

LE CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN : UN SERPENT DE MER

DÉPÊCHES PARTICULIÈRES DE LA CHAMBRE
(*Le Temps*, 21 mai 1880)

2 heures 40.

La mission composée de MM. Choisy, ingénieur en chef ; Barois et Rolland, ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et chargée d'étudier les divers tracés proposés pour le chemin de fer transsaharien a rempli avec succès son programme et poussé jusqu'au delà de l'Océan. Nous croyons savoir qu'elle rapporte des conclusions favorables à la province de Constantine comme tête de ligne.

Le Transsaharien
(*Le Capitaliste*, 23 juin 1880)

La commission supérieure du Transsaharien s'est réunie au ministère des travaux publics pour la première fois cette année, afin d'entendre les explorateurs qui sont de retour des missions qui leur avaient été confiées.

M. Varroy [sic : Julien Barois], qui présidait, a ouvert la séance en rappelant les résolutions prises l'année dernière par la commission. Les ingénieurs des ponts et chaussées d'Algérie avaient été chargés de pousser jusqu'aux limites du Tell les études des lignes qui pourraient servir de tête à celle du Transsaharien. Quatre expéditions avaient été organisées dans le Sahara, sous la direction de MM. Couyane, Choisy, Flatters¹ et Soleillet. Ces trois derniers étaient présents et ont été entendus l'un après l'autre.

M. Varroy [Barois] a constaté que les crédits ouverts par les Chambres ont été dépassés de 20,000 francs. Il se propose de leur demander un nouveau crédit de 600.000 fr. Sur l'observation que MM. Soleillet et Flatters avaient besoin de repartir promptement pour profiter de la saison favorable, le ministre a prié la commission de presser ses travaux afin de le mettre en état de faire ses propositions au Parlement aussitôt que possible. Il a été décidé que les sous-commissions prépareraient ces propositions avant mercredi prochain, jour où la commission se réunira de nouveau pour les approuver.

MM. Choisy et Soleillet ont insisté pour que la construction du chemin de fer soit précédée par celle d'un télégraphe qui nous mettrait en communication avec les populations indigènes et les habituerait à notre civilisation. Cette idée a été vivement appuyée par M. de Lesseps.

¹ Paul Flatters (Paris, 1831-Bir el-Garama, Sahara, 16 février 1881) : saint-cyrien, officier de la Légion d'honneur du 11 janvier 1876 comme chef de bataillon au 3^e tirailleurs algériens.

Père du général de brigade Étienne Flatters (1868-1950), propriétaire d'un domaine en Cochinchine dont il fit apport en 1925 à la [Société agricole de Thanh-Tuy-Ha](#).

Le massacre de la mission Flatters
(*Le Temps*, 19 avril 1881)

On écrit de Tripoli, le 8 avril, à l'agence Havas :

Il n'y a plus de doute possible.

La mission Flatters est détruite. Dès le 3 avril, le bruit s'en était répandu dans la ville ; mais, faute de preuves, on refusait d'y croire. Le lendemain, trois courriers arrivés de Ghadamès confirmaient l'horrible nouvelle : des récits qu'ils font, des lettres qu'ils apportent, on peut conclure que nos compatriotes ont péri victimes de la trahison de guides qui les accompagnaient, victimes aussi de la haine dont la population arabe de ces régions se montre, depuis quelque temps, animée contre tout ce qui porte le nom de Français.

La catastrophe a dû se produire vers le 20 février. Les voyageurs avaient quitté depuis deux jours le pays des Touaregs-Hoggars sans avoir pu, malgré leur désir, se rencontrer avec le chef Aïtaghel ; ils étaient parvenus à la frontière des Ahir et ils s'avançaient en caravane, dans la plaine, près d'un puits appelé Bir-el-Gharama. Les agresseurs, des Hoggar descendus de leurs méharis, marchaient à pied, derrière un grand troupeau de chameaux, cachant leur nombre et dissimulant leurs intentions hostiles.

Le Targui, avec sa lance, son sabre et son poignard, craint l'arme à longue portée ; il n'est terrible que dans la lutte corps à corps. À une cinquantaine de mètres de distance, la lutte s'engagea. Les balles françaises répondirent.

Perdant plusieurs des leurs, les Touaregs sautèrent sur leurs dromadaires pour en finir, et alors, au nombre de 2 à 300, dans une charge furieuse, ils fondirent comme une avalanche sur la caravane française, qu'ils écrasèrent et qu'ils détruisirent à l'arme blanche.

Le colonel Flatters, dit une lettre arabe, a été frappé d'un coup de sabre, qui l'a coupé en deux à partir de l'épaule. Il est tombé après avoir frappé un des assaillants et en avoir tué un autre.

Un pillage et un partage suivirent le massacre.

Tous ces faits sont confirmés par le rapport développé du consul général de France à Tripoli, M. Férahed.

Une dépêche adressée d'Alger, le 16 avril, à la même agence donne, d'après les renseignements fournis par les quatre indigènes arrivés à Ouargla le 28 mars, et qui concordent, quant au fait du massacre, avec le récit précédent, mais ne sont pas d'accord dans les détails, la version suivante du massacre de la mission :

Le massacre a dû avoir lieu, le 16 février, à quelques jours de marche d'Assiou.

Après une entente avec les Touaregs-Hoggars et après avoir remplacé son guide de la tribu des Oumba par un guide touareg, le colonel Flatters donna l'ordre de marcher jusqu'à un endroit que le guide disait être à huit jours de marche du pays d'Aïr. Vers dix heures du matin, le colonel demanda au guide de quel côté il trouverait de l'eau. Le guide montra le sud-ouest. Après avoir marché quelque temps, le guidé dit au colonel qu'il s'était trompé de direction, et, sous prétexte que l'endroit où on se trouvait était le seul pâturage de la région, il lui conseilla de camper là et d'envoyer chercher de l'eau au puits. Le colonel ayant exprimé le désir de camper près du puits, le guide objecta d'abord que ce n'était guère la peine de se fatiguer en rebroussant chemin. Il ajouta qu'étant le guide et par conséquent le maître de commander la marche, il voulait que ses conseils fussent écoutés.

Le colonel ordonna alors de camper, puis il suivit le guide vers le Hassi (le puits), accompagné par MM. Masson, Guyard, Roche et Dennery. Des chameaux les suivaient. Il était onze heures.

Vers une heure, Anniche, du 3^e régiment de tirailleurs, arriva au camp en criant Aux armes ! et courant vers le lieutenant Dianous, il lui dit que tous les ingénieurs, les officiers et les Hoggars étaient assassinés. Dianous ayant répondu Tu mens ! le tirailleur jura qu'il disait la vérité. Au même moment arrivèrent deux Hoggars qui confirmèrent la nouvelle.

Un officier et l'ingénieur Santin, suivis d'une vingtaine d'hommes, se portèrent au secours du colonel, laissant le camp sous la garde de vingt, hommes commandés par le maréchal des logis Pobéguin.

La route conduisant au puits était très accidentée. Ils arrivèrent seulement vers quatre heures. Le site était bordé par deux grandes montagnes, sur les flancs desquelles étaient trois ravins, remplis de Touaregs, au nombre de six à sept cents hommes au moins. Un officier voulait se jeter au milieu d'eux, mais, quand il eut constaté leurs forces, il dit : « Replions-nous, nous ne pouvons rien pour sauver le colonel, le mieux est de revenir au camp pour tâcher de sauver ceux qui restent. »

Nous avons vu, racontent les indigènes, la jument du colonel montée par Sir-ben-Cheik, de la tribu des Chambâa, et celle du capitaine Masson montée par le guide. Mais nous n'avons pas même aperçu les corps des membres de la mission, et nous sommes revenus au camp où, ayant fait l'appel, nous reconnûmes que nous restions 63 hommes.

Voici ce qui s'était passé :

En arrivant près du puits. Cheik-ben-Boudjemâa, galopant près du colonel, lui dit : « Mon colonel, tu es trahi ; que viens-tu faire ici ? Reviens au camp. Le colonel répondit « Toi et les Chambâa, vous m'ennuyez. Depuis l'année dernière, vous me trompez. Laisse-moi tranquille ! »

Deux Touaregs (le guide et Srir-ben-Cheik) étaient avec eux. Srir tenait par la bride la jument du colonel et le guide tenait de même la jument du capitaine Masson. Le colonel tournait autour du puits, examinant le terrain, lorsque Cheik-ben-Boudjemâa lui cria encore : Colonel, tu es trahi !

Les membres de la mission, en se retournant, virent de tous côtés des masses nombreuses de Touaregs. Le colonel les salua d'abord ; puis voyant qu'ils mettaient le sabre en main, il courut vers sa monture. Le colonel posait le pied sur l'trier quand il reçut un premier coup de sabre de Srir-ben-Cheik. Le colonel ne dit rien ; mais, prenant son revolver, il tira ses six coups. Un deuxième coup de sabre l'atteignit à l'épaule un troisième lui coupa la jambe ; puis il fut percé d'une quantité innombrable de coups de lance. Le capitaine Masson n'avait pu atteindre sa monture ; cerné, il se défendit bravement, mais un coup de sabre lui fendit la tête, un deuxième coup lui coupa les jambes.

Le docteur Guyard tira son sabre et se défendit énergiquement. Il reçut un coup de sabre sur la nuque et tomba.

Le maréchal des logis Dennery battit en retraite vers la montagne, le revolver au poing, tirant sur les Touaregs. Mais, ayant épuisé ses cartouches, il fut tué d'un coup de sabre à l'épaule. Nous n'avons pas vu mourir les deux ingénieurs qui étaient à une certaine distance du colonel et suivaient le bord de la rivière pour en faire le relevé topographique ; mais ils doivent être morts, car les Touaregs qui ont assailli le colonel venaient de ce côté.

Quatre Hoggars et un soldat furent tués à côté du colonel, quatre autres Hoggars furent tués en défendant leurs chameaux ; deux Hoggars et quatre soldats du 1^{er} régiment de tirailleurs, six soldats et trois autres tirailleurs furent tués après avoir épuisé leurs munitions. Cheik-ben-Boudjemâa tira deux coups de fusil sur les Touaregs

et se sauva avec son méhari. Trois autres Hoggars purent rejoindre le camp. Trois hommes de la tribu des Chambâa et Ali-ben-Dain-Salah, passèrent à l'ennemi.

Il paraît qu'avant de quitter le camp pour accompagner le colonel vers le puits, Srir aurait dit à son frère et à deux compagnons de ne pas décharger leurs chameaux et de suivre les membres de la mission en se tenant sur le côté,, ce qui indiquerait un complot entre eux et les Touaregs. Srir est le mari d'une femme touareg et le parent de l'ex-caïd Ahmed. Il est allé l'hiver dernier, à Alger où il accompagnait les Touaregs Hasseguen.

Le lieutenant Dianous, qui s'attendait à une attaque au camp, avait ordonné de faire une barricade « avec les caisses en laissant un créneau mais, ne voyant pas arriver les Touaregs, il dit « Nous n'avons ni eau ni guerbas ; et si nous devons mourir, autant valent les balles que la soif. Marchons vers Ouargla, nous sauverons toujours quelque chose. ». Comme les chameaux manquaient, les caisses furent brisées, on en sortit des provisions de poudre et de l'argent qu'on distribua. On était au 16 février. Nous partîmes pendant la nuit, nous dirigeant vers le nord, et nous orientant au moyen de la boussole, sous la conduite du maréchal des logis Pobéguin. Notre marche se poursuivit ainsi jusqu'au 8 mars, sans autre incident saillant que la disette d'eau et de vivres et des alertes causées par les Touaregs.

Cependant, le 27 février, un tirailleur avait été enlevé par les Touaregs.

Le 8 mars, les Touaregs rejoignirent le détachement et offrirent de lui vendre ce dont il aurait besoin. Ils jurèrent sur le Koran qu'ils n'avaient pas participé à l'assassinat du colonel et se dirent de la tribu des Ouled-Messaoud. Ils offrirent même une escorte de dix hommes pour nous conduire, à Ouargla.

Un officier accepta ces propositions seulement, cinq hommes furent détachés pour aller prendre les vivres promis. Le paiement devait être effectué en nature en arrivant au camp. Puis la marche continua.

Le 9 mars au soir, les Touaregs étant arrivés au puits, avant nous, nous empêchèrent de boire. Le lendemain, il nous offrirent des dattes que nous mangeâmes. Mais tout le monde fut pris de vomissements quelques instant après. Les Touaregs avaient mis dans ces dattes une herbe vénéneuse appelée el-bethina. Un peu plus tard, les effets du poison produisirent de véritables accès de folie : six soldats se sauvèrent. Dianous tirait des coups de fusil sur les siens ; on fut obligé de lui enlever son arme et ses cartouches.

Le 10 mars, les Touaregs nous cernaient ; nous les vîmes courir sur nous. Deux des hommes qui avaient été chercher des vivres furent tués. Le maréchal des logis Pobéguin, le sabre d'une main, le revolver de l'autre, cria : En avant ! mais Dianous donna un ordre contraire. Arrivés à Assi-Asseguem, nous nous battîmes contre les Touaregs qui occupaient la position.

Dianous reçut une balle dans la cuisse et une autre au sein droit. Il tomba mort. Santin mourut des suites de l'empoisonnement de la veille ; un tirailleur reçut une balle en pleine poitrine. Braham, ordonnancier du colonel, fut percé de coups de lance par le guide traître qui voulait l'égorger. Mais Mohamed-ben-Abdelkader, un des auteurs de ce récit, le tua sur le corps de Braham.

Le 12 mars, le détachement découvrit une grotte où il se barricada. Pobéguin s'étant décidé à accepter qu'on allât chercher des vivres à Ouargla, les quatre volontaires choisis sortirent en rampant au milieu de la nuit, et, tantôt se glissant le long des montagnes, tantôt se cachant dans les broussailles, ils purent esquiver les Touaregs et se diriger sur Ouargla, où ils arrivèrent le 28 mars.

Après une longue éclipse, le Transsaharien recommence à faire de parler de lui, ce qui n'a rien de surprenant, étant donné l'intérêt de plus en plus vif qui s'attache à tout ce qui regarde l'intérieur de l'Afrique. D'ailleurs, depuis le jour où la question s'est posée et a été discutée, pour la première fois, c'est-à-dire il y a une dizaine d'années, des modifications très importantes sont survenues comme on le verra ci-après, modifications de nature à influencer sur les données mêmes du problème. On s'explique ainsi comment et pourquoi la question est de nouveau soulevée aujourd'hui. Une discussion fort intéressante, qui a eu lieu récemment au sein de la Société de géographie de Paris, nous renseigne parfaitement à cet égard.

Un membre de cette Société, M. Édouard Blanc, avait déjà montré l'an dernier ², quels étaient ces nouveaux éléments survenus dans la question. En premier lieu, nos bases d'opération dans le Nord de l'Afrique, aussi bien que dans le Sénégal, se sont modifiées par suite de l'extension de nos possessions, c'est-à-dire par suite de l'occupation de la Tunisie et de la conquête de ce qui est compris actuellement sous le nom de Soudan français, conquête qui nous a livré le cours du Haut-Niger. En second lieu, grâce aux découvertes des voyageurs les plus récents, la connaissance que nous avions des pays à traverser et des régions sahariennes en général, — cette connaissance s'est beaucoup accrue. Enfin, pendant la même période, des changements profonds, dus à des causes politiques ou religieuses, se sont produits dans l'état moral des populations à travers le territoire desquelles on aurait à passer.

Aux trois tracés antérieurement proposés pour le Transsaharien, un quatrième pourrait venir se joindre aujourd'hui, déterminé par notre nouvelle possession du nord de l'Afrique. Les trois tracés primitifs étaient : le tracé dit occidental, partant de la province d'Oran et passant par l'Oued-Messaoura et le Touat ; le tracé central, ayant son point de départ dans la province d'Alger et passant par El Goléa ; le tracé oriental, partant de la province de Constantine et passant par Ouargla, l'Igharghar et Amguid. Le quatrième tracé, qui se produit actuellement, ayant son point de départ en Tunisie, se trouverait être le tracé le plus oriental ; au reste, depuis que nous avons le protectorat de ce pays, la dénomination de tracé oriental ne s'appliquait plus exactement à la ligne projetée sur Ouargla, laquelle est devenue aussi centrale que le tracé par El Goléa.

Avant peu, a dit M. Georges Rolland, ingénieur des Mines, partisan de la ligne par Ouargla, c'est-à-dire de l'ancien tracé oriental, qu'aujourd'hui on fait mieux d'appeler tracé central, — avant peu, a-t-il dit à l'une des dernières séances de la Société, le partage de l'Afrique sera un fait accompli. Dans ce partage, la portion qui nous intéresse directement, c'est l'Afrique occidentale, et fort heureusement, c'est la partie qui renferme les plus belles régions du Soudan, celles qui s'étendent entre le Niger et le lac Tchad. La France, qui possède au nord l'Algérie et la Tunisie, à l'ouest le Sénégal et ses annexes, au sud le Gabon-Congo, est mieux placée que toute autre puissance pour étendre son influence, sa domination économique sur tout le Soudan occidental et central, depuis le lac Tchad jusqu'au Sénégal et au Congo. Pendant ces dernières années, nous avons fait de grands progrès dans le Soudan occidental ; mais la région que nous occupons, autrement dit le Soudan français, n'offre pas, à beaucoup près, la fertilité, la richesse des autres parties du Soudan. Aussi, suivant M. Rolland, ce qu'il faut viser avant tout, c'est le Centre-Afrique, les contrées qui entourent le lac Tchad ou s'étendent entre ce lac et le bas Niger. Cette partie du Soudan, ou Soudan central, est un des points d'arrivée des grandes routes transsahariennes, et, par conséquent, un des grands centres d'échange pour les caravanes. Les routes transsahariennes partent, soit du Maroc, soit de chacune de nos trois provinces algériennes, soit de la Tripolitaine, etc., soit même de l'Égypte.

Les divers États riverains de la Méditerranée, comme l'avait déjà démontré M. Ed. Blanc, ne sont pas également bien partagés sous ce rapport. La Tripolitaine et le Maroc

² Les routes de l'Afrique septentrionale au Soudan (séance du 10 mai 1889).

sont beaucoup plus favorisés à cet égard que l'Algérie et la Tunisie ; mais M. Ed. Blanc est d'avis que, de ce côté, nous pourrions compenser par la supériorité de nos moyens matériels le désavantage qui résulte de la moins bonne situation géographique de nos possessions africaines, bien qu'un des voyageurs qui connaissent le mieux le Sahara, l'Allemand Gérard Rohlfs, ait posé cet axiome : « À celui qui possédera Tripoli appartiendra le Soudan ».

Le Soudan oriental étant une dépendance naturelle de la vallée du Nil, et, par conséquent, ayant comme voies de communication avec l'Europe soit ce fleuve, soit les routes de la mer Rouge, le domaine commercial revenant à l'Afrique du Nord se compose surtout du Soudan central (bassin du lac Tchad et bassin des affluents de gauche du bas Niger).

C'est aussi, comme nous l'avons indiqué plus haut, la partie la plus riche du Soudan, circonstance qui avait dicté l'itinéraire de la deuxième mission Flatters.

Aussi, selon M. Rolland, le but à poursuivre par nous doit-il être celui-ci : « De l'Algérie, du Sénégal et du Congo, faire un tout par le Sahara touâreg et par le Soudan occidental et central. » Le Soudan occidental (Tombouctou et le bassin supérieur ou moyen du Niger) est atteint et desservi par nos possessions du Sénégal, mais aussi par les établissements anglais du bas Niger. C'est par là, vu l'économie du transport par mer sur le transport par terre, — c'est par là, dit M. Blanc, que se fera le commerce du Soudan occidental à l'avenir ; mais, à son avis, « la route reliant Tombouctou à l'Algérie, qui pourra peut-être avoir une importance politique au point de vue de la domination française, ne sera jamais qu'accessoirement une route commerciale ».

L'Algérie, le Sénégal, le Congo, voilà donc, pour M. Rolland, nos trois bases de pénétration vers l'intérieur africain. Mais, si nous agissions seulement par ces deux dernières colonies, nous ne réussirions point à dominer effectivement et commercialement le Soudan central, ni même le Soudan occidental ; la participation de l'Algérie, située à la porte de la France, sur notre route directe vers le Soudan, — de l'Algérie puissamment organisée au point de vue militaire, — cette participation nous est absolument nécessaire pour accomplir notre œuvre.

Or, pour agir d'une manière efficace par cette base, il faut relier l'Algérie au Soudan par un chemin de fer transsaharien, dont, au reste, la construction ne rencontrera pas de difficultés au point de vue technique.

Les chemins de fer de pénétration vers le Sud algérien ont une portée incontestable au point de vue stratégique ; on peut conjecturer qu'au delà, le Transsaharien en aura une bien plus grande encore, pour parer, dans l'avenir, aux éventualités que doivent faire prévoir les progrès du fanatisme musulman dans l'Afrique du Nord. On sait, en effet, que, depuis un certain nombre d'années, un grand mouvement religieux s'est produit, sous l'influence d'une secte, les Senoussis, sur lesquels un savant membre de la Société, M. H. Duveyrier, a donné les plus curieux renseignements : ce mouvement, en même temps qu'il gagnait les royaumes nègres du Soudan et de l'Afrique centrale, convertissant à l'islamisme les populations fétichistes, et fanatisant, comme l'a montré M. Blanc, les populations musulmanes jusque-là modérées, ce mouvement s'est étendu également chez les Touareg, c'est-à-dire dans le Sahara central. Ce mouvement est venu se combiner avec un autre également religieux, et, en outre, antifrçais, « dont le foyer se trouvait au sud-ouest de nos possessions d'Algérie, c'est-à-dire au Touat et au Maroc ». D'autre part, les Turcs de Tripoli, derrière lesquels, à en croire quelques-uns, il faudrait voir la main des Anglais, ont, depuis quelques années, occupé deux points, Rhadamès (ou Ghadamès) et Rhât (ou Ghât), qui sont des dépendances de la Tunisie plutôt que de la Tripolitaine. Ce fait grave, passé presque inaperçu en Europe, indique les tendances qui dominent dans ces parages. Il y a donc maintenant, a fort bien dit M. Blanc, « deux centres d'hostilité et de résistance à notre influence, et qui sont situés, l'un au sud-ouest de nos possessions, à Insalah, l'autre au sud-est, à Rhadamès. Depuis quelque temps déjà, ces deux centres se sont reliés l'un à l'autre par des relations

permanentes, qui menacent de prendre un caractère de plus en plus régulier et, pour ainsi dire, officiel. » Si la Turquie et le Maroc, qui se sont déjà entendus pour les relations commerciales et pour la propagande religieuse, se rejoignent encore au point de vue territorial, les routes sahariennes nous seraient coupées, au sud de nos possessions du Nord africain ; l'Algérie se trouverait bloquée, et « il lui serait à tout jamais interdit, craint M. Rolland, d'opérer son mouvement rationnel d'extension vers l'intérieur ».

C'est ce qu'il faut absolument empêcher, en allant *pacifiquement*, mais résolument chez les Touâreg, nos ennemis déclarés, mais qui tiennent dans leurs mains tout le commerce entre la Méditerranée et le Soudan occidental et central, depuis l'Atlantique jusqu'au désert Libyque. À ce propos, M. Rolland préconise les mesures qui ont été recommandées par un homme très au courant des choses de l'Algérie, le général Philebert, dans son livre sur la *Conquête pacifique de l'intérieur africain* : envoi d'une petite colonne de 200 hommes seulement, moitié Français, moitié indigènes d'Algérie, et occupation de deux points, Timassinin et Amguid, où seraient construits des fortins. Amguid, où se croise une série de routes de caravanes, rayonnant dans toutes les directions, est une position commerciale importante. L'endroit est placé entre les territoires des deux confédérations rivales des Touareg du Nord, dont l'une, les Azdjer, est bien disposée pour nous, tandis que l'autre, les Hoggar, à qui revient la responsabilité du massacre de la mission Flatters, nous est franchement hostile. L'auteur ne doute pas qu'une évolution ne se produise chez les Touâreg, quand ils nous auront vus à l'œuvre, opérant des sondages artésiens, créant des centres de culture, organisant des comptoirs d'échange, etc. : le spectacle de notre outillage, de nos moyens d'action, du bien-être que nous apporterons chez eux, ne manquera pas de les attirer à nous ; or, par les Touâreg, nous serons maîtres de tout le Sahara central, et par le Sahara central, nous serons au Soudan. La solution de la question Touâreg se trouve ainsi liée à l'établissement du Transsaharien³.

