

# L'ILE D'ARGUIN

## ET LES PÊCHERIES

### DE LA COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE.

---

« Les atterrages de la côte d'Afrique depuis Mélilla jusqu'au cap Spartel, et, de là, jusqu'au cap Vert, offrent peut-être les plus riches stations de pêche de notre hémisphère. Théâtre de l'activité des intrépides marins cantabres, basques et portugais, pendant le moyen âge, ces riches pêcheries ne sont plus exploitées aujourd'hui d'une manière régulière et en grand que par les habitants de l'archipel des Canaries et surtout par ceux de la grande Canaria. En s'appuyant sur des documents officiels, un savant illustre a démontré les avantages immenses que les nations de l'Europe occidentale, et particulièrement la France, pourraient retirer de ces pêcheries. Indépendamment des avantages offerts par la situation et le climat des parages africains en comparaison de ceux de l'Amérique du Nord, M. Berthelot a prouvé que, tandis qu'un pêcheur de Terre-Neuve ne prend que 200 poissons celui des Canaries en prend 5,357. »

Les *Éléments de géographie générale* <sup>1</sup> dont les lignes qui précèdent sont un extrait, portent la date de 1851, mais les travaux de notre consul à Santa-Cruix de Ténériffe, dont elles exposent les principaux résultats, sont bien antérieurs à cette époque.

---

<sup>1</sup> Balbi, *Éléments de Géographie*, page 325

Que ces travaux aient pu échapper à l'attention de ceux dont ils voulaient servir les intérêts, il est possible de l'admettre, si l'on réfléchit qu'ils ont été consignés pour la plupart dans des traités spéciaux, et des recueils d'une grande portée scientifique<sup>1</sup>. Néanmoins est-il probable que depuis cette époque déjà lointaine, nos armateurs, nos négociants, pour qui les *Eléments de géographie* doivent être, et sont le plus souvent un manuel familier, soient restés dans l'ignorance du fait important que ce livre signalait à leur attention ? Le croire serait méconnaître l'instruction souvent si profonde et la portée d'esprit d'hommes distingués, plus au courant qu'on ne pense de la situation exacte des diverses régions du monde industriel, commercial et politique. Il est constant du reste, qu'à diverses époques, même après l'expédition scientifique et hydrographique de la *Bayadère*, sous les ordres de l'amiral Roussin, des navires de guerre ont été chargés d'étudier d'une façon spéciale les pêcheries de la côte occidentale d'Afrique, et qu'en 1860, des recherches étaient faites à Santa-Crux par un agent d'une grande maison commerciale de Marseille, soit auprès de M. Berthelot, soit auprès des principaux armateurs de Santa-Crux et de Palmas, pour approfondir, surtout au point de vue pratique, cette étude d'une si grande portée. Ces recherches d'ordres si divers semblent toutes avoir conclu à l'impossibilité d'une exploitation européenne des riches pêcheries de ces régions, et les projets en vue furent abandonnés.

Ces conclusions rigoureuses étaient-elles sans appel ? L'avenir ne devait-il pas un jour se charger d'en démentir la justesse ? Les faits prouvent que sur ce vaste théâtre d'action, il y avait place pour l'activité et l'énergie d'autres peuples que les *isleños* des Canaries. Dix années ont suffi pour cela. Une des principales maisons de commerce de Marseille vient en effet de jeter à Dakar les bases d'une exploitation française des pêcheries africaines. Des lettres récentes, suivies d'échantillons qui les justifient, annoncent la pleine réussite d'essais qui dès aujourd'hui sont concluants. Les opérations vont être montées sur une large échelle, et elles seront activement poursuivies.

