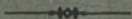


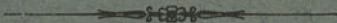
4

2153

ROBER-RAYNAUD



FAISONS LE TRANSSAHARIEN



ÉDITIONS

DU

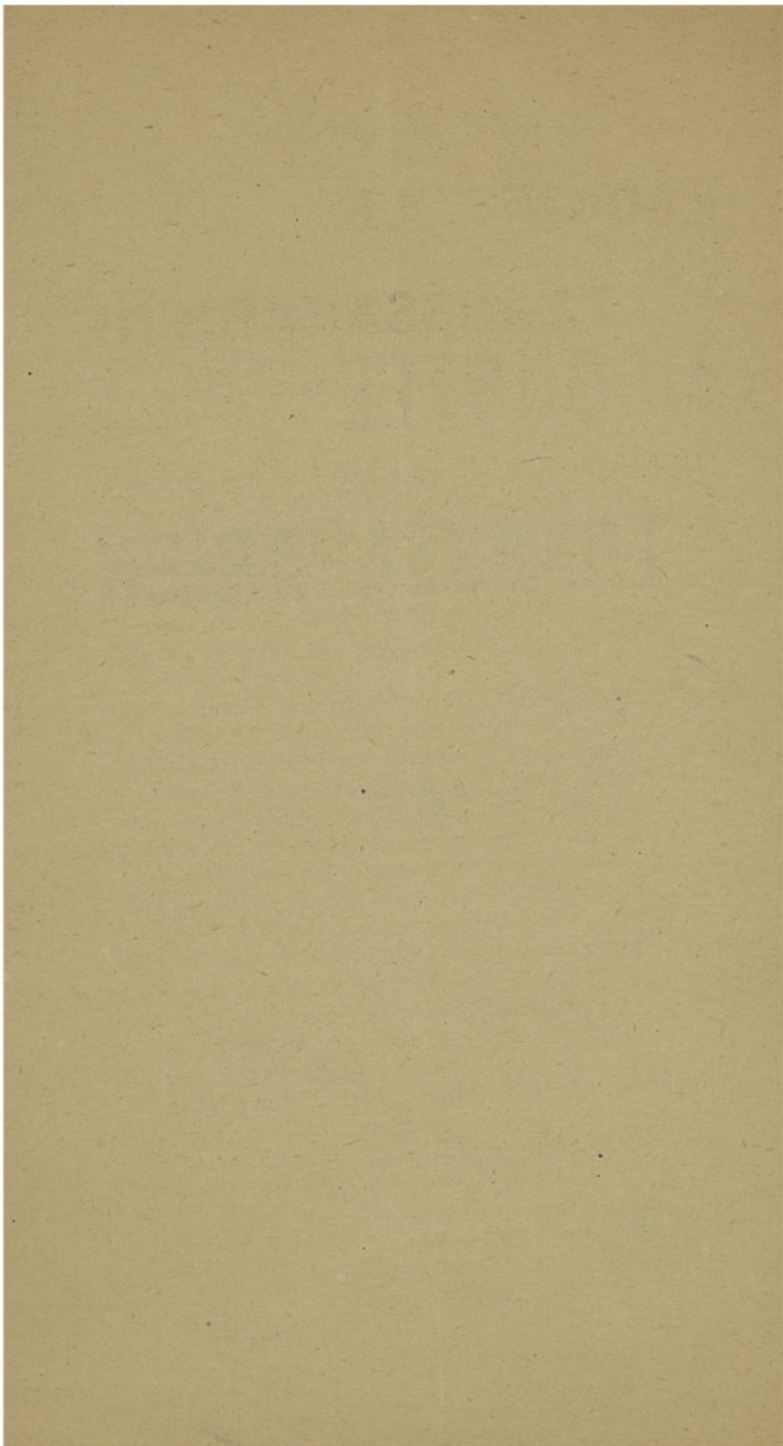
COMITÉ ALGÉRIE-TUNISIE-MAROC

21, rue Cassette, 21

PARIS

—

1927



FAISONS LE TRANSSAHARIEN

Le peuple français proclame la légèreté de son esprit. Mais il s'en console en affirmant qu'il est de tous les peuples, le plus intelligent. Pas le plus pratique, en tous cas, et pour preuve, entre mille, sa désespérance présente et sa mauvaise humeur devant la précarité de ses finances, le poids des dettes nationales et la carence de la victoire. Tout cela, tandis qu'à ses portes s'étale le plus somptueux empire colonial, terres fécondes et quasi vierges, sous sa main distraite, richesses sans nombre à peine considérées, à peine exploitées, alors que l'Anglais pour coloniser doit franchir mers et océans, s'installer aux antipodes, et que le Hollandais dans le même dessein affronte des semaines de navigation vers Java et Sumatra.

Pour nous, sauf 24 heures de paquebot, nous aurions loisir d'aller de Paris au Niger, et de là au lac Tchad en sleeping et wagon-restaurant ; nous pourrions faire de la France et de son domaine africain, un bloc qui ne serait pas une image, mais une réalité saisissante ; nous aurions France et colonies une partie notable de la terre, et dans notre propriété « close de murs », la famille française, cent millions d'âmes, organiserait sa vie, sa défense et son avenir. Mais non !

Ce que la géographie, par une faveur insigne, nous accorde, l'indifférence de la France, son

ignorance, nous le font perdre par une fatalité que la politique consacre.

Certes des discours, des programmes, des vœux, nous en connaissons, et tous nos ministres font une part éloquente à « *la mise en valeur des colonies* ». Mais de grands actes de volonté, une pensée ferme, une responsabilité parlementaire au service d'une politique coloniale qui transformerait le fond et la forme de notre pays, combien peu en comptons-nous ? Nous avons éprouvé la hardiesse de Jules Ferry, succombant sous l'outrage, celle de Delcassé, celles, aussi, de chefs de gouvernement résistant aux assauts de l'Allemagne, d'Algésiras à Agadir. Mais il s'agissait, là, moins de colonies que de l'honneur français, et le Maroc ou le Congo n'intéressaient la plupart d'entre les Français que parce que l'Allemand prétendait nous les prendre.

Et malgré tout, grâce à l'énergie de quelques hommes, de Brazza, et la grande pléiade des Africains du XIX^e siècle et du début du XX^e. Roustan, Gallieni, Regnault, Lyautey, notre domaine colonial ne voyait jamais sur lui se coucher le soleil.

Mais ce n'est pas tout que d'introduire la France et d'asseoir son autorité sur d'immenses régions aux peuplades arriérées ou barbares. Il faut y ramener et au besoin y faire naître la civilisation, et cette besogne supposant de lourdes dépenses, sang, travail et argent, notre droit le plus strict est d'en tirer avantage.

C'est là, disait Bismarck, que le ténor est pris d'une extinction de voix.

Cette évidence prend une forme plus cuisante encore quand nous pensons aux biens perdus, à la fortune endormie dans ce continent africain.

Un mouvement d'opinion cependant se dessine, qui a chance d'aboutir, car la mode s'en

mêle. Ayons donc bon espoir et à la faveur de l'intérêt qu'on découvre un peu tard dans une exploitation méthodique de nos colonies, essayons de remettre dans l'esprit public la pensée féconde du Transsaharien, pensée qui en 1923 allait être réalisée. Une fatalité, à la dernière heure, détourna le gouvernement d'un projet qui dort en quelque casier. Faisons-le renaître et d'abord reprenons la démonstration que des Français aux vues larges, dont quelques-uns ont figure d'apôtres, avaient patiemment établie.

I. LES ORIGINES DU PROJET

Parler aujourd'hui du Transsaharien, demander aux Français le sacrifice financier qu'il suppose, alors que se prolongent les oscillations de notre monnaie et que nous ignorons ce qu'est en plus ou en moins notre fortune nationale, alors que tant d'insuffisances dans notre outillage, dans nos œuvres sociales, se révèlent qui devront attendre, voilà de quoi surprendre les meilleurs d'entre nous, presque les irriter, leur faire en tous cas crier au paradoxe. *A priori*, c'est l'évidence. Les sables du Sahara n'appellent pas d'urgence la sollicitude française.

Mais voilà ! Quand nos compatriotes consentiront à méditer sur le problème, quand ils voudront bien connaître ce que pour eux des hommes admirables, au prix souvent de leur vie, ont préparé dans cette Afrique en vue, justement, d'assurer l'avenir de la France, peut-être comprendront-ils qu'il est de ces sacrifices profitables grâce à quoi, après une présente-misère, un pays reprend son équilibre, assure sa sauvegarde et s'enrichit.

Ne tenons pas pour rêve et chimère l'espoir qui s'attache au Transsaharien. Son intérêt, en

fait, n'est pas discutable et, si quelques doutes sur sa réalisation pouvaient apparaître, un événement nouveau, la traversée rapide et sûre du Sahara par de simples voitures automobiles a permis de conclure : aucun obstacle infranchissable ne s'oppose à sa construction matérielle ; aucune raison valable ne peut financièrement nous en détourner.

Et c'est exactement en raison de la menace économique et de quelques autres qui pèsent sur la France, que des entreprises telles que celle du Transsaharien s'imposent à notre effort.

De l'utilité stratégique, de l'utilité économique, nous ferons le facile rappel.

Ainsi que l'écrit le général Aubier (1), l'utilité stratégique est tellement évidente qu'il est presque superflu d'en entreprendre la démonstration. S'il est en effet un enseignement qui ressort de toute notre histoire, et que la dernière guerre a confirmé d'éclatante manière, c'est que la capacité stratégique d'une nation dépend étroitement, non seulement du nombre de ses combattants, mais aussi de sa capacité économique. Aucun peuple d'Europe ne peut désormais, en cas de conflit, prétendre à la victoire, ni même simplement à sa défense, s'il ne peut jeter dans la bataille le poids d'un effort prolongé et, par conséquent, recevoir, au delà de ses propres ressources, celles de ses alliés, et cela implique la liberté de ses communications maritimes. C'est pour n'avoir pu acquérir ou conserver cette liberté que nous avons perdu au *xiii^e* siècle l'Empire franc de la Méditerranée orientale, au *xviii^e* siècle le Canada et les Indes, et, plus tard, Malte et l'Égypte. C'est pour l'avoir possédée que nous avons pu, dans la dernière guerre, recevoir l'ap-

(1) L'heure du Transsaharien. *Revue des Deux-Mondes*, 15 février 1922.

pui extérieur et que l'Allemagne, malgré la supériorité initiale due à une longue et formidable préparation, a succombé.

En l'état d'insuffisance de notre marine de guerre, insuffisance qu'a consacrée la Conférence de Washington, il est vraisemblable qu'il nous serait impossible, si les circonstances l'exigeaient, d'assurer avec nos seuls moyens la liberté de nos communications interocéaniques. En admettant que ces communications puissent être sauvegardées, l'aide de nos colonies ne pourrait nous parvenir que lentement et d'une façon précaire, alors qu'avec le Transsaharien nos ressources principales, celles de l'Afrique française, nous seraient déversées à jet continu, car nous n'aurions à protéger, d'Alger à Marseille, que 800 kilomètres en Méditerranée.

Les raisons d'ordre économique sont aussi apparentes, et dans ce chapitre qu'on retrouvera avec nos conclusions, à la fin de cette étude, se préciseront, avec les milliards que nous payons à l'étranger pour nos matières premières, les milliards à gagner par l'exploitation de cet empire immense, à peine effleuré jusqu'ici par la colonisation. Ces richesses latentes seront révélées par le rail. Faut-il rappeler l'exemple de la ligne ferrée de Saint-Louis à Dakar traversant en 1882 une région presque déserte et qui aujourd'hui transporte par centaines de mille tonnes les précieux produits du sol ?

Tandis qu'insoucieux de nos intérêts et ignorants de nos devoirs, nous perdons des années, d'autres avancent et déjà les lignes anglaises abordent ces territoires du Niger et du Tchad dénués du rail français. *Assisterons-nous, inertes, à cet encerclement ?*

Alors que l'Amérique a fait le chemin de fer de New-York à San-Francisco, de 5.600 kilomètres, à travers le Farwest ; alors que la Russie a

fait celui de Kazan à Wladivostok, de 9.000 kilomètres, à travers la Sibérie ; que l'Angleterre, maîtresse désormais de l'ancienne Afrique orientale allemande, est en train d'achever son chemin de fer du Cap au Caire, toutes œuvres infiniment plus difficiles et coûteuses que le Transsaharien, pourquoi la France, depuis trente années qu'elle en a les moyens, n'a-t-elle pas relié la Méditerranée au Niger ?

Pourquoi ? Manque d'envergure, manque de foi et de caractère chez la plupart de nos politiques dont l'action s'use en calculs électoraux. Que leur importe l'œuvre qui, vingt ans après eux, sera une richesse !

Par bonheur, d'autres Français, obscurs ceux-là, entretiennent l'idée, comme ces explorateurs du Sahara désormais vaincu, comme les de Foucauld, comme les Laperrine...

*
**

Mais avant de convaincre, rappelons le problème. Il a fait l'objet d'une imposante bibliographie. Il suffira de la résumer en exposant ici les études et les conclusions d'un rapport de M. Albert Mahieu, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, président du Conseil Supérieur des Chemins de fer et sénateur du Nord.

Son travail présenté en 1923 à la Commission d'Études du Conseil Supérieur de la Défense nationale reçut l'approbation de ce Conseil. Il constituait la base solide du projet de loi qui continue, hélas ! de n'être qu'un projet.

Cette fois nous saurons lui donner un autre sort !

*
**

France, Afrique du Nord, Afrique occidentale, Afrique équatoriale divisées par la Méditer-

ranée et le Sahara doivent se souder, se fondre dans un ensemble qui multipliera leurs forces et leurs richesses.

L'idée de cette jonction fut formulée dès 1859 par le commandant Hanoteau. Après lui, l'ingénieur Duponchel précisa les données du problème dans un ouvrage paru en 1879. Il préconisait la construction d'un chemin de fer allant d'Alger au Niger et au Tchad. C'est la formule actuelle. Hanoteau et Duponchel avaient alors trouvé un ardent défenseur du projet dans M. de Freycinet, ministre des Travaux publics, qui institua une Commission du Transsaharien. Des crédits s'élevant à un million (1879 et 1880) furent par la loi mises à la disposition de trois missions d'études, dont celles du colonel Flatters. On sait la triste fin de ce grand Français et le massacre de sa mission au Nord du Hoggar en 1881. Cet événement eut pour effet de décourager toute initiative nouvelle. Dans le public, le silence se fit sur ce deuil et pendant plus de quarante ans sommeilla dans la pensée française un projet dont l'exécution cependant aurait fait de notre pays une puissance telle qu'elle eût probablement détourné de l'idée de guerre l'envahissante Allemagne.

En 1892, l'ingénieur Rolland tenta sans être suivi, de ramener l'attention sur le Transsaharien. On se borna à déposer à la Chambre un projet de loi sur la construction du chemin de fer de Biskra à Ouargla. Le projet, de même, demeura projet. Il ne fut ni voté ni discuté. La politique parlementaire avait mieux à faire, évidemment.

