

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 1 (1879)
Heft: 2

Artikel: Le Soudan et le trans-saharien
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131309>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LE SOUDAN ET LE TRANS-SAHARIEN

L'exploration et la civilisation de l'Afrique centrale, disions-nous dans notre premier numéro, réclament l'ouverture de voies de communication, qui permettent de transformer en producteurs les hommes employés jusqu'ici à porter les produits de l'intérieur à la côte. Aujourd'hui nous voudrions intéresser plus spécialement nos lecteurs au Soudan sous ce rapport.

Comme presque toutes les régions de l'Afrique centrale, le Soudan est d'une fertilité exceptionnelle et fournit tous les produits des régions tropicales. Le Dr Barth, qui pendant plusieurs années l'a parcouru dans tous les sens, s'exprime ainsi : « Après avoir traversé des déserts sans eau et des pays complètement désolés, j'ai rencontré des terres fertiles arrosées par de grandes rivières navigables, baignées par de grands lacs intérieurs, ombragées d'arbres magnifiques, produisant ou pouvant produire en quantité illimitée le riz, le sésame, les arachides, la canne à sucre, le coton, l'indigo. Dans toute l'Afrique centrale, du Baghirmi à l'est, jusqu'à Timbouctou à l'ouest, partout on trouve en grande abondance ces divers produits, qui pourraient fournir les éléments d'un important commerce facilité par deux grandes voies fluviales, dont l'une, le Binoué, est navigable sur tout son cours, et dont l'autre, le Niger, ne présente que quelques rapides qui ne sont pas insurmontables. »

Jusqu'à présent l'insalubrité du Golfe de Guinée a empêché les relations commerciales de se développer le long du cours inférieur du Niger; aussi toutes les communications se font-elles avec le Nord.

Les transports se font tous par caravanes, et malheureusement les plus importantes sont celles qui suivent les routes aboutissant au Maroc, à Tripoli et au Caire, c'est-à-dire celles sur lesquelles les colis peuvent être portés par des esclaves, marchandise qui se porte elle-même et dont la vente est la plus assurée dans les États barbaresques.

Les voies de communication projetées pour pénétrer dans le Soudan sont au nombre de trois. L'une, occidentale, peut être nommée anglaise. Elle partirait du Cap Juby, où M. Donald Mackenzie, après avoir étudié la question de la submersion d'une partie du Sahara occidental, le El Djouf, propose de créer une station commerciale, tandis qu'une Société anglaise, aidée de capitaux puissants, semble poursuivre des études techniques, pour la construction d'un chemin de fer qui relierait ce point de la côte d'Afrique au coude central du Niger.

Une seconde ligne, orientale, partant de Tripoli, traverserait directement le continent jusqu'au lac Tchad ; elle est recommandée par l'explorateur Rohlfs, appuyé par la Société africaine allemande, et elle a les sympathies de l'Italie et de l'Angleterre.

La troisième, intermédiaire, pourrait être appelée la ligne française, en ce sens qu'elle aurait pour point de départ la colonie française de l'Algérie, et la relierait par Timbouctou à celle du Sénégal ; elle est étudiée par des Français, appuyée par plusieurs des Sociétés de géographie de France, et soumise à l'examen du gouvernement.

Déjà en 1853 un Anglais, M. John Wright, émettait l'idée de chemins de fer à établir en Algérie, se reliant à l'Europe par le détroit de Gibraltar et se prolongeant jusqu'au Soudan. En même temps, M. Cabanis concevait le projet d'un Trans-saharien, moins difficile à construire, pensait-il, que le Transatlantique proposé alors pour relier New-York à San Francisco. « Le Sahara, disait-il, n'est point un désert où il n'y a que du sable et rien que du sable, comme on le croit communément. C'est une région cultivable presque partout, parce que le sol est formé de débris granitiques décomposés par le soleil et la chaleur, parce qu'il est riche de toutes les parties de la terre végétale la mieux dotée, parce qu'il ne demande pour produire qu'à être retourné et humecté ; cultivé dans de nombreuses oasis, couvert ailleurs de végétation spontanée, il est habité par des peuples horticulteurs et pasteurs, qui échangent leurs fruits, leurs laines, leurs bestiaux, contre du blé, du coton, du fer, et surtout contre de l'argent monnayé. Partout ou presquepartout on y voit des villes et des villages, partout des tentes, partout la vie. Le commerce, l'agriculture, une certaine industrie s'y exercent. Cette contrée ne demande qu'un regard et un effort de la civilisation pour produire le centuple de ce qu'elle donne aujourd'hui. Elle est plus riche et dans de meilleures conditions que ne l'étaient les vastes contrées de l'Amérique du Nord, avant qu'on entreprît la construction de leurs chemins de fer. »

Les observations des explorateurs ont en partie confirmé ces assertions ; dès lors, l'idée de franchir le Sahara par une voie ferrée a paru moins chimérique. Les objections soulevées d'abord dans les Sociétés de géographie et dans la presse : la chaleur, le manque d'eau, les sables mouvants, l'absence de trafic, l'hostilité des populations, ont été examinées avec soin, et il y a été répondu victorieusement. Ces réfutations n'ont cependant pas encore fermé la bouche à tous les opposants.