La recherche des motifs sur lesquels s'appuyait, en 1860, cette condamnation si vite démentie, celle des causes qui aujourd'hui assurent

---

<sup>1</sup> *Bulletin de la Société de géographie ; Histoire générale des Canaries*, et surtout le livre si remarquable *De la Pêche à la côte occidentale d'Afrique*. Béthune et Arthus Bertrand, éditeurs, 1840.

le succès d'une entreprise si féconde, offrent un sérieux intérêt. N'y a-t-il pas là une source nouvelle de richesses ouverte à notre activité nationale? Puis, s'il est vrai que l'esprit d'initiative et d'entreprise soit désormais le gage le plus assuré de la prospérité et de la grandeur des nations modernes, ne trouvera-t-on pas dans ces recherches une preuve de plus de cette vérité, bien faite pour entretenir cet esprit et encourager ceux qu'il anime, qu'à notre époque peu d'années suffisent, grâce au progrès incessant de la science et de la civilisation, pour rendre possibles et fécondes les entreprises regardées justement naguère comme chimériques et impraticables.

## I.

L'océan Atlantique, du cap Noûn à Saint-Louis du Sénégal, baigne la limite occidentale du Grand-Désert. Ce mot seul fait comprendre la constitution géologique et climatérique de cette immense étendue de côtes et de cette région désolée. Des dunes de sable se succédant à perte de vue, un soleil de feu dont rien ne tempère les ardeurs ; nul cours d'eau, aucune végétation : du sable et encore du sable, tel est ce pays, morne solitude que traversent seules, au milieu de périls et de dangers sans nombre, les caravanes qui de Tombouctou et de l'Afrique centrale se rendent au Maroc, dont l'Oued-Dra semble former la frontière méridionale, et dans laquelle vivent, sur de vastes espaces, les tribus Maures des Ouled-bou-Sbâa, des Ouled-Delim, des Akshars ; ces tribus, rameaux détachés des grandes tribus sénégalienne des Trarza et des Bracnas, en ont conservé, mais en les exagérant encore, les mœurs farouches, les instincts de pillage et de cruauté. Pour elles, il n'est qu'un droit, la force ; qu'une seule loi, celle de la guerre, et d'une guerre sans merci contre tout ce qui leur est étranger.

Du cap de Sable, ou plutôt de l'Oued-Dra jusqu'au cap Blanc, la côte, falaise presque ininterrompue de sable oolitique dont l'humidité a durci la base, et sur laquelle la mer brise toujours avec force, est presque partout inabordable. Nulle part elle n'offre de mouillage assuré, pas même dans les baies peu nombreuses marquées sur la carte, toutes ouverte d'ailleurs aux vents d'Ouest qui parfois soufflent en tempête dans ces parages.

Du banc d'Arguin au cap Vert, l'aspect de la côte change, sans perdre son caractère de sombre désolation. Les dunes ne se montrent plus

que de loin en loin ; la terre basse et à peine visible à l'horizon, échappe à l'œil du navigateur qui en redoute les approches, défendues par des bancs extérieurs parallèles au rivage et sur lesquels la mer déferle avec furie, en formant ces *barres* redoutables où peuvent seules s'aventurer les pirogues de Saint-Louis et de Guet-N'dar. Si l'on ajoute à ces obstacles presque infranchissables, résultat d'un concours tout exceptionnel de conditions purement physiques, les dispositions morales des tribus maures, qu'un naufrage attire sur la côte comme une bande d'oiseaux de proie, et qui trouvent dans leur fanatisme religieux un motif de plus et comme une excuse à leur cruauté native, on comprend que jamais nation européenne n'ait pu fonder d'établissement durable sur ces côtes inhospitalières et dans ces régions désolées.

L'île d'Arguin, le fort et le comptoir que fondèrent, en 1448, les Portugais sous la conduite de l'Infant Don Henri, eurent cependant, à cette époque éloignée, une importance incontestable. Ils la durent à des circonstances exceptionnelles sur lesquelles nous aurons à revenir plus tard, et qui expliquent comment les Portugais, les Hollandais, les Anglais et enfin les Français eux-mêmes s'en disputèrent la possession avec un acharnement meurtrier.

Mais dès 1744, l'île d'Arguin était abandonnée par ses derniers possesseurs. Les tribus Maures, qui de l'Adrar, du Tagant et des provinces plus éloignées encore, venaient y porter la poudre d'or, les plumes, la gomme, et surtout y vendre les esclaves, principal objet de leur commerce, suivent le chemin des escales plus sûres et plus rapprochées qui venaient de s'ouvrir sur les rives du Sénégal. Enfin le naufrage de la *Méduse*, en 1816, consacra, pour ainsi dire, l'abandon définitif de l'unique comptoir européen fondé dans ces parages, en faisant pour de longues années, du banc d'Arguin, devenu si tristement célèbre, un objet d'effroi pour tous les navigateurs.