Or, en 1898, un ingénieur très attaché aux questions africaines, M. Renoust des Orgeries, fit, à la Société de Géographie, en simple citoyen, un legs qui permit d'organiser, avec le concours du Comité de l'Afrique française, la mission Fou-

reau-Lamy, en vue de favoriser toute tentative « *pouvant contribuer à faire un tout homogène de l'Algérie, du Soudan et du Congo* », formule brève qui avait été en 1890 à la base de la création du Comité de l'Afrique française et qui résume l'esprit et le but du Transsaharien.

Les résultats de la mission furent heureux, et bientôt le général Laperrine et ses officiers pacifiaient le Sahara qui s'ouvrait aussitôt aux études des savants. L'exploration poursuivie de l'Algérie au Tchad était concluante. Le projet était réalisable. En France, ni écho, ni action.

Tenaces, des économistes, des ingénieurs, des savants s'efforcèrent d'intéresser la masse française et ses représentants à un projet d'une si haute importance nationale. Paul Leroy-Beaulieu en 1904, M. Souleyre en 1907, M. Berthelot en 1911, d'autres encore (nous ne saurions les nommer tous), agitèrent le problème. Le projet Berthelot tendait à la construction d'un chemin de fer transafricain. Un consortium de banquiers et d'industriels fit les frais de missions qui relevèrent plus de 10.000 kilomètres d'itinéraires et fixèrent les coordonnées de cent cinquante points. Il apparut nettement que « *des oasis sahariennes au Tchad et au Niger, la ligne ferrée ne se heurterait à aucun obstacle sérieux, et dans la plus grande partie du tracé reconnu, il serait possible de poser la voie en nivelant simplement la plate-forme* ».

Le projet Berthelot ne fut pas exécuté. Son étude avait eu au moins pour effet de démontrer la relative facilité d'une réalisation, et de rallier dans l'opinion publique bien des esprits incrédules. Après M. Berthelot, M. Sabatier, le colonel Godefroy, le commandant Bettembourg, M. Fontaneilles, M. du Vivier de Streel, le commandant Mornet, M. Fock, le général Aubier, etc., par leurs publications et leurs missions

achevaient de déterminer la nature du projet, chacun avec ses formules, son tracé, ses préférences personnelles, sans que les conclusions d'ensemble en fussent affectées.

Pour eux, la démonstration était impérative et claire. Il convenait après l'exploration du Sahara, d'émouvoir le gouvernement, tâche plus malaisée.

Il fallut qu'avec l'autorité de sa signature, le maréchal Lyautey demandât l'étude d'un projet tout différent — celui de relier le Maroc à l'Afrique occidentale par une voie allant de Mogador à Dakar par Agadir et le Rio de Oro, c'est-à-dire parallèlement à la mer (Projet de Transmauritanien du général Calmel), — pour que le Ministère de la Guerre, en 1921, saisît le Sous-Secrétariat à la Présidence du Conseil et la Commission d'études du Conseil Supérieur de la Défense Nationale, appelée à examiner les divers projets, à marquer son choix, à recommander un programme.

II. LE PROJET DE 1922-1923

C'est à une étude de M. Fontaneilles, inspecteur général des Ponts et Chaussées, vice-président du Conseil supérieur des chemins de fer, que furent empruntés les éléments capitaux du projet de 1922-1923.

Il s'agissait d'obtenir une jonction aussi intime que possible de nos possessions africaines afin de leur donner en temps de paix des relations rapides et faciles ; d'assurer en temps de guerre à la métropole des communications peu vulnérables avec le réservoir de ressources de toute nature que représente l'Afrique française et de nous permettre de faire sentir en tout temps l'ac-

tion nationale sur l'ensemble des colonies d'Afrique.

Comme l'exposait M. Fontaneilles, il était impossible, dans l'examen d'un projet de transsaharien, de passer sous silence le rôle capital que pourrait jouer cette artère comme voie d'accès à l'Afrique Centrale, si on la prolonge à partir du Niger par la ligne transsoudanaise atteignant d'abord le lac Tchad et ensuite les rives de l'Oubangui, principal affluent du Congo.

Le bassin du Congo est en effet le véritable carrefour de l'Afrique Centrale, desservi par près de 20.000 kilomètres de voies navigables, vers lequel toutes les colonies côtières, riveraines, poussent leurs voies ferrées de pénétration, surtout depuis les découvertes minières faites dans le Katanga, qui forme le Sud du Congo Belge.

Si, comme on le dit souvent, la Suisse est la plaque tournante de l'Europe Occidentale, on peut en dire autant, et peut-être avec plus de raison, du Congo belge pour l'Afrique Australe, où il constitue un point de convergence remarquable pour les voies ferrées.

C'est ainsi que les chemins de fer anglais de l'Afrique Australe, partant du Cap, atteignent déjà par Bulawayo le chef-lieu du Katanga, Elisabethville et même Kambove au centre des districts miniers, par une ligne de 3.800 kilomètres de longueur. De Bulawayo se détache une ligne de 800 km. qui aboutit au port portugais de Beira (Mozambique), formant le débouché du Katanga sur l'Océan Indien.

Au Nord de Beira, l'ancienne Afrique Orientale allemande (aujourd'hui anglaise) avait relié son port de Dar-es-Salam au lac Tanganyika qui borde le Congo belge.

De même dans l'Afrique Orientale Anglaise le chemin de fer qui relie le port de Mombassa au Nord de Zanzibar à Port-Florence sur le lac Vic-

toria-Nyanza et aux riches contrées de l'Ouganda doit être prolongé jusqu'au lac Albert, qui borde également le Congo belge.

Du côté de l'Océan Atlantique, la colonie portugaise d'Angola construit une voie ferrée de pénétration partant de Benguela, qui doit atteindre le Congo belge et se prolonger jusqu'au Katanga.

Plus au Nord, les Belges ont construit leur chemin de fer de Matadi à Léopoldville et ils étudiaient actuellement non seulement l'élargissement de cette voie, mais aussi le prolongement jusqu'au Katanga.

La France entreprend également le chemin de fer Brazzaville-Océan partant de la mer pour atteindre le Stanley-Pool à Brazzaville.

Enfin, les Allemands avaient, dans leur ancienne colonie du Cameroun, aujourd'hui pour la plus grande partie sous mandat français, entrepris un chemin de fer partant du port de Douala et se dirigeant vers l'Oubangui. Et l'on sait comment en 1911, après l'incident d'Agadir, ils ont, au prix d'une possibilité de guerre, coupé notre colonie du Congo par deux pointes territoriales aboutissant à l'Oubangui et au Congo, en des points où ces fleuves formaient la frontière du Congo belge, de façon à pouvoir relier Douala à Dar-es-Salam par un transafricain germano-belge coupant la ligne du Cap au Caire et à réaliser le projet de Mittel-Afrika.

Mais toutes ces voies ferrées convergentes partent des ports de l'Océan Indien ou de l'Atlantique qui sont à 20 ou 30 jours de l'Europe. *La France a sur son territoire africain la plus belle des voies de pénétration vers le Congo belge, celle qui peut mettre ce pays à cinq jours d'Alger.* Elle possède en effet le port fluvial de Bangui sur la rive droite de l'Oubangui, cet important affluent du Congo (la rive gauche appartenant

au Congo belge). A l'amont de Bangui, des rapides interrompent la navigation, mais à l'aval s'étend le magnifique réseau navigable constitué par le Congo et ses affluents. C'est à Bangui que l'ingénieur des mines Rolland proposait, il y a quarante ans, de faire aboutir le Transafricain français par un tracé qui devait mettre Bangui à 6.000 kilomètres des ports algériens. *L'Algérie deviendrait ainsi la porte de l'Afrique Centrale.*

La rive anglaise du Tchad n'est qu'à 600 km. de Kano, terminus actuel du chemin de fer de la Nigéria anglaise aboutissant au port de Lagos. La rive française du Tchad et Bangui sont situés à environ 1.000 km. de Douala, port du Cameroun. C'est donc plutôt par ce port que s'établiront les relations de l'Afrique Equatoriale française avec la France et l'Europe pour les marchandises de *faible valeur*, la voie maritime devant être moins coûteuse pour celles-ci qu'un parcours de 6.000 kilomètres par voie ferrée et notons que pendant six mois par an les marais du Toubouri interrompent toute communication entre le bassin du Chari et celui de l'Atlantique. Donc, même pour ces marchandises, la ligne transsoudanaise reliant le Niger à l'Oubangui pourrait jouer le rôle d'une voie ferrée régionale permettant la mise en valeur des territoires traversés et fournissant du trafic aux chemins de fer vers la mer.

En tous cas, le Transafricain reliant l'Algérie à Bangui offrira de tels avantages pour les voyageurs et les marchandises de valeur, qu'il paraît devoir attirer un trafic considérable d'échange entre l'Europe et l'Afrique Centrale.

Il faut ajouter que les voyageurs qui se rendent de l'Afrique Centrale dans les pays d'Europe autres que la France prennent des bateaux étrangers. Le jour où il existera un chemin de

fer mettant Bangui à 8 jours de Londres, d'Anvers et de Rotterdam, un grand nombre de voyageurs étrangers utiliseront le Transafricain français, jusqu'aux ports algériens, puis les navires français jusqu'à Marseille et les chemins de fer de France. Il pourra y avoir ainsi un détournement de trafic d'une importance exceptionnelle pour les entreprises de transport nationales... toutes choses qu'on passe généralement sous silence quand on suppose les recettes éventuelles et les profits économiques du Transafricain ou du Transsaharien.

Le Transsaharien français serait ainsi l'amorce d'un Transafricain reliant par la voie la plus directe l'Europe au Congo belge et par suite à la colonie anglaise du Cap reliée au Congo belge par Bulawayo et Elisabethville. Dès que le transafricain français aurait atteint l'Oubangui, il est probable que les Belges auront déjà établi dans son prolongement une ligne traversant le Congo belge du Nord au Sud depuis l'Oubangui jusqu'au Katanga. Grâce à sa position centrale le Transafricain formerait comme l'épine dorsale du grand réseau africain sur laquelle viendraient se greffer et se souder toutes les lignes non seulement françaises, mais aussi étrangères : anglaises, belges, portugaises, parlant des ports de l'Océan Atlantique et de l'Océan Indien. Outre son rôle national du temps de guerre et du temps de paix, le Transafricain français serait donc appelé à jouer un grand rôle économique dans les relations internationales, et son exécution ne présenterait pas les mêmes difficultés que celle d'un Transafricain oriental qui aurait à traverser les massifs montagneux de la région des grands lacs et des sources du Nil.

Il est certain par exemple que la Grande-Bretagne aurait un intérêt économique évident à

prolonger le chemin de fer de la Nigéria anglaise du Lagos à Kano jusque dans la région de Zinder pour se souder au Transafricain français. Il en serait de même pour sa ligne de Khartoum à El Obéid et El Facher dont le terminus bientôt atteint par le rail, ne sera qu'à 1.100 kilomètres de la rive Est du Tchad.

Il faut donc que le tracé à adopter pour le Transsaharien permette un prolongement ultérieur vers le Tchad et le bassin du Congo.

Telles étaient les conclusions de l'étude de 1922-1923.

*
**

Saisie de la question des liaisons transsahariennes, la Commission d'Etudes du Conseil Supérieur de la Défense Nationale l'examina du point de vue des intérêts généraux du Bloc Franco-Africain, avant de formuler un premier avis dans sa délibération du 8 avril 1922.

A la vérité, tous les projets qui lui étaient soumis s'inspiraient déjà plus ou moins directement de ces intérêts supérieurs et tendaient plus ou moins heureusement à leur satisfaction. Mais en une telle matière influencée par les intérêts politiques, militaires, économiques et financiers les plus élevés, il appartenait aux représentants de la Défense Nationale de n'accepter qu'avec la plus grande circonspection les diverses hypothèses, de ne tabler que sur les faits positifs, de soumettre à un examen rigoureux, les caractéristiques des projets présentés et de dégager parmi tous les intérêts en présence la solution, permettant de satisfaire les plus essentiels.

La Commission d'études avait sous les yeux des cartes reproduisant les éléments de la géographie saharienne, les principaux chiffres des recensements officiels récents en ce qui concerne

la population et le cheptel de la Mauritanie, du Sénégal, du Soudan, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Dahomey, du Togo, de la Haute Volta et de la colonie du Niger. Ces cartes délimitaient en outre les régions propres aux principales cultures et représentaient le tracé des divers projets de chemins de fer transsahariens.

Appelée le 8 avril 1922 à délibérer sur la question, la Commission d'études devait se prononcer sur l'opportunité de l'établissement d'une grande voie transsaharienne, sur la fixation de son origine, de son aboutissement et des grandes lignes de son tracé.

Au cours de son examen, la Commission d'études devait tenir compte des conditions imposées à notre statut maritime par les conséquences économiques de la guerre et les accords de Washington. Elle constatait que pour de longues années à venir il y avait disproportion entre les nécessités impératives de nos intercommunications coloniales et les moyens d'y parer en toute sécurité. Elle avait présente à l'esprit l'importance des échanges d'hommes et de matières effectués pendant la dernière guerre entre la Métropole et ses possessions africaines. Elle savait que l'opinion publique avertie des conditions qui régissent actuellement le domaine politique, économique et financier, réclamait une mise en commun de plus en plus intime des ressources de la France continentale et de ses possessions d'outre-mer. Sur ce point, pas de doute possible. Mais *sous quelle forme définir relier les tronçons des possessions franco-africaines et cela de façon à réaliser sur la ligne de jonction le maximum de sécurité, de rapidité, d'avantages économiques et le minimum de travaux, d'aléas et de dépenses ?*

Sous l'inspiration de telles directives la Commission d'études ne pouvait que s'orienter vers

une solution réduisant au minimum la traversée de la partie maritime si vulnérable en temps de guerre et qui semblait alors réduire également au minimum la traversée de la partie désertique et improductive séparant les régions organisées de l'Afrique du Nord, du centre de gravité de l'Afrique Occidentale Française.

Or, le programme de mise en valeur des Colonies établi par M. Albert Sarraut, ministre des Colonies, désigne du fait même de la convergence des voies ferrées projetées vers le centre de la boucle du Niger, la région de Ouagadougou, chef-lieu de la colonie de la Haute-Volta, comme le pôle de développement économique de l'A.O.F.

D'autre part, l'obstacle opposé par le Niger à l'établissement d'une voie de pénétration saharienne est unanimement reconnu franchissable dans les conditions les meilleures au voisinage de Bourem et de Tosaye.

Par ailleurs l'étude préalable des tracés proposés fait ressortir que le minimum de parcours désertique entre le Niger et la ligne des « Ksours » habités en permanence de l'Afrique du Nord se réalise sur une ligne tendue entre Tosaye et la région frontière du Touat et du Tidikelt, cette région étant l'aboutissement de la vallée constamment irriguée de la Saoura.