Laissons de côté pour le moment le 4^e tracé, celui qui part de la Tunisie ; ne nous occupons que des trois premiers. Des chiffres présentés par M. Rolland, il ressort que ces trois tracés ont des longueurs sensiblement égales, si on les dirige vers le coude du Niger où l'objectif, d'après cet ingénieur, devrait être, non pas Tombouctou, mais Bouroum⁴. Mais les partisans du Transsaharien se divisent en deux écoles, concernant l'objectif final, à diriger, suivant les uns, vers le coude du Niger ; suivant les autres, vers le lac Tchad. Le tracé oriental, que soutient M. Rolland (celui de Philippeville-Biskra-Ouargla-Amguid, qui devient le Central dans l'ensemble des quatre tracés) a l'avantage de pouvoir faire la fourche à partir d'Amguid et de se diriger à volonté vers l'un des deux points que nous venons de citer, le coude du Niger ou le lac Tchad.

Sur les trois tracés, M. Rolland écarte absolument le Central, celui qui part de la province d'Alger et passe par El-Goléa ; il l'écarte, parce que la ligne de pénétration qu'il prolongerait est énormément en retard (cette ligne n'est exploitée que sur une longueur de 51 kilomètres ; 86 autres sont en construction, et pour atteindre Bouroum, il faudrait 1900 kilomètres, total en chiffres ronds : 2800 kilomètres) ; le désert irrémédiable que cette ligne traverserait, le manque d'eau, les difficultés techniques,

³ (1) Un changement très important vient de se produire dans les dispositions de ces Touâreg, même de ceux qui nous étaient le plus contraires. À la dernière séance de la Société (11 avril 1890), M. Rolland a fait savoir que le chef des Touâreg-Hoggar, venait d'envoyer à El Oued, dans le Souf, son frère et quatre membres de sa famille, pour nouer des relations avec le Gouvernement français. Ces envoyés étaient porteurs d'une lettre de leur chef au général de la Roque, commandant de la subdivision de Batna, qui depuis longtemps travaillait à ce rapprochement. — Il y aurait lieu également de signaler ici une lettre fort curieuse, écrite en juillet 1889 par l'un des Touâreg que le gouvernement général de l'Algérie avait envoyés à Paris pour voir l'Exposition universelle, et qui mandait à l'un des membres de sa tribu : « Ne crains rien, tu peux venir en France; tout ce que nous y avons vu nous donne toute confiance. »

⁴ Longueur jusqu'au coude du Niger : Tracé occidental, 2.700 kilomètres ; — tracé central, 2.800 kilomètres ; — tracé oriental, 2 600 kilomètres.

enfin l'absence de valeur propre comme objectif, sont autant d'obstacles qui doivent le faire exclure.

Le tracé occidental, celui qui part de la province d'Oran, et passe par l'Oued Messaoura et le Touat, M. Rolland en reconnaît très bien la valeur, mais il n'en est point partisan, à cause des difficultés que son exécution pourrait nous causer avec le Maroc. C'est pour cette raison que l'occupation de Timassinin et d'Amguid lui semble préférable à celle d'Insalah, qui nécessiterait une véritable campagne, avec une force de 3000 à 4000 hommes.

Reste donc le troisième tracé, le tracé oriental, « le seul pratique, selon M. Rolland, le seul raisonnable, le seul susceptible d'une mise en train immédiate, le seul capable de résoudre simplement et rationnellement la question touâreg, sans aucune difficulté internationale. »

La première section de ce tracé, savoir, la ligne de Biskra à Ouargla, Par l'Oued Rir, M. Rolland a déjà exposé devant l'Association française pour l'avancement des Sciences (session de 1888) les raisons qui militent en faveur de sa prompte exécution, comme ligne purement algérienne et ligne maîtresse de pénétration. La section de Batna à Biskra, en pleine exploitation, donne un rendement brut de 4 000 francs (en chiffres ronds), par kilomètre ; on peut espérer le même rendement pour celle qui en sera le prolongement.

Pour cette section (Biskra à Ouargla), qui se contenterait d'un chemin de fer économique à voie étroite, les dépenses de premier établissement sont évaluées par l'ingénieur à 40.000-45.000 francs par kilomètre. En deux campagnes d'hiver, la ligne pourrait être exécutée. Quant aux frais d'exploitation, il les porte en réduction à 2.500 francs par kilomètre.

À partir d'Ouargla, le chemin est tout tracé; c'est le lit de l'Igharghar qui se prolonge droit au sud et offre un passage dégagé de sables. Un détail important, c'est que l'alimentation en eau est assurée sur tout le parcours, la ligne d'eaux artésiennes étant de premier ordre.

Le chemin de fer, une fois parvenu à Ouargla, les dépenses d'installation pour le poste de Timassinin seront relativement minimes, 7 à 800.000 francs, pour la création et l'occupation pendant un an, d'après le devis du général Philebert. L'entretien de ce poste coûterait ensuite 400.000 francs, au plus, par année. On transporterait alors la tête de la voie ferrée d'Ouargla jusqu'à Timassinin, et l'on recommencerait ensuite la même opération sur Amguid ; longueur totale depuis Biskra, 1.050 kilomètres.

Au delà d'Ouargla, en restant sur le terrain franchement économique, M. Rolland croit que les dépenses de premier établissement pourraient être seulement de 50.000 francs par kilomètre.

À Amguid, il serait temps de déterminer si l'on obliquerait à droite ou à gauche, vers le coude du Niger (longueur, 2.600 kilomètres, en prenant Bouroum comme terminus), ou vers le lac Tchad (longueur, 3.400 kilomètres, si l'objectif est Kouka ; et 3 600, si c'est Masena).

M. Ed. Blanc a répondu à M. Rolland. Il ne conteste pas que le prolongement du chemin de fer actuel de Biskra jusqu'à Touggourt et peut-être même jusqu'à Ouargla, ne soit une ligne d'intérêt local et même d'intérêt général, ou « d'intérêt national », comme l'a dit M. Rolland, mais il est d'avis qu'avant de la considérer comme l'amorce du Transsaharien et avant de s'engager définitivement dans cette voie, on examine si d'autres tracés ne rempliraient pas le but proposé.

En poussant une pointe sur Amguid, au sud de l'Algérie centrale, nous resserrerons plus fortement, au dire de M. Blanc, l'étau qui nous comprime à droite et à gauche. Si nous occupons les points de Timassinin et d'Amguid, les voisins qui nous jalouent seront probablement conduits, soit de leur propre mouvement, soit, par des influences

étrangères, à consolider leur position à Insalah (à l'ouest) et Rhadamès (à l'est), points qui pourront alors nous échapper définitivement.

Pourquoi ne pas chercher plutôt à gagner du terrain en face de nos ailes, c'est-à-dire au sud de la province d'Oran et au sud de la Tunisie ?« Nous deviendrions ainsi possesseurs d'une large base d'opérations au point de vue de la traversée future du Sahara, et nous serions libres ensuite d'établir, quand nous le voudrions, une ligne de pénétration en face de notre centre, si nous trouvons que ce tracé soit le meilleur au point de vue technique. »

La pointe à pousser en face de notre centre ne nous livrera pas, il est à craindre, une bonne route naturelle pour la traversée du Sahara. Par ce tracé, la traversée est directe, mais aride ; dans ces déserts sablonneux, il n'existe actuellement aucun centre de population ni de ravitaillement, tout est à créer ; et une fois à Amguid, on se heurte « contre les pentes septentrionales du massif montagneux d'Ahaggar, pentes qui sont, non pas inaccessibles, mais assez difficiles d'accès pour motiver des travaux d'art importants et des détours qui allongent de beaucoup le parcours ». Ces difficultés, assurément, ne sont pas insurmontables pour nos ingénieurs ; mais les deux routes naturelles qui passent, l'une à l'ouest, l'autre à l'est du plateau d'Ahaggar, à savoir, celle d'Insalah, visant Tombouctou et le haut Niger, et celle de Rhadamès, visant le lac Tchad et le bas Niger, paraissent physiquement préférables.

Insalah est la clef de la route du Sénégal ; il est relié au Sud oranais par toute une chaîne d'oasis naturelles et de centres de population qui existent déjà. Quant à Rhadamès, situé du côté opposé, c'est, par rapport aux possessions françaises, la clé du lac Tchad. Sans doute, il y aurait à son occupation une difficulté essentielle, attendu qu'elle est actuellement occupée par les Turcs ; mais M. Blanc se demande s'il n'y aurait pas telle combinaison qui permettrait de tourner la difficulté, par exemple, le renouvellement du traité de commerce avec la Turquie, traité actuellement en suspens. En échange d'avantages à lui accorder, ne pourrait-on demander à la Turquie, sinon la cession de Rhadamès et de Rhat, du moins les facilités nécessaires pour l'étude technique de la ligne qui passerait par ces points ?

Si la ligne du Sud oranais a, sous le rapport technique, un avantage marqué sur toutes les autres pour atteindre Tombouctou, c'est-à-dire pour relier l'Algérie au Sénégal, celle de Rhadamès présente des avantages incontestables pour aller au lac Tchad. C'est là ce quatrième tracé, qui est bien le plus oriental de tous, et qui fait du projet préconisé par M. Rolland le tracé central.

Tant que nous n'avons possédé que l'Algérie, la seule solution possible pour l'ouverture (en partant de nos possessions de l'Afrique du Nord) d'une route commerciale aboutissant au Soudan central et pouvant faire concurrence à celles qui partent de Tripoli, la seule solution possible — comme M. Blanc l'avait déjà démontré en 1889 — était la ligne préconisée et étudiée par M. Rolland, celle de Biskra-Ouargla-Amguid et son prolongement.

Mais, depuis que nous avons le protectorat de la Tunisie, la question a changé de face, et M. Blanc croit de beaucoup préférable le choix d'un point pris sur le littoral méridional de cette contrée.

Les avantages que son tracé lui paraît offrir sur celui de M. Rolland, il les résume ainsi :

« 1° La brièveté ; ce tracé gagne sur l'autre une longueur à peu près égale à la distance de Philippeville à Touggourt, soit 530 kilomètres; 2° le fait d'avoir pour tête de ligne, par une latitude égale à celle de Touggourt, un point accessible par mer et d'un climat relativement tempéré, point habitable toute l'année pour les Européens et se prêtant mieux que Touggourt ou Ouargla, à l'installation d'entrepôts et de magasins ; 3° la suppression de la traversée des sables de l'Erg oriental, désert qui se trouve contourné par l'est ; 4° le passage par des points plus peuplés, plus riches, plus importants sous le rapport commercial que ceux qui sont desservis par l'autre ligne.

Enfin a priori, il semble plus rationnel de passer à l'est ou à l'ouest du plateau d'Ahaggar, que d'aller aborder cet obstacle par son milieu, ce qui oblige ensuite à dévier latéralement. »

Résumant cette intéressante discussion, le président, M. de Bizemont, a dit qu'en réalité il n'y avait que trois tracés : 1° le tracé occidental, ou celui d'Oran, Aïn-Sefra, etc. ; 2° le tracé oriental (celui de M. Blanc), partant du golfe de Gabès pour se diriger sur Rhadamès et Rhât ; ce dernier aurait l'inconvénient de desservir des marchés occupés par des garnisons étrangères ; il a de plus contre lui des difficultés diplomatiques qui semblent insurmontables ; 3° le tracé central (celui de M. Rolland), ou Biskra-Tougourt-Ouargla, qui a sur son concurrent une avance appréciable, et qui semble plus avantageux à bien des égards, d'autant plus qu'il se tient sur le territoire français.

Or, « il est un point sur lequel tout le monde s'accorde, c'est la nécessité pour la France, nécessité urgente, de faire acte de possession sur la partie du Sahara qui s'étend au sud de sa colonie d'Algérie et la sépare du Soudan. L'important est donc de faire promptement un choix et de passer au plus vite à l'exécution ». M. Rolland a trouvé le mot de la situation : Le meilleur Transsaharien, c'est celui qui se fera.

GUILLAUME DEPPING.

P.-S. — Dans une séance ultérieure de la Société de géographie, les promoteurs des deux projets que nous venons d'analyser, MM. G. Rolland et M. Ed. Blanc, sont revenus à la charge, chacun s'attachant à réfuter les arguments de son adversaire.

Dans le système de M. Blanc, il semble qu'il faudrait établir deux lignes distinctes et entièrement indépendantes, partant, l'une du Sud oranais pour atteindre le coude du Niger ; l'autre, de la partie orientale de nos possessions barbaresques, pour obliquer ensuite vers l'est et atteindre le lac Tchad. Cependant, on ne peut songer à construire deux Transsahariens ; comme l'a fait observer M. Rolland « on a déjà assez de peine à se décider à en faire un ! » .

D'autre part, des objections présentées par M. Blanc, nous retiendrons celle-ci : M. Rolland propose d'adopter pour le Transsaharien, un système de chemin de fer à voie très étroite, du type Decauville. M. Blanc fait remarquer que pour l'établissement d'une ligne ayant une telle longueur (plus de 3 000 kilomètres), et un caractère stratégique aussi prononcé, la voie étroite présenterait de graves inconvénients. Et il a cité en exemple : 1° le chemin de fer Decauville allant de Sousse à Kairouan, longueur : 65 kilomètres, mais qui n'a jamais pu fonctionner régulièrement, et qu'il faut maintenant démolir pour le remplacer par un chemin de fer ordinaire⁵ ; 2° le chemin de fer de l'apportement au camp de Gabès (même système, avec traction par chevaux, longueur : 1 kilomètre seulement) ; sous le poids des fortes charges, comme celles que comporte le transport du matériel de guerre ou celui des matériaux de construction destinés à la création des postes fortifiés, cette ligne a besoin de réparations continuelles.

Enfin, pour être complet, nous mentionnerons un tracé, dont l'existence a été signalée également à l'une des dernières séances, et que son auteur étudierait, paraît-il, depuis plusieurs années. Ce tracé serait assurément le plus occidental de tous, puisqu'il partirait de la côte occidentale d'Afrique, au cap Noun (au sud du Maroc). La région environnante n'appartient à aucune nation. Dans l'idée de l'auteur du projet, la ligne devrait s'étendre du cap Noun et passer par Tendouf, Taudeyni, Onan, El Araouan, pour aboutir à Tombouctou. Ce serait, d'après lui, « la route la plus courte et la plus avantageuse comme simplicité d'exécution », route déjà suivie d'ailleurs par

⁵ D'après la lettre d'un Ingénieur attaché aux établissements Decauville, lettre dont il a été donné communication à la séance du 9 mai, mais dont nous n'avons pu prendre qu'une connaissance rapide, M. Blanc ferait ici complètement erreur : la ligne dont il parle, serait une voie militaire Béchot, à traction de cheval, et qui n'aurait rien de commun avec la voie militaire.

« Mardochée, par Lenz en 1880, et par René Caillé pour moitié » ou même pour les deux tiers.

G. D.

INFORMATIONS POLITIQUES ET PARLEMENTAIRES

LE CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN (*Le Siècle*, 20 juillet 1890)

M. Bartissol ⁶, député des Pyrénées-Orientales, et plusieurs de ses collègues républicains, notamment MM. l'amiral de Vallon, Delpech, Vilar et Durand-Savoyat, viennent de soumettre à la Chambre une proposition de résolution ayant pour but d'inviter le gouvernement à présenter au Parlement :

1° Un projet de loi tendant à la construction immédiate du chemin de fer d'Aïn-Sefra à Tombouctou avec embranchements futurs vers le Sénégal et vers le lac de Tchad ;

2° Un projet de rachat des lignes algériennes pour couvrir les dépenses du chemin de fer transsaharien.

Après la construction de ce chemin de fer, Tombouctou, le centre de la possession du Soudan, ne serait qu'à deux journées de voyage des ports d'Algérie.

Dans la pensée des signataires de la proposition, il est nécessaire que la France revendique la part que l'assentiment tacite de l'Europe semble lui attribuer dans les régions fertiles du Soudan.

Les signataires de la proposition sur le chemin de fer transsaharien proposent de faire face aux charges de la construction et de l'exploitation par une combinaison d'après laquelle l'État rachèterait les chemins de fer algériens, qui grèvent actuellement le budget de 24 millions par an, et les donnerait en fermage à court terme.

NOUVELLES & DÉPÊCHES

LE TRANSSAHARIEN (*Le Siècle*, 13 août 1890)

L'Indépendance belge publie l'article suivant sur la question du transsaharien :

Le mouvement colonial provoqué par le traité franco-anglais prend chaque jour une extension croissante ; à ce titre, les moindres incidents qui s'y rapportent méritent de ne pas passer inaperçus.

On sait qu'une commission a été instituée sous la direction effective, ou mieux, sous la surveillance directe de M. de Freycinet, président du conseil des ministres. Cette commission a tenu de nombreuses réunions, et les délibérations qu'elle a prises ont constamment été tenues secrètes. Cependant, je puis vous donner des renseignements précis sur certaines délibérations prises, et non des moins importantes.

Cette commission, qui compte parmi ses membres deux hauts fonctionnaires du ministère des finances, dont le directeur du mouvement des fonds ; deux du ministère des affaires étrangères, deux de l'intérieur, deux délégués du corps des ingénieurs de l'État, dont M. Choisy, le distingué explorateur africain, ont d'abord eu à se prononcer

⁶ Edmond Bartissol (1841-1916) : entrepreneur, père de l'apéritif éponyme et député. Principal actionnaire français et président du comite de Paris de la Compagnie de Mozambique. Voir [encadré](#).

sur la question suivante : Doit-on faire un chemin de fer transsaharien ? La réponse fut : Oui, à l'unanimité.

Ce principe posé, on passa à l'examen des tracés ; celui fait en collaboration par le général Philibert et M. Rolland, ingénieur des mines, fut choisi parmi tant d'autres. On n'ignore pas, en effet, que ce tracé n'exige pas d'études préliminaires, feu le colonel Flatters et M. Choisy ayant exploré eux-mêmes toutes les régions jusqu'à Amguid, où Flatters trouva la mort.

Restait à faire une sélection parmi ceux, très nombreux, qui, appuyés sur des capitalistes, demandaient une concession pour mener à bien cette entreprise.

La première demande de concession, par ordre d'ancienneté, était présentée par M. Napoléon Ney, de la Société de géographie, appuyé par un comité où se trouvent les noms de MM. Paul Leroy-Beaulieu ; Siegfried, député, Le Mouel. Ce comité s'engageait à trouver et à fournir les 220 millions nécessaires pour achever en huit ans la ligne transsaharienne : cette demande fut tout d'abord écartée, à l'instigation de M. de Freycinet qui n'estimait pas que les garanties financières des candidats à la concession fussent suffisantes.

Venait ensuite la demande de M. Bartissol, député des Pyrénées-Orientales, ancien entrepreneur du canal de Suez, qui présentait, en même temps qu'un engagement financier formel, un tracé particulier passant par l'Oranais.

En outre, la Banque franco-russe se mettait sur les rangs, offrant son concours au tracé Philibert Rolland.

Enfin, une dernière demande de concession présentée au dernier moment, celle formulée par la Compagnie de l'Est-Algérien, semble agréer plus particulièrement à la commission. Au dire des informations sérieuses, l'Est-Algérien, qui est en quelque sorte l'outsider de ce match, a toutes chances de gagner finalement la course.

Au cours des débats de la commission, une grave question a été soulevée : convenait-il de faire exécuter le tracé par une entreprise privée ou bien par l'autorité militaire ? Un instant M. de Freycinet penchait pour la main-d'œuvre de nos soldats du génie ; mais, par la suite, le ministre de la guerre a reconnu que notre organisation militaire en Algérie n'offrait pas une élasticité suffisante pour lui confier d'aussi gigantesques et d'aussi longs travaux : l'entreprise privée prévalut donc auprès de la commission et de l'esprit du gouvernement.

Je me résume : acceptation définitive du tracé Philibert Rolland, exécution pratique et financière de ce tracé par l'Est-Algérien employant des ouvriers exclusivement civils pour le mener à bien. Telles semblent être les décisions définitivement adoptées par la commission du transsaharien.

On le voit, le gouvernement et la commission ont à cœur de ne pas se laisser devancer par l'opinion dans ce mouvement raisonné qui pousse la France à imiter les nations voisines dans la mise en pratique des grandes compagnies coloniales ; j'espère pouvoir vous donner demain la primeur des décisions prises par la commission chargée spécialement d'examiner les demandes de concessions se rapportant au Congo français ; la mobilisation des capitaux français en vue de l'extension de notre domaine colonial est un fait nouveau pour nous qui ne saurait laisser indifférent le monde politique international.

LE TRANSSAHARIEN
(*Le Temps*, 22 août 1890)

Au directeur du *Temps*

Sur la proposition de M. de Freycinet, le conseil des ministres a décidé qu'il présenterait aux Chambres, à leur rentrée prochaine, un projet de loi pour l'exécution du chemin de fer Transsaharien.

Comme toute conception nouvelle et hardie, le Transsaharien a eu à subir bien des critiques, des attaques, des ironies, avant de triompher. On s'aperçoit enfin que le plus sage eût été d'avoir l'audace de l'entreprendre quand M. Duponchel le proposait, il y a déjà plus de douze ans ; nous serions aujourd'hui les maîtres incontestés de tout le Soudan central et occidental ; nous aurions nos Indes noires. Mais cette idée grandiose et féconde avait été ensevelie dans le même linceul que Flatters et ses malheureux compagnons ; elle semblait à jamais oubliée. Le général Philebert et moi pouvons dire que nous l'avons ressuscitée.

Le moment est venu pour la France de remplir dans l'Afrique occidentale la mission que lui assignent à la fois ses intérêts propres et les intérêts généraux de la civilisation. Le moment est venu, au lendemain de l'accord franco-anglais, de faire acte d'autorité sur les régions qui ont été reconnues comme rentrant dans notre sphère d'influence et de pénétrer dans l'intérieur africain par la seule voie rationnelle qui s'offre à nous, par l'Algérie.

Je ne discuterai pas ici les résultats du premier partage qui vient d'intervenir, entre l'Angleterre et la France. Je dirai seulement qu'il ne faut pas s'exagérer la valeur de ces attributions platoniques de pays lointains, quand, ni les uns ni les autres, nous n'y sommes encore établis. La carte politique de l'Afrique subira sans doute bien des modifications, avant qu'on ait effectivement colonisé cet immense continent.

D'ailleurs, la suzeraineté politique, l'influence nominale importent moins que l'action économique et civilisatrice, moins que l'influence réelle. Ce que nous devons chercher surtout dans l'intérieur africain, ce ne sont pas, à proprement parler, de nouvelles possessions, des conquêtes de territoires, des annexions : ce sont de nouveaux débouchés pour nos produits, des clients futurs pour notre industrie et notre commerce, et, en échange, des matières premières abondantes et à bon marché, pouvant être fournies par des régions neuves, riches et peuplées.

Le Soudan central, entre le lac Tchad et le Niger, échappe en grande partie à notre influence nominale : c'est un inconnue. Mais on reconnaît la liberté de notre extension au sud de nos possessions méditerranéennes vers le Tchad et le Niger (droit qu'il était, du reste, impossible de nous contester).

Nous pouvons nous relier au Soudan par un chemin de fer au travers du Sahara. N'hésitons pas, construisons le Transsaharien, et nous aurons l'instrument qui nous donnera l'influence réelle. Pour s'en convaincre, il suffit de voir les progrès constants de l'influence russe dans l'Afghanistan, grâce au chemin de fer transcaspien.

L'exemple du Transcaspien, qui est en train d'opérer une révolution économique dans l'Asie centrale, fournit également la meilleure réponse à faire à ceux qui veulent douter quand même des chances de trafic du Transsaharien. Le Transsaharien est destiné, quoiqu'on en dise, à devenir la voie principale des échanges entre l'Europe et l'intérieur africain.

On objecte que les marchandises à importer ou à exporter ne supporteront pas les frais de transport sur des parcours de 2.000 à 3.000 kilomètres ; ne pourrions-nous donc procéder comme les Américains sur leurs chemins de fer transcontinentaux et appliquer des tarifs décroissants pour les longs transports sans transbordement ? Je soutiens que le Transsaharien, voie directe, régulière, rapide et sûre, dirigée dans le sens du mouvement traditionnel des échanges entre le Soudan et le littoral africain, traversant des pays sains, commandée par une colonie organisée et outillée comme l'Algérie, luttera victorieusement, dans beaucoup de cas, avec la concurrence des voies fluviales du Bénoué et du bas Niger, attendu que celles-ci imposeront au trafic un énorme détour par le Sud, ne supprimeront pas les trajets par voie de terre, comporteront une navigation fluviale qui sera toujours ici difficile et onéreuse,

débouchent sur une côte inhospitalière et des plus malsaines, où il sera impossible de créer des installations convenables pour la porte de sortie principale du commerce du Soudan central, etc. Les négociants anglais seront les premiers à se servir du Transsaharien, qui mettra Londres à huit jours du lac Tchad, et à faire prendre cette voie à leurs marchandises, s'ils y trouvent leur intérêt. Tout ce que je souhaite, c'est que les négociants français fassent preuve de la même initiative.

Un jour viendra où le Transsaharien fera ses frais ; mieux que cela, il deviendra peut-être une des grandes artères commerciales à la surface du globe.

Mais en attendre la preuve, c'est se condamner à ne jamais l'entreprendre.