Ce rapide aperçu de la constitution géologique et climatérique de cette vaste région et de l'état social des peuplades qui l'habitent suffit pour mettre en pleine lumière la principale des causes qui, en éloignant les Européens de ces côtes désolées, ont valu aux *isleños* des Canaries le monopole des précieuses stations de pêche, seule richesse de ces régions. Tout ce qui était obstacle aux Européens : aridité du sol, impossibilité de s'y établir par manque d'eau potable, difficultés presque insurmontables d'y débarquer, hostilité des populations riveraines, ou plutôt des tribus nomades qui de loin en loin se rappro-

chent du rivage de l'Océan, tous ces obstacles n'en étaient pas pour les pêcheurs canariens, ou du moins, la proximité de l'archipel leur permettait de les tourner facilement.

Le bras de mer qui sépare les îles principales des Canaries du continent voisin, n'a guère en effet qu'une largeur moyenne de 40 lieues de l'Est à l'Ouest. Lancerote, la plus orientale du groupe n'est qu'à 20 lieues du rivage opposé; Palmas, capitale de l'archipel n'en est qu'à 45 lieues, et à 120 lieues seulement du cap Blanc, limite Sud du banc le plus poissonneux de toute la côte africaine. Dans de telles conditions, en trois jours, les rapides goëlettes canariennes, que poussent les brises constantes des alizés du Nord, se trouvent portées sur le point extrême de leur station de pêche. En quelques jours leur chargement est fait; profitant habilement alors des variations de la brise, qui, jusqu'à 20 milles au large de la côte, passe dans les 24 heures et par périodes régulières du N.-N.-O. à l'E.-N.-E., elles accomplissent souvent en dix journées leur traversée de retour. Moins d'un mois suffit donc en moyenne à une campagne de pêche, et pour les hardis marins qui les montent, qu'est-il besoin, afin d'en assurer la réussite, d'aborder cette terre d'Afrique où les attendent les dangers et les périls que nous avons exposés? Peu d'entre eux y ont posé le pied; aussi lorsqu'en 1860, à la veille de partir pour une reconnaissance hydrographique de la baie d'Arguin, nous cherchâmes à nous procurer quelques informations sur le futur théâtre de nos recherches, aucun des pêcheurs que nous consultâmes ne put répondre à nos questions. Cette ignorance ne prouve-t-elle pas, ce qu'il était facile de préjuger d'ailleurs, que les *isleños* peuvent exploiter les pêcheries africaines sans établissement à terre, même temporaire? En serait-il ainsi pour les navires expédiés d'un port éloigné d'Europe, et obligés d'y revenir?

La réponse à cette question est donnée par l'histoire elle-même. « Le vicomte de Santarem a fourni la preuve que les marins de Lagos et des frontières maritimes du royaume des Algarves allaient déjà pêcher, en 1444, sur le cap Bojador et que les pêcheurs qui fréquentaient ces parages y établirent des pêcheries, sous les auspices de l'Infant Don Henry, moyennant un certain droit qu'ils s'obligèrent à lui payer. Les pêcheurs affluaient en grand nombre à l'*angra dos Ruyvos*, (la baie des Rougets): ce fut sur ce point du littoral qu'ils se fixèrent d'abord pour installer ces grandes pêcheries qui étonnèrent tant les

Maures du Sahara. . . . .