Au Nord d'Aoulef, la poursuite de l'itinéraire deviendrait désormais une question purement algérienne et la voie pourrait s'acheminer à travers de nouveaux espaces désertiques vers Touggourt et Biskra par la ligne d'étapes parfaitement connue et praticable d'In-Salah, Inifel et Ouargla. Mais une raison supérieure même à la grande importance économique et financière du raccourcissement du trajet intervient immédiatement pour orienter le tracé optimum vers Colomb Béchar et la région d'Oran par Adrar

et Beni-Abbès. Sans faire état des brillantes perspectives de développement industriel envisagées dans le Sud Oranais riche en minerais de toutes sortes et disposant des charbons de Kenadsa, l'obligation de réduire au minimum la partie vulnérable du parcours maritime impose peut-on dire dans le problème posé le choix de la région d'Oran comme centre principal de transit en temps de guerre entre l'Afrique et la Métropole.

Au surplus, la région oranaise depuis longtemps comprise dans l'active circulation du réseau ferré algérien et qui va prochainement recevoir l'importante greffe du réseau marocain, se trouve au confluent de puissants courants économiques. Cet aspect de la question ne peut que donner plus de prépondérance au point de vue de la défense nationale.

Comme il est nécessaire d'autre part de ne se prononcer que sur les faits actuels et positifs, l'éventualité doit être pour l'instant écartée d'une entente franco-espagnole permettant l'utilisation des voies ferrées espagnoles et susceptible de réduire aux 115 milles qui séparent Oran de Carthagène la longueur du trajet obligatoire par mer. Il faut écarter aussi pour des raisons encore plus valables l'hypothèse du tunnel Maroc-Espagne qui devait être établi au-dessous des fonds de 800 mètres du détroit de Gibraltar.

Ce qu'on peut en retenir à l'époque actuelle où le jeu mouvant des alliances et les progrès scientifiques transforment du jour au lendemain en possibilités réelles les conceptions les plus hardies, c'est qu'en tous cas *la région d'Oran s'impose comme point d'aboutissement d'un chemin de fer transsaharien.*

La Commission d'études du Conseil Supérieur de la Défense nationale s'est bornée, en 1922-

1923, à donner une directive générale pour le tracé du Transsharien, en fixant seulement son origine en Algérie, dans la région d'Oran, et son point d'aboutissement au centre de la boucle du Niger et de l'A.O.F.

Ce centre a été déterminé avec beaucoup de précision, nous l'avons dit, comme étant Ouagadougou, chef-lieu de la colonie de la Haute-Volta, et on ne peut, comme le rapporteur de la Commission d'études, M. Mahieu, que se rallier à ce choix.

Entre ces deux points se pose la question du détail du tracé, de la traction, de l'eau, de l'écartement des voies, de l'emploi des huiles végétales, etc., toutes questions techniques qui ne dépendent que des hommes compétents, que le Conseil supérieur de la Défense Nationale, par le rapport de M. Mahieu avait résolues en 1922-1923 et qui se sont modifiées du fait des progrès nouveaux de la locomotion en pays tropicaux et désertiques et des constatations des missions automobiles et des délégués des Chambres de Commerce d'Algérie.

Ce n'est pas à nous d'en discuter. Le Comité Algérie-Tunisie-Maroc a très sagement agi en demandant au gouvernement que ces questions fussent soumises au Conseil Supérieur de la Défense Nationale et résolues par lui avec tous les éléments d'informations apportées à la question par les enseignements de ces dernières années.

Ce que nous devons étudier, c'est la possibilité et le rendement du Transsaharien.

III. CE QUE COUTERA ET CE QUE RAPPORTERA LE TRANSSAHARIEN

Et d'abord que coûtera-t-il ?

L'ensemble des dépenses à engager, suivant

des calculs très serrés qui remontent, il est vrai, aux études de 1923, serait d'environ 1 milliard 1/2 à 2 milliards sur lesquels l'Algérie prendrait à sa charge une partie des dépenses de la première section, Ras el Ma à Colomb-Béchar et l'Afrique Occidentale une moindre part des dépenses de la troisième Section de Tosaye à Ouagadougou.

Pour la France nous verrons à quoi correspond cette dépense.

Pour l'Algérie, cette voie ferrée lui apportera les produits de l'Afrique Occidentale et lui assurera un trafic de transit considérable. Au point de vue de ses intérêts immédiats, la section de voie ferrée de Ras el Ma à Colomb-Béchar et même jusqu'à Beni-Abbés et El Aoulef reculera encore vers le Sud les limites des régions civilisées de l'Algérie et accroîtra son domaine économique et politique.

L'utilité pour la France L'intérêt stratégique

Mais voyons les répercussions en ce qui concerne la Métropole, au point de vue de son approvisionnement en matières premières, de la réduction de ses achats à l'étranger, de l'augmentation de son trafic avec l'Afrique Occidentale, par une voie de communication exclusivement française, de l'économie des frais de transports et de personnel.

Pout tout esprit impartial le Transsaharien présente un intérêt de premier ordre au point de vue de la défense nationale, en permettant en cas de conflit ou simplement de menace de guerre, d'amener rapidement et par une route sûre en Algérie d'abord, en France ensuite, non seulement nos troupes indigènes et des travailleurs de l'Afrique Occidentale, mais en-

core un ravitaillement considérable pour nos armées et la population entière.

L'intérêt que présente la liaison de la Métropole avec ses possessions africaines pour notre sécurité nationale prime tous les autres, et devrait faire taire toutes les objections.

Souvenons-nous des difficultés, parfois des angoisses qui accompagnaient nos opérations maritimes pendant la guerre quand nous attendions de notre Afrique des milliers de soldats, d'ouvriers ou de tonnes de ravitaillement. Et si, à travers tant de menaces, nos transports réussissaient le plus souvent à gagner la France, convenons que c'était pour une part à l'assistance de la marine anglaise que nous devons de dépister les sous-marins ennemis. Mais qui peut dire si des événements redoutables ne se présenteront plus pour nous, ou pour nos enfants, et alors de quel côté de la barrière sera la marine britannique ?

Et sans agiter ce conditionnel et ce futur, ne voyons-nous pas, dès à présent, une autre Puissance, l'Italie, par la voix de son dictateur, désigner l'Afrique du Nord comme une promesse et un enjeu ? Et dans les états-majors de la guerre et de la marine n'étudie-t-on pas à Rome le thème d'une guerre qui situerait l'armée italienne sur nos Alpes, immobilisant nos forces métropolitaines tandis que la flotte qu'on tend à rendre supérieure à la nôtre, n'aurait d'autre objectif que de s'opposer au transport des troupes françaises, de France vers l'Afrique du Nord ? C'est là que se passerait le drame, à la faveur d'un soulèvement espéré, encouragé en Tunisie et au Maroc, alors que nulle part dans cette Afrique française nous ne possédons une seule fabrique d'armes. C'est le sort total de la France qui se jouerait dans l'aventure. Cette raison ne suffit pas ?

On taxera, à gauche, nos craintes de chimériques, nos projets, nos espoirs d'impérialistes ? On dira : « Le Transsaharien est une œuvre anti-économique, une chimère d'ingénieur, un acte « impérial » ? »

Alors nous répondrons ceci :

L'argument militaire, celui de notre sauvegarde dans une guerre future, ne justifiant pas, par sa pauvreté, à vos yeux, l'entreprise du Transsaharien, parlons de profits économiques, parlons blé, coton, mines, et chiffrons l'enrichissement national qui résultera de cette œuvre. Peut-être l'accord unanime se fera là-dessus, dans l'opinion française.

L'intérêt économique

Le Transsaharien est-il susceptible d'un rendement économique ? Quelques-uns le nient, beaucoup en doutent. Au nom du principe de l'irrésistible concurrence maritime en matière de transport, ils soutiennent que pas un voyageur, pas une tonne de marchandise, ne saurait pratiquement emprunter la voie ferrée à travers le Sahara. De plus il semble à priori, quand on ne tient pas compte de toutes les conditions du problème, qu'aucune marchandise lourde ne saurait pratiquement, au point de vue de la dépense, affronter un transport par voie ferrée supérieur à 3.000 kilomètres.

L'argument de l'irrésistible concurrence maritime n'est pas sans valeur lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises entre deux points reliés à la fois par voie d'eau et par voie ferrée. Encore faut-il remarquer que généralement, la voie maritime ou fluviale, malgré des tarifs inférieurs, n'arrive pas à supplanter les voies ferrées, même lorsque celles-ci les doublent. Beaucoup de marchandises voyagent en *grande vi-*

tesse. Dans tous les pays et sur tous les réseaux, l'effort tend vers l'accélération toujours plus grande des moyens de transport.

En ce qui concerne le transport des matières pondéreuses issues de la boucle du Niger sur des distances supérieures à 3.000 kilomètres qui apparaît comme prohibitif, si l'on veut se rendre compte que le prix de revient en France se compose de deux éléments essentiels : le prix d'achat sur place et le prix de transport par voie ferrée et par voie d'eau, on est rapidement convaincu que l'extrême faiblesse du premier compense — et au-delà — la surcharge imposée par le deuxième.

Considérons d'abord les tarifs « voyageurs », entre l'itinéraire Transsaharien et l'itinéraire par Bordeaux-Grand Bassam.

De Paris à Ouagadougou, par Oran, le voyage durera 6 jours.

De Paris à Ouagadougou par Grand Bassam le voyage durera 18 jours.

C'est donc un bénéfice de 12 jours en faveur de la voie transsaharienne. En outre, il faut tenir compte de la régularité et de la fréquence qu'on assurera par le Transsaharien pour les transports entre Ouagadougou et Paris.

Par la voie transsaharienne les départs auront lieu dès le début tous les jours ou tout au moins tous les deux jours. Ils sont déjà quotidiens en Méditerranée, entre Oran ou Alger, et la France.

Par la voie maritime, avec embarquement à Grand Bassam, les trains entre Ouagadougou et Grand Bassam pourront peut-être un jour devenir quotidiens, mais dans les conditions actuelles, les services maritimes rapides entre la Côte d'Ivoire et la France sont assurés par la seule Compagnie des Chargeurs Réunis, tous les 28 jours environ.

Si nous considérons maintenant les marchan-

dises enlevées à Tosaye (ce sera le cas pour la majeure partie des viandes frigorifiées ou réfrigérées et pour la presque totalité de la laine, du coton et éventuellement des peaux, du blé et du mil, du karité, du kapok venant de la région de Mopti-Tombouctou, Gao, Ansongo-Niamey), le prix de transport de la tonne par voie transsaharienne représenterait une différence, en moins, d'environ 150 francs.

Gain de temps sur la durée du trajet, économie sur les prix de transport, tels sont en résumé les deux facteurs essentiels qui doivent attirer vers la voie saharienne le trafic entre l'A.O.F. d'une part (la boucle du Niger et la région du Mossi en particulier), l'Algérie et la Métropole d'autre part.

Comment évaluer l'importance de ce trafic ? Un calcul précis est impossible à établir, mais les études faites sur ce point admettent de 70 à 80.000 par an le nombre de voyageurs européens et indigènes qui utiliseraient la voie ferrée transsaharienne.

Il n'est pas douteux, d'autre part, que la poste, les colis postaux, les bagages et les marchandises pressées à destination de l'A.O.F. prendront la voie saharienne.

Il en sera de même de tous les produits périssables tels que viandes frigorifiées, beurre, œufs, fruits.

Le trafic annuel de ces marchandises que drainera la voie saharienne peut être estimé, en demeurant en-dessous de la réalité, à environ 80.000 tonnes.

Mais rappelons-nous que la région de la boucle du Niger, la vallée du Niger et le Mossi en particulier sont des pays de grande culture qui pourront produire en abondance : coton, mil, maïs, arachides, karité, kapock, tabac, sisal, dâ,

ricin, etc., lorsque la culture sera conduite avec des méthodes rationnelles et que l'européen y apportera son activité et des capitaux.

La mise en valeur de la Vallée du Niger, par des procédés scientifiques, a déjà commencé dans la région de Diré et les récoltes de coton permettent les plus belles espérances pour l'avenir de l'entreprise. Or, seule, une liaison ferrée rapide entre la France, l'Algérie et ces riches régions de l'A. O. F. permettra d'organiser et d'accroître toute la production.

En tenant compte du développement économique susceptible d'être obtenu par la réalisation du programme Sarraut et la liaison ferrée transsaharienne, le département des Colonies envisage un avenir riche de promesses et conclut :
« Il est rationnel de penser que le jour où, de
« part et d'autre, vers l'Ouest et vers le Nord,
« elle (la boucle du Niger) sera en liaison rapide
« avec des débouchés pour ses produits, le dé-
« veloppement de sa prospérité est inévitable
« car la boucle du Niger sera l'un des greniers
« du monde. »

Considérons la valeur des principaux produits.

D'abord le *coton*. L'avenir pour nos industries peut devenir sombre, car toutes les nations — sauf les Etats-Unis — consomment plus de coton qu'elles n'en produisent. Tandis que, en 1914-1915, les Etats-Unis produisaient 14.766.000 balles de coton et en exportaient 9.688.000, c'est-à-dire qu'ils utilisaient chez eux seulement 36 0/0 de leur récolte, actuellement ils travaillent chez eux 60 0/0 du coton qu'ils produisent. On peut donc estimer que dans une douzaine d'années les Etats-Unis seront conduits à réduire très considérablement et même à interdire toute expor-

tation de coton. L'Égypte, elle, destine actuellement à l'Angleterre l'immense majorité de ce produit. Il est vraisemblable que celle-ci absorbera tout le coton d'Égypte. Les Anglais, pour parer au danger, construisent déjà d'ailleurs sur le Nil Bleu un barrage destiné à étendre la culture cotonnière.

La situation peut donc devenir critique pour nos tissages d'Alsace, des Vosges, du Nord, de la Seine-Inférieure et de l'Indre qui seraient forcés, faute de matières premières, de fermer leurs usines. Jusqu'en 1919 on n'a cultivé au Soudan que du coton indigène, peu coté sur les marchés français à cause de la faible longueur de ses fibres. Il est indispensable que la France cherche dès à présent chez elle des terres à coton. Les études faites à ce sujet au Soudan ont prouvé depuis longtemps l'excellence des conditions climatiques et des terres de la région du Niger. Des résultats pratiques sont venus aujourd'hui confirmer ces espérances: La Compagnie de Culture cotonnière du Niger a entrepris dans la région de Diré la culture scientifique du coton sur une vaste échelle et grâce à de savantes irrigations, a déjà obtenu un coton excellent de l'espèce sakellaridis donnant des fibres de 38 millimètres, d'un rendement et d'une qualité qui le placent sur le même pied que le plus beau coton d'Égypte.