Au reste, ce qui domine la question transsaharienne, c'est la raison politique. Ce que nous devons voir d'abord et avant tout dans le Transsaharien, c'est le moyen *sine qua non* d'assurer dans l'avenir non seulement l'extension rationnelle, mais la sécurité même de nos possessions méditerranéennes.

Nous défendre contre l'islamisme, en prenant les devants contre lui ; parer aux éventualités que doivent faire craindre ses progrès, en brisant en deux le faisceau des hostilités musulmanes ; maintenir le prestige du nom français auprès de nos propres indigènes et nous en servir pour nos projets de pénétration vers l'intérieur ; arriver à faire la police de l'arrière-pays qui s'étend au sud de l'Algérie et de la Tunisie ; affirmer pacifiquement notre force aux yeux des populations touareg du grand Sahara, acquérir peu à peu influence et action sur elles et les prendre à notre solde pour nouer des relations avec le Soudan tels sont pour moi les conseils d'une politique habile et prévoyante en Afrique. Or, l'axe de cette politique, ce sera le Transsaharien.

Enfin, il y a dans le Transsaharien une grande idée humanitaire. La France qui la première, a planté le drapeau de la civilisation dans l'Afrique du nord, qui, depuis soixante ans, y a dépensé largement son or et son sang, la France s'est créé des devoirs, en même temps que des droits, sur le continent noir ; elle ne peut aujourd'hui refuser de concourir à la lutte commune contre l'esclavage et la barbarie.

Aussi mes efforts ont-ils reçu les encouragements du grand Français qui a nom le cardinal Lavigerie.

Le Transsaharien s'impose.

Mais quel tracé adoptera-t-on ? C'est, à ce sujet, une véritable confusion ; chacune de nos provinces méditerranéennes, chaque explorateur a son tracé, sa variante. Il est grand temps que le gouvernement, ne s'inspirant que de l'intérêt général, tranche la question.

Pour ma part, j'ai pleine confiance dans l'adoption du tracé que nous n'avons cessé de préconiser, le général Philebert et moi, savoir le tracé central par Biskra, Ouargla, Amguid.

Raison déterminante : seul notre tracé central a été l'objet d'études faites sur le terrain par des missions techniques ; seul il est susceptible d'une mise en train immédiate ; seul il dispense de toute exploration préliminaire. Comment ose-t-on dire et écrire que ce tracé aurait à craindre des sables mouvants et se heurterait à des obstacles montagneux ? Mais c'est faire preuve soit d'ignorance, soit de parti-pris !

Autre raison, non moins capitale, notre tracé central ne soulève aucun risque de difficulté internationale. Au contraire, le tracé occidental ou oranais (bien que traversant des régions que je suis le premier à revendiquer comme rentrant dans la sphère légitime d'influence de mon pays) offre le très grave danger de longer la frontière marocaine ; il nous entraînerait dans des complications dont on ne peut mesurer l'étendue.

Notre tracé central n'est exclusif ni comme point de départ, ni comme point d'arrivée. Il intéresse également les provinces de Constantine et d'Alger, et, dans une certaine mesure aussi, la Tunisie. À partir d'Amguid, il peut faire la fourche et se diriger à volonté sur le coude du Niger ou sur le lac Tchad. Avec le Niger comme objectif, il n'est pas plus long que le tracé occidental. Avec le Tchad comme objectif, il est le seul admissible : il se dirigerait alors sur Amadhror, d'où il pourrait bifurquer soit par

Aghadès vers le Damergou, soit par Bilma vers la rive orientale du Tchad, de manière à réaliser, par le Ouaday et le Baghirmi, la jonction de l'Algérie avec le Congo français.

Enfin, notre tracé central est le plus politique pour résoudre pacifiquement la question touareg.

En toute impartialité, c'est le vrai tracé français.

Maintenant, quel sera le meilleur mode de construction du Transsaharien ? Sera-t-il construit par l'État ou par l'industrie privée ? Il est probable que ce dernier système sera préféré par le gouvernement et par les Chambres. Mais, étant donné que nous sommes en France, on ne trouvera pas de compagnie sérieuse et honnête qui s'offre à construire le Transsaharien sans une garantie de l'État.

D'une manière comme de l'autre, les considérations dominantes devront être l'économie de premier établissement et la rapidité d'exécution.

Dès l'origine, je m'étais préoccupé d'une solution franchement économique, rompant avec les errements passés en matière de chemins de fer algériens. C'est pourquoi je m'étais rallié d'abord à l'idée d'un petit chemin de fer voie de 0 m. 75 qui, à la rigueur, eût pu suffire. Aujourd'hui, en présence du mouvement d'opinion qui s'est manifesté en faveur du Transsaharien, il y a lieu de préférer une solution plus complète, une voie plus lourde et un matériel plus robuste. On adoptera sans doute, sinon la voie normale, du moins la voie de 1 mètre avec rails de 20 kg par mètre courant.

En deux ans, le rail peut atteindre Ouargla. Au delà, il faudrait obtenir un avancement moyen de 400 kilomètres par an. La construction complète du Transsaharien de Biskra au lac Tchad demanderait ainsi neuf années.

Se contenter d'aller jusqu'à Ouargla serait tout à fait insuffisant pour obtenir un résultat politique et commercial. Le moins qu'on puisse faire est d'aller d'abord, d'un seul trait, jusqu'à Amguid.

Reste la grosse question de la dépense. Avec une voie de 1 mètre, les frais de premier établissement de Biskra à Amguid (1.050 kilomètres) seront d'une centaine de millions.

Les représentants du pays apprécieront. Mais l'œuvre à entreprendre est d'une telle portée que nos descendants ne sauront être trop sévères pour la génération actuelle, si celle-ci déserte quand l'heure de la résolution a sonné.

Veuillez agréer, etc.

GEORGES ROLLAND,
ingénieur au corps des mines.
Le 21 août 1890.

LA CONQUÊTE SCIENTIFIQUE DU CONTINENT AFRICAIN

(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

LES COLONIES DU NORD-OUEST

OASIS ARTIFICIELLES ET CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN

Il n'est pas jusqu'aux parties les moins favorisées de l'Algérie et de la Tunisie qui n'aient éprouvé les bienfaits de la colonisation française ; ce qui manque surtout à la culture, c'est l'eau ; dans le Tell, il était encore possible, au moyen de barrages, d'utiliser le débit assez maigre des rivières, mais on ne concevait pas qu'on pût faire davantage ; l'utopie de la mer intérieure avait même jeté le discrédit sur toute l'entreprise faite en vue d'arroser les régions desséchées de notre Sahara et cependant, le problème

approche de sa solution par des moyens à coup sûr moins grandioses, mais d'un effet plus sûr. Le sud de l'Algérie n'a pas toujours été aussi aride qu'à notre époque, et l'Oued Igbarghar y roulait des eaux abondantes ; toute la lisière méridionale de l'Atlas est sillonnée par ces « fleuves fossiles », que l'on retrouve partout, du Maroc aux bords de la mer Rouge, et, si la surface apparaît nue et brûlée, de riches nappes circulent au-dessous. Il a suffi de creuser des puits artésiens, pour faire jaillir des sources et créer des oasis artificielles ; la végétation a apparu autour des puits de l'Oued-Rir, et la ligne des forages, par Tougourt, s'avance vers Ouargla. On peut prévoir qu'autour de ces cultures nées d'hier vont se grouper des populations aussi denses que celles qui se rassemblent autour des oasis naturelles, et que bien des peuplades errantes finiront par y adopter la vie sédentaire et agricole, car le nomadisme naît bien moins du tempérament naturel de la race qui le pratique que de l'inclemence du sol qui l'impose. En attendant, cette œuvre patiente et utile se poursuit, et elle trouve des imitateurs à l'étranger les frères Chaffey créent à notre exemple deux groupes de puits artésiens en Australie, à Mildura (Victoria) et à Renmark (Australie méridionale).

C'est parallèlement à notre ligne de puits du Sahara algérien que M. Rolland projette de lancer le chemin de fer transsaharien vers le Niger ou vers le lac Tchad à volonté, mais d'abord jusqu'à Amguid, à travers les territoires que la convention franco-anglaise du mois d'août dernier nous adjuge. Le projet d'un chemin de fer à travers le Sahara n'est pas nouveau, et, dès 1872, M. Duponchel préconisait la jonction de l'Algérie au Sénégal par voie ferrée. L'on se souvient encore du projet Soleillet et des missions envoyées dans le désert pour faire les études nécessaires au futur tracé. Mais le silence se fit peu à peu autour de ces projets. Les chemins de fer coloniaux furent pour quelque temps impopulaires, le massacre de la mission Flatters et du lieutenant Palat, l'hostilité des Touaregs et de tous les marchands d'esclaves pour lesquels nos établissements étaient autant de menaces, semblaient devoir condamner de semblables entreprises, lorsque des nouvelles stupéfiantes survinrent d'Orient. À travers un désert aussi aride que le Sahara, parmi des populations aussi fanatiques et aussi guerrières que les Touaregs, une voie ferrée s'allongeait chaque jour de la Caspienne vers Samarcande ; les sceptiques n'avaient pas manqué de prédire au général Annenkov un échec complet ; ils voyaient d'avance la voie recouverte par les sables ou détruite par les Turkmènes, et voilà que, bien au contraire, les dunes se laissaient arrêter par des palissades et des plantations, l'eau réapparaissait, attirée par les arbres, les nomades commençaient à s'établir, pacifiés et séduits, aux abords de la voie ferrée, et les vaincus de Géok-Tépé sollicitaient des emplois dans les stations. Ce que des Russes avaient pu faire devait-il arrêter des Français ?

Les projets de chemins de fer n'ont attendu pour reparaître que la cession de la moitié occidentale du Sahara à la France. Deux sont actuellement en présence celui de M. Duponchel, avec la province d'Oran comme point de départ ; l'autre est celui de M. G[eorges] Rolland et du général Philebert, qui consiste à prolonger le chemin de fer de Constantine à Biskra jusqu'à Amguid, pour le mener ensuite vers Tombouctou ou vers le lac. De ces deux projets, le premier nécessiterait l'occupation du Touat, si l'on veut assurer la sécurité de la ligne. Le second projet utilise une ligne construite jusqu'à l'entrée du désert, et qui traverse le centre de nos possessions sur la Méditerranée ; la voie longerait les puits déjà creusés, n'aurait à traverser l'Erg ou barrière de sables que sur une faible longueur, et pourrait atteindre Amguid en trois ou quatre ans. Si la construction vient à être décidée, il sera urgent de pousser les travaux au plus vite, car la compagnie anglaise du Niger fera tout pour attirer sur ses territoires le trafic du Soudan central ; il faut donc arriver au plus vite vers le lac Tchad, afin que le commerce, qui a ses habitudes et sa routine, n'ait pas déjà pris une autre direction. Il faut construire le chemin de fer avec le moins de frais possible, si l'on veut ensuite transporter à bon marché et là encore, l'exemple des Russes peut nous servir. Ce sont des soldats qui ont encadré les travailleurs indigènes ; or, nous avons, nous aussi, à

défaut de nos troupes de chemins de fer, indispensables en France et trop peu nombreuses pour être émiettées, nos compagnies de discipline et nos bataillons d'infanterie légère d'Afrique, dont les hommes, endurcis à la fatigue, habitués au climat, fourniraient des travailleurs à bon marché, et constitueraient le noyau des garnisons échelonnées sur le parcours.

.....

Le Transsaharien.

La création du Transsaharien serait à coup sûr l'œuvre la plus importante, au point de vue de la consolidation des intérêts français dans la partie occidentale de l'Afrique. En effet, lorsqu'on regarde la carte, il apparaît immédiatement que la France, maîtresse de l'Algérie et de la Tunisie, au nord, du Sénégal et de ses annexes, à l'ouest, et du Gabon-Congo, au sud, est postée admirablement pour étendre sa domination économique sur tout le Soudan occidental et central. Les entreprises de l'Angleterre nous obligent, il est vrai, à restreindre notre programme. Notre lot dans le partage africain n'est plus ce qu'il aurait été si nous avions eu, comme nos voisins, une politique, une tradition coloniale. Mais telle quelle, la convention franco-anglaise nous assure un vaste domaine dans le Soudan occidental, ainsi que dans le nord du Soudan central, et reconnaît la liberté de notre extension vers le Niger et le lac Tchad. À l'est et au sud du Tchad, les perspectives restent ouvertes, et il est à espérer que nous y obtiendrons les compensations légitimes qui nous sont dues, de manière à réaliser la jonction de l'Algérie et du Sénégal avec le Congo français.

Cette grande conception de l'Afrique française de l'avenir est devenue populaire. Dans un exposé lumineux, MM. le général Philebert et l'ingénieur Rolland ont réussi à la vulgariser, à montrer quel devait être notre programme de pénétration pacifique vers l'intérieur africain et à ressusciter le projet de chemin de fer transsaharien. En agissant uniquement par le Sénégal, en effet, nous n'arriverons pas à tirer parti convenablement de notre domaine soudanien. L'Algérie nous offre, à notre porte, une base d'opération incomparable, puissamment organisée et outillée. Le Transsaharien assurera non seulement l'extension rationnelle, mais la sécurité même de nos possessions méditerranéennes : il s'impose au point de vue politique et stratégique.

Malheureusement, en ce qui concerne le tracé à adopter, les partisans du Transsaharien ont donné le spectacle de divisions regrettables, qui n'ont fait que jeter l'incertitude dans les esprits. Toutefois, les préférences les plus raisonnables semblent acquises au tracé central par Biskra, Ouargla et Amguid, proposé par les promoteurs avec une grande force d'arguments. On croit savoir, d'ailleurs, que la commission du Transsaharien et le Conseil supérieur de la guerre se sont prononcés nettement pour ce tracé.

Le projet occidental ou oranais par Aïn-Sefra a sa valeur jusqu'au Touat et pourra venir en son temps mais il a l'inconvénient de ne desservir que l'extrême ouest de nos possessions méditerranéennes, de prêter le flanc au Maroc et de nécessiter sans doute une expédition militaire, de laisser de côté les grandes routes de caravanes du Sahara central et de ne pouvoir viser comme objectif que le coude du Niger. Le projet oriental ou tunisien n'est pas défendable au point de vue français, attendu qu'il passerait par le poste turc de Ghadamès et par Gliât. Quant au tracé par Alger et Laghouat, il a contre lui le retard énorme de cette ligne de pénétration, et il traverserait les régions les plus ingrates du Sahara algérien, pour retomber ensuite, soit à l'est, soit à l'ouest, sur des régions qu'il est beaucoup plus facile d'atteindre par Biskra ou par Aïn-Sefra.

Biskra est le seul point où le réseau des chemins de fer algériens ait franchi l'Atlas et accède à la plaine saharienne. Avec un court embranchement de Biskra par le Hodna, le Central Transsaharien sera commandé par la série des ports de notre littoral depuis Alger jusqu'à Bône. Alger sera ainsi tête de ligne. Le premier tronçon de Biskra à

Ouargla est étudié avec une précision qui ne laisse rien à l'imprévu. Le second tronçon de Ouargla à Amguid a été également étudié sur le terrain par l'ingénieur Béringer de la mission Flatters. Le projet Rolland fait l'objet d'une demande de concession de la part d'un de nos grands établissements de crédit, avec toutes garanties de bonne et prompte exécution.

C'est le tracé pacifique par excellence, permettant de résoudre vraiment la question touareg. Si d'Amguid on le prolonge vers le coude du Niger, il n'est pas plus long qu'aucun autre tracé ; si on préfère viser le Tchad, il est le seul admissible. Enfin, il recoupe les principales routes commerciales du Sahara central.

Une variante de Ouargla sur In-Salah a été aussi proposée par M. Foureau, en raison de l'importance attribuée à ce centre saharien. Cette variante (que le projet de M. Rolland prévoit, du reste, comme embranchement) mérite considération, sans que, cependant, les avantages du tracé direct sur Amguid soient sérieusement atteints par les critiques dirigées contre lui. La région d'Amguid, quoiqu'on en dise, réunit un ensemble de conditions exceptionnelles pour devenir un centre saharien de première importance, du jour où le Transsaharien y arrivera : en douter serait ne pas comprendre la révolution économique que la locomotive opérera fatalement dans le grand Sahara.

Mais à chaque jour suffit sa peine. Pour le moment, il s'agit simplement de construire au plus vite le premier tronçon de Biskra à Ouargla (380 kilomètres), ligne qui se recommande déjà par elle-même, au point de vue purement algérien. Or, les charges qui en résulteront pour l'État seront vraiment minimales, en présence de l'intérêt réel qui s'y attache et des raisons supérieures qui dictent à notre pays une action résolue et rapide dans l'Afrique occidentale.

Chemins de fer de l'ouest Algérien.

Dans la communication suivante, un vieil Algérien plaide le tracé par Laghouat :

Les voies ferrées établies à l'ouest d'Alger ont été concédées à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, à la Compagnie l'Ouest-Algérien* et à la Compagnie Franco-Algérienne. Depuis deux ans, la Compagnie de l'Ouest-Algérien a été chargée de l'exploitation des lignes de la Compagnie Franco-Algérienne. Elle réunit ainsi 1.072 kilomètres qui, avec les 426 kilomètres de la ligne d'Alger à Oran, exploitée par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, forment l'ensemble du réseau de l'Ouest.

C'est dans ce réseau que se trouve le point extrême où la locomotive ait pénétré vers le sud : le Ksar d'Aïn-Sefra. Située à une latitude plus méridionale que Laghouat, et surtout que Biskra, Aïn-Sefra a été souvent proposée comme tête de ligne du chemin de fer transsaharien. La crainte de soulever des complications diplomatiques sur la frontière, mal déterminée, de l'empire du Maroc, paraît pouvoir faire renoncer à ce tracé, malgré les divers avantages qu'il présentait. Le tracé par Laghouat, et celui par Biskra, resteraient donc seuls en discussion.

La province de Constantine insiste sur ce fait que la voie ferrée étant déjà construite jusqu'à Biskra, tandis qu'elle ne l'est pas encore jusqu'à Laghouat, il n'y avait pas à hésiter à passer par Biskra. En réalité, l'hésitation est au moins permise, et de bons esprits se demandent pourquoi le chemin de fer, qui doit porter l'influence française au cœur de l'Afrique, n'aurait pas, par Laghouat, son point de départ à Alger, capitale de l'Algérie, et le centre militaire, administratif et commercial le plus actif des relations de toute nature, entre la colonie et la Métropole.

D'ailleurs, à quoi sert de tant parler de Biskra et de Laghouat, si ce n'est à embrouiller un peu la discussion ?

Les véritables points de départ du transsaharien sont les ports de la Méditerranée, Alger ou Philippeville, comme son point d'arrivée est le Soudan.

À cette simple réflexion, la question s'éclaircit. On découvre qu'à l'avantage de prendre son origine dans la capitale de l'Algérie, le tracé qui partirait d'Alger joindrait encore celui d'être, au total, sensiblement plus court. Mais, arrêtons-nous; il nous suffit d'avoir montré que si Alger et Laghouat avaient, comme Constantine et Biskra, l'heureuse fortune de rencontrer des défenseurs éminents, les raisons, les bonnes raisons ne leur manqueraient peut-être pas.

À L'ÉLYSÉE
(*Gil Blas*, 28 avril 1893)

Le président de la République a reçu hier matin M. Méry, l'explorateur du Sahara, et M. Georges Rolland, ingénieur des mines, auteur du projet de chemin de fer transsaharien.

(*La Dépêche coloniale*, 23 novembre 1898)

M. Paul Leroy-Beaulieu, membre de l'institut, fera, aujourd'hui mercredi 23 novembre, dans la salle de la Bodinière, 18, rue Saint-Lazare, à trois heures, une conférence sur l'« unification de notre empire africain et la construction du chemin de fer transsaharien ».

Les chemins de fer africains
(*La Politique coloniale*, 25 mars 1899)

Les questions coloniales étant à l'ordre du jour, il était inévitable qu'on parlât souvent et beaucoup des chemins de fer africains. Il est, en effet, impossible de coloniser tant soit peu sérieusement en Afrique sans y construire des voies ferrées. L'Afrique est grande ; elle a peu ou pas d'animaux de charge. Dans le Nord et l'Ouest l'aridité des déserts — pas d'eau, pas d'herbe — permet à peine aux chameaux de traverser les zones inhabitées. Dans le Centre et le Sud, une simple mouche, la tsé-tsé, détruit infailliblement bœufs, mulets et chevaux. Il n'y a que le rail qui soit pratique.

Le rail, c'est le véritable instrument de la conquête : « Il est moins coûteux que le canon et porte plus loin », a dit M. Cecil Rhodes qui s'y connaît.

Il est certain, en effet, que si, au lieu de dépenser en une expédition de guerre les 75 millions que nous a coûtés notre marche — pénible et douloureuse — jusqu'à Tananarive, nous les avons employés à construire un chemin de fer, nous serions encore plus maîtres de Madagascar que nous ne le sommes; nous n'aurions pas perdu 7,000 braves soldats et notre conquête, aujourd'hui non seulement aurait cessé de nous coûter 25 millions par an, mais elle nous rapporterait quelque chose.

Les chemins de fer africains doivent donc être considérés non pas seulement comme des agents de transports commerciaux, mais aussi comme des agents politiques, des instruments de conquête et d'exploitation.

La Revue scientifique publie sur ce sujet un remarquable article de M. Etienne Grosclaude qui pose assez exactement la question au point de vue général. Les difficultés qui, jusqu'à présent ont empêché la construction des chemins de fer africains dans les possessions françaises sont indiquées mais non pas suffisamment approfondies, sauf pour celui de Madagascar sur lequel il ne saurait y avoir de doutes. Et, même pour

celui là qui se présente cependant dans des conditions exceptionnellement favorables, il y a des sacrifices à faire, il faut que l'État se résolve à intervenir.

Les chemins de fer coloniaux portent encore une part de l'extraordinaire impopularité dont furent à certains moments frappées les entreprises coloniales. Les déceptions du Tonkin, les échecs de Formose avaient été si vigoureusement exploités dans la période électorale que rien n'était plus scabreux que de parler colonies et chemins de fer. L'exemple malheureux de la ligne de Kayes à Bafoulabé avait complété le désastre moral. Et la légende, fortement agrémentée, du chemin de fer de Langson, ajoutait encore à cette déplorable suspicion. Depuis quelque temps on en revient et même on semble disposé à passer d'un extrême à l'autre pour se jeter à corps perdu dans l'aventure des chemins de fer à longue portée : Transsaharien, Transnigérien, Transcongolais, etc., etc.

Nous sommes heureux de ces dispositions ultra-bienveillantes ; mais il ne faut rien exagérer et la chose vaut la peine d'être examinée de près avec réflexion.

Notre empire africain, désormais, est d'un seul tenant, immense et mesurant du nord au sud, et de l'est à l'ouest, une étendue moyenne d'environ 4000 kilomètres. Il est certain que pour en garantir la paisible occupation, comme pour en organiser l'exploitation fructueuse, il faudrait, en long et en large traverser ces espaces énormes d'un réseau de chemin de fer.

On y pense et depuis longtemps. Le Transsaharien, depuis vingt ans au moins, hante les rêves des Africains les plus passionnés. On discute depuis Faidherbe, le chemin de fer du Sénégal au Niger. On étudie même en ce moment une ligne de la Côte d'Ivoire sur Tombouctou, peut-être sur le Tchad.

Tous ces projets, évidemment, valent qu'on les étudie. Mais avant d'arriver aux détails, à l'étude des tracés, aux conditions précises de leur établissement, il y a deux ou trois questions préalables à vider, questions générales sans doute, mais d'autant plus graves et qui, par le fait, doivent être obligatoirement résolues avant d'aborder les autres.

Qui fera ces chemins de fer ? C'est la question essentielle, car elle commande toutes les autres ; ou plutôt, elle en est commandée.

La réponse n'est pas douteuse ; sauf quelques petites lignes, partant de la côte de Guinée et traversant la grande forêt qui longe notre littoral depuis le Cavally jusqu'au Niger, toutes les lignes de quelque importance ne peuvent être construites que par l'État. Il y a pour cela une raison majeure, absolue. Ces lignes ne « paieraient pas ».

Pour le Transsaharien, la démonstration n'est pas à faire. Même avant nos derniers postes du Sud algérien et tunisien commence le désert. Jusqu'à Ouargla peut-être encore pourrait-on espérer non pas que la ligne fit ses frais, mais qu'elle payât une partie des frais d'exploitation. Ceci pour la ligne algérienne. La ligne oranaise par Méchérie et Fanien-bou Resq trouverait peut-être le long de l'oued Messaoura quelque trafic. Mais, à moins qu'elle ne rencontrât comme on l'a dit un peu légèrement et sans preuves, des gisements de nitrates, elle serait encore moins lucrative que l'autre. La ligne tunisienne Gafsa-Tozeur, Rhadamès-Rhât, pourrait se suffire, probablement jusqu'à Tozeur. Peut-être jusqu'à Rhadamès serait-elle peu onéreuse. Mais aussi bien les unes que les autres, une fois entrées dans le vrai désert, elles n'auraient plus d'autre trafic à attendre que du gouvernement. La ligne oranaise à travers le Tanesrouft ne trouverait rien à porter et son charbon s'userait à fournir sur la route l'eau nécessaire à l'exploitation. De même, la ligne algérienne à partir d'Amguid et la ligne tunisienne à partir de Rhât. Et, d'autre part, alors même qu'elles trouveraient des marchandises à rapporter, l'énormité du trajet en rendrait le commerce impossible.