On évaluait à 6 ou 7,000 ducats les droits que les Maures d'Azamor, percevaient sur la pêche aux embouchures de l'Omm-er-R'Beéh, qui durait depuis octobre jusqu'à la fin d'avril. Les Portugais continuèrent à payer ce droit jusqu'à l'époque où ils s'emparèrent de cette place, et quant aux pêcheries d'Agadir, on sait que Lopez de Sequera, se rendant aux Indes en 1518, remarqua l'affluence extraordinaire de poissons dans le voisinage du cap de Geer, lorsqu'il y mouilla avec sa flotte. Cet amiral appela dès lors l'attention du roi Don Emmanuel sur les avantages que pouvaient offrir des pêcheries situées dans ces parages, où un aventurier portugais avait déjà fondé un établissement. Ces circonstances réunies aux intérêts politiques, qui dominaient alors dans les grandes entreprises qu'on dirigeait en Afrique, déterminèrent probablement le roi de Portugal à faire construire le château d'Agner (Agadir ou Sainte-Croix) à l'embouchure du Sus, afin de protéger les pêcheries qui étaient devenues l'école de sa puissante marine. Les Portugais n'abandonnèrent la place qu'en 1536, lorsque Mohamed, roi de Fez, vint l'attaquer pour la seconde fois ; et ce ne fut qu'après avoir perdu dix mille hommes de ses meilleures troupes que ce prince parvint à s'emparer de ce poste auquel on attachait une grande importance, et que la garnison défendit avec un courage digne d'un meilleur sort.

« Les Espagnols du golfe de Biscaye, qui, à cette époque, ne se montrèrent pas moins entreprenants que les Portugais, *continuèrent pourtant la pêche* sur les atterrages du cap de Geer, et fréquentaient aussi cette partie de l'Afrique vers le milieu du xvi<sup>e</sup> siècle. Christoval de Barros rapporte que les grandes chaloupes de Saint-Vincent de la Barquera, Llanes, Riva de Sella, Gijon et Aviles, partaient en septembre pour se rendre en Andalousie, où elles se ravitaillaient, pour retourner ensuite vendre leur poisson à Séville et au port de Sainte-Marie, vers la fête de la Noël <sup>1</sup>. »

Les faits historiques que nous venons de rappeler en les empruntant au savant auteur dont les travaux sont le guide le plus sûr en pareille matière montrent que la prospérité des entreprises européennes sur les bords de pêche de la côte d'Afrique fut intimement liée au maintien

---

<sup>1</sup> Berthelot, *De la Pêche à la côte occidentale d'Afrique*, introduction, p. 26 et suiv.

des établissements militaires qui protégeaient à terre les établissements des pêcheurs étrangers contre l'hostilité des indigènes.

La prise d'Agadir par les Maures de Fez porta un coup mortel à cette prospérité, ou plutôt entraîna l'abandon de ce vaste marché pendant quelque temps; les pêcheurs Espagnols voulurent continuer la lutte; leurs efforts, que bien des circonstances favorisaient pourtant, furent vains; il devait en être ainsi; les causes de leur échec sont faciles à reconnaître; ce sont les mêmes en effet qui, aujourd'hui encore, rendraient impossible, par la nature même des choses, toute entreprise semblable.

Tentée dans les conditions dont il s'agit, la pêche, dans ces lointains parages ne pourrait en effet s'exécuter qu'au moyen de navires se suffisant à eux-mêmes et dont l'équipage accomplirait dans l'étroit espace du bord, les opérations successives de la pêche et de la salaison. Or, l'expérience a montré que les navires d'un faible tonnage sont les plus avantageux à ce genre d'opération. Nos bâtiments de pêche en Islande n'ont guère en moyenne que 90 à 100 tonneaux de port. C'est aussi celui des goëlettes canariennes, et en Hollande même, le pays de la pêche par excellence, des *doggers* de 420 à 450 tonneaux rentrent au port avec un chargement de 150 tonneaux, que les armateurs trouvent suffisamment avantageux, après une campagne de sept semaines<sup>1</sup>. Des navires d'un aussi faible échantillon, obligés pour se rendre en France de lutter contre les vents alizés, auraient une traversée de retour dont la durée moyenne serait de 40 à 45 jours, et dont la majeure partie se passerait sous l'ardente chaleur des tropiques. Dès lors, n'y aurait-il pas à craindre que la cargaison, soumise à une pareille épreuve, n'arrivât au port sinon avariée, du moins dans un état de qualité inférieure? Cette crainte est confirmée par l'observation. Les produits de la pêche canarienne ne peuvent se conserver aussi longtemps que les produits similaires des autres stations de pêche. La consommation s'en fait sur place, c'est-à-dire dans l'archipel et jusqu'à ce jour; faute de sècheries, les négociants de Palmas et de Santa-Cruz ont dû renoncer aux bénéfices assurés de l'exportation en pays lointains. Il y a plus, au bout de deux mois, suivant M. Berthelot, les produits de la pêche commencent à se corrompre, et « l'accumulation de ces produits par grandes masses, dans les ports, où les barques vien-

