en Afrique . . . . .	345
---	-----

## LIVRE IV

## L'AFRIQUE AUSTRALE

CHAPITRE I. <b>Les colonies atlantiques.</b> — Sécheresse de la côte ; difficultés d'accès. — Plateaux de l'in- térieur ; pauvreté de la circulation fluviale. — L'Angola portugaise. Métis <i>Pombeiros</i> , créoles et Portugais. Régions cultivables. Ports et voies de pénétration. — Le Sud-ouest africain alle- mand. Indigènes et colons ; la colonie ne se prête pas encore au peuplement européen. Compagnies coloniales. Irrigation, voies de communication. — Positions anglaises sur la côte . . . . .	333
CHAPITRE II. <b>Les possessions anglaises. Anglais et Boers.</b> — Structure géographique générale. — Les Drakenberge et la côte sud-orientale. Baies de Sainte-Lucie et Delagoa. Le Natal. Productions tropicales. Populations noires et blanches. Métis griquas. Poussée des colonies anglaises sur la côte orientale ; voies de pénétration. — Les pla- teaux des Boers. Orange et Limpopo. Popula- tions : indigènes, boers et <i>uitlanders</i> . Districts aurifères. Nécessité d'une race de paysans à côté des mineurs. — Le Bechuanaland et le Kalahari. Stations de missionnaires ; populations indi- gènes ; élevage. — L'occupation anglaise : chemins de fer, éducation anglaise des indigènes. . . . .	348
TABLE DES MATIÈRES . . . . .	371



10°

E



MAI

Small, illegible text fragment, possibly a page number or reference code.

10°

30°

60°

ESP

### Légende

politiques

de fer en exploitation

en construction

(Esp.) à l'Espagne (P.) au Portugal

(F.) à la France (T.) à la Turquie

(It.) à l'Italie

30°



30°

50°

60°







.....