L'exploitation commencée en 1919 comprend 3.000 hectares pouvant donner un rendement maximum de 500 kilogs de fibres à l'hectare. Les résultats brillants de cette première expérience ont décidé la Compagnie de Culture Cotonnière à créer trois nouveaux centres de 3.000 hectares sur les 50.000 hectares qui lui ont été concédés.

D'autre part, le projet de mise en valeur des

colonies de M. Sarraut comprend un vaste projet d'irrigation de la rive droite du Niger, à hauteur de Ségou. Le projet s'étend à 1.850.000 hectares dont 750.000 seront réservés à la culture cotonnière.

Le riz. — La vallée du Niger est susceptible de produire des quantités très importantes de riz. Actuellement la production est relativement faible, car les procédés de culture sont rudimentaires et l'indigène dans certaines régions ne parvient pas à écouler sa récolte. En voyageant sur le Niger à Kabara même, aux portes de Tombouctou, on voit de nombreuses rizières abandonnées.

Par suite du manque d'organisation de la production avec l'aide de la technique moderne (motoculture, etc.) et de l'insuffisance des moyens de transport, en particulier de la batellerie du Niger qui ne parvient pas à assurer l'exportation du riz d'Asongo, de Gao, de Bourrem, de Bamba et de Tombouctou, vers les régions peuplées de l'Ouest, on constate que l'A. O. F. qui pourrait non seulement produire tout le riz nécessaire à sa consommation, mais exporter de grandes quantités, en importa, en 1919, 62.500 tonnes.

C'est une situation qui cessera dès que le programme Sarraut et le Transsaharien auront été réalisés. Il est certain que la boucle du Niger pourra exporter dans l'avenir, au minimum, les quantités de riz que l'Algérie, la Tunisie et le Maroc importent de l'Extrême-Orient et même fournir à la France une partie du riz qu'elle consomme.

En évaluant à 25.000 tonnes les quantités de riz qui emprunteront la voie saharienne, on demeure très certainement au-dessous de la réalité.

La Vallée du Niger peut également produire le *blé* et le *maïs*.

Le blé y pousse très bien. Dans la région de Tombouctou on cultive en particulier du blé dur, dont la France est importatrice pour la fabrication des biscuits et des pâtes et dont la récolte se fait en mars, circonstance qui doit aider la France à faire la soudure dans les années déficitaires.

Le Sénégal et le Mossi exportèrent en 1925 plus de 450.000 tonnes d'arachides. Ces arachides ne sauraient emprunter la voie saharienne. Toutefois, il est légitime d'admettre que l'huile extraite des arachides produits par la boucle du Niger pourra se présenter dans des conditions de prix satisfaisantes sur le marché français, et l'on estime qu'une certaine quantité de cette huile et des sous-produits empruntera la voie saharienne. Il en sera de même du *karité*. On a signalé à ce sujet que le Soudan pourrait exporter plusieurs centaines de mille tonnes de beurre de karité : le Transsaharien en aurait une part.

Il en sera de même du *kapok* dont l'exportation augmente d'année en année; de la *gomme arabique*, du *tabac*, des *produits animaux* (cuirs, laines, cornes) (1).

(1) Il nous paraît intéressant de noter ici le tonnage des exportations de l'A.O.F. en 1925. L'ensemble des produits du cru exportés a atteint 693.000 tonnes, chiffre dépassant de 130.000 tonnes celui de 1924, et supérieur de 255.000 t. à la moyenne des exportations des 5 années d'après-guerre. Principaux produits (en tonnes) : arachides 453.733, amandes de palme 73.300, acajou et bois d'ébène 68.030, huile de palme 26.000, bois communs 18.210, cacao 6.300, gomme arabique 4.760, tourteaux à graines oléagineuses 3.600, peaux de bœufs 2.080, graines de coton 1.737, caoutchouc 1.736, beurre de Karité 1.403, bananes 1.190.

Le trafic entre la Métropole et l'A.O.F.

On calcule qu'entre la Métropole, l'Afrique du Nord et la boucle du Niger, le trafic atteindra environ 60.000 tonnes réparties entre les divers produits de la Métropole ou de l'Algérie, Tunisie, Maroc (dattes, vin, sel, sucre, spiritueux, eaux minérales, pétrole, tissus, vêtements, quincaillerie, machines, outils, etc.).

Au total, on peut escompter que si les mesures nécessaires sont prises en temps opportun pour mettre en valeur la riche région de la boucle du Niger, la voie saharienne pourra compter, vers le début de la mise en exploitation, sur un trafic d'environ 80.000 voyageurs et de plus de 300.000 tonnes.

Il faut signaler en outre la possibilité d'un trafic de plusieurs centaines de milliers de tonnes de mil, dont le prix de revient sur place oscille entre 0 fr. 15 et 0 fr. 25 le kilog et qui peuvent être utilisés pour la nourriture des chevaux, du bétail, de la basse-cour ou pour la fabrication d'un alcool industriel. Au moment où les recherches s'orientent vers un carburant susceptible de remplacer l'essence, il n'est pas inutile de souligner l'importance de la récolte du mil en A. O. F. (en 1921 la seule région de Mossi en a produit 1.300.000 tonnes).

*
**

L'étude de régions sensiblement analogues au Soudan au point de vue du sol et du climat fournit des renseignements précieux en ce qui concerne le rendement à escompter dans la boucle du Niger.

En Amérique du Nord, Texas et Oklahoma ; en Amérique du Sud, Chaco Argentin, Paragayen

eu Bolivien, Pampa Argentine ; en Afrique, l'Égypte ; en Asie, la Mésopotamie sont en beaucoup de points des régions comparables au Soudan.

Le Texas mis en valeur a produit en abondance bétail, riz, maïs, coton, et a vu sa population tripler en 10 ans ; *l'Oklahoma est passé pour les mêmes raisons de 62.000 habitants en 1890 à 1.557.000 en 1910, l'exploitation intensive du pays ayant eu à sa base la construction d'un vaste réseau ferré de 22.000 kilomètres.* Soulignons ces exemples.

L'Égypte mise en valeur produit par an 340.000 tonnes de coton, 2.240.000 tonnes de maïs, 600.000 tonnes de riz pour une surface ensemencée de 3.200.000 hectares.

Or, au Soudan, la superficie irriguée et mise en valeur pourra atteindre environ 6.000.000 hectares, soit près du double de la superficie cultivée en Égypte.

La comparaison des chiffres prévus pour la boucle du Niger avec la production de l'Égypte en particulier, montre assez combien les évaluations faites dans le projet de Transsaharien sont appelées à être largement dépassées.

Les mines

Enfin, un important trafic local entre Colomb-Béchar et l'Algérie, qui peut être évalué au minimum à 100.000 tonnes, sera encore fourni par l'exploitation des mines.

Cette question est d'importance, et nous possédons sur ce sujet l'étude du Dr P. Russo parue dans le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* (février 1924).

Dès qu'on atteint le territoire de Figuig, dit le Dr P. Russo, c'est-à-dire dès qu'on a franchi la chaîne bordière des Hauts Plateaux en des-

endant vers le sud, on entre dans une région de riche minéralisation. En effet, on passe de la zone peu ou pas plissée des Hauts Plateaux, à la zone très fortement plissée de l'Atlas Saharien, et l'on sait que les régions plissées sont toujours des régions plus ou moins riches en filons métallifères.

Dans ce pays, on trouve à l'état de gîtes bien définis les métaux suivants : manganèse associé au fer, cuivre, plomb.

Les gîtes exploités anciennement par les Berbères sont presque exclusivement de cuivre, ceux d'exploitation actuelle, n'ayant pas été exploités antérieurement, sont ceux de manganèse, enfin ceux de plomb ont été ou exploités autrefois, ou mis au jour récemment.

A l'heure actuelle, deux gîtes paraissent pouvoir donner des résultats qu'améliorera considérablement le Transsaharien : ce sont un gîte de manganèse et un gîte de plomb.

Voici, suivant le D^r Russo, la liste des gîtes reconnus dans la région de Figuig :

Bordière des Hauts Plateaux

Bou Aria.	Manganèse.
Klakh.	Cuivre.
Bou Mocta.	Manganèse et cuivre.

Djebel Ghals

Ain en Nehas.....	Cuivre.
Guelb en Nehas.....	Cuivre.

Djebel Maiz

Baknet ed Did	Cuivre.
Flanc méridional	Plomb.

Djebel Grouz

Région à l'est de Tanezzara .	Plomb argentifère.
-------------------------------	--------------------

Djebel Mélias

Face nord.	Plomb argentifère.
Petit Mélias	Cuivre.

Les points les plus importants sont Bou Arfa et le Djebel Melias (Face nord). Les gîtes de manganèse de Bou-Arfa occupent à peu près toute la partie moyenne du Djebel, soit une surface horizontale de 5 km² environ, mais la surface présentant des dépôts de manganèse doit être tenue sans, bien entendu, préjuger de sa richesse. pour beaucoup plus étendue, car les assises manganésifères plongent très fortement vers le Nord. L'exploitation actuelle ne peut encore être considérée que comme une mise en train, car les transports de minerai se faisant uniquement par chameaux, le minerai très pur est seul expédié. Tous les minerais plus ou moins mélangés d'impuretés sont laissés sur le carreau de la mine jusqu'au jour où le chemin de fer les pourra transporter.

Cette entreprise, encore embryonnaire, ne vendant que des minerais sans déchets, arrive déjà à expédier, en ne disposant que de 200 ouvriers à peine, une quantité journalière de minerai qui justifie une moyenne de deux convois par mois, comportant environ 50 chameaux chacun, et allant porter à Beni-Ounif, au chemin de fer, le minerai extrait.

Plus au Sud, dans le Djebel Melias, se trouve un gîte de plomb mis récemment en reprise de travaux. Ce gîte est aussi de grand intérêt. Il s'étend sur 2 km. de long et paraît offrir un enrichissement appréciable en profondeur à ses deux extrémités. On y trouve, dans une gangue de calcite, avec une assez grande quantité de cérusité en surface, de la galène (Pb S) accompagnée de sulfure d'argent, et de mouchetures de malachite et de calchopyrite. Le gisement se continue d'ailleurs à l'Ouest par un gisement de cuivre se présentant sous les formes de cuprite (Cu₂ O), de malachite (CO₃ Cu) et de cuivre gris.

Ce gîte du Djebel Melias est tout près de la voie ferrée actuelle (10 km.); mais évacuer ses produits par la ligne projetée de Bou-Arfa, et en ce point rejoindre le Transsaharien représenterait déjà un gain de distance d'environ 100 kilomètres.

Restent les gisements actuellement non exploités en raison des frais exagérés qu'entraînerait le transport du minerai.

Le plus favorisé serait celui d'Ain-en-Nehas et celui de Guelb-en-Nehas, tout à côté desquels passerait la voie ferrée.

IV. LE PROBLEME FINANCIER

Il ressort nettement des faits que des richesses importantes et certaines attendent dans les régions africaines le chemin de fer sans lequel elles seraient à tout jamais perdues. On objectera que l'état financier de la France n'autorisera pas, avant longtemps, des engagements de dépenses aussi élevées. Réplique impressionnante et facile qui ne résiste pas à l'examen, car une dépense quand elle peut être à ce point productive et de sécurité nationale et de fortune économique, n'est plus un acte imprudent, mais un fait de bonne et intelligente gestion.

Pour trouver le capital nécessaire l'épargne privée, avec la garantie de l'Etat, ne suffirait-elle pas ?

Au mois de janvier 1926 cette épargne, déposée dans les établissements financiers, représentait 28 milliards de francs. Au mois de juin, elle atteignait 38 milliards. De même que le Transsibérien, œuvre gigantesque, a été réalisé par des souscriptions publiques, de même le Transsaharien pourrait se construire en appelant les

Français à participer à l'emprunt nécessaire. Au surplus, France et Français, s'ils étaient seuls dans l'avenir à profiter de l'enrichissement créé par le Transsaharien, ne seraient pas seuls dans le présent à en supporter le poids. L'Allemagne là, peut payer. Nous voulons dire que le Transsaharien peut être compris dans le programme des grands travaux pour lesquels le Gouvernement français a demandé la participation allemande.

Le 25 juillet 1922, M. Louis Dubois, Délégué de la France à la Commission des Réparations, adressait au Secrétaire général de la Commission la lettre ci-après :

Le paragraphe 19 bis de l'annexe II à la partie VII du traité de Versailles porte que l'Allemagne devra, sur sa demande et immédiatement, fournir les matériaux et la main-d'œuvre que chacune des puissances réclamerait, après l'approbation préalable de la Commission des Réparations, en vue de procéder à la restauration ou au développement de sa vie industrielle et économique.

Par application à la disposition ci-dessus rappelée, le Gouvernement français demande que l'Allemagne exécute sur le territoire français un certain nombre de travaux publics :

Désignation du travail et estimation
(En millions de francs)

Aménagement du Rhône	2.665
Aménagement de Truyère.	129
Aménagement de la Dordogne moyenne	185
Tunnel de Wesserling sur la ligne de chemin de fer entre Saint-Maurice et Wesserling	63 5
Canal du Nord-Est (Sarre, Moselle, Meuse, Escaut).	862 4
Total	3.894 9

« Je vous prie de bien vouloir saisir la Commission des Réparations de la demande du Gouvernement français en vue de l'approbation préalable stipulée par le § 19 bis. »

A la suite de cette lettre, la Commission des Réparations a pris la décision suivante :

La Commission des Réparations considère que les projets envisagés tombent en principe dans le champ d'application du paragraphe 19 bis de l'annexe II de la partie VIII du Traité de Versailles et y donne, en conséquence, son approbation provisoire.

Il ne peut être question de demander de la *main-d'œuvre* à l'Allemagne pour les travaux du Transsaharien. Les ouvriers devront en effet être recrutés parmi la population indigène. Pour les cadres, chefs ouvriers, contremaîtres, ingénieurs, il faut qu'ils soient Français, ou du moins de pays de langue française, car il faut éviter de donner à des étrangers les moyens de faire, en Afrique, de la propagande contre la France. Mais pour les *matériaux*, le matériel, l'outillage mécanique, rails, traverses, ponts métalliques, locomotives à moteur à combustion interne, matériel roulant, matériel électrique, dragues, pelles, machines à ballaster, etc., tout cela peut être fourni par l'Allemagne.

Le Transsaharien rentre bien en effet parmi les travaux qui doivent aider au développement de la vie industrielle et économique de la France, et pourrait figurer à la suite des travaux précédemment cités sur la liste établie par le Ministre des Travaux publics, et admise en principe par la Commission des Réparations. Nous savons que des industriels allemands se prêteraient sans hésiter à cette participation. L'économie financière du projet serait alors singulièrement modifiée à notre avantage.

On a dit à ce sujet que l'industrie métallurgique française qui subit actuellement une crise assez sensible ne se prêterait pas de bonne grâce à voir les Allemands bénéficier de commandes aussi importantes.