---

<sup>1</sup> Esquiros, *La Néerlande et la vie néerlandaise*.

nent déposer leur cargaison, pourrait compromettre la salubrité publique, si la vente se prolongeait au delà de ce temps <sup>1</sup>. » Sans nul doute, la proximité plus grande du port d'armement abrégant pour les Espagnols la traversée de retour, ces chances défavorables étaient moins grandes pour eux qu'elles ne le seraient pour nos nationaux. Néanmoins, les traversées de retour jusqu'en Espagne, et surtout jusqu'aux ports du Nord de la Péninsule, sont encore bien longues. Aussi n'est-il pas douteux que c'est aux conséquences de ces longues traversées que doivent être attribués et l'insuccès des pêcheurs Espagnols, après la prise d'Agadir, et l'abandon, par tous leurs anciens rivaux, aux *isleños* canariens, de l'exploitation des bancs de pêche de l'Afrique occidentale. Les causes de cet abandon résidant dans la nature des choses, il y avait là, pour les nations européennes, un obstacle insurmontable et permanent, tant que ces causes elles-mêmes subsisteraient ; en attendant quelque changement, peu probable d'ailleurs, peut-être était-il possible de tourner cet obstacle ; et certes rien ne semblait plus facile, du moins pour nos armateurs.

Nous avons dit que la zone de pêche la plus riche s'étend entre le cap Noun au Nord, et le cap Mirick au Sud, par une latitude moyenne de 23°. Ces stations privilégiées ne sont donc en définitive qu'à 150 lieues de Saint-Louis, à 180 lieues de Gorée. Dès lors, à défaut d'établissement sur la côte du Sahara, que tout faisait juger impossible, ne pouvait-on pas faire de ces deux villes de notre colonie sénégalaise les points de départ d'une vaste exploitation de pêche, au moyen de goëlettes rapides, semblables à celles dont les pêcheurs canariens nous offrent de si complets modèles ? En 15 jours, en 20 jours au plus, ces goëlettes remonteraient la côte jusqu'aux stations de pêche les plus riches. Leur chargement fait en quelques jours, elles reviendraient, poussées rapidement par les vents alizés, à leur port d'attache, où les produits de leur campagne recevraient dans de vastes sécheries une préparation plus complète que celle possible à bord, et qui leur donnerait les qualités de conservation qui leur auraient manqué. Des navires d'un tonnage plus considérable les transporteraient ensuite, soit en France, soit dans les ports étrangers.

L'idée d'une combinaison aussi simple paraît si naturelle qu'on est, à première vue, tout surpris de voir que nos négociants et nos arma-

---

<sup>1</sup> Ouvrage cité, page 150.



teurs aient si longtemps attendu pour la réaliser. M. Berthelot, dans son traité spécial de la pêche aux côtes d'Afrique, lui a consacré presque tout le chapitre intitulé *Sécheries*, et en a montré les côtés pratiques, en s'appuyant sur tous les arguments que lui suggéraient, et son érudition, et son expérience, et son ardent patriotisme. Y avait-il donc réellement ignorance ou manque d'initiative de la part de ceux à qui il s'adressait spécialement? Nous ne le pensons point; ces mots sont bien vite prononcés. Ils dispensent des études propres à éclairer le jugement, et en pareille matière il convient de rechercher si les causes de ce retard ne sont pas tout autres. Les faits prouvent qu'aujourd'hui le succès de cette combinaison est assuré, malgré les droits presque prohibitifs qui frappent encore les produits de la pêche en ces parages (0 fr. 48 c. pour 1 kilogr.), c'est-à-dire que les frais généraux d'exploitation sont largement couverts par les bénéfices. Eh bien, il faut se demander si les conditions économiques dans lesquelles a été tentée l'opération qui a réussi ont toujours été les mêmes; si, en un mot, quelque changement essentiel n'a pas eu lieu dans la situation générale qui, en la modifiant, a assuré ce succès et rendu possible ce qui ne l'était pas naguère. Il en a été ainsi dans le cas qui nous occupe; c'est ce qu'un coup d'œil rétrospectif sur la situation actuelle et le développement de notre colonie sénégalaise va nous permettre d'établir.