Est-ce une raison pour que la ligne ne se fasse pas ? Je suis loin de le penser. Il y a des nécessités politiques qu'il faut subir une fois qu'on les a créées. La France était libre de ne point aller à Tombouctou ni au lac Tchad. Elle s'est laissée entraîner au premier endroit par les fontaines de ses chefs militaires, au second par les prouesses glorieuses

mais un peu irréflechies de ses explorateurs. Maintenant, elle y est; elle s'y est créé des droits qui, tout naturellement, comportent des devoirs. Et précisément, parce qu'elle a, sans compter, sans réfléchir, dépensé une centaine et demie de millions au Soudan, au Congo, en Guinée, force lui sera de dépenser, en comptant le plus possible, mais sans hésiter, une centaine et demie de millions pour faire des chemins de fer. Et j'ajoute qu'elle n'est plus libre de sa décision, parce qu'il lui en coûterait plus cher de ne pas les faire que de les exécuter. En les faisant, elle aura la possession paisible de son domaine ; elle coupera court aux fantaisies belliqueuses qui

dévoient les finances, stérilisent le pays et détruisent tout ne laissant subsister que des serments de haine et de révolte.

Si la France ne veut pas que son domaine africain lui coûte, bon an, mal an une cinquantaine de millions pour le plaisir de ravager le continent noir, de brûler les villages, de massacrer des populations et de faire massacrer des colonnes ou des missions, il faut qu'elle arrête les prouesses militaires et qu'elle sacrifie pour construire ses chemins de fer les millions que lui coûtent « les opérations » qui ont ensanglanté l'Afrique.

C'est l'État qui doit faire le transsaharien, le transnigérien, le chemin de fer du Tchad. Plus tard, certainement il y trouvera son compte. Mais, dès maintenant en supprimant les dépenses militaires, ruineuses et destructives, en faisant le « virement » de ces dépenses au profit des chemins de fer, il accomplira sans qu'il lui en coûte davantage, une œuvre indispensable et féconde.

E. Bonhoure.

L'AFRIQUE
(*Le Nord*, 10 mai 1899)

Émanation d'Afrique du Nord et du Sud

.....
La Compagnie internationale des chemins de fer du Tchad fait l'objet du quatrième million de parts d'Afrique. Déjà, l'Afrique a l'autorisation de faire les études d'un tracé qui partirait de la Tunisie, exactement Bou-Grija pour aller en Tchad : c'est la voie la plus courte de la Méditerranée au Tchad : elle ne comptera que 2.500 kilomètres. Déjà le capitaine Lerat a commencé les études.

Cette Compagnie internationale des chemins de fer du Tchad a un programme bien vaste. Elle veut, en effet, atteindre le Tchad par quatre lignes de voies ferrées dont l'ensemble atteindra le chiffre énorme de huit mille kilomètres. Le Transcanadien, le Transcaspien, le Transsibérien ont montré que ces grandes conceptions ne sont pas des rêves. Mais nous nous demandons comment l'Afrique arrivera à réaliser sa Compagnie des chemins de fer du Tchad. Toujours est-il que lors de l'affaire de Fachoda, l'Afrique était prête à entreprendre les 750 kilomètres qui séparent Fachoda du Nil Bleu. Cecil Rhodes affirme bien qu'il fera son chemin de fer du Cap au Caire : nous étudierons dans un article spécial la ligne de Konakry à Djibouti que les Français lui opposent. Toujours est-il que dans cinq ou six ans, le voyageur pourra rouler en sleeping-car de la Méditerranée à l'Océan austral et de l'Atlantique au Pacifique.

À PROPOS DU « BISKRA-OUARGLA »
(*Le Temps*, 8 février 1900)

.....

Pour ce qui est du Transsaharien, je comprends fort bien qu'on puisse différer d'opinion. Depuis quelques années d'ailleurs, j'ai cessé toute polémique à son sujet, et je me contenterai de dire ici que je me suis consolé des critiques passées en voyant un homme éminent, tel que M. Paul Leroy-Beaulieu, relever le drapeau de notre école avec l'autorité qui lui appartient. Quant à moi, j'ai jugé plus pratique de concentrer mes efforts sur la ligne, relativement modeste, de Biskra-Ouargla, qui se recommandait en elle-même comme ligne d'intérêt purement algérien, et que M. le gouverneur général Laferrière a comprise dans le réseau des sahariens à exécuter sans plus de retard.

.....

GEORGES ROLLAND.
6 février.

Le grand central africain
par Robert Doucet
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1903)

Un grand nombre de coloniaux nous ayant exprimé leur désir de faire quelque chose relativement à l'importante question du Transsaharien sur laquelle les récents événements de Figuig ont attiré une fois de plus l'attention du grand public, nous avons pensé qu'il convenait que la *France Coloniale Moderne* et les *Annales coloniales* ne se désintéressent point de ce problème.

De cette initiative est né le Comité du Transsaharien sur l'œuvre duquel nous aurons prochainement l'occasion d'appeler l'attention de nos lecteurs.

M. Paul Bonnard était tout spécialement qualifié pour prendre la parole à l'occasion de la création de ce nouveau groupement, à cause des études approfondies auxquelles il s'est livré sur cette question et du projet qu'il a élaboré. Ce projet, qu'il a exposé le 18 juin dans le grand amphithéâtre de la Société de Géographie, consiste à relier nos possessions du nord et du centre de l'Afrique par un chemin de fer partant de Bougrara, dans le sud de la Tunisie, pour aboutir au Tchad et se prolonger jusqu'au Congo.

Le tracé Bougrara-Bilma-Loango aurait l'immense avantage d'unifier toute l'Afrique française, tandis que les divers projets qui font aboutir le transsaharien sur le Niger laissent de côté les riches pays de l'Ouadal, du Bornou et les vallées du Chari et de l'Oubanghi. Enfin, le tracé par Bougrara est beaucoup plus court que les autres.

M. Bonnard a cité quelques chiffres relatifs au trafic éventuel du Transafricain et il a évalué le prix de revient de la ligne. Le kilomètre de voie ne coûterait pas plus de 50.000 fr., soit, pour l'ensemble, une somme de 150 millions seulement.

L'intéressante conférence de M. Bonnard avait été précédée d'une allocution très applaudie de M. E. Levasseur, le savant géographe, qui avait bien voulu accepter la présidence de cette réunion. Enfin, M. Marcel Ruedel a exposé en quelques mots le programme du Comité du Transsaharien et annoncé que le nouveau groupement serait définitivement constitué dans quelques jours.

Remarqué sur l'estrade et dans la salle : MM. le général Dumont, le capitaine d'Ollone, Lebrun, député, Lejeal, professeur au Collège de France, Dubuc, conseiller général de la Seine, Gablat et Marchal, anciens députés, vicomte de Vieil Castel, Albert Dubois, Van Cassel, explorateur, Pecate, secrétaire de l'Aéro-Club, tous les membres du Comité de la *France Coloniale Moderne*, etc.

1912 (janvier) : constitution de la [Société d'études du chemin de fer transafricain](#)

par André Berthelot, promoteur du métro de Paris

LE TRANSSAHARIEN AÉRIEN
(*Les Annales coloniales*, 9 juin 1917)

Des progrès de l'aviation et de la hardiesse des aviateurs, nous pouvions espérer qu'un jour les espaces immenses qui séparent l'Algérie du Soudan seraient franchis en quelques heures. Le capitaine Laurent, fonctionnaire du cadre algérien, après de grandes randonnées entre El-Oued, Touggourt, Ouargla et les Oulad Djellal (annexe de Biskra) va mettre au point la jonction aérienne de l'Algérie avec le Soudan et le gouvernement général de l'Algérie pense réaliser sous peu le voyage de Paris à Tombouctou en 30 heures.

La question du transsaharien fut la hantise de tous ceux qui ont servi successivement dans le Sud algérien et dans le Sahara soudanais. Plusieurs itinéraires furent proposés, dont deux s'amorçaient logiquement au railway oranais et au railway constantinois, la province d'Alger n'ayant pas de chemin de fer de pénétration, mais le terminus fut de tout temps Tombouctou, la Mystérieuse. La jonction par voie de terre eut lieu et les itinéraires se précisèrent, mais le temps ne pouvait se raccourcir et les relations postales n'en demeurèrent pas moins très longues quoique rapides.

La construction d'une ligne télégraphique présentait de grandes difficultés. Nous ne saurions donc trop féliciter tous ceux dont les études, l'initiative et la ténacité vont triompher et relier Paris à Tombouctou par la voie des airs.

Société de Géographie d'Alger et de l'Afrique du Nord
Séance du 29 avril 1922.
(*Le Tell*, 10 mai 1922)

La section économique de la société s'est réunie sous la présidence du Dr Trabut, professeur à la Faculté de médecine, assisté de M. Ducellier, secrétaire et de MM. le Général Hanoteau, Castanet et Riboulat.

La question à l'étude était : « L'Heure du Transsaharien ».

Le conférencier, M. Guerlet ⁷, ingénieur des arts et manufactures, directeur des T. M. S., préconise :

L'établissement d'un Transsaharien à voie large d'Oran aux boucles du Niger à Tombouctou, 3.300 kilomètres suivant l'itinéraire de René Caillié et de Lonz, prenant un point d'appui à la mer à l'embouchure de l'Oued Draa, au sud du Maroc, ce qui permettrait de faire trois attaques simultanées des travaux ; d'établir à cette embouchure, c'est-à-dire au centre du réseau, un atelier d'entretien et de réparations et peut-être une vaste usine utilisant les forces de la marée pour assurer la traction électrique sur une bonne partie du réseau, l'autre partie pouvant être alimentée par une usine établie sur le Niger.

Ce projet réduirait la partie difficile et désagréable de la traversée du désert à 1.500 kilomètres ; il mettrait les produits de la vallée du Niger à 1.800 kilomètres de la mer (embouchure de l'Oued Draa), il coûterait un milliard.

Comme moyen d'exécution le conférencier préconise :

⁷ Alfred Guerlet : ingénieur E.C.P., docteur en droit, dirigeant de sociétés, président des Tramways et messageries du Sahel. Voir [encadré](#).

La création de l'Office de l'Afrique Française, rouage principalement économique, jouissant de la personnalité civile, chargé d'examiner les questions communes aux divers établissements français de toute l'Afrique et de préparer l'unité de l' Empire Africain français.

L'Office de l'Afrique Française réunirait les contributions annuelles des diverses colonies destinées à assurer l'exécution du Transsaharien.

Il provoquerait la constitution d'une puissante compagnie privée territoriale, industrielle et commerciale qu'il dirigerait et surveillerait, compagnie à laquelle on donnerait en pleine propriété et peut-être aussi en pleine souveraineté de vastes territoires le long du Transsaharien et dans les boucles du Niger dans lesquels elle cultiverait notamment le coton et le caoutchouc et mobiliserait ainsi les richesses encore latentes de ces contrées mal connues.

Cette Compagnie aurait la charge de réunir le capital nécessaire à la construction au Transsaharien et de l'exploiter pendant 99 ans.

Le président remercie vivement le conférencier pour son étude si consciencieuse et si clairement exposée et lève la séance à 6 h. 1/2.

LA MISE EN VALEUR DE NOTRE DOMAINE AFRICAIN PAR LE TRANSSAHARIEN

Une conférence de M. du Vivier de Streel ⁸ à l'Union du commerce et de industrie
(*La Dépêche coloniale*, 25 janvier 1923)

Au déjeuner mensuel de l'Union du commerce et de l'industrie, pour la défense sociale, que présidait M. Louis Dubois, député, ancien ministre, M. Edmond du Vivier de Streel, vice-président du Comité national du rail africain, a fait hier une conférence sur la *mise en valeur de notre domaine africain par le transsaharien*.

Si la France, a exposé le conférencier, veut conserver sa place au premier rang des nations, dont la puissance économique est en continuel progrès, il faut qu'elle donne à sa production et à son commerce un essor intense.

Pour lutter avec succès contre la concurrence sur les marchés mondiaux, elle ne doit plus acheter ses matières premières au dehors, mais les produire en Afrique.

Les riches territoires de la boucle du Niger peuvent fournir la laine, le coton, les cuirs et peaux, les produits oléagineux, les blés, le riz, la viande qui nous sont indispensables. à la condition d'être reliés aux ports de la Méditerranée par une voie ferrée à grand débit et à faibles tarifs.

De la construction de cette voie transsaharienne dépend essentiellement la mise en valeur intensive de l'Afrique et le développement économique de la métropole.

L'exécution du chemin de fer transsaharien ne présente aucune difficulté insurmontable. Le sable peut être aisément évité ou vaincu : l'eau nécessaire au personnel de la ligne et aux machines qui seront vraisemblablement des locotracteurs Diesel sera rencontrée partout en quantité suffisante, l'insécurité enfin n'est plus à redouter.

La dépense de construction dépassera un milliard ; mais une ligne qui unit deux rives peuplées chacune de 12 millions d'habitants et un territoire de 60 millions d'hectares destiné à approvisionner la France, fera d'importantes recettes. En supposant que la charge de la garantie d'intérêt demandée à la métropole atteigne pour les premières années seulement 60 millions les avantages économiques, politiques et militaires de

⁸ Edmond du Vivier de Streel (1869-1946) : ancien directeur de cabinet d'André Lebon au ministère des colonies, inlassable propagandiste, administrateur d'une quarantaine de sociétés. Voir [encadré](#).

cette grande œuvre, représentent pour la France un profit qui compensera largement ce débours momentané.

Au point de vue économique, en effet, l'exploitation des terres du Soudan, correspond à la mise en valeur d'un capital énorme actuellement improductif. Pour le seul coton, la zone irrigable du Niger, d'une superficie double de celle de l'Égypte et d'une fertilité au moins égale, peut produire les 200.000 tonnes pour lesquelles nous payons actuellement 2 milliards de francs à l'étranger qui prélevé sur cette vente plus de 600 millions de bénéfices.

Au point de vue politique, la soudure des trois tronçons de notre immense empire de l'Afrique «lu Nord, de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale, permettra d'en faire un tout homogène, facile à défendre, à administrer et à civiliser.

Au point de vue militaire enfin, le transsaharien sera la voie merveilleuse, sûre, régulière, rapide et pratique dans laquelle pourront être transportées dans la métropole les centaines de milliers de réservistes de l'armée noire et de travailleurs dont la venue, en cas d'une agression nouvelle soulagerait la France en lui permettant d'envoyer un plus grand nombre de soldats à la bataille, tout en paralysant le moins possible la vie économique du pays.

Le conférencier, très applaudi, a terminé en demandant, en conséquence, au Parlement de se prononcer favorablement dès qu'elle lui sera présentée, sur une question qui touche de si près l'avenir du pays et dont la solution ne doit comporter aucun ajournement pour le plus grand intérêt de la défense nationale.

La [Banque coloniale d'études et d'entreprises mutuelles](#)
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} mai 1923)

La Banque coloniale d'études et d'entreprises mutuelles a organisé un déjeuner pour ses adhérents, sous la présidence de son président-directeur, M. Froment-Guieysse. À l'issue de ce déjeuner, M. le général Aubier a exposé le problème vital que constitue le transsaharien pour la France, tant au point militaire que social et économique. Après avoir démontré que la France avait, dans l'histoire, perdu ses colonies par suite du défaut de liaison entre elles et la métropole, M. le général Aubier a prouvé que le transsaharien constituerait une garantie de sécurité absolue pour le maintien intégral de l'empire africain actuel : c'est la possibilité pour la France de mobiliser en peu de temps un contingent important de troupes coloniales. M. le général Aubier a prouvé également que le transsaharien serait un élément de colonisation ; en supprimant la durée de voyage, on faciliterait ainsi grandement l'envoi de cadres administratifs, de colons, de médecins, de pharmaciens, etc. Enfin, grâce au transsaharien, nombre de produits qui ne peuvent supporter de longs parcours, ou dont les prix seraient prohibitifs par suite des difficultés de transport, prendraient alors le chemin de la métropole : on éviterait ainsi de s'adresser aux pays étrangers. La conférence de M. le général Aubier a été longuement applaudie.

Le transsaharien
par Eugène Devaux
(*Les Annales coloniales*, 30 octobre 1923)

Que d'erreurs en commet en ton nom, transsaharien, illustre avant d'avoir vécu ! Ce n'est pas plusieurs milliards que coûtera le chemin de fer axial du Sahara, mais seulement au maximum 300.000 francs le kilomètre, c'est-à-dire jusqu'au Niger

800 millions, et jusqu'au Congo, pour les deux branches, un total maximum de 2 milliards.

Le Gouvernement français n'aura à payer la garantie d'intérêts qui sera au maximum de 30 millions que d'ici quatre ou cinq ans, quand le transsaharien fonctionnera.

Rappelons que le but essentiel de l'entreprise et la mise en valeur de la boucle du Niger et du Tchad, dont les projets ont été étudiés et mis au point par M. l'ingénieur Belime pour le Niger*, et par M. Bruneau de Laborie pour le Tchad.

Voilà avec ce que j'ai écrit dans les *Annales coloniales* du 16 octobre 1923. la vérité sur le transsaharien.

Maroc

(*La Dépêche coloniale*, 17 novembre 1923)

Le transsaharien. — M. Auguste Terrier, directeur honoraire de l'Office du gouvernement marocain et inspecteur des offices économiques marocains en France, a assisté à la dernière séance du conseil supérieur du commerce à Rabat.

Il a annoncé le dépôt par le gouvernement à la chambre du projet de transsaharien Colomb-Béchar–Ouagadougou. Il s'est étonné qu'aucune assemblée marocaine ne se fût occupée jusqu'ici de cette question qui intéresse le Maroc au plus haut chef.

La chambre de commerce de Rabat étudie les répercussions que peut amener sur les intérêts du Maroc la construction du transsaharien par le tracé que propose le gouvernement français.

Pour le Transsaharien

Une mission va étudier sur place le projet de chemin de fer transsaharien

(*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1923)

(De notre correspondant)

Une mission composée de M. Regnault, ingénieur en chef à la direction du P.-L.-M. ; Gil Corbin, ingénieur en chef du contrôle au ministère des Travaux publics ; Chollet⁹, ingénieur en chef du P.-L.-M. à Alger, et pilotée par le lieutenant Darbois, du Centre d'aviation de la Seine, vient de se constituer à Oran. Elle s'est rendue hier dimanche à Bedeau, puis, de là, par étapes, elle doit gagner en automobile, Adrar, afin d'établir et d'étudier sur place l'avant-projet du futur transsaharien, dans les conditions arrêtées récemment par le Conseil supérieur de la défense nationale.

On sait que sur l'initiative de M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, d'accord avec M. Mahieu et le général Mangin, on doit donner au P.-L.-M. la concession de la construction d'une voie transsaharienne par Oran et le Touat, avec garantie de l'État.

Cette mission, qui est faite aux frais de l'État, doit avoir fini ses études en deux ans.

En vue de couvrir les frais de cette mission et de ratifier l'entente faite entre la Compagnie du P.-L.-M. et le ministère des Travaux publics le tracé décidé en principe comporte une dépense globale de 1.400.000.000 de francs les deux Chambres seront saisies sous peu d'un projet de loi.

Les Commissions de la Chambre envisagent même la possibilité de demander pour un travail de cette importance l'avis des gouverneurs généraux de l'Algérie et de

⁹ Alfred Cholet (et non *Chollet*)(1872-1939) : chevalier de la Légion d'honneur.

l'A.O.F. et des techniciens qui, déjà depuis vingt-cinq ans, se sont spécialisés dans l'étude sur place de la réalisation de cette voie ferrée.

LA QUESTION DU TRANSSAHARIEN (*L'Ouest-Éclair*, 4 janvier 1924)

La question du transsaharien a fait, durant ces derniers mois, des progrès décisifs, et la réalisation de cette grande œuvre dans un délai assez court peut être considérée aujourd'hui comme à peu près certaine.

L'ensemble du projet

Dès avant la guerre. MM. Legouëz et Jullidière ¹⁰ avaient produit une étude très documentée d'un projet de chemin de fer transafricain, démontrant la possibilité de construire une voie ferrée reliant l'Algérie au bassin du Congo, à travers les territoires que possède la France dans l'Afrique du Nord. l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale, étude ayant fait l'objet de plusieurs articles dans la *Revue générale des chemins de fer et des Tramways* avant et depuis la guerre.

Ces ingénieurs ont, d'ailleurs, développé le programme conçu par M. Berthelot, qui consiste à relier par une voie ferrée le port d'Alger à la colonie anglaise du Cap. Dans cette conception, le trafic à recueillir dans les régions desservies est considéré comme secondaire.

M. Fontaneilles, inspecteur général des Ponts et Chaussées, estime que, la possibilité de construction étant démontrée par les travaux des missions de la Société d'études créée par M. Berthelot, le moment est venu de préparer l'exécution de cette entreprise. Sans insister sur l'intérêt général qu'elle présente, M. Fontaneilles constate que nos vastes possessions, bien que formant un ensemble géographique continu de la Méditerranée au Congo, sont très imparfaitement reliées, soit entre elles, soit avec la métropole, ce qui est regrettable aux divers points de vue économique, politique, administratif et même militaire. Mais il fait remarquer que notre situation financière ne nous permet actuellement, et pour longtemps sans doute, que des travaux productifs et que, par conséquent, une voie ferrée transsaharienne n'est pratiquement réalisable que s'il y a compensation entre les bénéfices et les charges qui résulteront de son exécution.

M. Fontaneilles ne conçoit donc pas le rôle du transafricain comme celui découlant du programme de M. Berthelot, étudié par MM. Legouëz et Jullidière. Il préconise la construction du transafricain en deux étapes successives : la partie transsaharienne reliant l'Algérie à la boucle du Niger, puis la partie transsoudanaise prolongeant jusqu'au lac Tchad et à l'Oubanghi la partie transsaharienne.

il estime que cette seconde partie, considérée isolément, présente des avantages suffisants au point de vue économique pour que son exécution soit justifiée, même en l'état actuel de nos finances, comme l'éminent inspecteur général s'est surtout attaché à le mettre en lumière dans ses articles parus dans la *Revue politique et parlementaire*. Une mise en valeur du Soudan, telle qu'il l'expose, ne peut se réaliser que si le pays est relié à l'Europe par une ligne de chemins de fer satisfaisante, à voie large et à faibles déclivités. Enfin, la voie transsaharienne a, sur la voie maritime, l'avantage de passer par l'Algérie, ce qui est très important au point de vue économique sans parler des points de vue politique et militaire.

Le tracé

¹⁰ René Jullidière (1861-1941) : polytechnicien, ancien directeur général des travaux publics de l'Indochine (1906-1909). Voir [encadré](#).

Le Transsaharien peut se détacher du réseau algérien soit dans la région de Biskra, soit dans celle de Colomb-Béchar. C'est cette dernière solution qui paraît devoir être adoptée, d'après les études de MM. Legouëz et Jullidière.

La ligne d'Oran à Colomb-Béchar est à voie large jusqu'à la gare de Ras-el-Ma qui est à 178 kilomètres d'Oran et à 400 kilomètres de Colomb-Béchar. Comme la ligne à voie étroite de Ras-el-Ma à Colomb-Béchar ne peut être mise à voie large à cause de son tracé défectueux, MM. Legouëz et Jullidière estiment que le Transsaharien doit partir de la gare de Ras-el-Ma, solution approuvée par le Comité national du rail africain.

Le tracé passe à l'ouest de Colomb-Béchar par Kénadza, centre de production charbonnière appelé à prendre un développement considérable ; il parcourt la vallée de la Saoura et se dirige, en suivant si possible la ligne la plus courte, vers Tosaye où il doit obligatoirement traverser le Niger (à environ 300 kilomètres à l'est de Tombouctou).

MM. Legouëz et Jullidière estiment, en effet, qu'au défilé de Tosaye on pourra établir facilement un pont pour franchir le fleuve. Dans la grand projet transafricain de M. Berthelot, le Transsaharien, proprement dit, finit, en somme à Tosaye, point à partir duquel le tracé s'oriente délibérément vers le Tchad et l'Oubangui, à destination de l'Afrique du Sud. M. Fontaneilles approuve le choix du défilé de Tosaye mais il estime, avec le Comité national du rail africain, que le Transsaharien proprement dit ne doit pas s'arrêter à Tosaye et qu'il convient de le prolonger jusqu'à un point où on puisse le relier dans de bonnes conditions au réseau ferré de l'Afrique Occidentale française, et il propose de lui donner pour terminus l'importante ville indigène de Ouaghadougou, capitale de la nouvelle colonie de la Haute-Volta, centre de la région riche et peuplée du Mossi, située à 700 kilomètres au sud de Tosaye. Cette ville, préconisée par le Comité national, sera le terminus nord du chemin de fer de pénétration qui part du port de Grand-Bassam. Elle constituera un excellent point de jonction entre le Transsaharien et le réseau colonial. Malgré cela, c'est de Tosaye qu'ultérieurement se détacheraient à l'est la ligne Transsoudanaise vers le Tchad et l'Oubangui, et à l'ouest une ligne se dirigeant vers Mopti, centre de la région des irrigations du Niger.