Nous avons à ce sujet interrogé quelques-uns des grands métallurgistes français qui nous ont répondu que si l'intervention allemande, au titre des réparations, devait permettre la réalisation d'une œuvre d'intérêt national telle que le Transsaharien, ils ne sauraient moralement s'y opposer, mais qu'au surplus il n'y aurait là pour l'industrie française aucun danger. En effet, l'accord international entre les producteurs d'acier prévoit qu'au cas où les Allemands entreprendraient en France ou dans nos colonies — terrain réservé aux Français — des commandes soustraites à l'industrie française, celle-ci recevrait à titre de compensation des commandes d'égale importance procurées par l'industrie allemande. L'accord qui s'applique expressément aux rails ne s'étend pas aux traverses, mais une entente pourrait intervenir entre métallurgistes allemands et français. Ce serait pour nous une bonne partie, près de la moitié, de la dépense du Transsaharien assurée par l'Allemagne. Cet encouragement a son prix.

Mais combien de temps faudrait-il pour réaliser le Transsaharien ?

On a généralement admis que sept à huit ans seraient nécessaires pour mener à bien une telle œuvre. Qu'il nous soit permis de considérer comme discutable cette opinion, en nous basant sur l'expérience faite en Tunisie dans la construction du chemin de fer de Sfax à Gafsa. Le chemin de fer traversait sur 240 kilomètres des régions qui étaient alors désertiques. Il s'agissait d'aller vite et le constructeur, M. Wiriot, usa d'un procédé qui, limitant au minimum le personnel nécessaire, poussait cependant la voie avec une grande célérité. Son système consistait à faire avancer sur la ligne un wagon poseur alimenté par un train portant 100 travées de voie de 10 mètres chacune, prêtes à être mises

en place, l'assemblage et le boulonnage ayant été faits au dépôt de Sfax. Cela se passait il y a quelque trente ans. Avec les perfectionnements mécaniques actuels on devrait arriver à poser 1 kilomètre en 4 ou 5 heures, soit 80 à 100 kilomètres par mois, au moins dans les parties sahariennes où le sol constitue une plateforme naturelle qui peut être balastée après la pose des rails. Le Transsaharien, ligne et ouvrages d'art, pourrait donc être construit en quatre ans environ. C'est une question de volonté, de matériel et de méthode.

Car il faut aller vite.

On sait par les études du docteur Le Lorier qu'à partir de 1935 les classes de recrutement françaises tomberont à 150.000 ou même à 120.000 hommes, tandis que les classes allemandes seront de 800.000 hommes. C'est en 1935 également que d'après le traité de Versailles doit être terminée l'évacuation des pays rhénans.

Ainsi que le souligne le commandant Mornet, en même temps que notre puissance militaire subira un affaiblissement considérable, la France verra lui échapper la garantie de fait que constitue l'occupation rhénane.

Cette garantie, remplaçons-la par une autre, l'arrivée rapide, grâce au Transsaharien de nos contingents noirs. L'année 1935 sera une année critique. Il faut que ce chemin de fer soit à cette date terminé.

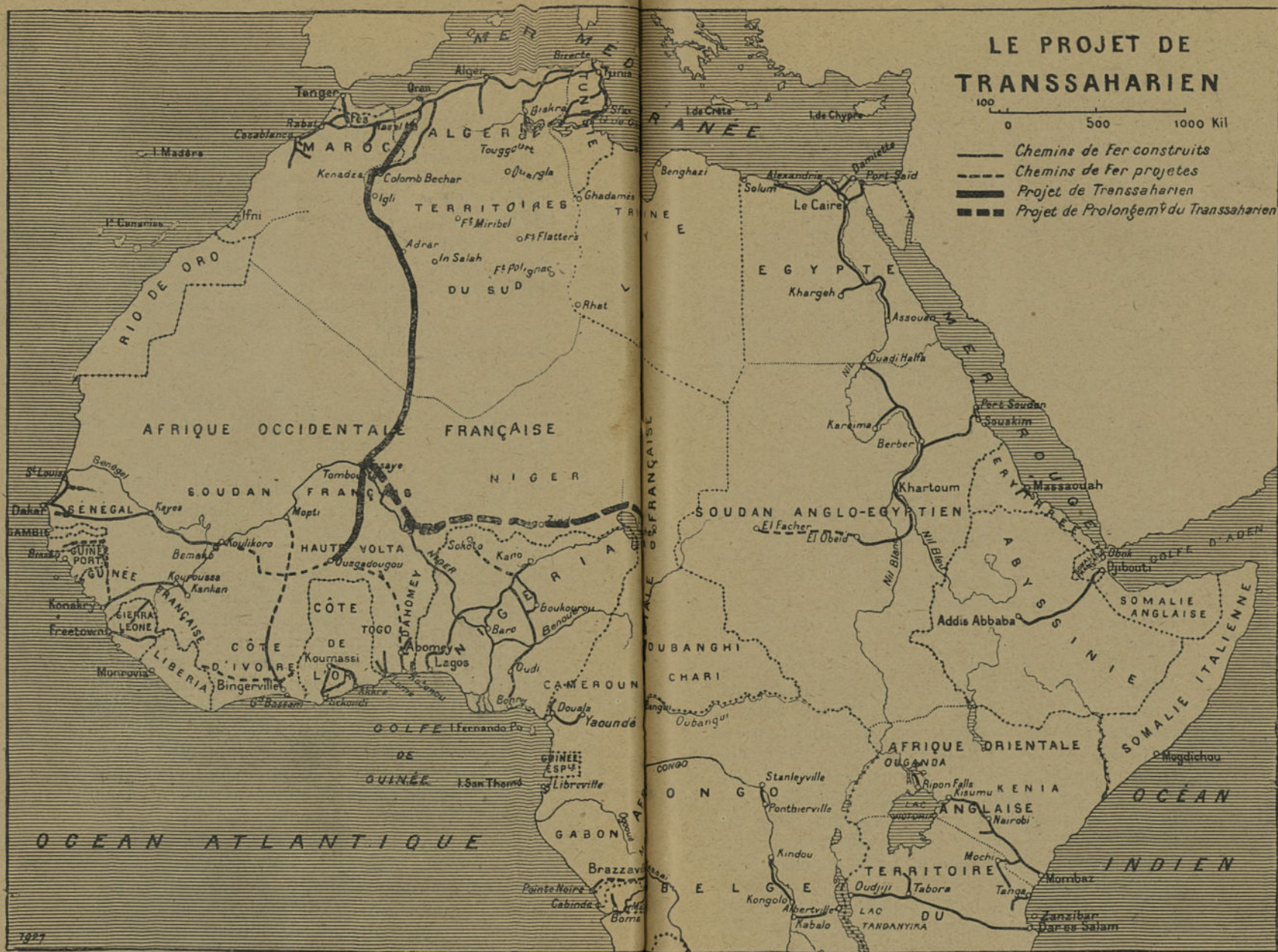
V. IL FAUT ABOUTIR

A la vérité, personne aujourd'hui ne peut contester l'intérêt capital non seulement de joindre et de souder fortement entre elles les diverses parties de notre empire colonial africain avec la France, mais de rendre ces contrées facilement

et rapidement accessibles aux Français. Tel industriel ou financier qui n'aura ni le temps ni le goût de se livrer pendant de longues semaines à la houle de l'Atlantique, aux incertitudes automobiles du *bled*, à l'équilibrisme des pirogues, et qui par conséquent ne se décidera jamais à visiter l'Afrique Occidentale, et moins encore le Soudan, se sentira une subite vocation coloniale quand il saura qu'un wagon-salon et un sleeping l'amèneront frais et dispos en quatre ou cinq jours sur les bords du Niger. Ce sera du pur tourisme duquel bientôt sortira la pensée d'exploitation.

Or, sans la présence au moins temporaire mais périodique de Français de qualité, sans l'apport d'intelligence et d'argent que suppose cette sorte de Français, la colonisation de l'Afrique noire ne sera jamais que le fait de quelques individualités, sociétés ou particuliers dont l'action fatalement restreinte ne s'exercera que médiocrement sur ces pays à possibilités quasi-illimitées. Ce sera le profit non chiffré par les ingénieurs du Transsaharien. Certes les raids magnifiques des automobiles à travers le Sahara permettent de supposer que ce voyage ne prendra plus bientôt l'aspect d'un acte d'héroïsme fanatique, quand ces services d'autos seront organisés, ce qui déjà se prépare. Il faut ardemment les encourager. Mais toute la question par là ne sera pas résolue, en particulier la question militaire, non plus que la nécessité économique. Car on imagine mal plusieurs centaines de mille tonnes circulant en automobile du Niger à Alger.

Remarquons ici l'aide puissante et mutuelle que doivent se donner le rail et l'avion, le premier indiquant au second avec une netteté parfaite la route à suivre, les points d'atterrissage et d'approvisionnement, et pouvant en cas de



Afrique Française

Reproduction interdite.

LE PROJET DE TRANRIEN DE 1922-1923.

panne le secourir ; l'autre, l'avion, surveillant la ligne, signalant les incidents ou accidents avec une rapidité que l'automotrice ne réaliserait jamais.

L'itinéraire probable du Transsaharien est exactement celui qui, depuis trois ans, est parcouru par les avions allant d'Oran au Niger. La ligne postale par avions terrestres emprunterait donc l'itinéraire du rail pour les relations avec l'A.O.F. et l'A.E.F. La ligne postale par hydravions Casablanca-Dakar-Buenos-Ayres desservirait le Sénégal et l'Amérique du Sud. Ainsi serait évitée la traversée si dangereuse pour les avions terrestres du Río de Oro.

De même, l'automobile et le chemin de fer ne doivent pas, pour ce problème, s'opposer. Ils se complètent et l'on voit au contraire aux grands points de la ligne, s'ouvrir les routes par où l'automobile s'enfoncera dans le pays pour rabattre voyageurs et produits sur la voie ferrée. Mais ne confondons pas. L'automobile ne donne pas l'impression de pacification, de sûreté que donne le chemin de fer. Là où règne le rail, règne la paix. Là où l'auto circule, l'embuscade, le coup de main restent toujours possibles.

Toutes ces puissantes raisons n'avaient pas échappé au Conseil supérieur de la Défense nationale qui, en 1923, s'était prononcé pour la construction du Transsaharien. Mais insistons sur ce point ; le point de vue militaire, dans cette affaire, capital, nous le disions, se trouve renforcé par des considérations dont l'économie politique fait une règle. Et c'est cet ensemble impressionnant de vérités qui avait amené notre Gouvernement à décider la mise en œuvre du Transsaharien.

Par une dépêche du 7 novembre 1923, le Ministre des Travaux publics avait chargé M. l'in-

génieur en chef Gilles-Cardin, qui a été dans la préparation du projet de Transsaharien l'actif collaborateur de M. Mahieu et qui est allé en étudier le premier tronçon sur place, de préparer le projet de convention et de cahier des charges relatifs à la concession (construction et exploitation) du Transsaharien par la Compagnie P.-L.-M. suivant une formule qui est déjà appliquée au régime des chemins de fer au Maroc. Le Parlement allait se trouver saisi. Mais l'heure malheureuse du « franc » venait de sonner. La crise financière qui prenait les aspects inquiétants que l'on sait détournait le Gouvernement de sa décision la veille du jour où la Chambre devait se prononcer.

Et voilà pourquoi, aujourd'hui, patiemment nous reprenons notre propagande inlassable en faveur de cette œuvre de salut.

Dans les conclusions de son rapport au Conseil supérieur de la Défense nationale, M. Mahieu écrivait :

« Les trois tronçons actuellement séparés du bloc franco-africain, Afrique du Nord, Afrique occidentale française, Afrique équatoriale, constituent trois réservoirs de ressources complémentaires. Leur potentiel économique et leur degré de mise en valeur sont très différents. Tendre à l'égalisation de leurs niveaux en les réunissant par une artère à large et rapide circulation, c'est stimuler les éléments vitaux des parties et du tout, c'est rapprocher des populations laborieuses de la métropole un immense champ d'activité dont l'éloignement les rebute encore actuellement : c'est conserver au patrimoine français les milliards qu'au taux de notre change nous aliénonnons tous les ans aux mains de l'étranger ; c'est coopérer vraiment à l'œuvre urgente

de notre reconstitution économique et financière. C'est un peu justifier aussi aux yeux du monde entier le mandat civilisateur que nous avons accepté de remplir dans l'univers, car l'examen critique d'une carte générale d'Afrique au point de vue des grandes lignes d'intercommunication coloniale n'est certes pas à notre avantage.

« Ce n'est pas dire que l'accord sur la question puisse se faire sans heurts et sans hésitations, immédiatement unanime. En dépit de la sincérité de la thèse soutenue, l'immensité impressionnante du désert à franchir entretiendra probablement longtemps et dans beaucoup d'esprits de tenaces méfiances. Il n'est peut-être pas inopportun de rappeler à ce propos que lorsqu'en 1843, il fut question pour la première fois, aux Etats-Unis, de construire un chemin de fer transcontinental, les membres les plus pondérés du sénat de Washington firent bloc contre une entreprise alors jugée plus que téméraire.

« Cependant le chemin de fer transcontinental fut construit et ce ne fut que la première des grandes voies ferrées actuellement établies entre les rivages orientaux et occidentaux de l'Amérique du Nord.

« Au surplus, est-il besoin de chercher des inspirations hors de France ? Si, se plaçant à certains points de vue, quelques bons esprits ont pu soutenir le paradoxe que depuis 1878, notre Empire colonial s'est constitué tout seul, il n'est personne qui conteste à M. de Freycinet la paternité du programme de grands travaux qui a doté la métropole de 18.000 kilomètres de voies nouvelles, amélioré 10.000 kilomètres de voies navigables et agrandi ou transformé la presque totalité de nos ports de mer.

« Or, au lendemain d'une guerre malheureuse, d'où le pays sortait mutilé et épuisé, il pouvait vraiment sembler hardi d'engager un program-

me de dépenses de plusieurs milliards... Les résultats justifiaient pourtant ces prévisions hardies.

« Voyait-il juste, le grand homme d'Etat, quand, le 28 décembre 1879, s'arrachant à regret du Ministère des Travaux Publics où il comptait poursuivre en personne l'édification de son œuvre, il acceptait la Présidence du Conseil et écrivait au Président de la République :
« Il est du devoir du Gouvernement de porter
« ses regards hors de nos frontières et d'exa-
« miner quelles conquêtes pacifiques il pourrait
« entreprendre. Le Ministère des Travaux Publics
« a l'un des premiers rôles à jouer en pareille
« occurrence. C'est, en effet, par les voies de
« communication que la civilisation s'étend et
« se fixe le plus sûrement. L'Afrique, à nos
« portes, réclame plus particulièrement notre
« attention. Il faut essayer de rattacher à nous
« les vastes territoires que baignent le Niger et
« le Congo. Au moment même où j'écris ce rap-
« port trois missions d'exploration partent du
« centre, de l'Ouest et de l'Est de l'Algérie pour
« rechercher s'il ne serait pas possible de jeter
« une voie ferrée à travers le Sahara jusqu'au
« Soudan... »

Des événements nouveaux (comme hier) forcèrent malheureusement le Gouvernement à remettre à plus tard la poursuite de ce projet. Mais, au cours des quarante dernières années, le Sahara a perdu son redoutable prestige et il est surabondamment prouvé qu'avec des moyens appropriés, on peut le parcourir en toute sécurité.