Tous ceux qui connaissent les difficultés que la barre du fleuve du Sénégal oppose à la navigation de Saint-Louis comprennent que l'idée fût tout d'abord rejetée de faire, de la capitale de nos établissements, un des entrepôts de nos opérations de pêche. Gorée, bien qu'à 30 lieues sous le vent, offrait de bien autres conditions, sans que cependant ces conditions fussent aussi favorables qu'on pourrait le croire; sans compter les difficultés que présentaient alors l'embarquement et le débarquement des marchandises à l'unique *wharf* du port, il eût été assez difficile de trouver sur cet îlot, partout envahi par les constructions privées ou celles de l'État, l'espace libre pour les besoins d'une exploitation nouvelle entreprise sur une large échelle, et nécessitant de vastes magasins. Ces terrains eussent-ils été libres, leur prix eût été certes très-considérable; les frais de premier établissement exigeaient, par suite, une avance de capitaux qui rendait très-difficile la création de l'entreprise. Cependant, en 1851, nos droits de souveraineté sur la

Grand'terre, sur le territoire de Dakar, et tout le littoral depuis Joal jusqu'au cap Vert, reçurent une sanction nouvelle ; par une série de mesures habiles autant qu'énergiques, cette souveraineté de nominative devint réellement effective ; grâce à cette extension de notre colonie, une partie des difficultés qu'eût entraînées le choix de Gorée comme le centre des opérations que nous avions en vue tombait d'elles-mêmes ; la rade de Dakar est aussi sûre que celle de Gorée, et le terrain ne manquait plus. Néanmoins, ce ne fut qu'en 1860, que fut mise en pleine lumière l'importance de notre nouvelle acquisition, et que les esprits prévoyants purent se rendre compte de l'avenir qui lui était réservé.

Le point de départ des progrès qui l'ont transformée en quelques années fut la création d'une ligne de communications rapides entre la France et le Brésil, par la compagnie des Messageries Impériales. Le cahier des charges, en échange d'une large subvention, imposait à la compagnie l'escale de Gorée, à l'aller et au retour de ses paquebots. Il ne fut pas difficile aux directeurs de la compagnie de montrer qu'en l'état des choses, cette condition ne pouvait être remplie sans frapper au cœur la compagnie française, et que jamais elle ne pourrait lutter contre les compagnies rivales anglaises, si ses propres navires n'étaient autorisés à toucher, pour y faire leurs rechanges et leur approvisionnement de charbon, à Saint-Vincent des îles du cap Vert, où les paquebots anglais trouvaient, depuis longtemps, tous les éléments de prompte exécution qui manquaient absolument au port français, où le cahier des charges leur imposait la condition de relâcher. Ces objections étaient trop bien fondées pour être repoussées ; néanmoins, l'intérêt de notre colonie, celui de la métropole, étaient si intimement liés à la plus prompte exécution d'une clause, à laquelle l'État ne renonçait que passagèrement, que des travaux furent immédiatement ordonnés, qui devaient permettre à la compagnie d'exécuter les conditions souscrites par elle, sans que sa prospérité en reçût la moindre atteinte. Dans le courant de l'année 1860, les premières pierres des deux jetées qui font aujourd'hui du port de Dakar, le plus sûr et le plus commode de toute l'Afrique occidentale, furent posées par le commandant Pinet-Laprade. En 1865, ces jetées étaient achevées ; les phares des Almadies, du cap Bernard, de Gorée étaient construits ; en 1866, les paquebots de la compagnie, abandonnant l'escale de Saint-Vincent, touchaient à Dakar. Si l'on réfléchit que 12 jours après leur départ de