Prix de revient et charge annuelle

Le prix de revient a pu être évalué avec précision en 1914 par MM. Legouëz et Jullidière qui ont montré qu'on pouvait traverser le Sahara en évitant les sables mouvants et que, sur la presque totalité du parcours, la dépense d'infrastructure serait insignifiante. Le prix d'établissement de la ligne a été évalué à 100.000 fr. par kilomètre, non compris les frais d'une électrification jugée nécessaire à raison de la pénurie d'eau qui s'opposerait à l'emploi des locomotives à vapeur.

M. Fontaneilles estime que le prix de 100.000 fr. prévu en 1914 doit aujourd'hui être porté à 300.000 fr. Il propose de remédier à la pénurie d'eau, dans la partie désertique de la ligne, plutôt par l'emploi de conduite d'eau longeant la voie à partir du Niger que par l'électrification : et il majore pour ce motif, de 100.000 fr. par kilomètre, les dépenses de construction. En ajoutant encore une dépense de 100.000 fr. par kilomètre, pour intérêts intercalaires pendant la construction, il arrive à un prix de revient total de 500.000 fr. par kilomètre.

Le tracé Bas-El-Ma à Ouaghadougou par Tosaye est d'environ 3.200 kilomètres, représentant une dépense d'établissement de 1.600 millions, y compris les intérêts intercalaires. La charge financière annuelle correspondante peut être évaluée, intérêt et amortissement compris, à environ 8 %, c'est-à-dire à 128 millions, soit 40.000 fr. par kilomètre.

Recettes et contributions prévues

Nous puisons nos documents dans un article de chronique sans signature paru, l'an dernier, également dans la *Revue des chemins de fer et des tramways*.

En tenant compte des estimations de recettes probables qui ont été faites par des coloniaux compétents, ainsi que du trafic d'importation déjà obtenu sur les régions de l'Afrique Occidentale pourvues de voies ferrées, on évalue à 60.000 fr. la recette kilométrique probable du Transsaharien dès le début de l'exploitation, recette qui tendra à augmenter avec le développement des irrigations dans le bassin de Niger, et avec la construction des lignes mentionnées précédemment et à 20.000 fr, par kilomètre la recette nette probable, d'après le coefficient d'exploitation de voies ferrées comparables. Ce chiffre de 10.000 fr. ne représentant que la moitié des charges financières, l'autre moitié devra être demandée à une contribution des finances publiques. Mais cette contribution est justifiée, non seulement par les avantages indirects qui résulteront du Transsaharien au point de vue économique ou politique, mais encore par les économies immédiates de transports et de personnel, par les impôts nouveaux et autres bénéfices directs auxquels donnera lieu la nouvelle voie ferrée. Les finances intéressées sont celles de l'Afrique Occidentale, de l'Algérie et de la Métropole. M. Fontaneilles estime qu'elles doivent intervenir dans les conditions suivantes :

La contribution de l'Afrique Occidentale doit être assez faible, les ressources de cette colonie étant limitées et devant, d'ailleurs, être, en grande partie, réservées à la création de canaux d'irrigation dérivés du Niger, création utile pour la prospérité même du chemin de fer transsaharien.

La contribution de l'Algérie doit être importante, car le Transsaharien amènera aux ports algériens un trafic très appréciable qui leur a complètement échappé jusqu'à ce jour, faisant ainsi de l'Algérie la principale porte du Soudan et, plus tard, de l'Afrique Centrale.

La contribution de la Métropole doit également être importante, parce que la mise en valeur du bassin du Niger diminuera considérablement nos achats à l'étranger, et que le transsaharien, prolongé vers l'Oubangui et l'Afrique du Snd, fera passer par Marseille et Paris les Belges et les Anglais se rendant de leurs possessions africaines à leurs métropoles et inversement et que, de plus, cette création nous dispenserait, en cas de guerre, de protéger les routes maritimes de Dakar et du Grand-Bassam.

Le point de vue militaire

Effectivement, avec les moyens restreints dont nous disposerons désormais sur mer. par suite des décisions de la Conférence de Washington, nous ne pouvons plus espérer pouvoir amener en France en toute sécurité à travers l'Atlantique les troupes du Sénégal et du Soudan, et notre ambition doit se borner à leur assurer la traversée de la Méditerranée.

Aussi, avant même le vote définitif de la loi militaire, des études ont-elles été entreprises à un point de vue particulier, par M. Maginot, ministre de la Guerre, secondé par son chef d'état-major, le général Buat, par l'état-major général et par la Commission d'études du Conseil supérieur de la défense nationale, notamment par le général Serrigny, secrétaire général de cette commission. M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, y apporta également sa précieuse collaboration, ainsi que son secrétaire général, M Mahieu.

Les travaux minutieux faits par la Commission d'études du Conseil supérieur de la Défense nationale, après consultation de tous les départements ministériels intéressés, ont abouti à un magistral rapport de M. Manier qui constitue une œuvre définitive sur la matière, de nature à éclairer et convaincre ceux pour qui le problème du Transsaharien présentait quelque obscurité. Les conclusions de ce rapport ont été adoptées à l'unanimité par la Commission d'études d'abord, et. voici quelques mois, par le Conseil supérieur de la Défense nationale.

Soulignons aussi que toutes les solutions adoptées sont conformes aux idées du Comité directeur du Comité national du rail africain.

La concession de la ligne

Étant donné la facilité d'exploitation que présentera la ligne transsaharienne, il paraît avantageux de la confier celui des réseaux algériens qui aura à conduire le trafic transsaharien jusqu'à la Méditerranée, c'est-à-dire le P.-L.-M. algérien ou le réseau algérien de l'État, suivant l'origine de la ligne adoptée. D'après le projet le plus en faveur, c'est le P.-L.-M. algérien qui en serait chargé. La combinaison financière envisagée, qui fut toujours préconisée par le Comité national du rail africain, et qui s'inspire de la formule déjà approuvée par le Parlement pour le réseau actuel du Maroc, est celle d'une concession de 99 ans donnée à un groupe dans lequel la Compagnie P.-L.-M., qui exploite déjà tout le réseau occidental de l'Algérie, aurait une part prépondérante, garantie d'intérêts accordée au capital actions et au capital obligations de la Société formée par ce groupe.

Le mode de traction

Comme nous l'avons dit précédemment, MM. Legouëz et Jullidière, interprètes du programme Berthelot, jugent l'électrification nécessaire à raison de la pénurie d'eau, tandis que M. Fontaneilles se propose d'y remédier par l'emploi de conduites d'eau.

Le Comité national du rail africain, sans avoir opté entre la locomotive à vapeur, l'électricité et le moteur à combustion interne, semble pencher vers ce dernier ainsi que la Commission d'études du Conseil supérieur de la Défense nationale. Toutefois, l'approvisionnement en eau sera aussi bien nécessaire au personnel exploitant, au cas où l'on aurait recours au moteur Diesel mais celui-ci paraît présenter, pour un tel chemin de fer, sur ses deux compétiteurs, des avantages, qui compensent largement ses inconvénients et dont l'exposé sortirait du cadre de cet article.

La question de l'eau se posant quel que soit le mode de traction choisi, des recherches vont être entreprises qui amèneront sans doute la découverte de nappes artésiennes importantes, notamment dans le Tanezrouft, et le général Estienne, membre du Comité national du rail africain, y poursuivra des études géologiques et des prospections artésiennes pour jeter quelque clarté sur le problème si important des ressources hydrauliques du Sahara.

H. B. L.

Les Constantinois et le Transsaharien (*Le Journal de l'Algérie et de la Tunisie*, 6 novembre 1924)

Au cours de sa session ordinaire, le conseil général de Constantine a émis le vœu qu'il soit procédé sans retard aux études du transsaharien dans le Sud-Algérien en prenant pour base les trois départements, soit Colomb-Béchar (Oran), Laghouat (Alger) et Touggourt (Constantine). Le conseil général a demandé que l'étude de ces tracés soit classée par voie d'urgence.

1927 (septembre) : création de l'[Union transafricaine](#)

LE FUTUR CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN
ET SES ÉLÉMENTS DE TRAFIC
par Max de Fourcauld
(*Le Temps*, 12 septembre 1927)

La création d'une grande voie ferrée destinée, à relier l'Algérie à nos possessions de l'Afrique centrale est une question que l'on doit, aujourd'hui, considérer comme mûre. Mais, si personne ne conteste, du double point de vue politique et militaire, l'impérieuse nécessité de cette liaison par le rail, il ne semble pas que certains esprits se fassent encore une idée parfaitement nette du rôle éminent qu'est appelé à jouer ce chemin de fer comme facteur de notre redressement économique. Abstraction faite de quelques détracteurs trop visiblement intéressés, nombre de gens se posent, de très bonne foi, la question de savoir si cette immense voie de communication à créer de toutes pièces à travers des étendues « désertiques » de 2.000 kilomètres de long sera susceptible d'un rendement commercial suffisant pour rémunérer les capitaux à investir dans son établissement.

La question mérite un examen d'autant plus attentif que l'œuvre à accomplir, bien que revêtant au plus haut point un caractère national, ne peut, en raison des circonstances présentes, être réalisée que par la seule initiative privée. Ce n'est pas que le gouvernement se désintéresse si peu que ce soit de la mise à exécution de cette vaste entreprise d'intérêt général : il en saisit, bien au contraire, toute la nécessité et, disons même, toute l'urgence; mais l'inéluctable obligation de maintenir l'équilibre budgétaire lui impose encore de rigoureux devoirs auxquels il n'entend pas faillir et lui interdit, contre son gré, de participer à son financement dans quelque mesure et sous quelque forme que ce soit. Il serait donc vain que l'excellence technique du projet détaillé qui lui a été soumis ait été appréciée par ses services compétents et que des personnalités ou des groupements offrant à tous égards les plus hautes garanties acceptassent d'en opérer la réalisation pour le compte et sous le contrôle de l'État, si, par suite de l'insuffisance de ses éléments de trafic, le chemin de fer devait donner pendant de longues années des résultats déficitaires.

Une telle appréhension n'a pour excuse que l'ignorance.

Comme nous l'écrivions naguère ici même {Supplément économique du 10 avril dernier), le chemin de fer transsaharien, constitué essentiellement par un tronc commun partant de la Méditerranée, descendant aussi bas que possible au sud du Sahara algérien et, de là, se divisant en deux branches, l'une dirigée vers le sud-ouest, à travers la boucle du Niger, jusqu'au Bani, l'autre vers le sud-est, par le Tchad, jusqu'à la frontière du Congo belge, plongera ses antennes au cœur de ses deux zones naturelles d'attraction qui sont, d'une part la boucle du Niger, d'autre part, les territoires du Tchad et du Haut-Oubanghi. Le futur réseau se présente donc schématiquement, du sud au nord, comme composé de trois grandes sections : la branche ouest, la branche est et le tronc commun.

La question est de savoir quels seront, dès sa mise en exploitation, les éléments de trafic minimum, dans les deux sens, du Transsaharien réduit, pour cette période initiale, à la branche ouest et au tronc commun.

*
* *

Dans un rapport publié par le Comité de l'Afrique française, résumé d'études économiques faites sur place par son auteur, le colonel Abadie, ancien commandant supérieur à Zinder, qui connut admirablement le Soudan, estime avec certitude à plus de 5 millions de tonnes représentant le chargement normal de 10.820 trains, soit 30 trains par jour, les produits que donneront pour l'exportation, au bout de quinze ou vingt ans, les territoires du Haut-Niger et du Soudan lorsqu'ils auront été dotés de moyens réguliers et rapides d'évacuation. « D'ici là, écrit-il, la production locale

s'accroîtra, progressivement à mesure que se développeront les voies de communication et les moyens de transport. »

Il serait insensé de prétendre que seul le chemin de fer transsaharien, offrant des possibilités d'évacuation pratiquement illimitées à des territoires immenses et dont la fertilité égale ou même dépasse celle des plus riches contrées du monde, soit voué à cette infortune singulière de ne pas susciter leur mise en valeur rationnelle et intensive. Pourquoi ferait-il exception à la loi commune. et universellement vérifiée, qui veut que le rail crée son propre trafic? Les exemples de certaines lignes des États-Unis, du Transcontinental canadien, de l'Australie, du Transcaspien, toutes construites à travers des régions désertiques, ne sont-ils pas démonstratifs ?

Or, si l'on prend pour base le chiffre de 5 millions de tonnes, minimum indiqué par le colonel Abadie comme devant être réalisé dans quinze ou vingt ans, il n'est pas téméraire d'affirmer que, pendant les quatre années nécessaires, après l'octroi de la concession, pour amener le rail au Niger, les cultures, l'élevage et la fabrication des produits industriels auront été suffisamment poussés pour pouvoir offrir au chemin de fer, dès sa première année de mise en service, un trafic à l'exportation pouvant atteindre 350.000 tonnes.

Parmi les produits alimentaires susceptibles, dès aujourd'hui, d'un rendement considérable, le colonel Abadie cite tout d'abord le mil qui donne 400 pour 1 et dont un agriculteur soudanais, avec son outillage primitif, peut cultiver aisément à lui seul quatre hectares produisant une récolte de 16 quintaux susceptibles de fournir 560 litres d'alcool. La seule région du Mossi a donné, l'an dernier, près de 15 millions de quintaux de mil. Ce produit; si précieux pour la fabrication de l'alcool industriel, offre des possibilités d'avenir que l'on peut qualifier d'illimitées ; et il en est de même des arachides, dont l'Afrique occidentale française exporte déjà pour près de 600.000 tonnes. Le riz, dont la production ne suffit pas encore aux besoins locaux, trouvera dans les territoires irrigués de la vallée du Niger un sol tout naturellement approprié et son rendement y atteindra très rapidement 100.000 tonnes. La culture du coton, à laquelle doivent être affectés 700.000 hectares parmi les 2 millions d'hectares dont les travaux d'irrigation se poursuivent dans la vallée du Haut-Niger, et que notre industrie cotonnière, tributaire de l'étranger, ne manquera pas de favoriser, pourra, dès le début, fournir aisément de 40.000 à 50.000 tonnes, pour s'élever progressivement jusqu'à 300.000 tonnes.

Ne citons que pour mémoire des produits secondaires, tels que le tabac, le dâ ou chanvre, le sisal, le kapok, l'indigo, les produits forestiers (ébène, acajou, etc.) qui, d'après le colonel Abadie, forment dès aujourd'hui un total annuellement disponible de 80.000 tonnes, et arrivons aux produits du cheptel qui, actuellement, atteignent en Afrique occidentale française 435.000 tonnes de viande consommable dont il sera possible d'exporter annuellement près de la moitié 200,000 tonnes soit sur pied, soit sous forme de conserves ou de frigo. « Le Soudan, est-il dit dans le rapport sur la mission du Niger, récemment publié par le conseil général de Constantine, est, pour la production de la viande, exactement dans la même situation que l'Argentine il y a soixante ans. »

Il n'est pas douteux, en effet, que l'élevage du bétail se développera rapidement, et dans des proportions incalculables, sur les rives du Niger où, depuis Gao jusqu'à Diré, couvrant des étendues évaluées à 400.000 hectares, pousse le bourgou, graminée qui constitue un pâturage de premier ordre contenant de 8 à 10 % de sucre.

Dans sa section proprement « désertique », depuis les pentes septentrionales de l'Adrar des Iforras jusqu'au Grand Erg, à travers le Tanesrouft, le Tidikelt et le Tademait, le chemin de fer ne trouvera pas, il est bien vrai, des éléments immédiats de trafic. Mais on ne peut prévoir l'extension que pourront prendre dans l'avenir les cultures vivrières des pentes du Hoggar et des gorges de l'Arak, ni les résultats que pourront donner, au point de vue minier, les prospections que suscitera la construction du chemin de fer.

En évaluant à 350.000 tonnes les éléments du trafic-marchandises à l'exportation, à provenir, dès la mise en exploitation du chemin de fer, de la seule zone soudanaise, il ne semble donc pas que l'on puisse être taxé d'exagération.

À ce tonnage, il faut ajouter celui que donneront les importations, de la métropole ou de l'Algérie, vers le Soudan, des produits manufacturés, des matériaux de construction, des machines et du matériel à destination des populations indigènes et des industries agricoles déjà établies ou en voie d'établissement dans la boucle du Niger. D'autre part, le colonel Abadie escompte, dès le début, un trafic de 160.000 tonnes par an dans la direction du Niger, rien que pour le sel et les dattes, dont les Soudanais sont grands consommateurs et l'on sait que ces deux denrées sont fournies en abondance par la montagne de sel d'El-Cutaya, près Biskra, et par les immenses palmeraies de l'oasis d'Ouargla.

*
* *

Il semblerait, *a priori*, que l'on pût négliger l'élément voyageurs comme ne devant contribuer que pour une part trop minime au rendement commercial du chemin de fer.

Ce faisant, on commettrait une grave erreur. Indépendamment, en effet, du transport des militaires — 24.000 environ par an dans les deux sens —, de celui des fonctionnaires et des colons, des touristes et il n'est pas douteux que les sites de l'Arak, du Hoggar et même de l'Adrar des Iforras n'en attirent de nombreux un fort contingent sera fourni par les voyageurs indigènes circulant à distance entière entre l'Algérie et le Soudan, et vice versa.

Le voyage d'études fait l'an dernier par les trois missions algériennes a mis en lumière ce fait d'importance que la main-d'œuvre nord-africaine sera utilement employée au Soudan. On sait que, par le jeu des saisons, la période de la suspension du travail agricole dans la zone méditerranéenne correspond exactement à la période active des cultures soudanaises. Or, de l'avis autorisé des colons algériens, sur environ 1.500.000 ouvriers agricoles chômant en Algérie pendant six mois de l'année, un grand nombre pourra être dirigé ou se dirigera de sa propre initiative vers la boucle du Niger. En admettant que, dès avant l'ouverture du Transsaharien, les colons algériens entreprennent l'exploitation de 100.000 hectares seulement dans la vallée nigérienne, leurs besoins en main-d'œuvre, à raison de trois unités par hectare, seront de 300.000 ouvriers. Sur ce nombre, les deux tiers au moins, soit 200.000, seront fournis par l'Afrique du Nord, l'autre tiers pouvant être recruté sur place. Ce sera donc encore, de ce chef, un mouvement annuel, dans les deux sens, de 400.000 voyageurs, dès la période initiale de sa mise en service.

On voit donc que ce ne sont pas les éléments de trafic de toute nature qui feront défaut au transsaharien au début même de son exploitation.

À LA CHAMBRE
M. LÉON PERRIER DÉVELOPPE SON PROGRAMME
(*Les Annales coloniales*, 22 novembre 1927)

Le Transsaharien

Quant au transsaharien, l'Afrique occidentale y prend le plus grand intérêt, car elle en retirera les plus heureux avantages, tant au point de vue de son économie générale que de sa sécurité.

Notre collaborateur Fontanier ¹¹ maintient que le transsaharien n'aura jamais de valeur économique. Ce sera une voie de munificence, M. le ministre des Colonies réplique que la liaison de l'Afrique Occidentale avec l'Algérie par automobiles réalise chaque jour des progrès sensibles.

Les colonies au Sénat
par Henry Fontanier,
député du Cantal,
vice-président de la Commission des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1927)

[...] M. Messimy a prononcé un discours d'une logique serrée et impressionnante. [...] Je suis surpris qu'un homme aussi averti que cet ancien ministre des Colonies donne dans cette billevesée qu'est la construction du Transsaharien qui, du point de vue économique, est une erreur, pour ne pas dire davantage. Là-dessus, l'accord est unanime parmi les personnes qui ont étudié, sans préoccupations personnelles, la vie économique de l'Afrique occidentale.

D'autre part, je ne crois pas, en Afrique, aux grands transcontinentaux dirigés du nord au sud. Je suis peut-être mal informé, mais je ne pense pas qu'en Angleterre on ait jamais attribué au fameux chemin de fer du Cap au Caire une bien grosse importance économique. Dans l'esprit de ceux qui en furent, il y a quelque vingt ans, les protagonistes les plus ardents, Joseph Chamberlain, Cecil Rhodes, cette voie était par-dessus tout une voie impériale. Sa construction devait avoir une signification politique : elle était la forme tangible, symbolique de la mainmise britannique sur le continent noir,

Or, je ne sais pas si, dans l'établissement de notre programme ferroviaire, nous devons nous laisser guider par des préoccupations de cet ordre. Pour ma part, poser la question c'est la résoudre et par la négative.

La nature, l'observation des conditions mêmes des échanges nous indiquent que les voies transversales sont celles qui répondent le mieux aux besoins des diverses colonies. Les voies de l'Afrique du Nord elles-mêmes n'échappent pas à cette règle puisqu'en dépit de leur direction, elles remplissent l'objet même des lignes transversales, qui est de créer les relations les plus directes avec l'extérieur, c'est-à-dire avec la mer. Et cela est si vrai que les Anglais, pour assurer l'évacuation du coton du Soudan anglo-égyptien, ne veulent pas s'en remettre à la voie qui remonte le Nil, mais en ont construit une qui, de Port-Soudan sur la mer Rouge, atteint la vallée du grand fleuve. [...]

LE TRANSSAHARIEN
par Ch. Debierre,
sénateur du Nord,
membre de la commission des affaires étrangères.
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1928)

Le Parlement, avant de prendre ses vacances, a adopté le projet de loi ayant pour objet d'approuver la création d'un Organisme d'études du chemin de fer transsaharien..

La somme de 11 millions 1/2 a été votée pour cet objet.

Les motifs sont de réunir l'Afrique du Nord à la vallée du Niger à travers le Sahara. Le Sahara n'est plus un obstacle infranchissable : il se laisse traverser en un jour par avion

¹¹ Henry Fontanier : député du Cantal (1924-1928, 1932-1936).

et en 4 jours en automobile. L'œuvre est vaste, mais les résultats apparaissent comme importants.

D'Alger au Dahomey, du Sénégal au Tchad, du Tchad à Brazzaville et, par l'Oubanghi, la liaison avec le Congo belge, voilà le projet.

Si on examine les chemins de fer africains, on voit que les Anglais, que ce soit au Nord en partant d'Égypte, au Centre, de Mombaza ou de Dar-el-Salam, au Sud, du Cap ou de Lourenço-Marquez ont couvert tout l'Est africain de voies ferrées. La liaison du cap à Rambove dans le Katanga est faite, 4.000 kilomètres ; la liaison du Cap au Caire se fera demain.

Le projet de construction du chemin de fer transsaharien est vaste et sa réalisation sera coûteuse. Les 3.350 kilomètres actuellement prévus de Ras-el-Ma à Ouagadougou sont évalués au prix de 1.287.000.000 fr. par les uns, à 1.800.000.000 fr. par les autres. Mais il y a lieu de prévoir un prolongement de 6.000 kilomètres pour réunir Gao au Tchad, et suivront ensuite le Chari et l'Oubanghi dans notre Afrique équatoriale, le Congo et le Hassaï dans l'empire africain belge. La route est longue, le projet ambitieux, mais la route, comme on l'a dit, crée la civilisation et la richesse.

Le Gouvernement, est-il dit dans le projet de loi, a voulu « un organisme souple qui permette d'obtenir le maximum de résultats dans le minimum de temps et dans les conditions les plus économiques ». Voilà d'excellentes idées. Souhaitons qu'elles ne soient pas démenties dans la pratique.

Au demeurant, voici la substance du projet :

Il est créé au ministère des Travaux publics un Organisme d'études du chemin de fer transsaharien destiné à relier l'Afrique du Nord avec l'Afrique occidentale française. Cet organisme, qui est doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, a pour objet de rechercher : au point de vue technique, si la réalisation du projet est pratiquement possible et dans quelles conditions l'exploitation du chemin de fer pourrait être assurée (tracé de la voie, capacité de transport, mode de traction, alimentation en eau, mesures pour assurer la sécurité de la ligne au point de vue économique, quelle est la situation actuelle, quelles sont les possibilités de développement des régions desservies, quelles sont les prévisions du trafic probable du transsaharien ; au point de vue administratif et financier, quel est le rendement possible du chemin de fer et quelles sont les modalités qui pourraient être envisagées pour la construction et l'exploitation.

Toutes ces études et opérations doivent être terminées en dix-huit mois.

L'organisme d'études comprend un comité, composé de 13 membres. nommés par arrêté du ministre des Travaux Publics.

Le maximum des dépenses est fixé à 11 millions 500.000 fr. à fournir par l'État français, 4 millions ; l'Algérie, 3 millions; le Maroc, 500.000 fr. ; la Tunisie, 500.000 fr. l'Afrique occidentale, 500.000 fr. et les Grands réseaux français, 3 millions.