Rappelons-nous qu'un Français conçut le canal de Panama que l'Américain construisit. Et ce même Français changea l'aspect maritime du monde en perçant l'isthme de Suez que l'Anglais

détient. Une œuvre également vaste, mais plus facile, nous attend qui fera passer un souffle de vie dans les solitudes désertiques du Sahara.

L'effort ne dépasse pas les moyens de la France et c'est à ce prix seulement que cette « *mise en valeur des colonies* » subitement inscrite dans tous les programmes politiques et financiers, sera réalisée. Alors seulement nous pourrons sans sourire parler d'une France unie, compacte, une France de cent millions de Français, citoyens, sujets ou protégés, tous solidement acquis à la grande famille. Et à l'abri de toute atteinte, équipée militairement, ravitaillée économiquement, la France poursuivra sa route libre et accomplira son destin.

ROBER-RAYNAUD.

Le Comité Algérie-Tunisie-Maroc, dans sa séance du 16 février 1927, a émis le vœu suivant, après avoir entendu une communication de M. Roux-Fressineng, député, qui faisait partie de la délégation oranaise au voyage transsaharien des Chambres de Commerce d'Algérie et après avoir délibéré sur la question :

« *Le Comité Algérie-Tunisie-Maroc,*

« *Adoptant le principe de la nécessité du chemin de fer transsaharien,*

« *Considérant qu'au point de vue de la défense nationale cet ouvrage permettrait de faire passer rapidement les troupes et les produits de l'Afrique noire dans la Métropole,*

« *Considérant, en outre, au point de vue économique, que seul le Transsaharien serait capable d'attirer la colonisation vers les colonies de l'Afrique occidentale française, de mettre en va-*

leur ces riches possessions ; de fournir facilement à la Métropole les matières premières de l'Ouest africain ; et de libérer par conséquent dans une large mesure le tribut financier que la France paie à l'étranger pour l'achat de ses matières premières,

« Emet le vœu :

« Que le Conseil Supérieur de la Défense Nationale, déjà saisi en 1923 de cette question et qui s'était alors prononcé pour l'exécution immédiate du Transsaharien dans des conditions et suivant un tracé déterminés, soit de nouveau et sans retard invité par le Gouvernement à terminer l'étude technique de cette voie de pénétration. »

La carte ci-jointe, qui est celle du projet de Transsaharien de 1922-1923, est publiée ici pour bien exposer les conditions géographiques de la question.

A TRAVERS LE SAHARA

L'étude qu'on vient de lire a délibérément écarté toute recommandation précise sur le choix d'un tracé du Transsaharien. On sait que les trois départements algériens se disputent l'avantage d'être « tête de ligne ». De cette dispute nous ne prétendons pas être juges. Mais, à titre de documentation, il nous a paru intéressant de reproduire ici des extraits du rapport que M. E.-F. Gautier a établi à la suite de son voyage récent à travers le Sahara, sur les pistes d'automobiles. Cette partie du rapport offre des éléments importants d'appréciation sur le tracé éventuel du Transsaharien.

*
**

Historique de l'automobile au Sahara

C'est la guerre qui a été le tournant, en cela comme en tant d'autres choses. Et les nouveautés réussies, les réalisations ont surtout concerné les communications par voitures automobiles. L'auto est née en France, un peu, à ce qu'il semble, parce que la France avait hérité de la Monarchie les plus belles routes de la planète. Et pendant longtemps, l'idée d'auto et celle de route carrossable sont restées liées indissolublement. Jusqu'en 1914, on ne concevait pas qu'une voiture automobile pût circuler hors des routes.

Même sur le front européen, les nécessités du ravitaillement, les besoins de l'artillerie lourde,

la création des chars d'assaut, ont entraîné progressivement la traction automobile jusque dans les labourés.

Mais c'est au Sahara surtout, au cours de la guerre Senoussiste, que la révolution a été profonde. On ne l'a pas remarquée parce que l'attention était ailleurs, à juste titre. Le Sahara était prédestiné. Le désert est le pays par excellence du roulage hors des chemins tracés, par son absence de végétation arborescente, et par les formes du terrain (prédominance des zones d'épannage et par conséquent des plaines).

C'est pour cela que les empires de déserts, l'Égypte pharaonique, la Chaldée, ont eu des charreries longtemps avant d'avoir des cavalleries. Mais pour nous ramener à cette conception, vieille de plusieurs millénaires, il a fallu la secousse effroyable de la guerre.

C'est dans l'Égypte anglaise qu'elle a fait d'abord sentir ses effets : et c'était tout naturel. Par tempérament national, ou plutôt par habitude d'esprit contractée dans les pays neufs vides d'indigènes (Amérique du Nord, Australie), l'Anglais est bien plus rapidement porté que nous à se débrouiller par ses moyens propres et à dédaigner l'expérience indigène. L'Égypte d'ailleurs n'a jamais eu de grands nomades, elle n'a presque pas de chameaux, le Camel Corps égyptien était de l'infanterie anglaise montée sur des chameaux d'importation. La structure du désert égyptien est très particulière : il a des côtes immenses sur la Méditerranée et la mer Rouge ; il est traversé dans le sens de la longueur par le Nil ; il n'y a pas de point du désert égyptien qui soit à plus de 200 kilomètres d'une base nilotique et maritime, et qui ne soit par conséquent à portée d'un centre de rayonnement automobile installé dans une de ces bases. Aussi l'Angle-

terre, dès qu'elle se vit aux prises en Egypte avec les Turcs et les Senoussistes, organisa des escadrilles régulières d'automobiles militaires. Parmi les voitures utilisées on peut noter que les voitures américaines Ford jouèrent un rôle prépondérant, parce qu'elles se trouvaient les mieux adaptées au problème. C'est qu'en effet l'Amérique du Nord est le seul grand pays industriel où la vie automobile ait précédé le réseau des routes.

Ainsi est née, dans le Sahara égyptien, sans que la naissance ait été soigneusement enregistrée, une conception nouvelle de l'automobile. La France, aux prises dans son Sahara avec les mêmes ennemis Senoussistes, rapprochée de la vie militaire anglaise par la confraternité d'armes et le mélange des unités, a suivi l'exemple, avec une certaine timidité, imposée d'ailleurs par la structure de notre Sahara. Nous n'avons jamais créé d'escadrilles d'autos militaires. Pourtant, entre Touggourt et Ouargla d'abord, puis entre Ouargla et In-Salah, nous avons eu une circulation automobile d'une certaine intensité. Il s'agissait de ravitaillement, et on utilisait de grosses voitures, camions et camionnettes ; les camionnettes Fiat en particulier ont été très utilisées. On s'est aperçu, avec surprise, qu'en somme elles passaient partout.

La paix a naturellement amené une modification de la perspective. Une des raisons principales qui ont rendu la guerre si féconde en matière de progrès automobile au Sahara, c'est que pendant la guerre personne ne comptait, les millions coulaient, l'argent n'avait plus aucune espèce d'importance. L'automobile au Sahara passait partout, il est vrai ; mais elle s'usait avec une rapidité prodigieuse. Entre Ouargla et In-Salah, la route fut surnommée « l'Oasis Miche-

lin », parce que sur toute sa longueur elle était semée de pneumatiques crevés, qui prenaient dans le paysage l'aspect d'une végétation désertique.

Quoique la paix n'ait pas été partout le retour à une stricte économie, au Sahara pourtant les cordons de la bourse se resserrèrent. On eut certainement l'impression qu'on venait de vivre une expérience théoriquement curieuse, mais trop coûteuse pour avoir un avenir pratique. Cette impression était fausse.

On vit intervenir alors les marques d'automobiles qui choisirent le Sahara comme théâtre d'exploits et champ de réclame. Des raids transsahariens brillants ont fait le tour de la presse. Tout le monde connaît la superbe publication Haardt et Audouin-Dubreuil : « *La première traversée du Sahara en Automobile* ». Ces exploits cependant n'entraînaient pas la conviction, justement parce que c'étaient des exploits d'un caractère exceptionnel, des raids. Il est vrai que les constructeurs s'efforçaient de créer un type de voiture adapté au Sahara. Mais on eut l'impression que la formule était encore à trouver. Les chenilles Citroën ont été en définitive une déception. Elles ont bien atteint leur but ; elles sont admirablement adaptées au sable. Mais le sable est exceptionnel, au moins suivant les directions fréquentées, parce que les pistes évitent facilement les grands amas de dunes. Les chenilles sont nécessairement de progression lente, et par conséquent elles renoncent à ce qui est la raison d'être du trafic automobile.

En novembre et décembre 1926, les Chambres de commerce d'Oran, d'Alger et de Constantine, appuyées par le Gouverneur général, mettant à profit les efforts de marques d'autos concurrentes, ont réussi une traversée du Sahara d'un caractère tout nouveau. Ce voyage des Chambres

de commerce n'est plus du tout un exploit sportif ; il fait prévoir, dans un délai bref, l'organisation de véritables services.

Manifestement, il y aura, on peut dire pratiquement qu'il y a, deux pistes d'autos le long desquelles le trafic s'organise ou est organisé.

L'une passe par le centre du Sahara, le Hoggar, elle a été suivie par les Chambres de commerce d'Alger et de Constantine, et elle intéresse en effet ces deux départements. L'autre passe plus à l'Ouest, par le Tanezrouft, c'est la piste qu'a suivie la Chambre de commerce d'Oran. Les rivalités départementales, qui sont si vives en Algérie, tendraient à opposer ces deux pistes l'une à l'autre. En réalité, elles ne se font pas concurrence, elles répondent chacune à des besoins distincts, et elles ne s'adressent pas à la même clientèle éventuelle.

Piste du Hoggar

La route du Hoggar est l'ancienne route traditionnelle, historique et humaine. Il était impossible de laisser en dehors de la piste le Hoggar, qui a été, et qui est encore le centre humain du Sahara. Cette route a deux caractéristiques. Elle est jalonnée sur tout son parcours pratiquement de points d'eau, qui sont très souvent des centres indigènes. Les deux pistes de Constantine (par Touggourt et l'oasis d'Ouargla) et d'Alger (par les oasis de Laghouat, Ghardaïa, El-Goléa) se rejoignent à Hacı-Inifel où un bordj existe, c'est-à-dire un caravansérail, un hôtel administratif rudimentaire. Au delà, bordj d'El-Guettara ; oasis d'In-Salah ; bordj de Tadjemout dans les premiers pâturages Touaregs ; bordj d'El-Kettar (pâturages Touaregs) ; poste et village de Tamanrasset, la capitale du

Hoggar ; puis poste de Tin-Zaouaten, sur la bordure de l'Adrar des Iforas, le dernier poste occupé par les méharistes algériens. Au delà, la piste pénètre en territoire de l'Afrique occidentale française. Elle passe au gros poste de Kidal, au petit poste de Tabankor dans la vallée du Tilemsi, et elle aboutit à Bourrem sur le Niger.

Notez que cette piste est déjà plus qu'une simple conception de l'esprit. Elle est finie ou à peu près. Bien entendu, ce n'est pas une route, au sens Ponts et Chaussées du mot. Une route de 2.000 kilomètres ne s'improvise pas si aisément. C'est une simple piste. Elle est aménagée dans les mauvais passages rocheux, les gorges de Taout-Arak par exemple, ou celles d'El-Guetta-ra; on s'est efforcé de réduire au minimum par un choix judicieux du tracé et d'aménager dans la mesure du possible les pires passages, qui sont les sablonneux. Il ne s'agit pas de dunes : il n'en faut pas tant ; on n'imagine pas à quel point un sol sablonneux et mou, d'apparence inoffensive, peut retarder une automobile. Ces passages délicats sont heureusement très rares, trois ou quatre, si je compte bien, sur un trajet total de 2.000 kilomètres, chacun n'excédant guère deux ou trois kilomètres ; et aucun d'eux après tout n'est un obstacle, c'est une simple gêne. Ce qu'on appelle une piste au Sahara, c'est un sol naturellement ferme et plat, se prêtant bien au roulage; mais il ne suffit pas d'avoir choisi ce tracé, après tâtonnements : il faut encore que le premier chauffeur venu, qui suit la piste pour la première fois, la discerne au premier coup d'œil sans ralentir son allure, de nuit comme de jour. Aussi la piste est-elle jalonnée d'un chapelet de cailloux dressés, partout où cela a paru nécessaire, c'est-à-dire sur une grande partie du parcours total. Ce travail considérable est l'œuvre

des méharistes. Il a été possible parce que, du côté algérien à tout le moins, il a été commencé avant la guerre (par feu le capitaine Charlet notamment). Et il est après tout moins énorme qu'il semblerait au premier abord, parce qu'il est fait une fois pour toutes. Un chapelet de cailloux au Sahara, une fois construit, brave l'éternité. Le travail du capitaine Charlet, après une quinzaine d'années, est aussi net qu'au premier jour. La piste ainsi jalonnée est d'autant plus facile à suivre qu'elle garde un temps prodigieusement long toutes les empreintes, en particulier celles des roues d'auto. Au Sud de Tamanrasset, en 1926, on voyait encore bien marquées sur le sol les traces laissées par le raid Citroën. Et on rencontrait ses bidons vides, intacts, dans la position où ils avaient été mis. La face du Sahara est curieusement immuable ; rien ne la dégrade, ni la pluie, ni l'homme, trop rares. Et quant au vent, en dehors de quelques points très rares où il met en mouvement des éléments de dunes, on s'est beaucoup exagéré son action qui est très lente. Cette immuabilité des traces a beaucoup frappé les explorateurs qui pénètrent au Sahara pour la première fois, et en particulier M. Bourcart.

La piste n'est pas définitive. M. Chapuis, qui y a beaucoup travaillé, met la dernière main actuellement au mauvais passage rocheux de Tahount-Arak. Mais d'ores et déjà la piste est vraiment très satisfaisante, en particulier sur le territoire algérien, c'est-à-dire sur ses deux tiers. Le dernier tiers, le Soudanais, ne peut pas être tout à fait aussi avancé, d'abord parce qu'il est le dernier, puis le terrain soudanais n'est pas aussi favorable que celui du Sahara. Il y a des tornades régulières, annuelles, qui sont terribles, et qui modifient périodiquement l'aspect du sol. Il y

a une végétation herbacée plus touffue et plus tenace, qui repousse une fois arrachée. Ce ne sont pourtant pas des difficultés bien graves ; le Gouvernement de l'Afrique Occidentale française a pleine conscience de ses responsabilités, et il a déjà fait le nécessaire.