ce port ces paquebots arrivent en France; que presque toujours il y a place dans leurs cales si vastes pour une quantité considérable de produits assez riches pour trouver dans leur valeur propre et dans la rapidité de la traversée une compensation à la différence du fret de la compagnie et du fret des navires à voiles, on trouvera peut-être, avec nous, les causes qui rendent possible aujourd'hui le succès d'entreprises devant lesquelles avaient jusqu'alors, et non sans raison, hésité les esprits les plus entreprenants. S'il en est ainsi, il ne me reste plus qu'à expliquer comment ce soit seulement en 1872 que nous ayions à enregistrer le succès d'une entreprise dont l'idée première remonte, nous l'avons dit, à l'année 1860.

Ce retard tient à des considérations qu'il n'est pas sans intérêt d'exposer dans cette étude.

Quelles étaient donc, en 1866, les idées qui dirigeaient les esprits dans notre colonie du Sénégal? A cette époque, un double courant semblait animer l'administration supérieure du Sénégal. Le premier et le plus prononcé des deux poussait à la conquête et à l'annexion, par les armes, des vastes territoires du Cayor, du Sin et du Saloum, qui entourent Gorée et Dakar; le second, à des tentatives de culture du coton, inspirées par la crise industrielle, conséquence fatale de la guerre civile aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord. Entre l'exaltation, les espérances et aussi les inquiétudes des colons, d'un côté, et de l'autre, les expéditions guerrières qui se succédèrent, il n'y avait plus place, semble-t-il, pour des entreprises s'éloignant des idées dominantes. Cette situation ne pouvait guère se prolonger. L'expérience fit bientôt justice des idées diverses qui l'avaient créée; l'administration coloniale abandonna ses projets de conquête, les colons, en grande partie du moins, leurs essais de culture où leur manquaient les principaux éléments de réussite : la main-d'œuvre et les moyens d'irrigation. Malheureusement, par une réaction facile à comprendre, les esprits tombèrent alors dans un découragement qui se fit sentir plus encore dans la métropole que dans la colonie. Les projets les plus justes, ceux-là même qui, reposant sur la nature des choses au lieu de la violenter, étaient assurés de réussir, n'eurent aucune chance d'être accueillis par nos armateurs et nos négociants, dont les capitaux se ressentaient de méprises trop récentes. Ce temps d'arrêt dans l'essor de notre colonie se prolongea sous l'influence de nos désastres, dont le contre-coup se fit sentir jusqu'au milieu des

populations indigènes. Cependant la vitalité de la France, que l'excès de nos malheurs n'a pu complètement abattre, réagissait bientôt, et se montrait à la hauteur des épreuves qui nous sont imposées. En 1871, au lendemain même de la guerre civile qui venait d'ensanglanter les rues de Marseille, la question si souvent rejetée d'une vaste exploitation des bancs de pêche sahariens était de nouveau reprise. Un projet basé sur la situation réelle du Sénégal, telle qu'elle ressort des progrès accomplis depuis 1866, fut soumis au chef de la maison Pastré, qui lui fit l'accueil le plus favorable; quelques mois plus tard, le premier établissement de la nouvelle exploitation s'élevait à Dakar, les premières opérations de pêche s'exécutaient dans les parages voisins, et leurs produits étaient expédiés en Europe. Le succès a été complet et garantit l'avenir.

Tout est-il dit néanmoins, et faut-il croire qu'il n'y a plus de progrès à faire? L'exploitation des pêcheries de ces régions, reposant sur les combinaisons que nous venons d'exposer ou d'autres analogues, donne-t-elle, en un mot, tout ce qu'on peut attendre d'une source si abondante de richesses? Nous ne le pensons pas; pour nous, il n'y a à, il ne peut y avoir qu'un premier essai sagement conduit, une tentative habilement et prudemment combinée, et comme un premier pas sur un terrain inconnu, avant de se lancer en avant, dans une entreprise qui, au lieu d'une action restreinte sur une partie restreinte de ce vaste champ de conquêtes pacifiques, voudra le soumettre en entier à son activité féconde; qui, en un mot, au lieu de tourner l'obstacle, jusqu'à ce jour réputé insurmontable, d'un grand établissement de pêche, au cœur des stations les plus riches, abordera cet obstacle de front, et après l'avoir renversé, établira hardiment le centre de ses opérations là où la nature l'indique pour que l'exploitation de ces richesses soit intégrale et donne tous les résultats qu'on en doit attendre. Ce point central, c'est pour nous l'île d'Arguin; à nos yeux, cette île, placée sous notre souveraineté, est destinée, dans un prochain avenir, au rôle que nous lui assignons, et reprendra bientôt l'importance qu'elle eut autrefois sous les Portugais.