Cet organisme d'études ne préjuge en rien du plan de construction et d'exploitation du transsaharien. Il est assurément intéressant qu'il dise ce qui est possible et ce qu'il y a de mieux à faire. Chemin de fer ou système d'automobiles ?

Tout est à faire en Afrique occidentale. Si, dans la zone côtière, on a fait de grands progrès depuis vingt ans, tout l'intérieur, c'est-à-dire les 2/3 du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Dahomey, la totalité du Soudan de la Haute-Volta et du territoire du Niger sont restés en réalité en dehors de toute entreprise européenne. Hormis deux exploitations vraiment importantes, la Compagnie cotonnière du Niger à Diré et la plantation de sisal Renoux à Kayes, on trouve peu de chose. Pour mettre en œuvre ces immenses territoires, il faut des hommes et de l'argent. Ce n'est pas seulement une question coloniale, mais aussi une question internationale que la construction du transsaharien. Si la construction de cette voie de transport est intéressante pour les Français qui ont le plus grand intérêt économique à relier l'Afrique du Nord à l'Afrique équatoriale, pour les Anglais et les Belges, cette construction ne présente pas moins

d'intérêt : les colonies britanniques de Sierra Leone, de Gold Coast, et surtout de Nigeria, constituent une masse de 20 millions d'habitants ; lorsque le rail, traversant la Nigéria, sera arrivé à Bangui, les Belges n'auront garde de ne pas prolonger leurs lignes du Congo pour relier Katanga au réseau français.

Voilà les espoirs. La longueur de la voie ferrée ni les difficultés ne sont des obstacles infranchissables, car les Anglais ont fait d'aussi grands travaux dans le transcaspien, le chemin de fer de La Mecque à travers le Hedjaz, les Américains dans les chemins de fer de l'Atlantique au Pacifique.

Du point de vue pratique, la solution du problème se trouve dans des transports raccourcis en durée par rapport aux voies maritimes, et dans un coefficient d'exploitation qui puisse rivaliser avec n'importe quel autre système de communication entre le Centre et l'Ouest Africains et l'Afrique du Nord. C'est la solution de ce problème qui est demandée à l'organisme d'études qui vient d'être créé auprès du ministère des Travaux Publics avant l'entreprise de tous travaux.

Notre patience doit être d'au moins dix-huit mois.

L'HEURE DU TRANSSAHARIEN

par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie et des protectorats
(*Les Annales coloniales*, 4 août 1928)

M. A. Souleyre, dont on connaît la haute autorité en ces matières, a bien voulu m'adresser une brochure qui porte le titre même que je lui emprunte : « L'heure du Transsaharien ».

C'est un plaidoyer. Je l'ai lu sans parti-pris, soucieux seulement de me documenter.

Le chapitre concernant « le trafic du transsaharien » a retenu d'abord mon attention.

Voici ce que j'y ai trouvé :

« Le trafic d'exportation du chemin de fer fourni : par les ressources minières, par les produits de l'élevage et par le coton. »

Les ressources minières de l'A.-O. F. et du territoire du Tchad, actuellement connues, sont insignifiantes. Celles du Sahara ne sont pas révélées.

Un vaste pays d'élevage s'étend de Bamako à l'est du Tchad. Les pâturages sont immenses, mais temporaires et les ressources en eau d'alimentation font à peu près partout défaut à la surface du sol. La mise en valeur du pays suppose annuellement la mise en réserve des fourrages, par l'ensilage ou l'approvisionnement en meules ; elle suppose aussi toute une organisation d'alimentation du bétail, soit par conduites d'eau venant du Niger, soit par pompage d'eau prise dans des puits... »

« À la viande doit s'ajouter le coton venant du sud du Tchad. »

Car, il importe de noter que M. Souleyre ne paraît pas avoir une grande confiance dans la culture du coton au Soudan :

« En mettant tout au mieux, écrit-il, dans un pays presque inconnu, où l'établissement des projets est encore à demander à des organisations techniques puissantes et stables (Belime), on arrive, avec *les hypothèses véritablement très optimistes* (c'est M. Souleyre qui souligne), à admettre qu'on disposera d'une surface irrigable de 1.300.000 hectares.

« Heureusement, l'Afrique équatoriale française se présente dans des conditions incomparablement meilleures.

Seulement, en Afrique équatoriale française, notamment dans le bassin du Chari-Logone que M. Souleyre considère comme « le plus riche territoire dont dispose la France », on peut dire que la culture industrielle du coton est encore inexistante.

L'Association cotonnière coloniale, dont les adhérents se recrutent parmi les entreprises textiles, les Chambres de commerce et les Syndicats de tisseurs, filateurs et retordeurs français, n'a porté, jusqu'ici, son effort raisonné que sur l'A.-O. F., le Maroc et la Syrie.

Cette association a tenu son assemblée générale il y a quelques semaines et le rapport qui fut présenté, à cette occasion, par M. Hesling, au nom du Comité de direction, mérite de retenir particulièrement notre attention.

Nous y lisons :

« ... Le programme industriel reste en avance sur le programme cultural.

Les usines de l'A. C. C., actuellement outillées pour produire 4.000 tonnes de fibre, ont fourni :

1924	210 tonnes
1925	691
1926	1.155
1927	765

et l'exploitation de fibre de l'A.-O. F., compris le Togo, a atteint les chiffres suivants :

1924	2.650 tonnes
1925	4.850
1926	5.700
1927	4.987

« Notre administration coloniale rencontre dans l'exécution de son programme agricole des difficultés multiples dont nos voisins ne sont pas exempts et dont les plus importantes tiennent à des causes naturelles et aux intempéries de même qu'à la complexité de la culture cotonnière. »

On n'est même [pas] encore sorti, en A.-O. F. même, de la période des essais pour le choix des meilleures qualités de coton à cultiver. Je lis, dans le rapport de l'A. C. C. :

« ... Entre cette zone septentrionale qui serait ainsi celle de « l'allen » et la zone méridionale de nos colonies du Golfe du Bénin, où prospèrent les types « Barbadeuse » et « Brésilleuse », c'est-à-dire dans la zone moyenne, comprenant une moitié du Soudan et de la Haute-Volta, le nord de la Côte-d'Ivoire, le Moyen-Togo et le Moyen-Dahomey, il reste à trouver la variété de bonne qualité et de fort rendement destinée à remplacer le coton rustique et abâtardi du pays... »

Voilà comment parlent ceux qui connaissent le mieux la question et qui ne sont certes pas des adversaires du Transsaharien puisqu'au contraire ils ont la prétention de plaider en sa faveur.

Tout cela ne nous incite-t-il pas à la prudence devant l'enthousiasme et les griseries des hommes « du rail » ?

Mais je l'ai déjà dit et je veux le répéter car il faut frapper sur les clous qu'on veut enfoncer : il ne faut pas confondre le problème du Transsaharien et celui des liaisons transsahariennes. Autant le premier me paraît chimérique et, pour le moins, prématuré, autant le second me paraît raisonnable et mûr, j'oserai même dire urgent.

M. Robert Poulaine qui publie, dans « Le Temps » des notes de voyage fort intéressantes recueillies au cours d'une enquête coloniale écrit, en rapportant une conversation avec M. Carde, gouverneur général de l'A.-O. F. :

« ... M. Carde estime qu'il faudrait tenter une pacification énergique et définitive de la Mauritanie avec la collaboration du Maroc et de l'Algérie. Je note, en passant, que c'est là affaire de gouvernement à gouvernement. Je note également qu'en Irak et en Palestine, les Anglais assurent la sécurité du désert beaucoup plus par l'aviation et le matériel automobile que par des unités montées sur chameaux. Pourquoi ne pas suivre cet exemple ? »

Par ailleurs, le service postal et le service des voyageurs se rendant dans l'Afrique centrale et notamment au Congo belge suffiraient à assurer un fret rémunérateur à une ligne impériale aéronautique comme le démontrent les études déjà faites par nos voisins belges.

Ainsi, aménagement par l'aviation et l'automobile de la sécurité saharienne et du trafic commercial actuellement possible, étude et création progressive d'un outillage routier et de ports maritimes adapté à ces conditions nouvelles de locomotion qui seront, incontestablement, celles de l'avenir, voilà le problème sage, actuel. qu'il nous faut étudier et résoudre d'urgence.

L'heure du Transsaharien ? Je ne sais si elle viendra jamais. Je suis sûr qu'elle n'est pas venue. Mais l'heure des liaisons transsahariennes ? Oui, elle a déjà sonné et si nous la laissons passer, d'autres nous devanceront, soyez-en sûrs. Les Belges sont déjà à la besogne et ils ne seront pas seuls demain.

LA COMMISSION CONSULTATIVE D'ÉTUDES DU CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN (1929)

Commission consultative d'études du chemin de fer transsaharien
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

Par arrêté du ministre des Travaux publics :

Sont nommés membres de la Commission consultative instituée auprès de l'organisme d'études du chemin de fer transsaharien :

6 sénateurs

MM. Dalbiez, Hervey [Cie agricole oranaise], Maheu, le général Messimy, Pasquet, Steeg.

12 députés

MM. Baréty [CFAO], Basile, Bedouce, Diagne [Dakar], Henri Lorin, Mallarmé [Algérie], Morinaud [Constantine], Paganon, Pietri, Roux-Freissineng, Le Trocquer, de Warren.

(Au titre de représentants du ministre des Travaux publics),

MM. le directeur général des chemins de fer au ministère des Travaux Publics, ou son délégué ; Silvain Dreyfus, inspecteur général des ponts et chaussées, vice-président du conseil supérieur des Travaux publics ; Gardanes, administrateur de l'inscription maritime, chargé de mission à la marine marchande ; Viellecroze, contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

(Au titre de représentants du ministre des Finances.)

MM. le chef du service des prestations en nature, ou son délégué ; Bizot, inspecteur général des Finances.

(Au titre de représentants du ministre de la Guerre,)

MM. le chef de l'état-major général de l'armée, ou son délégué ; le secrétaire général du ministère de la guerre. ou son délégué.

(Au titre de représentants du ministre de la Marine.)

MM. le chef d'état-major de la marine, ou son délégué ; Voisin, inspecteur général des Ponts et chaussées, inspecteur général des Travaux maritimes au ministère de la Marine.

(Au titre de représentants du ministre des Affaires étrangères.)

MM. le directeur des affaires politiques et commerciales au ministère des Affaires étrangères, ou son délégué ; le sous-directeur de la sous-direction Afrique-Levant, au ministère des Affaires étrangères, ou son délégué.

(Au titre du représentants du ministre de l'Intérieur.)

MM. Cornu, directeur des affaires algériennes au ministère de l'Intérieur ; Blylas, inspecteur général des services administratifs.

(Au titre de représentants du ministre des Colonies.)

MM. Régismanset, directeur des affaires économiques au ministère des Colonies ; l'inspecteur général des Travaux publics des Colonies, ou son délégué ; Langle, chef de bureau au ministère des colonies.

(Au titre de représentant du ministre de l'Air.)

M. Camerman, directeur de la navigation aérienne au ministère de l'Air.

(Au titre de représentants du secrétariat général du Conseil supérieur de la Défense nationale)

MM. le secrétaire général du conseil supérieur de la Défense nationale, ou son délégué le lieutenant-colonel Sisteron ; le secrétaire général du conseil national économique, ou son délégué.

(Au titre de représentants des intérêts économiques de l'Algérie.)

MM. le gouverneur général de l'Algérie, ou son délégué ; le président de la chambre de commerce d'Alger, ou son délégué ; le président de la chambre de commerce d'Oran, ou son délégué ; Abeilhé, délégué financier ; Broussais, conseiller général du département d'Alger ; Vallet, délégué financier.

(Au titre de représentants des intérêts de l'Afrique occidentale française)

MM. le gouverneur de l'Afrique occidentale française ou son délégué ; Duchêne, directeur des affaires politiques au ministère des colonies ; Duvernet, administrateur délégué de la Société commerciale de l'Ouest-africain [SCOA] ; Fourneau, gouverneur honoraire des colonies ; Lucien Maurel, négociant importateur ; Terrasson de Fougères, gouverneur des colonies ; le lieutenant-colonel Thomasset ¹², ancien inspecteur général des travaux publics de l'Afrique occidentale française.

¹² Paulin Alfred Thomasset (Nîmes, 1870-Paris, 1953) : X 1890. Officier de la Légion d'honneur du 9 janvier 1914 comme chef de bataillon du génie, directeur du chemin de fer de la Côte d'Ivoire. Commandeur de la Légion d'honneur du 23 février 1929 : ingénieur en chef des colonies, inspecteur général des Travaux publics en AOF. Administrateur de la Cie équatoriale de mines (1933). Président de la Cie des eaux et électricité de l'Ouest-Africain.

(Au titre de représentants des intérêts du Maroc.)

MM. le résident général au Maroc, ou son délégué ; le directeur général de la Compagnie des chemins du fer du Maroc, ou son délégué ; le président de la Chambre de commerce de Casablanca, ou son délégué ; le président de la Chambre mixte d'Oudjda, ou son délégué.

(Au titre de représentants des intérêts de la Tunisie.)

MM. le résident général de la Tunisie, ou son délégué ; Pellé, directeur de la Compagnie Sfax-Gafsa [Cie des phosphates et du ch. de fer de Gafsa] ; Trélat, président du conseil d'administration de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens ; Ventre, président de la Chambre de commerce de Tunis, ou son délégué.

(Au titre de représentants des chambres de commerce de France.)

MM. le président de la Chambre de commerce de Paris ; le président de la Chambre de commerce de Marseille ; le président de la Chambre de commerce de Bordeaux.

(Au titre de représentants des intérêts coloniaux de l'Afrique occidentale française.)

MM. Camille Guy, gouverneur honoraire des colonies ; Hessling, gouverneur honoraire des colonies ; Hirsch, administrateur de la Compagnie du culture cotonnière du Niger ; le colonel Periquet, président du conseil d'administration de la Compagnie fédérale soudanaise.

(Au titre de représentants des grands réseaux de chemins de fer français.)

MM. Dautry, directeur général des chemins de fer de l'État ; [Paul-Émile] Javary, directeur de l'exploitation de la Compagnie du chemin de fer du Nord ; Riboud, directeur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

(Au titre de représentants de l'industrie des transports automobiles.)

MM. le baron Petiet, industriel ; Louis Renault, industriel.

(Au titre de représentants de l'industrie des transports aériens.)

MM. André Bouilloux-Lafont, administrateur délégué de la Compagnie aéropostale ; Gaucher, directeur général de l'Air-Union.

(Au titre de représentants des compagnies de navigation.)

MM. Gravier, président du conseil d'administration de la Compagnie de navigation mixte ; Ricard, administrateur de la Compagnie générale transatlantique.

(Au titre de représentant de l'industrie du tourisme.)

M. Edmond Chaix, président du Touring-Club de France.

(Au titre de représentant des intérêts du travail
(confédération générale du Travail)

M. Jouhaux, secrétaire général de la Confédération générale du Travail.

(Au titre de membres choisis parmi les personnes pouvant contribuer utilement aux études du chemin de fer transafricain.)

MM. Aubrun, directeur général des Établissements Schneider ; André Berthelot, industriel [groupe Empain] ; Cahen-Fuzier ¹³, président du conseil d'administration de la

¹³ Édouard Cahen-Fuzier (1877-1948) : docteur en droit, il fit carrière à partir de 1909 au sein de la Banque de l'Union parisienne qu'il représenta dans une vingtaine de sociétés. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Compagnie africaine de cultures industrielles ; André Citroën, industriel ; le baron Adolphe de Cuvellier, administrateur délégué de la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains ; Pierre Deloncle, publiciste ; Fock, ingénieur civil ; le colonel Godefroy ; Gradis, industriel ; Haardt, ingénieur civil [Croisière jaune et Croisière noire] ; Lambert-Ribot, industriel ; [Reynald] Legouëz, industriel [groupe Empain] ; Perrot, membre de l'Académie de médecine ; Rober-Raynaud, publiciste ; Auguste Terrier, secrétaire général du Comité de l'Afrique française ; G. Theunis, ministre d'État de Belgique, directeur à la Société générale de Belgique [SGB] ; Camille Vallaux, économiste ; Verney, président du Syndicat professionnel des entrepreneurs des travaux publics de France ; Vivier de Streel (Edmond du), président du comité national du rail africain ; Wibratte ¹⁴, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, en disponibilité.

M. Théodore Steeg, sénateur, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Algérie, ancien résident général au Maroc, est nommé président de la Commission consultative du chemin de fer transsaharien.

La colonisation française en Afrique Noire
par Ch. Debievre,
sénateur du Nord,
membre de la Commission des Affaires étrangères
(*Les Annales coloniales*, 25 mai 1929)

.....
Le transsaharien est assurément une grande idée, mais de bons esprits doutent encore qu'il soit jamais d'un rendement économique avantageux.

Contre le Transsaharien
(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1929)

M. le général Calmel ¹⁵, à la Bourse du Commerce de Casablanca, a soutenu que le Transsaharien ne pourrait être fait en cinq ans ni pour deux milliards. Il a lui-même construit des chemins de fer en A. O. F. Il faut amener à pied-d'œuvre cent cinquante tonnes de matériel par kilomètre de voie à établir, trouver de la main-d'oeuvre, l'alimenter, la loger. Les fameux guerriers natifs de l'A. O. F. n'existent plus et si le Transsaharien avait atteint Ouagadougou en juillet-août 1914, il n'eut transporté que la garnison de cette ville car pendant la saison des pluies, toute marche et toute concentration de troupes est impossible là-bas. Le Transsaharien ne se fera point par simple pose de rails sur désert plat. Il faudra franchir les Hauts Plateaux, à 1.600 mètres d'altitude ; et même dans le désert, il faudra de nombreux ouvrages d'art en raison du régime torrentiel des pluies, qui sont très rares, mais dont les tornades gonflent en une nuit des lits d'oueds jusque-là insoupçonnés. Au Maroc même, nous nous sommes laissés surprendre par ces irrégularités excessives et la plupart de nos routes du début furent coupées et durent être corrigées.

¹⁴ Louis Wibratte (1877-1954) : X-Ponts. En poste en Algérie (1903-1908). Directeur (nov. 1920), administrateur (janv. 1939), vice-président (jan. 1941) et président (1944-1949) de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

¹⁵ Jean-Bernard Calmel (1865-1939) : l'un des constructeurs du Tanger-Fez. Président de la Société Sénégalaise de Cultures Late-Mengué. Voir [encadré](#).

Le général Calmel estime qu'une bonne ligne transsaharienne coûterait 5 milliards, demanderait cinquante ans, et serait ensuite, pour un rendement économique à peu près nul, d'un entretien extrêmement onéreux.

Le général Calmel se rallie. franchement aux transports automobiles sur route, par Casablanca, Agadir, Tindouf, Atar, Dakar, moins coûteux, plus souples et qui peuvent être multipliés.

Déjà de Casablanca à l'oued Massa et de Dakar à Atar le trajet est réalisé. Il reste sept cents kilomètres dont le sol est excellent, qui feront la plus vivante de toutes les liaisons transsahariennes.

PROPOSITION DE LOI
Pour le transsaharien
(*Les Annales coloniales*, 14 avril 1930)

MM. Ed. de Warren, Henri Lorin, Paul Simon, Bouilloux-Lafont, L. Lamoureux, Barthe ont déposé sur le bureau de la Chambre, une proposition de loi portant déclaration d'intérêt public d'un chemin de fer destiné à relier d'Afrique occidentale française à la Méditerranée.

Nous extrayons de l'exposé des motifs les passages suivants :

Sur cette entreprise, beaucoup de Français, jusqu'ici peu informés, ont élevé du discussions, voire des doutes qu'il ne convenait pas de rejeter mais de retenir pour déterminer une vérité scientifique autant qu'économique, digne d'asseoir une conviction.

Cette vérité, a la recherche de laquelle de bons Français s'étaient appliqués depuis la seconde moitié du dix-neuvième siècle, n'apparut pas comme décisive jusqu'à l'heure où le gouvernement, par la loi du 7 juillet 1928, décida la création de l'organisme d'études du chemin de fer du transsaharien, dont les travaux et conclusions, aujourd'hui publiés, non seulement n'autorisent plus le doute, mais apportent un terme aux discussions.

Il est aujourd'hui démontré que le transsaharien sera un chemin de fer de construction facile, qu'il ne représente pas l'ouvrage formidable que l'imagination faisait apparaître, puisque son importance reste comparable à celle du réseau qu'en quelques années et sans efforts, nous avons construit au Maroc — qu'il rendra aux points de vue économique, social, politique, des services considérables, susceptibles de changer l'aspect de notre domaine d'Afrique et de concourir à la prospérité de la Métropole. Il est en outre apporté désormais la preuve que la contribution financière qu'il engage répondra à une exploitation rapidement équilibrée et plus tard « payante ».

On sait combien l'égoïsme économique qui se fait jour de plus en plus parmi les puissances étrangères risque non seulement de priver la France de débouchés traditionnels, mais même des matières nécessaires à son industrie. À cette double menace doit répondre la mise en valeur de l'Afrique française dans les immenses régions du Niger, grâce au chemin de fer transsaharien. Le problème, on le voit, n'est donc pas purement colonial. Il se rattache étroitement à l'avenir économique de la métropole.

Il est un autre aspect du problème, bien digne de retenir notre attention : le transsaharien, par le caractère international qu'il prendra fatalement avec le prolongement de la voie à travers les colonies anglaises et belges vers Le Cap, sera surtout un instrument de paix nécessaire à tous car, en rapprochant l'Europe de l'Afrique et de l'Amérique du Sud par le port de Dakar, il sera, par l'accord tacite, à

l'abri de toute destruction systématique, même en temps de guerre. De même, il serait par là un bien commun de l'humanité avec ce privilège rare pour la France que, suivant l'expression en honneur, les leviers de commande de ce précieux instrument seraient entre les mains françaises.

Mais si le principe est admis, il reste à définir à qui, État ou organisme privé, il convient de confier l'exécution d'une œuvre qui intéresse à un si haut degré la situation présente et l'avenir de la France. Nous pouvons à cet égard nous en référer en toute confiance aux conclusions de l'organisme officiel d'études du transsaharien.

Le caractère du transsaharien, son rôle politique, social, économique et militaire rend peu désirable la formule de la concession pour rechercher, au contraire, un régime mieux adapté aux besoins de l'État et à son devoir de contrôle étroit sur cette entreprise.

Mais l'État ne dispose ni des moyens techniques ni du matériel très spécialisé qu'exigent la construction et l'exploitation d'un chemin de fer transsaharien. Il convient donc de lui associer le concours et l'expérience des grands réseaux de chemins de fer français et nord-africains qui ont, dans une certaine mesure, à pied d'œuvre, le personnel technique nécessaire et l'habitude du travail en liaison avec les ouvriers indigènes de l'Afrique du Nord.

La Compagnie du Transsaharien, compagnie nationale, pourra donc comprendre parmi ses actionnaires l'État français, l'Algérie, l'Afrique occidentale française, le Maroc, la Tunisie, les réseaux de chemins de fer en France, les réseaux de chemins de fer de l'Afrique du Nord, les grandes compagnies de navigation françaises. La participation directe de l'État à la gestion assurerait le contrôle et la surveillance de l'affaire.

L'effort financier de la métropole serait atténué par les concours des colonies intéressées en tenant justement compte pour ces colonies de leur faculté contributive et des charges qu'elles auront à supporter dans leur équipement économique où pour les liaisons qu'elles auront à rechercher dans leurs ports avec le Transsaharien, en particulier en Afrique occidentale française.

Les dispositions prévues ci-dessus correspondent, dans leur ensemble, aux conclusions du rapport du comité de l'organisme d'étude du chemin de fer transsaharien adopté à l'unanimité par la commission consultative de cet organisme d'études. Il s'agit aujourd'hui, où nous nous trouvons en présence d'études définitives qui ne laissent aucune place à l'hypothèse ou du hasard, de faire résolument passer dans le domaine des réalisations ce projet de caractère national, qui aura pour l'Afrique tout entière, dans la prévision du Transafricain, qui suivrait le Transsaharien, une influence égale à celle qu'a connue l'Asie par le percement du canal de Suez.

Au lieu de diriger notre épargne nationale qui atteint près de 45 milliards vers notre outillage métropolitain et colonial, nous constatons que le marché français s'ouvre actuellement à des emprunts étrangers : Finlande, 500 millions ; Pérou, 800 millions ; Brésil, 100 millions ; Chili, 175 millions ; Serbie, 1 milliard ; Hongrie, 8 milliards, dont le total représente environ 5 milliards.