Voilà donc une piste établie, presque aussi utilisable qu'une route ; les gîtes d'étape sont prêts, à des distances raisonnables. Là où il n'existe ni oasis, ni postes militaires, l'Administration des Territoires du Sud a construit des bordj. Le cadre est fini, il reste à animer la vie automobile qui évoluera dans ce cadre.

Ceci ne peut plus être besogne administrative. Mais l'initiative privée s'est mise en mouvement.

Deux marques d'automobiles (Renault et Berliet) ont construit des types de voitures semi-lourdes à six roues jumelées, qui sont de véritables diligences, pouvant transporter chacune neuf voyageurs avec leurs bagages. Une maison d'entreprises s'est créée à Alger (Etablissements Catelan) sous l'égide du P.-L.-M. Le Directeur du P.-L.-M. Algérien, M. Jourdain, n'a pas seulement pris part au voyage des Chambres de commerce ; il semble bien qu'il en ait été l'âme, au moins en ce qui concerne Alger et Constantine. Les Etablissements Catelan se proposent d'équiper les gîtes d'étapes, d'y créer un atelier de réparations, une provision d'essence, un dépôt de denrées alimentaires. Ils ont l'intention d'ouvrir deux hôtels confortables, l'un à In-Salah, l'autre à Tamanrasset ; et ce projet a déjà reçu un commencement d'exécution. Notez qu'un hôtel Transatlantique existe déjà à El-Goléa.

Bien entendu garages et hôtels seront ouverts à tous venants. Cela signifie que n'importe quelle auto privée pourra continuer au Sahara la promenade commencée en Algérie.

Assurément les efforts des constructeurs pour créer le type de la voiture saharienne ont donné des résultats : les six roues, les roues jumelées, les pneus-ballons, qu'on dégonfle légèrement en terrain mou pour augmenter la surface portante; menues et multiples améliorations de détail dans le moteur, le radiateur, le châssis, tout cela existe. Mais la constatation subsiste, qu'on a faite dès la première heure avec les camionnettes Fiat et avec les Ford, à savoir que n'importe quelle auto d'un modèle courant peut rouler au Sahara. Cette constatation théorique prend une valeur pratique pour tout le monde, à partir du moment où on sait devoir trouver, jusqu'au cœur du Sahara, des ateliers de réparation, des pièces de rechange, des provisions d'essence, des abris et même des hôtels.

La piste du Hoggar traverse les Territoires du Sud suivant leur ligne de plus grande extension; elle dessert les postes les plus éloignés; elle donnera donc à l'Administration des facilités intéressantes. Mais en dehors de ce point de vue administratif, les promoteurs de l'organisation ont eu certainement en vue le Tourisme. Les Etablissements Catelan sont une société de services touristiques algériens qui étend son champ d'action au Sahara.

Les montagnes traversées, le Mouydir, le Hoggar, offrent en effet les paysages les plus étranges et les plus grandioses de tout le Sahara français, les populations les plus intéressantes, et le climat le plus favorable.

La piste du Hoggar, c'est en somme la piste saharienne, plutôt que transsaharienne; elle aboutit au Niger, mais ce n'est pas le Niger et le Soudan qui sont sa raison d'être essentielle.

L'autre piste, celle du Tanezrouft, est assez exactement l'inverse.

Piste du Tanezrouft

Sur la piste du Hoggar, les missions des Chambres de commerce d'Alger et de Constantine ont fait la traversée d'aller en quinze jours, non sans efforts fatigants, qu'elles se sont imposés parce qu'il fallait arriver au Niger à date fixe. Au retour, les voitures étaient moins chargées, les chauffeurs connaissaient le chemin, le voyage était donc plus facile : il a cependant demandé 17 jours.

Il est fort honorable de traverser le Sahara en 17 jours de diligence. Mais la mission d'Oran, par la route du Tanezrouft, a mis cinq jours à l'aller ; le retour s'est effectué de Bourem à Colomb-Béchar en quatre jours et demi, exactement quatre jours treize heures, sans efforts pénibles, sans fatigue, en tout confort.

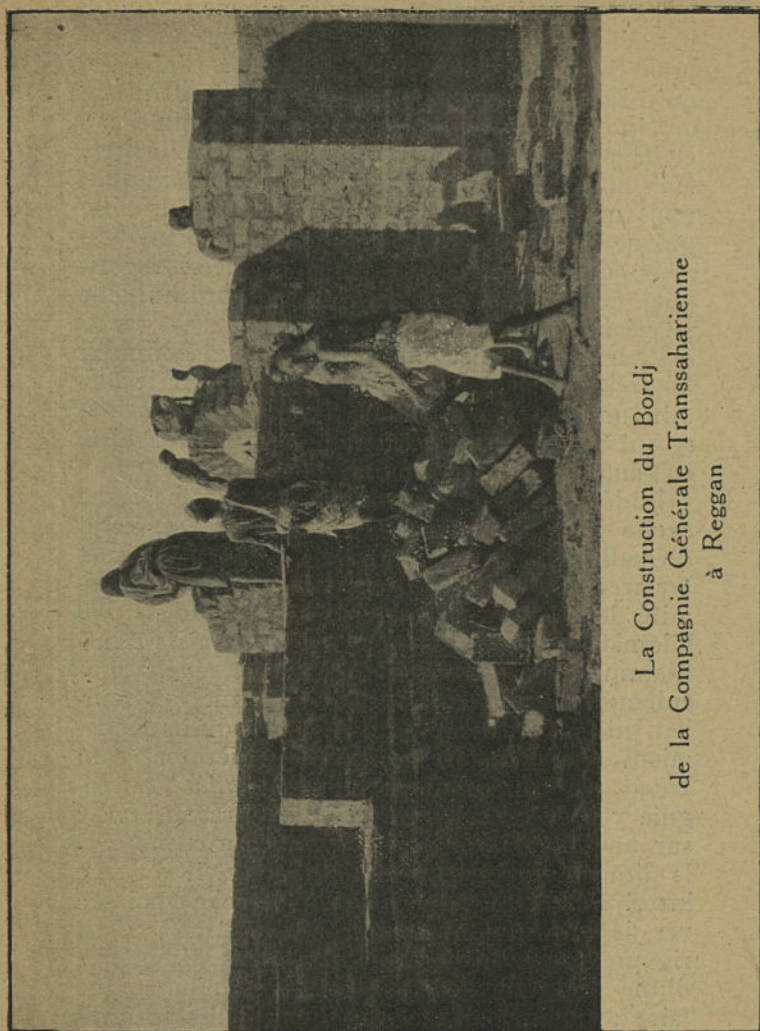
Le contraste entre les deux pistes tient déjà dans ces chiffres éloquents ; mais il faut l'expliquer.

Si le désert est par excellence le pays du roulage, c'est qu'il est le pays des bassins fermés où les fleuves, dans le courant des âges, ont largement étalé leurs alluvions, faute de pouvoir les jeter à la mer. Les parties du Sahara qui se prêtent le mieux au roulage sont donc les cuvettes, et non pas les montagnes. La grande cuvette, et non pas les montagnes. La grande cuvette de l'Ouest des montagnes Touaregs, sur un espace immense, entre le Touat et Tombouctou. Vers cette cuvette convergeaient tous les grands fleuves occidentaux, au temps quaternaire où ils étaient vivants : la Saoura, descendue de l'Atlas ; le Tamanrasset, descendu du Hoggar ; le Niger, descendu du Fouta Djallon, etc. Là s'est accumulée nécessairement une quantité immense d'alluvions, étalée en plaine indéfinie, unifor-

me, qui s'étend sur une dizaine de degrés en latitude et autant en longitude. C'est le Tanezrouft par excellence ; les Touaregs donnent le nom de Tanezrouft aux étendues inhospitalières, pays de la soif et de la mort. En effet cette plaine prodigieuse, sans accidents de terrain auxquels on puisse reconnaître la direction, à peu près dénuée de puits où on puisse s'abreuver, est ce qu'on peut rêver de mieux comme obstacle à la circulation des caravanes. Un coup d'œil sur un Atlas montre que c'est le blanc de la carte, le pays inconnu. Or, ce Tanezrouft s'étend au point précis où il est le plus gênant, interceptant la communication directe entre les oasis du Touat et le Niger. C'est pour le contourner que les pistes caravanières empruntent la voie du Hoggar.

Aujourd'hui une piste d'automobiles, celle qu'a suivie la mission d'Oran, traverse en ligne droite le Tanezrouft ; c'est sur cette piste-là que le trajet se fait en quatre ou cinq jours.

Ici l'Administration des Territoires du Sud n'est intervenue que dans la partie Nord, la partie du trajet antérieure au Tanezrouft, celle qui relie Colomb-Béchar, point terminus de la voie ferrée, et les oasis du Touat. Le point délicat était la traversée, dans le sens de la longueur, de la chaîne d'Ougarta, une chaîne ennoyée d'alluvions, il est vrai, à larges et longues vallées intérieures, mais ravinées, où les passages difficiles abondent. Ce secteur de la piste porte le nom du général La Gardette, le mérite en revient exclusivement à l'autorité militaire. Mais au Sud du Touat, à travers le Tanezrouft, tout est dû, tout, absolument tout, à l'initiative privée de la Compagnie générale Transsaharienne fondée à Paris par M. Gaston Gradis et au labeur infatigable des deux plus jeunes fils du général Estienne, sous la haute direction de leur père.

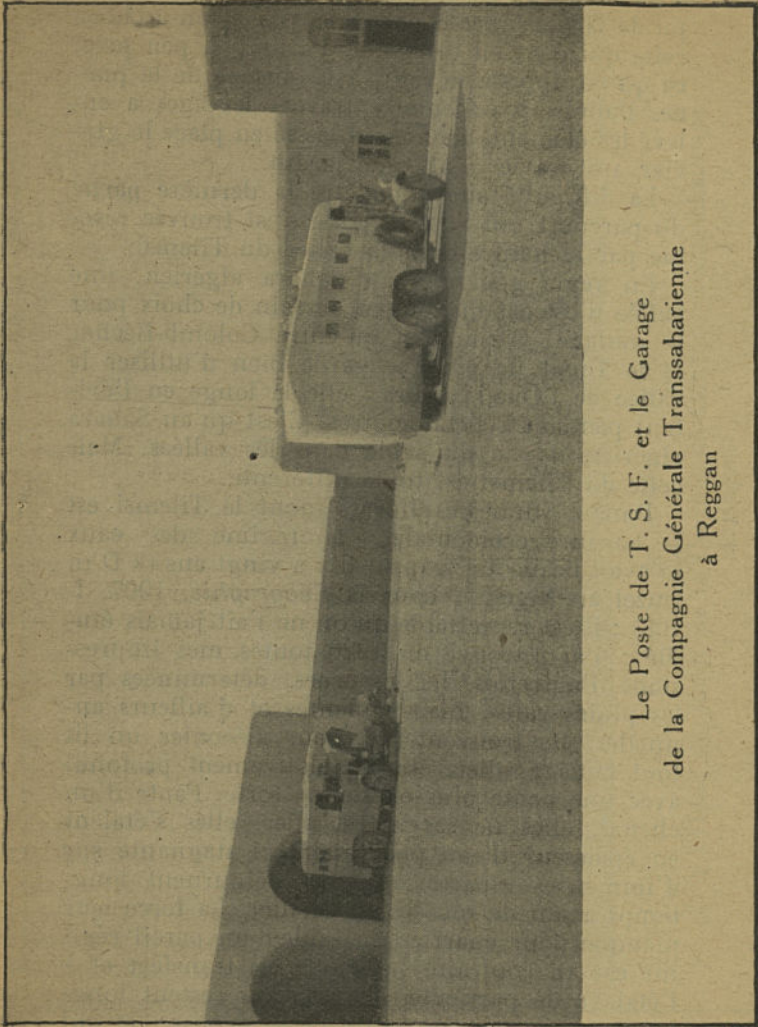


La Construction du Bordj
de la Compagnie Générale Transsaharienne
à Reggan

On est parti d'une idée théorique, inspirée par la lecture de la carte : la route directe, la ligne mathématiquement droite, et par conséquent la plus courte, traverse le Tanezrouft. C'est elle qu'il faut suivre. Les chameaux, qui font quatre ou cinq kilomètres à l'heure, qui ont besoin d'eau et de pâturages, ont eu bien raison de l'éviter. Mais nous ne comptons pas utiliser les chameaux, nous utilisons l'auto, qui va dix fois plus vite, qui ne boit ni ne broute. Il y a bien peu d'années encore cette idée, par sa hardiesse théorique, faisait sourire les sages. Aujourd'hui elle est réalisée, il n'y a qu'à s'incliner.

Pour cette réalisation il a fallu deux hommes, les frères Estienne, qui ont prolongé sur le terrain un effort acharné, en longs tâtonnements, et qui ont mis au point progressivement la piste et l'auto.

L'idée primitive était de réunir par une ligne droite les deux puits les moins éloignés, celui d'Ouallen au Nord, à l'extrémité de l'Ahnet Touareg, et celui de Tessalit au Sud, à l'extrémité de l'Adrar Iforass. C'était un bond de 500 kilomètres à travers le néant; cela paraissait suffisamment hardi ; à l'usage, ça s'est révélé ridiculement timide ; pour l'auto Estienne, ni Ouallen, ni Tessalit ne valent le détour qu'ils exigeraient. On part du Reggan, la dernière oasis du Touat, la lisière du monde vivant. La Compagnie y a fait construire un hôtel caravansérail ; sur un des côtés de l'immense porte cochère, à la dimension de l'auto monumentale, il y a une inscription, accompagnant une flèche pointée vers le Sud : « Bourem, 1.200 kilomètres » C'est rigoureusement exact. Douze cents kilomètres d'une seule étape ; sans puits, on n'en a que faire ; en ligne droite, sauf les détours insignifiants qu'a exigés la recherche du sol le plus plan et le plus dur. Sur un point seulement il y



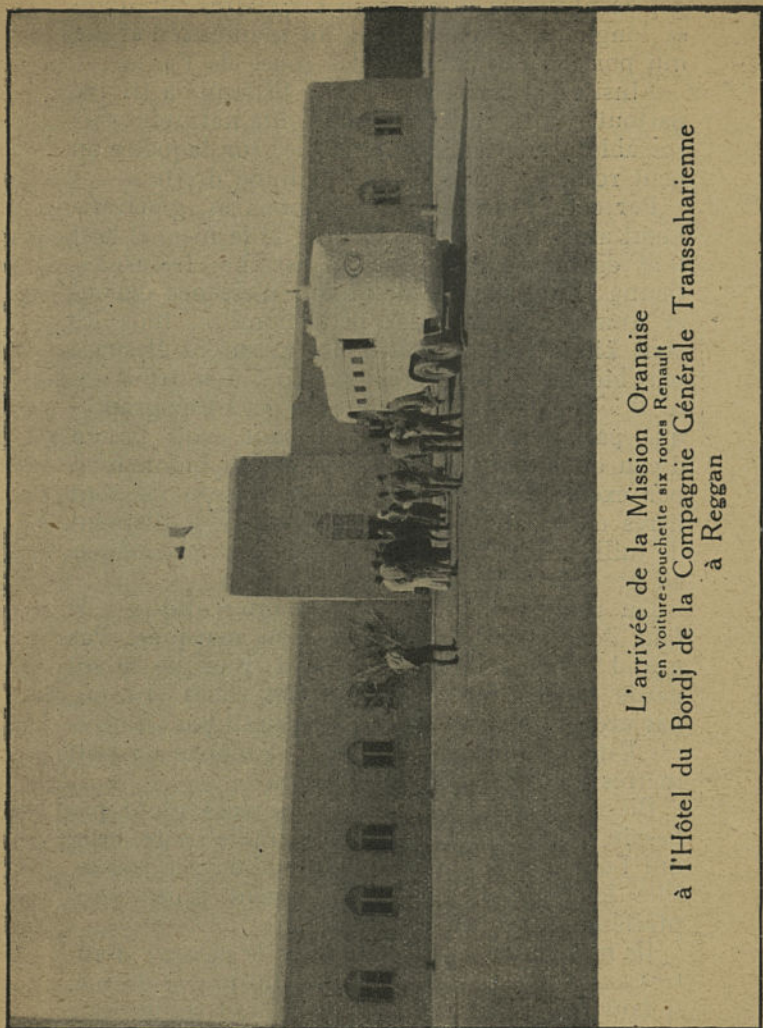
Le Poste de T. S. F. et le Garage
de la Compagnie Générale Transsaharienne
à Reggan

a du sable, un cordon de dunes très mince, rompu de larges brèches parmi lesquelles on a choisi celle qui était en direction. Partout, à peu près, ce qu'on appelle le reg ; à la surface de la plaine, l'abrasion éolienne à travers les âges a enlevé les éléments menus, et laissé en place le gravier, un gravier d'allée de jardin.