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, M. Duponchel, s'est efforcé de prouver que ce projet est réalisable et qu'il serait avantageux

pour le Soudan, pour l'Algérie et pour la France elle-même. Chargé par le gouvernement d'étudier le côté pratique de la question, il a présenté les résultats de son enquête au ministre des Travaux publics, qui, à son tour, vient d'adresser à M. le Président de la République un rapport d'où nous extrayons ce qui suit :

« Saisi par le rapport de M. Duponchel, je n'ai pas cru devoir rester inactif : j'ai formé une commission préparatoire avec quelques membres distingués de mon administration, et je l'ai consultée sur la valeur des idées émises par M. Duponchel. Après une délibération approfondie, cette commission a produit, à la date du 12 juin dernier, un avis motivé dont je transcris les conclusions :

« 1° La commission pense qu'il existe dans le Soudan des populations nombreuses, un sol fertile et des richesses naturelles inexploitées. Il y a grand intérêt à leur ouvrir des débouchés commerciaux vers les possessions françaises, qui sont les mieux placées pour les recevoir.

« Il est bon que la France, à l'exemple de l'Angleterre, fasse de son mieux pour, à l'intérieur de l'Afrique, s'opposer à la traite qui se pratique par les caravanes à la limite de son territoire incontesté, et à travers des pays qui étaient reconnus comme dépendant de l'action des pachas d'Alger, dont elle tient tous les droits ;

« 2° L'ouverture d'un chemin de fer, reliant nos possessions d'Algérie au Soudan, est nécessaire pour obtenir ce double résultat ;

« 3° Il est nécessaire de relier également le Sénégal au Niger ;

« 4° Les explorations ou études à entreprendre doivent être dirigées simultanément du Sénégal et de l'Algérie, et les projets de loi doivent embrasser les deux directions ;

« 5° Au sud de l'Algérie, l'incertitude qui existe sur la topographie, le climat, la nature, les ressources et les habitants de certaines parties du Sahara, nécessitent de procéder avec circonspection pour éviter les mécomptes et les complications militaires ;

« 6° Il y a lieu d'étudier immédiatement un avant-projet entre Biskra et Ouargla, sur 300 kilomètres. Cette étude peut être rattachée par le Hodna à la ligne d'Alger à Constantine.

« Jusqu'à Ouargla, des escortes ordinaires très peu nombreuses paraissent suffisantes pour la protection des opérations ;

« 7° Il est nécessaire de faire exécuter des explorations individuelles au delà d'Ouargla, vers le Niger, en suivant les directions possibles. Les explorateurs, agissant sous leur propre responsabilité, recevront des instructions de l'administration et des subventions leur seront accordées ;

« 8° Un crédit de 200,000 fr. sera demandé pour pourvoir tant aux frais d'études qu'aux subventions de ces explorateurs. »

Conformément aux conclusions de M. de Freycinet, un décret rendu le 13 juillet a statué :

« Art. 1^{er}. — Il est institué, sous la présidence du ministre des Travaux publics, une commission supérieure pour l'étude des questions relatives à la mise en communication, par voie ferrée, de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan. Elle sera chargée notamment de préparer et de diriger ou aider des explorations, tendant à établir la possibilité pratique d'une telle voie et la meilleure direction à lui donner. »

Les autres articles font connaître la composition de la commission.

Celle-ci s'est réunie sous la présidence de M. de Freycinet, et après un exposé du plan général, fait par le ministre des Travaux publics, quatre sous-commissions ont été constituées : la première sera chargée de rassembler et de préparer tous les documents sur le Sahara et le Soudan ; la seconde s'occupera des études techniques ; la troisième devra favoriser et diriger les explorations ; la quatrième examinera les questions internationales que devra soulever cette grande entreprise.

Nous espérons vivement que les travaux de cette commission parviendront à établir la possibilité pratique du projet. Mais nous ne craignons pas pour cela la construction des deux autres lignes ; la région qu'il s'agit de desservir est assez vaste et assez riche, et le nombre de ses habitants assez considérable pour nécessiter un jour l'établissement de plusieurs Trans-sahariens, comme l'Amérique, après son Trans-continental, a vu plusieurs lignes parallèles s'établir pour relier les deux Océans.

En même temps que l'affaire suivait son cours dans les régions officielles, une Société se fondait en France, avec les encouragements des Sociétés de géographie, pour étudier le tracé d'un chemin de fer d'Alger au Touat, dans la direction de Timbouctou. Elle fera probablement partir une expédition dès le mois de septembre.

DE L'EMPLOI DES ÉLÉPHANTS EN AFRIQUE

Au moment où la seconde expédition internationale va faire l'essai des éléphants mis généreusement à sa disposition par S. M. le roi des Belges, il n'est pas inutile de rappeler les expériences qui en ont peut-être donné l'idée, et d'examiner d'une manière générale la question de l'emploi des