La France, après l'appauvrissement de la guerre, après ses ruines, ayant aujourd'hui à reconstituer le capital national, n'a pas le droit de négliger l'occasion de reconstituer cette fortune. Cette occasion est là sous nos yeux, sous notre main : c'est l'Afrique française. À cette Afrique, il ne manque que des voies de communication et de transport pour lui donner son essor et l'associer aux progrès de notre civilisation, Aujourd'hui que sont dissipés les mirages sahariens, où l'expérience est faite, malgré les hésitations du début, de la prospérité de tous les chemins de fer transcontinentaux, et même des chemins de fer dédaigneusement qualifiés de « désertiques », en Asie et en Australie, il n'est plus possible de douter de l'avenir de notre entreprise transsaharienne en liaison avec les réseaux coloniaux, français et étrangers, actuellement existants.

LA FUTURE COMPAGNIE DU TRANSSAHARIEN
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 avril 1930)

Plus de deux cent cinquante députés, appartenant pour la plupart aux groupes de la majorité, ont déposé une proposition de loi « portant déclaration d'intérêt public d'un chemin de fer destiné à relier l'Afrique Occidentale française à la Méditerranée. » L'exposé des motifs, qui résume l'étude de M. Maître-Duvallon sur les conditions d'établissement et d'exploitation, le rôle et l'utilité du transsaharien, ne choisit pas entre les tracés éventuels de la ligne : le coût du tracé oriental atteindrait 4.055 millions, celui du tracé central, 4.185, celui du tracé occidental, 3.180.

Selon la proposition, la construction et l'exploitation de ce chemin de fer seraient concédées à une société anonyme dénommée Compagnie nationale du chemin de fer transsaharien. Elle pourrait comprendre parmi ses actionnaires l'État français, l'Algérie, le Maroc, l'Afrique Occidentale, la Tunisie, les grands réseaux français, les réseaux de l'Afrique du Nord, les Compagnies françaises de navigation et la Compagnie générale transsaharienne. La durée de gestion de cette Compagnie serait fixée à soixante-dix ans.

Le capital actions pourrait atteindre 136 millions qui seraient fournis pour un tiers par les participants énumérés ci-dessus et pour deux tiers par des émissions publiques. Le surplus des dépenses serait couvert par des émissions d'obligations. L'État français garantirait un intérêt de 4 % du capital actions ainsi que l'intérêt et l'amortissement des obligations. Les actions bénéficieraient, en outre, d'une prime de gestion à déterminer par un décret délibéré en Conseil d'État.

L'amortissement des obligations émises au début commencerait dix ans après l'ouverture à l'exploitation pour être entièrement réalisé dans une période de cinquante ans.

Les transsahariens de demain
par Étienne Antonetti, député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie.
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1930)

Il y a plus de trois ans, en avril et mai 1927, je dénonçais, ici même, les folles illusions des promoteurs du chemin de fer transsaharien.

Je viens de relire l'exposé des motifs de la proposition de loi, déposée par plus de deux cents députés, le 3 avril dernier, réclamant la déclaration d'intérêt public d'un chemin de fer destiné à relier l'Afrique Occidentale française à la Méditerranée. J'ai relu le rapport de M. Maître-Devallon qui lui sert de garantie technique. Et je continue, je l'avoue, à être, plus que jamais, « antitranssaharien ».

Mes raisons, je les trouve dans le rapport même de M. Maître-Devallon.

C'est celui-ci, en effet, qui me rappelle qu'il faudrait construire 2.550 ou 2.662 kilomètres de rail par le tracé central Alger-In-Tassit et 1.997 kilomètres par le tracé occidental Nemours-In-Tassit.

Mais il faut savoir que le tracé occidental de M. Maître-Devallon part de Bou-Arfa — qui se trouve à 270 kilomètres à vol d'oiseau de Nemours et à 344 kilomètres par la route — la ligne de Nemours à Bou-Arfa étant supposée construite, alors qu'il n'en existe, à l'heure actuelle, pas un seul kilomètre en exploitation.

Il faut savoir encore que tous les tracés de M. Maître-Devallon s'arrêtent à In-Tassit, qui est en plein Sahara soudanais à 1.000 kilomètres au moins d'une région à intérêt économique quelconque (In-Tassit est à 500 kilomètres de Niamey et à 973 kilomètres de Ségou).

Or, que coûterait le transsaharien de M. Maître-Devallon ? 4.185 millions pour le tracé central et 3.180 millions pour le tracé occidental. Mais, en réalité en tenant compte des précisions que nous venons de donner sur les tracés, il faudrait au moins le double pour mener la voie de fer jusqu'aux centres producteurs de l'A. O. F. et des sommes actuellement incalculables pour mener le rail jusqu'à Bangui, en A.E.F.

Pour quel résultat économique, nous demande-t-on cet effort ?

Ici encore, je veux chercher la réponse dans le rapport même de M. Maître-Devallon :

« À première vue, on peut penser que le Transsaharien aboutit dans un pays pauvre et dépeuplé et qu'il ne peut compter que sur l'avenir : c'est l'impression du voyageur qui parcourt rapidement le pays dans son état actuel. Mais cette impression, quand on analyse la question d'un peu plus près, s'efface en partie.... »)

« À première vue », écrit M. Maître-Devallon. Oh ! le délicieux euphémisme.

En réalité, M. Jean Brunhes a fait justice, le 12 avril dernier, devant l'Académie des Sciences morales et politiques des « premières vues » de M. Maître-Devallon, quand il a fait remarquer :

« Le point de départ choisi sur la Méditerranée est Nemours. Comme port, Nemours n'existe pas. Il faudrait le faire d'abord. On veut se servir, pour remorquer des trains lourds — car ils seront lourds et rares — d'une locomotive à moteur Diesel, d'un type perfectionné. Cette locomotive n'existe pas encore.

On veut traverser sur des milliers de kilomètres, sans protection efficace, une région où la sécurité permanente est bien loin d'exister. Il faudrait d'abord l'établir. On veut aboutir à Niamey et à Ségou pour s'y raccorder aux chemins de fer coloniaux de l'A. O. F., mais ces raccordements (qui, du reste, seront à voie étroite), n'existent pas encore. On propose comme principal objet économique, d'assurer le trafic de la zone du Moyen Niger, où les cultures rémunératrices sont seulement en voie d'essai et de désir, et dont le peuplement, qui est déjà si faible, va de plus en plus en décroissant. » (Article de Camille Vallaux, dans *l'Exportateur français*, du 8 mai 1930).

Est-ce à dire que nous pensons, nous, les adversaires du chemin de fer transsaharien, qu'il ne faut rien faire ?

Nullement.

Déjà, dans un des articles (celui du 5 mai 1927) écrits, ici même, auxquels j'ai fait allusion au début du présent article, j'écrivais :

« Je crois, au contraire, qu'il est indispensable et urgent, pour l'aménagement de l'Afrique française, de créer un vaste réseau de moyens de communication et de transports, systématiquement conçu et réalisé. Une politique des voies de communication nous est donc nécessaire. Elle devrait reposer sur les principes suivants : les voies du trafic lourd et lent resteront, pour bien longtemps encore, les voies maritimes ; des voies de fer doivent mettre en liaison les zones de production de l'A.O.F. et de l'A.E.F. avec ces débouchés maritimes.

Des voies automobiles assureront entre le Nord-africain, l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale, le trafic des marchandises de valeur relativement importante, sous un volume médiocre et la circulation locale des voyageurs.

Des routes aériennes, aménagées pour la poste et le service interrégional des voyageurs compléteront ce service de transports.

Un réseau complet de télégraphie ou téléphonie sans fil, dont les postes de Bamako et de Brazzaville pourraient dès maintenant, constituer les bases, reliant tous les postes africains, sera mis à la disposition du public. Pour ma part, je souhaiterais que l'on mit, tout de suite, à l'étude ce plan d'ensemble.

Et j'ajoute, que si l'on veut consacrer à la réalisation de ce plan d'aménagement des transports africain, les dix milliards que M. Maître-Devallon réclame, en réalité, pour son transsaharien, nul — j'en suis sûr — parmi les « anti-transsahariens » d'aujourd'hui ne protestera.

Le [Transsaharien... aérien](#)
par Étienne Antonetti, député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie.
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1930)

La construction du Transsaharien
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1931, p. 2)

M. Deligne, ministre des Travaux publics, a reçu le bureau du Comité du Transsaharien et divers représentants des grands groupements économiques français, venus pour l'entretenir de la question du Transsaharien.

Les mêmes délégations ont été reçues par M. Pierre Laval, président du Conseil, ministre de l'Intérieur. Dans son exposé, M. Édouard de Warren, président, du Comité du Transsaharien, député de Meurthe-et-Moselle, a rappelé les raisons qui rendent nécessaire et urgent le dépôt du projet du loi préparé par le ministère des Travaux publics : raisons sociales, économiques, militaires, nationales et internationales.

Au ministère des Travaux Publics et à la présidence du Conseil, les délégations ont reçu l'assurance que l'étude du dossier sera reprise et que le gouvernement en sera saisi.

D'autre part, le conseil municipal de la Ville de Thiers vient de voter le vœu suivant :

Considérant que la création de la voie ferrée de pénétration dite Transsaharienne, depuis longtemps projetée, est d'une utilité de premier ordre pour les besoins commerciaux de la métropole ;

Que l'exécution de ce projet mettrait la France continentale à quelques journées de chemin de fer seulement du centre de son empire africain et rendrait plus étroites les relations d'affaires qui conditionnent la vie économique d'un pays industriel ;

Qu'en l'espèce, des débouchés importants et nouveaux ne sauraient manquer de s'ouvrir pour l'industrie coutelière locale, diminuant ainsi les menaces de chômage trop souvent renouvelées ;

émet à l'unanimité le vœu :

Que les pouvoirs publics prennent en urgente considération la création de la voie terrée transsaharienne et poussent activement à la réalisation prochaine de cette entreprise grandiose, jusqu'à ce jour à peu près maintenue dans le domaine spéculatif.

Le Transsaharien
par A. ALBERT-PETIT
(*Le Journal des débats*, 31 octobre 1931)

M. Roume ¹⁶, un des apôtres les plus autorisés du Transsaharien, publie dans la *Revue des Deux Mondes* un article extrêmement intéressant sur « la vallée du Niger et le Transsaharien. Ce double titre indique la pensée de l'auteur. C'est la mise en valeur

¹⁶ Ernest Roume (1858-1941) : polytechnicien, ancien gouverneur général de l'AOF et de l'Indochine, reconverti dans les affaires. Administrateur d'une vingtaine de sociétés, ancien président du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba. Voir [encadré](#). Vice-président de l'Office du Niger.

de la vallée de notre grand fleuve africain qui justifie et qui, seule, peut rémunérer l'immense entreprise du Chemin de fer qui la réunira. à notre littoral méditerranéen.

Une pareille richesse en eau devrait être une source de prospérité intarissable. Elle ne l'est pas présentement, parce que le débit du fleuve est extraordinairement irrégulier, qu'il varie de 7.000 mètres cubes à la seconde à 50. Le Niger est, suivant la saison, une mer en marche de plusieurs dizaines de kilomètres de large, ou un lacs de marigots paresseux serpentant dans les bas-fonds. La navigation en souffre, comme aussi l'irrigation. Seule la zone inondée aux grosses eaux est verdoyante et fertilisée, et seulement trois ou quatre mois par an. Il faut avant tout, par des barrages, assurer une irrigation suffisante à l'époque des basses eaux, comme on l'a fait en Égypte avec le Nil. Ce travail est commencé. M. Maginot, alors ministre des colonies, a inauguré le barrage de Sotuba, le premier de la série, en février 1929. Alors pourra se développer l'élevage, une des plus sûres ressources du pays, et aussi la culture massive des produits d'exportation coton, riz, oléagineux.

Cette extension agricole demande un débouché plus régulier et plus économique que la voie fluviale et les petits chemins de fer de raccordement, à voie unique d'un mètre, vers de littoral du Sénégal. Là apparaît le rôle du Transsaharien. Il ne s'agit plus d'un avant-projet ni même d'un projet sommairement étudié. La loi du 7 juillet 1928 a créé « un organisme d'études » qui a travaillé. Quatre missions ont couvert des itinéraires de plus de 30.000 kilomètres sans même épuiser le crédit de onze millions qui avait été voté. Des solutions ont été adoptées. Le tracé occidental, celui qui se rattache à Oran, en passant par le Maroc, a été préféré. La ligne aboutirait au Niger, en aval de Tombouctou, à In Tassit, pour suivre ensuite le fleuve, en amont jusqu'à Ségou, en aval jusqu'à Niamey. Le total à construire serait de 3.450 kilomètres, dont 1.912 seulement en plein Sahara. La dépense n'est évaluée qu'à trois milliards, le travail ne demanderait que huit ans avec une main-d'œuvre de 6.000 hommes seulement, grâce à l'emploi intense du matériel mécanique le plus perfectionné.

Tout cela peut paraître optimiste. M. Roume se défend de l'être et défend la commission d'études de l'avoir été. Quant aux difficultés d'exploitation, la principale, qui était le manque d'eau sur une partie du parcours, se trouverait résolue par l'emploi de locomotrices Diesel électriques, brûlant du mazout et ne consommant que très peu d'eau. Les tarifs, dans ces conditions, seraient inférieurs à tout ce qu'on peut espérer des transports par auto, qui sont parfaitement possibles, qui fonctionnent même déjà, mais qui ne peuvent effectuer de gros transports parce que les pistes sahariennes ne se prêtent pas aux lourds camions. Les recettes, sans doute, ne peuvent tout de suite être rémunératrices. M. Roume estime qu'au bout de sept ans, elles ne seraient plus déficitaires, et qu'on entrerait ensuite dans l'ère des bénéfices.

Il reste évidemment une part d'imprévu dans tous ces chiffres, si prudemment qu'on se flatte de les avoir établis. M. Roume plaide la thèse du Transsaharien avec une foi impressionnante. Nul ne doute que la constitution de notre empire nord-africain ne soit un des événements capitaux de notre histoire depuis un siècle, et que la jonction du Soudan au Maghreb ne soit de nature à lui donner une cohésion qui en doublerait la valeur. Ce n'est pas sur ce point que portent certaines hésitations, auxquelles s'efforce de répondre le plaidoyer éloquent et nourri de M. Roume.

La question du Transsaharien

LA TRACTION AUTOMOBILE, DÉCLARE M. GASTON SEGUIN,
NE PEUT REMPLACER LE CHEMIN DE FER SUR LES LONGUES DISTANCES
(L'Écho d'Alger, 13 avril 1932)

Paris, 12 avril. — M. Gaston Seguin, dans l'« Ére nouvelle », publie une étude documentée sur le Transsaharien. Après avoir fait l'historique de la question et développé les avantages politiques et économiques qui résulteraient de la construction de ce chemin de fer, l'auteur de l'article répond de la manière suivante au grand argument qu'emploient les contempteurs du Transsaharien : « Le moteur doit tuer le rail ».

— Non, le moteur ne tuera pas le rail sur 3.000 kilomètres de parcours.

Auxiliaire précieux du chemin de fer pour des distances courtes comprises dans un rayon de 200 à 400 kilomètres, pour adduction aux têtes de ligne et aux stations, des marchandises à transporter, l'automobile ne peut pas remplacer le chemin de fer lorsqu'il s'agit de tonnage lourd ou de transports de troupes qui exigeraient, par auto, les services de trois hommes pour en conduire dix.

Le Transsaharien (*Le Journal des débats*, 21 avril 1932)

M. le gouverneur général Roume, qui appartient à l'élite des grands coloniaux, a encore, hier, devant un auditoire au premier rang duquel figuraient M. André Lebon, ancien ministre, président de l'Union coloniale française, M. Philippar, vice-président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, qui présidait, le gouverneur général Olivier, le vice-amiral Mornet, et de nombreuses autres personnalités, exposé les raisons économiques, politiques et sociales qui exigent la création du Transsaharien, ou mieux du Transnigérien, car le véritable but de cette entreprise est d'unifier notre empire, colonial, de l'Algérie au Soudan français, et de faire ainsi de nos colonies un prolongement naturel de la France.

Mais il n'est pas que des raisons sentimentales qui militent en faveur de ce vaste projet. « La vallée du Niger, a dit M. Roume, est une nouvelle Égypte, et, dans l'intérêt de la France aussi bien que de nos colonies, il convient d'y développer une prospérité dont la nature a réuni là-bas tous les éléments. »

D'autre part, l'épargne française, qui est allée souvent chercher à l'étranger des placements aléatoires, ne manquera pas de souscrire les trois milliards qu'il faut pour construire le Transsaharien, première étape du Transafricain qui reliera Niamey, un des points terminus du Transsaharien, avec le Congo belge, par la Nigeria anglaise ou le Congo français.

Enfin, M. Roume nous fit entendre un avertissement lorsqu'il déclara que, faute de remplir cette tâche, nous nous exposerions aux revendications des peuples qui prétendent que nous avons un empire colonial trop vaste pour notre puissance et notre volonté colonisatrices.

« L'Italie a de vastes ambitions africaines qu'elle ne cache pas, d'ailleurs. Elle demande à s'étendre jusqu'au lac Tchad, qu'elle sera en mesure de relier par une voie relativement courte à son port de Tripoli. »

Il devait appartenir à M. Maître-Desvallon, directeur de l'organisme d'études du chemin de fer transsaharien, de faire ressortir les aspects techniques de la question. Il le fit avec cette compétence qu'on lui connaît, en établissant, avec des chiffres à l'appui, que le Transsaharien arriverait facilement à créer un trafic intense, à des prix notablement inférieurs à ceux de l'automobile : 100 francs au bout d'un certain temps pour la tonne commerciale, alors qu'en automobile, son prix de transport atteindrait 6.000 francs. Amortissement du capital et des intérêts, ainsi que des insuffisances de l'exploitation au début, en soixante ans au maximum.

Et l'on se demande, devant de telles raisons, si l'effort de tant d'hommes de bonne volonté, et les intérêts incontestables de la France seront encore longtemps sacrifiés.

La question du Transsaharien
va enfin entrer dans une phase réalisatrice
(*Le Journal*, 30 juillet 1928)



Les divers itinéraires envisagés
(Carte dressée par les soins du ministère des travaux publics.)

Où est le temps où le ministère des travaux publics était hiérarchiquement considéré comme le dernier de nos départements ministériels, parce qu'il avait été créé en 1830, longtemps après ceux des finances, de la justice, de la guerre, de la marine, de l'instruction publique, des affaires extérieures, un an après celui de l'agriculture.

C'était le dernier-né ; son titulaire siégeait au bout de la table du conseil des ministres.

Que les temps sont changés ! On a créé, depuis, le commerce, les colonies, le travail.

Or, tous ces ministères nouveaux : agriculture, travaux publics, commerce, colonies, travail, sont devenus, par la force des choses, les plus importants, du point de vue de l'économie et de la production nationales, et même, on l'a vu pendant la Grande Guerre, du point de vue de la défense du pays.

Le ministère des travaux publics, aussi bien existait-il sous l'ancien régime. Il était occupé par le grand voyer ; le premier de ceux-ci fut Sully ; sur l'*Annuaire du ministère des travaux publics*, on ne manque pas de rappeler que le premier maître des routes, des canaux et des diligences fut le grand ministre du roi Henri IV.

Routes, canaux, diligences ; aujourd'hui, le grand voyer de France doit s'occuper aussi des ponts, des mines, des chemins de fer et des forces hydrauliques. Il extrait du sous-sol le charbon, il capte les eaux vives pour en faire jaillir l'électricité, il multiplie les voies ferrées, agrandit les ports, aménage les canaux, entretient les routes. C'est le ministre de la circulation, de la chaleur et de la lumière. Et son énergie ne s'arrête pas à nos frontières, puisqu'elle doit s'appliquer à relier les unes aux autres les diverses parties de notre empire mondial, en stimulant notre marine marchande.

Rien ne peut mieux marquer l'importance nouvelle du ministère des travaux publics, que le fait que son titulaire actuel ait été choisi par ses collègues pour s'occuper de la construction de ce Transsaharien, qui, partant de l'Algérie, dont le ministre de l'intérieur est le grand administrateur, doit traverser nos possessions du centre africain, qui sont sous la dépendance du ministre des colonies, et les relier au Maroc et à la Tunisie, protectorats placés sous la surveillance du ministre des affaires étrangères.

C'est hier que le *Journal officiel* a promulgué la loi qui porte création au ministère des travaux publics d'un organisme d'études du chemin de fer transsaharien.

C'est déjà un ministre des travaux publics, me dit M. André Tardieu, que je suis allé voir pour lui parler du Transsaharien, c'est M. de Freycinet, qui a créé la première commission chargée d'étudier les conditions dans lesquelles l'Afrique française pourrait être traversée par une voie ferrée. Sur le vu des travaux de cette commission furent organisées, en 1879, les missions Flatters et Paul Soleillet ; le massacre de la mission Flatters fit abandonner les études. Celles-ci furent reprises en 1898 par Foureau et Lamy. Et puis, nouvel arrêt. Ce n'est qu'en 1912 qu'on reprend l'examen de la question avec les missions Maître-Devallon et Nieger. Enfin, après toutes ces missions, des avant-projets techniques peuvent être dressés : il y en a plusieurs, celui de MM. Legouéz et Jullidière, celui du colonel Godefroy et de M. Fontaneille, celui du général Calmel, d'autres encore.

Aucun des tracés proposés n'a prévalu.

On est en désaccord sur le point de départ : Alger, Oran ou Constantine, et sur le point d'aboutissement : Ouagadoudou ou un terminus plus à l'ouest ou plus à l'est. Faut-il, d'autre part, longer le Hoggar, dont le massif montagneux constituerait un centre d'attraction pour les touristes, ou couper au plus court ?

Ce sont là des questions importantes, que les études qui vont être entreprises élucideront.

Ces études nous fixeront aussi sur les conditions techniques de l'exploitation : locomotives à vapeur ou locomotives avec moteurs Diesel ?

Ce qu'il nous faut, c'est un tracé facile, permettant de grandes vitesses, de façon à franchir aussi vite que possible le désert qui sépare les régions peuplées du Soudan des bords méditerranéens.

À première vue, les travaux pourraient être achevés en cinq ans et coûter 3 milliards.

Pour l'instant, nous n'engageons qu'une dépense de 11 millions 500.000 francs, car il ne s'agit que de dresser un projet.

Cette somme est fournie : par l'État français, 4 millions, les grands réseaux de chemins de fer, 3 millions ; l'Algérie, 3 millions ; le Maroc, 500.000 francs ; la Tunisie, 500.000 francs ; l'Afrique occidentale, 500.000 francs.

Les études entreprises devront être terminées dans un délai de dix-huit mois.

À ce moment, si la commission nous soumet un projet techniquement et financièrement réalisable, le Parlement en sera saisi.

Il n'est pas douteux que la réalisation d'une œuvre de cette importance aurait une répercussion considérable sur la mise en valeur de l'Afrique française.

Avec le Transsaharien, le coton, la laine, les céréales, les graines oléagineuses et les troupeaux de la boucle du Niger seraient transportés en quelques jours en France ; un voyageur, fonctionnaire, militaire ou touriste, pourrait aller de Paris au centre de l'Afrique en moins d'une semaine, en cinq jours environ.

Un tel chemin de fer ferait un tout homogène de l'Algérie, du Soudan, du Congo.

Il est inutile, n'est-ce pas, de souligner l'importance politique, militaire, économique d'une semblable liaison ?

C'est évidemment inutile. Il suffit, en effet, de considérer un instant une carte d'Afrique pour se rendre compte de l'intérêt capital que représente pour nous la construction d'une voie ferrée qui relierait l'Algérie au Niger, et éventuellement à l'Afrique du Sud, car notre Transsaharien serait vite soudé aux voies ferrées anglaises qui montent du Cap vers le centre africain.

Et l'on pourrait alors se rendre rapidement de Londres au Cap, par le Transsaharien-devenu le Transafricain.

Avais-je raison de dire que le ministère des travaux publics est devenu l'une de nos plus grandes-administrations ?

Mais que dirait Sully si, soudainement sorti de son tombeau, et réinstallé dans ses anciennes fonctions de grand voyer de France, il s'apercevait que son activité ne doit plus s'arrêter sur les rivages de la Méditerranée et qu'elle doit désormais, bondissant par-dessus la mer, s'exercer jusque sur les rives du Niger ?

FERNAND HAUSER.

Le Transsaharien (*Les Annales coloniales*, 6 avril 1933)

La sous-commission désignée par la Commission de l'Algérie et des Colonies pour l'examen de la question du Transsaharien a terminé, sous la présidence de M. Alexandre Varenne, son étude dont il présentera les résultats à la Commission plénière dans l'une de ses plus prochaines séances.

Rappelons que la sous-commission a entendu M. Maître-Desvallon et que la Commission doit prochainement procéder à l'audition de M. le gouverneur général Roume.

Il est donc vraisemblable que la question du Transsaharien sortira bientôt du domaine du travail de comités pour entrer dans celui de la discussion publique et parlementaire.

À la Conférence impériale (*La Dépêche coloniale*, 21 janvier 1935)

La question du Transsaharien

La commission de l'Outillage a tenu samedi, 19 janvier, une séance qui a été consacrée aux liaisons à envisager entre l'Afrique du Nord et le Centre-Afrique. En fait, il s'agissait du « Méditerranée-Niger », amorce d'un futur « Transafricain ».