La difficulté aurait pu être la dernière partie du parcours, au Soudan. Elle s'est trouvée résolue par la nature dans la vallée du Tilemsi.

En règle générale, au Sahara algérien, une vallée n'est pas du tout un terrain de choix pour le roulage. C'est ainsi qu'entre Colomb-Béchar et le Touat, la piste se garde bien d'utiliser la vallée de l'Oued Saoura ; elle la longe en l'évitant pendant 200 kilomètres. C'est qu'au Sahara algérien il y a du sable dans les vallées. Mais celle du Tilemsi est toute différente.

Dans l'Adrar des Iforass (dont le Tilemsi est la bordure occidentale), le régime des eaux m'avait beaucoup frappé, il y a vingt ans (« D'in Ouzel au Niger », dans la *Géographie*, 1907, I-103) ; il est regrettable qu'on ne l'ait jamais étudié ; j'ai retrouvé en 1926 toutes mes impressions d'autrefois. Ici les crues, déterminées par les pluies rares, mais violentes et d'ailleurs annuelles, ne trouvent pas pour s'écouler un lit tout fait, régulier, étroit, relativement profond, avec une pente plus ou moins forte. Faute d'un chenal, elles ne savent où aller, elles s'étaient en épaisseur d'eau pelliculaire et stagnante sur d'immenses espaces, où elles séjournent longtemps avant de réussir à s'écouler. La force leur manque pour charrier du sable ; un pareil régime est au contraire favorable au transfert et à l'étalement de particules ténues, qui restent longtemps en suspension avant de se déposer, et qui recouvrent le sol d'une couche d'argile. Le Tilemsi est un oued de ce type, immensément lar-



L'arrivée de la Mission Oranaise
en voiture-couchette six roues Renault
à l'Hôtel du Bordj de la Compagnie Générale Transsaharienne
à Reggan

ge, de plusieurs dizaines de kilomètres sur toute sa longueur, et encroûté d'un manteau d'argile qui porte admirablement les roues de l'auto.

Ainsi est-il arrivé que l'auto Estienne a trouvé partout, jusqu'au Niger, une route naturelle carrossable d'une largeur indéfinie, sur laquelle on peut rouler à toute allure, en ligne droite.

Par cette route de 1.200 kilomètres, généralement aussi unie que la surface de la mer, il faut tout de même savoir où on est. Les frères Estienne l'ont jalonnée de bidons d'essence debout et numérotés, en assez petit nombre, tous les cent kilomètres peut-être. Ils mesurent l'espace par bidons : les expressions « bidon n° 3 ou n° 9 » ont dans leur langue un sens topographique parfaitement précis. On peut avoir besoin d'eau ou d'essence. Ils savent qu'au bidon n° 5 par exemple ils trouveront un caisson de cent litres d'eau et au bidon n° 6 un ravitaillement de mille litres d'essence, déposés par eux-mêmes au bord de la piste.

On roule nuit et jour sans interruption ; il faut donc que la piste soit bien marquée. Pas grand effort à faire, il est vrai, puisque le sol garde indéfiniment la trace des roues. Là où, par exception, cette trace ne suffirait pas, les frères Estienne ont jalonné de cent mètres en cent mètres avec des bouteilles vides.

Bidons d'essence et bouteilles vides n'ont pas besoin d'être gardés : sur une pareille route, ceux qui l'ont construite sont seuls à pouvoir passer. Elle leur appartient exclusivement d'une propriété garantie par la nature.

Ils n'ont même pas à redouter le passage d'autres autos que la leur. Pour s'aventurer là-dessus, il faut une voiture adaptée. Elle doit transporter avec elle une grande quantité d'eau et d'essence. Comme elle roule jour et nuit (par prudence ; sur une route aussi longue, il n'y a pas de temps

à perdre), elle doit assurer à ses chauffeurs et à ses voyageurs (neuf personnes en tout), d'abord le coucher ; il faut des couchettes de sleeping ; puis des repas réguliers : il y a une cuisine ; voire même des facilités qui suppriment toute la nécessité d'arrêt : il y a des water-closets ; enfin, il faut prévoir la panne irréparable : pour cette éventualité, la voiture a la T. S. F. ; à l'extrémité de la ligne, au caravansérai du Reggan se trouve le poste récepteur, et une autre voiture du même type est toujours prête à voler au secours.

A ces conditions, mais à ces conditions seulement, une diligence transportant sept voyageurs franchit le Tanezrouft en 48 heures, sans danger et sans fatigue. Naturellement, c'est une voiture énorme : c'est à peu près ainsi qu'on ne franchit pas l'Atlantique sur une coquille de noix.

La voiture est une Renault ; mais je ne crois pas que le constructeur revendique l'honneur d'avoir établi la carrosserie. Voiture et piste sont l'œuvre des frères Estienne. Dans ce Sahara dont la presse s'est tant occupée, il est curieux qu'une œuvre pareille ait été faite par des hommes dont personne n'a jamais parlé.

On en a dit assez pour montrer que les deux pistes, celle du Hoggar, et la piste de la Compagnie générale Transsaharienne, ne répondent pas au même besoin et ne se font pas concurrence. Il faut le répéter bien haut, car le danger n'est que trop grand, dans un pays comme l'Algérie, que les deux pistes ne se fassent la guerre.

Mérites des deux pistes

La piste du Hoggar est la piste proprement saharienne, le long de laquelle les voyageurs verront les aspects principaux du

Sahara et de l'humanité saharienne, s'arrêtant, repartant, séjournant, revenant sur leurs pas, aboutissant ou n'aboutissant pas, à leur gré, au terminus Soudanais ; et cela, qu'ils soient transportés en diligence, ou qu'ils voyagent individuellement avec leur propre voiture.

La piste Estienne est essentiellement la piste transsaharienne, celle qui s'impose à la clientèle désireuse, non pas tant de voir le Sahara que de le traverser d'une seule traite pour arriver de l'autre côté. Et sur cette route on ne peut pas songer à se lancer avec une voiture particulière, équivalent de ce que serait en mer un bateau de plaisance ; il faut absolument prendre ce qu'on pourrait appeler le paquebot, utiliser la seule entreprise de transports existante. Il ne s'agit pas de l'éternelle rivalité entre les départements algériens, il s'agit d'une différence radicale de conception et de clientèle.

Ceci dit, il serait injuste pourtant de ne pas souligner combien cet exploit inattendu des frères Estienne est admirable et quelle portée il a. Ils auront été, j'imagine, les grandes figures du Sahara d'après guerre.

Et ils ne sont pas au bout de leur création. La piste Estienne actuellement réalisée aboutit sur le Niger à Bourem, comme la piste du Hoggar. Mais ils considèrent leur caravansérail du Reggan comme une « plaque tournante », à partir de laquelle d'autres pistes rayonneront à travers le Tanezrouft. Le premier but nouveau à atteindre serait Tombouctou.

Il a existé une piste caravanière indigène d'Ouallen à Tombouctou, qu'on suivait jadis avec d'extrêmes précautions dans les années où il avait plu. Les Estienne ont le projet précis de chercher une piste d'auto Reggan-Tombouctou ; ils la trouveront évidemment.

Même le long de la piste du Hoggar, le triom-

Le paysage de l'automobile fait apparaître un Sahara nouveau, hors des pistes traditionnelles. Mais c'est encore bien plus vrai du Tanezrouft. Pendant la traversée en auto Estienne, l'absence de toute trace humaine hors des traces de roues est impressionnante. On est obsédé par le vieux cliché : « Où le pied de l'homme n'a jamais pénétré ». Ceci est vraiment un Sahara vierge, le Sahara des frères Estienne. Nous avons maintenant les moyens de l'explorer, et il ne faudrait peut-être pas se hâter de dire que le jeu n'en vaille pas la chandelle.

Ce n'est pas tout encore. De Bourem, en descendant le Niger, on se transporte rapidement à Niamey, au voisinage de la Nigeria anglaise. De Niamey comme base, dans la direction Zinder-Tchad, les frères Estienne espèrent, sur un sol qui s'y prêterait, croient-ils, pouvoir réaliser leur organisation de communications automobiles ultra-rapides. S'ils réussissaient, les conséquences seraient évidemment considérables. Les journaux nous ont appris qu'ils se sont déjà mis à l'œuvre et qu'ils ont réussi.

Voilà donc ce qui existe déjà, ou ce qui est en voie d'achèvement et qui est à peine soupçonné. Evidemment c'est l'amorce d'une révolution technique, qui ne s'arrêtera pas là.

L'avion

C'est la voiture automobile qui a ouvert la voie des réalisations. Elle avait été précédée pourtant par l'avion. C'est par la voie de l'air qu'ont été faits les premiers raids de traction mécanique à travers le Sahara. Mais on s'est heurté tout de suite au désastre. La mort du général Laperrine, à la suite d'une panne d'avion, n'a pas seulement produit un effet moral inhibi-

tif. Elle a fait toucher du doigt le gros désavantage de l'avion au désert. Une voiture automobile en panne au Sahara se retrouve très vite, puisqu'il suffit de suivre ses traces. Mais l'avion ne laisse pas de traces, le vent l'entraîne Dieu sait où. La moindre panne devient mortelle. L'avion commercial ne deviendra possible que le jour où il lui sera possible de coller méticuleusement à un itinéraire bien marqué sur le sol, aisément reconnaissable du haut de l'air. Il existe déjà un service postal transsaharien par avions, de Dakar à Casablanca, mais il a un chemin tout tracé, la côte. Après le triomphe de l'automobile, il devient possible aujourd'hui d'organiser avec une précision méticuleuse des routes transsahariennes le long desquelles un service d'avions pourra se faire en toute sécurité.

L'autre jour, le commandant Dagnaux, par la voie des airs, a traversé le Sahara en neuf heures. C'est une rapidité à laquelle même les autos Estienne ne pourront jamais prétendre. Le Sahara est destiné à se rétrécir encore.

.....

E.-F. GAUTIER.

Au Fouta-Dialon par M. PAUL GUÉBARD (1910).....	2 »
Sur la côte ouest du Maroc , par M. E. POBEGUIN (1908).....	1 »
Réflexions sur notre politique coloniale en Tunisie , par le baron d'ANTHOUARD (1914).....	1 »
La Situation du territoire militaire du Tchad au début de 1912 , par le colonel LARGEAU.....	6 »
Les Tomas , par le lieutenant F. BOUET (1912).....	3 »
La Côte d'Ivoire porte du Soudan , par M. R. ANTONETTI (1921).....	1 »
Une mission en Tripolitaine , par CAMILLE FIDEL (1921).....	2 »
Abéché , par le lieutenant FERRANDI (1913).....	3 »
Une tournée en pays fertyt , par le capitaine MODAT (1912).....	5 »
Voyages d'exploration dans l'Atlas marocain , par LOUIS GENTIL (1923).....	6 »
L'inventaire scientifique et économique du Moyen Niari , par GEORGES BRUEL.....	3 »
La reconquête de la Tripolitaine vue du camp des rebelles , par P. GHERARDI (1925).....	4 »
Le Maroc de demain , par PAUL MARTY.....	10 »
Les questions sociales tunisiennes , par ROBER RAYNAUD (1925).....	3 »
La Tunisie sans les Français , par ROBER RAYNAUD (1925).....	3 »
Les tribus de la zone Nord et Nord-Ouest du Maroc , par le commandant MAURICE BERNARD (1926).....	3 50
La propagande communiste dans l'Afrique du Nord , par ROBER RAYNAUD (1925).....	2 »
La question des vins tunisiens , par ROBER RAYNAUD (1926).....	1 »
Le nationalisme tunisien , par ROBER RAYNAUD.....	2 »
L'Italie et nous en Tunisie , par ROBER RAYNAUD.....	3 »



COMITÉ ALGÉRIE-TUNISIE-MAROC

Le Comité Algérie-Tunisie-Maroc, fondé sous le patronage du Comité de l'Afrique française pour étudier et suivre avec attention les événements dont l'Afrique du Nord est aujourd'hui le théâtre, fait appel à l'adhésion de toutes les personnalités intéressées dans l'ordre politique, moral ou matériel à la défense et au développement de notre France africaine.

Dans ce but le Comité Algérie-Tunisie-Maroc a entrepris de faire connaître à l'opinion française la valeur de nos provinces nord-africaines, essentielles pour notre avenir autant que pour notre sécurité.

Par la presse et le parlement, le Comité demande d'assurer la sauvegarde et dans cette tâche il invite tous les Français à se joindre à lui en qualité de membres de notre association.

LE COMITÉ ALGÉRIE-TUNISIE-MAROC

Le Comité comprend des membres titulaires et des membres adhérents dont les souscriptions sont, au minimum et respectivement, de 50 et de 10 francs.

Les membres titulaires recevront, en dehors du compte rendu des travaux du Comité, le Bulletin mensuel *l'Afrique française*.

Les souscriptions ou cotisations doivent être adressées au Comité Algérie-Tunisie-Maroc, 21, rue Cassette, Paris.