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR

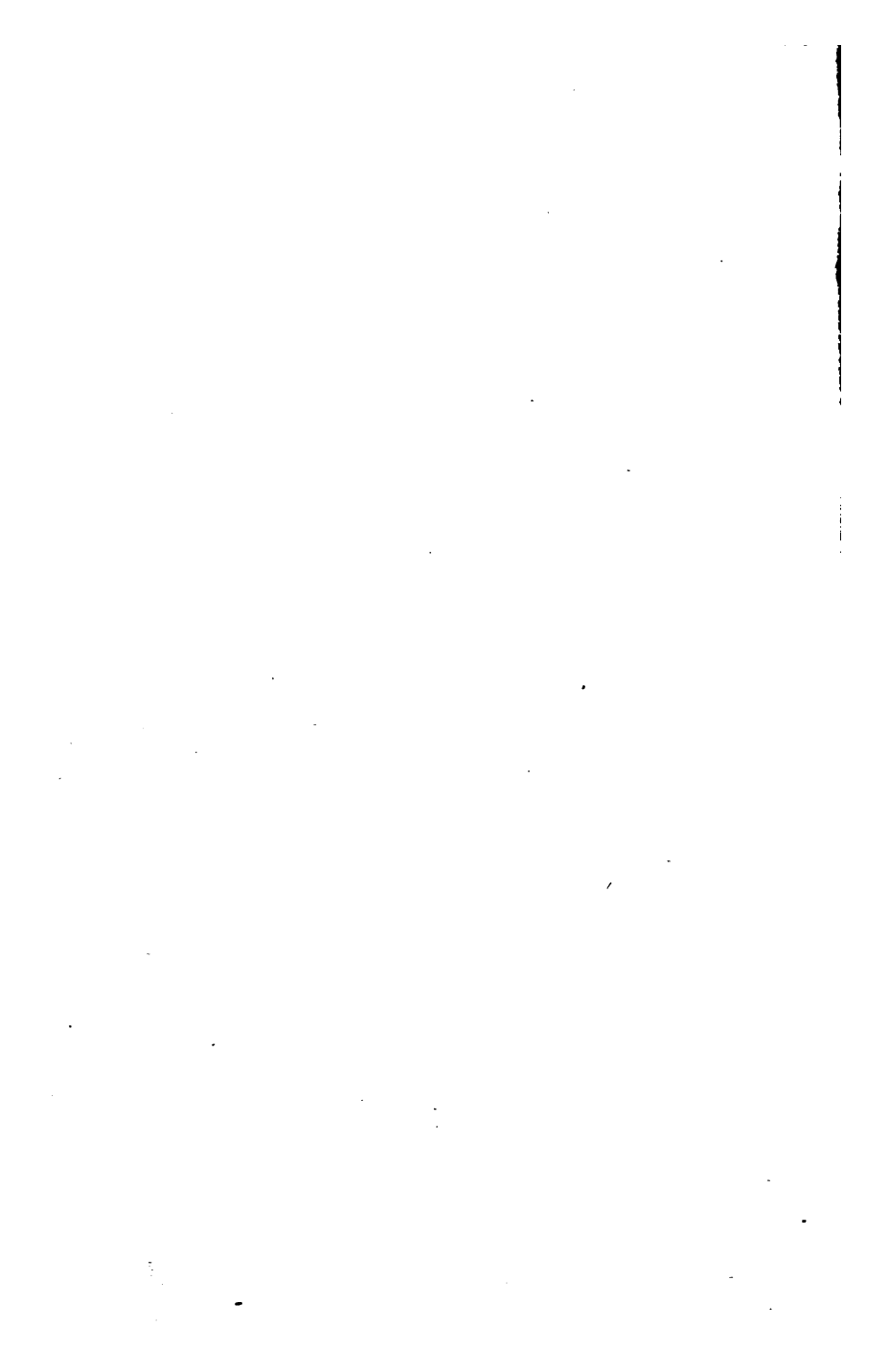
17, RUE JACOB — PARIS

Librairie Maritime et Coloniale

- 
- L'Hiver à Alger**, par CH. DESPREZ, in-18, 5<sup>e</sup> édition revue et corrigée. . . . . 3 fr. 50
- Au Pays du Bleu**, *Biskra et les Oasis environnantes*, par l'abbé J. HURABIELLE, ancien secrétaire du cardinal Lavigerie, in-18 . . . . . 3 fr. 50
- De l'Oranie au Gourara**. *Notes de voyage*, par G.-B.-M. FLAMAND, in-8 orné de 17 photographures et dessins et d'une carte. . . . . 7 fr. 50
- Tunis et Kairouan**, par P. FAGAULT, in-18 . . . . . 3 fr. 50
- Voyage dans le sud de la Tunisie**, par V. MAYET, membre de la mission scientifique d'exploration de la Tunisie, in-18, 2<sup>e</sup> édition revue et augmentée . . . . . 3 fr. 50
- De Saint-Louis à Sierra-Léone**. Huit ans de navigation dans les rivières du Sud, par le capitaine BOUTELLER, in-18 avec carte. . . . . 3 fr. 50
- Conquête du Foutah-Djallon**, par le comte DE SANDERVAL, in-8 illustré de 200 gravures, photographiques de l'auteur et d'une carte. . . . . 12 fr. »
- La Guinée Française**. Conakry et Rivières du Sud, par ASPEFLEURMONT, conseiller du commerce extérieur, in-18 avec 2 cartes et des annexes. . . . . 5 fr. »
- Douze Leçons à la Sorbonne sur Madagascar**, son état actuel, ses ressources, son avenir, par J.-B. PIOLET; in-8 . . . . . 6 fr. »
- Madagascar**. *Impressions de voyage*, par M. CHABAUD, in-18. . . . . 3 fr. 50
- L'île Bourbon**. Simples renseignements, par E. PAJOT, in-18. . . . . 4 fr. »
- L'île de France légendaire**, par H. DE RAUVILLE, in-18. . . . . 3 fr. 50







3A2