Comme on pouvait s'y attendre, et comme l'a d'ailleurs fait remarquer avec quelque humour, le président de la commission, général Messimy, l'assistance était à peu près le double de ce qu'elle fut à toutes les séances précédentes, ce qui prouve que la grande

querelle entre partisans et adversaires du rail saharien est loin d'être close, et qu'elle allait se réveiller. Cela n'a point manqué.

En un rapport précis, documenté, et éloquent, M. Sabatier a excellemment posé la question, et conclu à la reprise en considération de cette grande œuvre qui s'impose, et que l'on discute depuis soixante ans. M. Sabatier demande à la commission de se prononcer favorablement sur les conclusions suivantes :

1° Confirmation des conclusions adoptées le 15 janvier 1930 à la suite des travaux de la commission d'études ; déclaration de l'utilité du principe de la réalisation, et cela en fonction de la mise en valeur du Soudan nigérien.

2° Préconiser la mise en train des mesures préparatoires et reprise des travaux de la mission d'études pour mise au point de l'exécution.

Tout ceci demeurant indépendant des mesures déjà décidées par la commission pour la réfection des voies ferrées de l'Afrique Noire.

Le colonel Bernard ¹⁷ se fait l'avocat des adversaires du projet en déclarant que les quelque 500 millions que coûteront la réfection du chemin de fer Dakar-Thiès-Kayes-Koulikoro et son prolongement jusqu'à Ségou suffiront à réaliser le débouché des produits du Niger sur le port de Dakar (1.400 kilomètres) dans des conditions plus économiques que par un chemin de fer Ségou-Méditerranée (3.000 kilomètres, dit-il), attendu que le fret actuel Dakar-Marseille est exactement le tiers du fret Algérie-Marseille (en raison du monopole du pavillon). Le colonel Bernard termine par un sombre tableau du budget de l'Indochine. et désirerait qu'avant de dépenser des millions dans les sables sahariens, on en affecte la majeure partie au soutien de la colonie qu'il représente.

M. Boussenot déclare que, prenant les intérêts du contribuable français, il se rallierait à la construction du Méditerranée-Niger, sous la double condition qu'elle n'ait pas la priorité par rapport à des travaux d'urgence, et que le contribuable français n'ait pas à en supporter la charge. Le président l'informe que le travail et les conclusions précédentes de la commission ont répondu par avance à sa première critique, et que pour la seconde, la question « financement » serait ultérieurement précisée.

MM. Roux-Freissineng et Morinaud appuient le projet et insistent sur le côté national et impérial. Ils s'opposent à toute antithèse et déclarent que la commission doit avoir des vues larges

M. Le Nabec, délégué du Maroc, prononce une charge à fond et essaie de démontrer que le camion automobile résoudra parfaitement le problème.

Cette thèse est aussitôt relevée avec éloquence par le général Brissaud-Desmaillet, au nom de la Société de Géographie Commerciale. Il cite l'exemple de l'U. R. S. S. qui a construit en quatre années, dans des conditions analogues à celles du Méditerranée-Niger, un chemin de fer Turkestan-Sibérie de 1.500 kilomètres (1927-1930) et cela sans ressources spéciales et avec un outillage rudimentaire. Si, depuis cinq ans, on avait constitué deux organisations militaires spécialisées dans la construction ferroviaire, l'une en Algérie, l'autre au Soudan, on aurait actuellement réalisé 500 kilomètres de voie sans faire appel à aucune avance de fonds. Au lieu de faire et de défaire en France des ponts et des voies d'instruction, l'instruction aurait pu se faire utilement sur les amorces du Méditerranée-Niger sans rien demander de plus au budget.

Enfin, le général Brissaud-Desmaillets insiste, lui aussi, sur le danger « imminent » de voir notre carence favoriser les vues ambitieuses de l'Italie à laquelle on vient précisément de fournir les moyens de nous devancer.

M. Pierre Mille déclare apporter l'opinion du public. Tout le monde est d'accord pour réaliser la liaison et seule la question se pose : route ou rail ? Comparons simplement la

¹⁷ Colonel [Fernand Bernard](#) (1866-1961) : polytechnicien, administrateur délégué des Messageries fluviales de Cochinchine.

dépensé et si elle est sensiblement la même, il faut faire le chemin de fer en raison de ses énormes avantages.

M. Maitre-Devallon dit que l'étude a été faite par des spécialistes. Une bonne route coûterait de premier établissement un milliard et demi jusqu'à Gao et plus de deux milliards jusqu'à Ségou. Enfin, la question de l'approvisionnement des matériaux pour réaliser une bonne route ne serait pas un problème simple. En outre, l'entretien serait beaucoup plus onéreux que celui d'une voie ferrée. Reste aussi le point très important du prix de revient du transport, pour des marchandises de faible valeur intrinsèque :

Par train de 3 000 tonnes le prix de la tonne serait de 400 francs ;

Par camion de 10 tonnes, le prix de la tonne serait de 4.000 francs ;

Par avion de 1 tonne, le prix de la tonne serait de 12.000 francs.

La suite de la discussion sera reprise samedi prochain. La commission décide la constitution d'une sous-commission qui se réunira tous les jeudis et qui examinera la question des transports entre la France et les colonies.

NÉCESSITÉ ET URGENCE DU TRANSAFRICAIN

par Gustave MERCIER ¹⁸.

(*Monde colonial illustré*, décembre 1935, 168 a)

L'Italie, dans son désir d'expansion coloniale, avait mis l'idée d'un transafricain Tripolitaine-Cameroun au premier plan de ses préoccupations extérieures. La question de l'Ethiopie pourra retarder l'exécution de son plan.

Profitons de ce répit pour assurer notre suprématie en Afrique.

Voilà un chantier qui n'a rien d'un chantier de « charité », comme nos municipalités sont obligées d'en créer pour venir en aide aux chômeurs.

ROUX- FREISSINENG .

UN sujet d'étonnement pour les âges futurs sera de constater l'interminable hésitation de la France à réaliser une œuvre commandée par les conditions géographiques, les nécessités de son empire africain, l'urgence de préparer un avenir qui lui échappera fatalement si elle ne sait plus vouloir, ni oser.

Aurait-elle donc perdu cette faculté créatrice qui doit s'exercer désormais dans les œuvres de paix, et qui seule peut lui donner une raison suffisante de vivre, lui apporter la confiance et la sécurité de l'avenir ?

La France africaine est privilégiée, non pas tant par la valeur ou l'étendue de ses territoires que par leur heureuse disposition qui en fait la grande voie d'accès de l'immense continent africain, le seul qui s'offre désormais aux activités européennes, et dont la mise en valeur à peine amorcée sera l'œuvre du XX^e siècle.

Ni l'avion, ni l'automobile, infiniment précieux l'un et l'autre dans un continent où le gros obstacle est constitué par la distance, ne pourront donner à ce nouveau monde économique son articulation définitive, sa structure, ni constituer l'instrument indispensable à la circulation de ses richesses et de ses productions.

L'avion, c'est la maîtrise de l'homme assurée sur tous les points des solitudes sahariennes et soudanaises, aérodrome idéal. L'auto, c'est le ravitaillement et la desserte de tous les cantons de cet immense territoire et, pour tout dire, l'outil par excellence du transport au détail. Ni l'un ni l'autre ne peuvent assurer la mobilisation

¹⁸ Gustave Mercier (Constantine, 1874-Alger, 1953) : fils d'Ernest d'Ernest Mercier (1840-1907), maire et conseiller général de Constantine. Frère aîné d'Ernest Mercier (1878-1955), patron de l'Union d'électricité et de la Cie française des pétroles. Avocat, conseiller général (1904-1910), puis délégué financier de Constantine (1919-1944), président de la BNCI-Algérie (1943-1952).

des masses, l'exécutoire d'ensemble de tout une partie de la planète. Leur prix de revient trop élevé en rend l'usage prohibitif. Leur débit est ridiculement faible. Et l'auto exigera, à travers le Sahara, la construction de routes dont le prix de revient sera supérieur à celui d'une ligne ferrée. On peut en croire l'auteur de ces lignes qui a contribué, pour le centenaire de l'Algérie, à la création des premières pistes sur Gao, parcourues en 1930 par le Rallye Automobile. L'Administration des territoires du Sud a fait à cette occasion de véritables prodiges. On ne saurait faire plus sans engager d'incroyables dépenses.

La traversée du Sahara en automobile demeure un exploit très sportif, non exempt d'aléas, et n'a rien de commun avec la desserte convenable du continent africain. A-t-on seulement calculé le nombre d'autos nécessaire au transport annuel de 500.000 tonnes, peu de chose, pour ce territoire ?

Les Anglais l'ont bien compris qui poursuivent patiemment la réalisation de leur voie du Cap au Caire, malgré que leurs colonies possèdent toutes les liaisons par avion ou par automobile. Mais le Cap au Caire est grevé d'un handicap formidable : c'est que le Caire n'est pas sur la route de Londres, ni de Paris, ni de Bruxelles. Le Caire est sur la route de l'Orient, ou du monde gréco-slave.

Il en est autrement de la ligne Alger-Congo, qui sera la grande voie Alger-Le Cap, toute entière alignée sur le méridien de Paris ou dans son voisinage, véritable artère maîtresse de l'Afrique.

La question du tracé, on le conçoit, offre ici la plus haute importance. Il faut se garder des solutions bâtarde, incomplètes ou fragmentaires qui, une fois réalisées, sont à recommencer. Il importe d'envisager le problème dans son ensemble, d'arrêter sa solution définitive et totale, sauf à sérier les réalisations.

La solution complète est toujours la moins onéreuse, et c'est en voulant économiser qu'on va au devant des pires désastres.

Qu'on le sache bien, dans le Sahara et l'Afrique française, on passera partout où l'on veut, il n'y a pas de question technique. Ou, du moins, les techniciens n'interviendront pour faire leur métier qu'après que les hommes d'État auront fait le leur. Et le leur consiste à déterminer, dans un chemin de fer, son point de départ et son point d'arrivée.

Demander à un technicien par où faut-il passer pour traverser le Sahara ? C'est exactement comme si l'on demandait à un navigateur par où faut-il passer pour traverser l'Atlantique, ou quelle est la traversée la moins chère.

Le navigateur vous répondra : Où voulez-vous aller ? À Buenos-Ayres, à la Nouvelle-Orléans, à New-York ? Les prix varieront, mais, si vous voulez aller à Buenos-Ayres, il ne vous servira de rien de passer par Québec, encore que la traversée soit moins chère.

Franchir le Sahara pour le plaisir de le traverser n'a aucun intérêt ; on comprend très bien, dans ce cas, qu'on renonce au transsaharien.

Savoir où l'on veut aller est affaire de gouvernement.

Or les hésitations ne peuvent pas être longues. Il suffit de prendre une carte d'Afrique, et d'avoir sur le pays, dans son ensemble, quelques notions élémentaires, pour se convaincre que l'objectif est le centre africain, matérialisé par le Congo belge, qui devient une plaque tournante, avec, au nord, notre Oubanghi-Chari et le Tchad, au sud la Rhodesia et le Cap, à l'est l'Afrique orientale anglaise, à l'ouest, encore nous, et notre Afrique occidentale.

Cet objectif étant défini, et complété par l'objectif nigérien, le tracé s'impose qui suit le méridien de Paris par Alger, Laghouat, Ghardaïa, El Goléa, le Gourara, le Touat, qui va directement d'In-Salah à Silet, en laissant à l'est le massif du Hoggar, dont il suivra dans la plaine les derniers contreforts. À Silet, bifurcation : la branche occidentale va desservir la boucle du Niger, à travers l'Adrar des Ifoghas. La branche orientale va directement sur Agadès et le Tchad.

Le détail est affaire de techniciens. Quant aux prix de revient, il ne dépassera guère que d'un dixième celui du Transsaharien par le Tanezrouft, Bou-Arfa et le Maroc, c'est-à-dire du transsaharien espagnol.

Faisons l'effort, mais faisons-le pour la France

(Académie des sciences coloniales
(*Le Temps*, 12 janvier 1938)

Le président Émile fait part à la compagnie du décès de Julien Barois, dans sa 89^e année. Il avait été reçu simultanément 4^e à l'École normale supérieure et 1^{er} à l'École polytechnique. Ayant opté pour cette dernière, il en sortait en 1870 pour entrer à l'école des ponts et chaussées. Il prit part, en qualité de volontaire, au siège de Paris.

Au cours d'une mission d'études qui lui est donnée en 1874, il parcourt la Suisse, l'Italie, l'Autriche, la Roumanie, la Turquie, l'Asie-Mineure, la Syrie, la Palestine et l'Égypte. Une autre mission le conduit aux États-Unis. [En 1880, en Algérie, il est chargé d'étudier un projet de transsaharien.](#) Mais le plein de sa carrière se développe en Égypte où il restera 29 années, y remplissant de hautes fonctions de confiance, et employant son crédit moral à maintenir et développer l'influence de la France.

Le plus important des ouvrages qu'il publia fut un mémoire sur l'irrigation en Égypte, qui retint l'attention du ministre des colonies, à qui, sur sa demande, il adressa un : *Programme d'études préliminaires sur la mise en valeur des vallées du Sénégal et du Niger*, qu'on retrouve à la base des grands travaux actuellement dans ces régions.

JOURNAUX ET PÉRIODIQUES

Le Transsaharien est nécessaire
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1938)

Oui certes, ne fut-ce que dans l'intérêt de la Défense nationale, le seul qui compte aujourd'hui.

Ce passage d'un important article de M. Marcel Boucher, député des Vosges, dans LE PETIT BLEU :

Nous sommes bien obligés de prévoir le cas où, pour maintenir nos communications avec l'Afrique, en dépit de la flotte italienne, nous n'aurions pas trop de toutes nos escadres concentrées en Méditerranée. Dans ces conditions, les expéditions de troupes noires, par nos ports africains de l'Atlantique, deviendraient singulièrement hasardeuses. Il faudrait se contenter d'assurer, par exemple, une voie Oran–Port-Vendres, courte et directe. Mais comment amènera-t-on les contingents noirs à Oran ?

Faute de chemin de fer, on s'est jusqu'ici contenté de pistes plus ou moins carrossables. A-t-on réfléchi au nombre de camions qu'il faudrait pour transporter des centaines de milliers d'hommes et tout un matériel de guerre, et au personnel qu'exigerait la conduite de ces camions ? Or les pistes sur lesquelles devraient rouler ces camions sont, au dire de trois parlementaires qui viennent de les parcourir, dans un état lamentable. Le sénateur Tony Révillon, les députés Le Bail et Lamoureux ont donné, à cet égard, devant les Commissions compétentes et dans la presse, des détails tout à fait édifiants.

Nous en sommes là. Quand on connaît cette situation, il est bien permis de se demander si la situation de l'enrôlement et de l'utilisation des troupes noires est envisagée sous un angle logique, rationnel et sérieux.

Une conférence sur le Transsaharien
(*Le Temps*, 19 février 1939)

Le Cercle métropolitain de l'empire français (Cercle des chambres syndicales de France), a entendu, à l'issue de son déjeuner-conférence, qui avait lieu aujourd'hui dans le quartier des Champs-Élysées, un exposé très documenté de M. Roux-Fressineng, sénateur d'Oran, sur le Transsaharien ; l'orateur a montré que la construction, sans plus de retard, de ce chemin de fer, premier tronçon du Transafricain, répond à une nécessité vitale pour la défense militaire et le développement économique des vastes territoires africains de l'empire français. Le maréchal Franchet d'Espèrey, en quelques paroles précises et vigoureuses, a appuyé avec force les conclusions du conférencier.

M. Édouard de Warren, ancien député, président du Cercle, présidait aux côtés du président d'honneur, le maréchal Franchet d'Espèrey, la table d'honneur, où avaient pris place, notamment, le comte de Peretti de la Rocca, ambassadeur de France ; les généraux Mittelhausser, Huré, Belhague, anciens membres du conseil supérieur de la guerre ; le général de Metz ; M. Paul Lederlin et le colonel Josse, sénateurs ; MM. Enjalbert et Paul Saurin, députés d'Oran ; Laroche-Joubert, ancien député, membre de la chambre de commerce de Paris ; le colonel Mornet, vice-président de la société de géographie commerciale ; MM. Élisée Sabatier, membre du comité de l'Afrique du Nord ; Lambert, président du syndicat des journaux de l'Afrique du Nord ; Georges Hersent, président de l'académie des sciences coloniales ; Trutié de Varreux, président de la chambre syndicale des propriétés immobilières de la ville de Paris ; Vuitton, président de la fédération des comités du haut commerce de Paris.

À la Société de géographie commerciale
(*Le Temps*, 11 juillet 1939)

Le 590^e déjeuner mensuel de la Société de géographie commerciale et d'études coloniales a eu lieu aujourd'hui au cercle des Nations, sous la présidence de M. F. Dupont, député de Paris.

À la fin du repas, le colonel Monet a exposé l'état actuel de la question du chemin de fer Méditerranée-Niger, actuellement en instance devant la commission sénatoriale des colonies.

.....

PRESSE FRANÇAISE
Le Transsaharien
(*L'Écho d'Oran*, 25 décembre 1939)

PARIS. — Il aura fallu la guerre pour que tant de gens aient enfin la révélation des grands intérêts nationaux qui commandent de réclamer l'exécution de travaux tel que le tunnel sous la Manche, le Transsaharien, le canal des Deux-Mers, déclare M. Marcel Boucher, député des Vosges, dans *La Nation* :

— Tête de ligne désormais désignée pour un nouveau prolongement nécessaire et inévitable du Transsaharien, Kenadza lui fournirait tout le charbon dont Il aurait besoin si la traction à Tapeur devait être utilisée Mais la Compagnie des Chemins de fer algériens possède un matériel moderne et met en service des locomotives Diesel dont la consommation d'eau est insignifiante, avantage évidemment appréciable pour la traversée du désert. Peut-être au surplus conviendrait-il d'envisager de traiter le charbon sur place en créant des centrales d'électricité à Djerada pour le Nord de la ligne, à Kenadza pour la partie méridionale allant jusqu'à Reggan.

Le courant serait ensuite fourni par les barrages du Niger En attendant cette électrification totale, des machines Polar-Diesel pourraient facilement être équipées pour circuler sur toutes les sections des lignes électrifiées ou non. L'avance du rail jusqu'à Kenadza permet de faire confiance à des vues d'avenir, un avenir que nous voulons proche. Le manganèse a amené le rail à Bou-Arfa, le charbon l'a amené jusqu'à Kenadza Mais 200 kilomètres plus bas commence la vallée de la Saoura ou s'échelonnent d'Igli à Adrar, la perle du désert, des oasis qui font de cette région un des centres le, plus actifs du commerce saharien. Le plus tôt sera le mieux. Il faudra pousser la ligne jusque-là. On y sera à la limite du Désert.

Pour répondre à l'appel du Soudan algérien, il n'y aura plus, opération aisée entre toutes, qu'à réaliser la traversée de l'aride Tanezrouft ou les trains pourront rouler à toute vitesse la nuit comme le Jour, vers le Niger enfin atteint »

La construction immédiate du Transsaharien
est décidée en Conseil des ministres

Les travaux du premier tronçon de 200 kilomètres
seront entrepris sans délai de Kenadsa au Haut-Guir
(*L'Écho d'Alger*, 16 mars 1941)

Vichy. — Cet après-midi, le conseil des ministres s'est réuni sous la présidence du maréchal Pétain.

Il a adopté un projet de loi relatif à la construction du Transsaharien, le chemin de fer qui doit réunir l'Afrique du Nord à nos possessions de l'Afrique occidentale.

Immédiatement seront entrepris les travaux pour la construction du premier tronçon de 200 kilomètres qui partira de Kenadsa pour atteindre le bassin minier du Haut-Guir.

.....

Voici le Transsaharien
L'amiral PLATON et M. BERTHELOT sont partis hier vers Gao
(*L'Écho d'Alger*, 29 mars 1941)

Hier matin, un peu avant huit heures, l'amiral Platon, ministre des Colonies, et M. Berthelot, secrétaire d'État aux Communications, ainsi que leur suite, se sont envolés vers Gao.

.....

À VICHY

Réunion du Comité Méditerranée-Niger
(*L'Écho d'Alger*, 10 novembre 1941)

Vichy. — M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens, a assisté hier à la réunion mensuelle du comité Méditerranée-Niger qui s'est tenu cette fois, à Vichy, sous la présidence de M. Berthelot, secrétaire d'État aux communications.

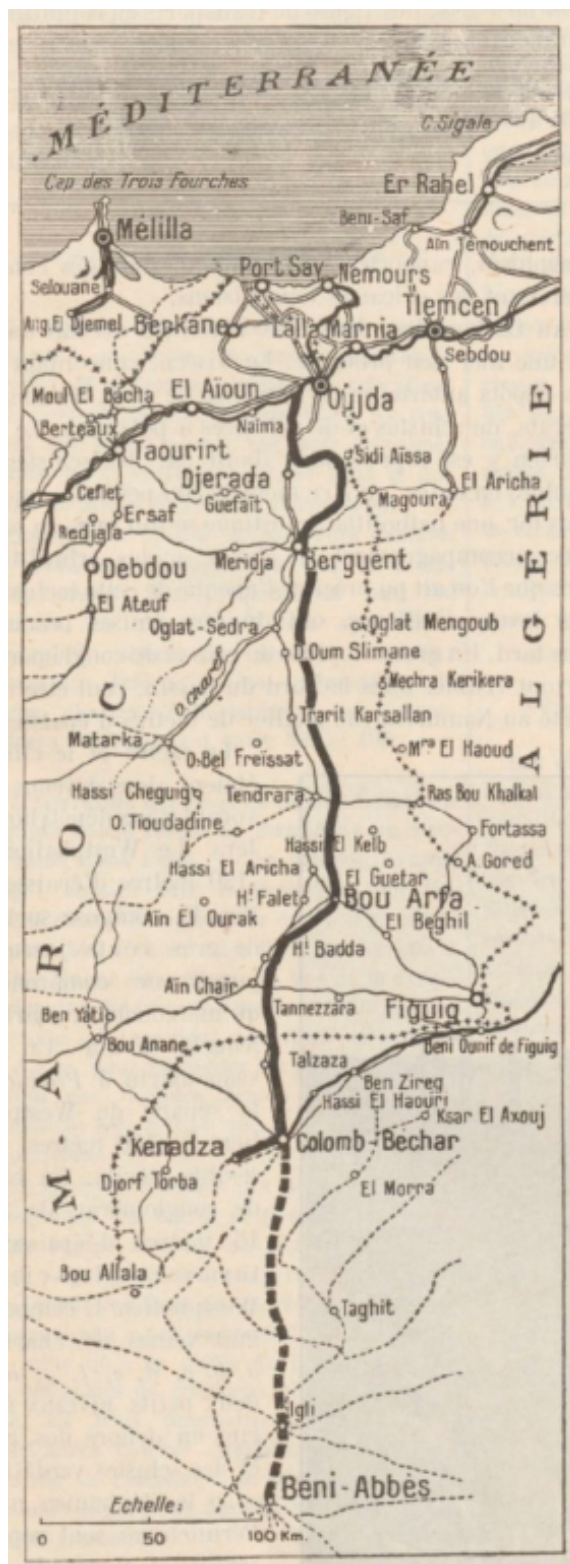
Les colonies étaient représentées par M. Beau, inspecteur général des travaux publics aux colonies ; M. Labbé, ingénieur général adjoint ; M. Jacquinot, ingénieur en chef, secrétaire général au conseil des réseaux.

AUX DÉPARTS
(*L'Écho d'Alger*, 6 juin 1942)

Hier matin, par hydravion, pour la métropole, MM. Chadançon, directeur général des travaux du Méditerranée-Niger ; Ardoin, directeur des C.F.A. ; Maître-Devallon, inspecteur général des Ponts et Chaussées en Algérie ; de Beaucoudray, directeur général des Eaux et Forêts en Algérie.

MINES

LE CHEMIN DE FER MÉDITERRANÉE-NIGER
et l'exploitation des houillères de Djérada et de Kénadza.
par Paul TEISSIER, ingénieur civil des Mines
(*Le Génie civil*, 15 août 1942)



Carte du premier tronçon du chemin de fer Méditerranée-Niger.

AEC 1951/301 — Chemins de fer de la Méditerranée au Niger,
OUJDA (Maroc).
Services métropolitains : 28, rue de Fleurus, PARIS.

Objet. — Organisme d'État créé par la loi du 22 mars 1941 validée par ordon. du 2 nov. 1945 et ayant pour objet la construction d'une ligne de chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger.

Conseil. — MM. René Claudon, présid. ; Beau, vice-présid. ; Surleau, Anduze-Faris [Messageries Mmes], du Pont, de Grièges, colonel Boyer, Pierre Moatti, Vimont, Jean, Goursat, Ardouin, Saller (Arrêté du 5 nov. 1945).