Nous allons essayer, en nous aidant des souvenirs de nos explorations dans ces parages, de montrer que ces espérances reposent sur des réalités.

## II.

Au mois d'octobre 1860, l'avis à vapeur l'*Étoile*, que nous avons l'honneur de commander, était envoyé à Arguin avec la double mission d'établir des relations avec la tribu des Ouled-bou-Sbaà, dont le sheik, Mohamed-Salum, s'était depuis trois ans réfugié à Saint-Louis, après l'assassinat de son père, et de retrouver les canaux qui conduisaient autrefois de grandes frégates de guerre jusqu'en face de la forteresse bâtie sur l'île d'Arguin. Le rapport de nos opérations, adressé au gouverneur du Sénégal, et transmis par lui au ministre de la marine, établit les principaux résultats de notre exploration. Ces résultats, nous l'avons dit, justifient le rôle que nous assignons à l'île d'Arguin, au point de vue de l'exploitation des pêcheries de ces parages. Quelques extraits de ce rapport suffisaient pour cela; nous avons cru, néanmoins, devoir l'exposer en entier malgré sa longueur, malgré l'aridité et la sécheresse de détails purement techniques. La réflexion suivante nous y a décidé. Il existe une lacune frappante dans l'ouvrage, si complet d'ailleurs, de M. de Kerhallet sur la navigation aux côtes occidentales d'Afrique; les informations manquaient en effet à l'auteur sur la portion de côte comprise entre le cap Blanc et le cap Mirick. Bien que très incomplète, notre exploration comblera, en partie du moins, cette lacune si regrettable; les détails où nous n'avons pas craint d'entrer abrègeront peut-être les travaux des explorateurs futurs de ces parages et en faciliteront la navigation aux marins que le souvenir de la *Méduse* porte à en exagérer les périls. De tels résultats, même quand ils ne seraient pas complètement obtenus, sont d'une utilité si grande, que l'exposé entier des informations recueillies dans cette reconnaissance nous a paru devoir entrer dans ce travail. . . . .

## III.

Nos opérations ayant commencé au cap Blanc, c'est par les atterrages de ce cap que je crois devoir commencer ce rapport :

*Côte au Nord du cap Blanc.* — « La côte au Nord du cap Blanc est une longue falaise dominée par des dunes de sable et coupée de loin en loin par des plages sablonneuses de peu d'étendue, sur lesquelles il serait peut-être possible de prendre terre, ces plages étant

généralement abritées par les falaises auxquelles elles succèdent. A notre premier passage, quoique la mer fût très-grosse, elle n'y déferlait pas comme au pied des falaises qui les terminent.

Le passage sur le plateau des Sondes, à la hauteur du cap Barbas, nous a été indiqué par une mer beaucoup plus dure et surtout par la couleur des eaux, qui passèrent sans transition du bleu le plus azuré à la teinte noirâtre, signalée au large et sur les parallèles du banc d'Arguin, et que j'ai toujours reconnue à chacun de mes nombreux passages à la hauteur de ce banc. A mesure que nous nous approchions de la côte, cette couleur s'affaiblissait de plus en plus, et bientôt elle faisait place à la couleur verdâtre caractéristique des fonds de sable. La mer, quoique toujours assez grosse avait beaucoup diminué, malgré une forte brise de Nord.

« Notre route a prolongé la terre à moitié distance de celle marquée sur la carte, par la *Bayadère* ; les fonds étaient réguliers ; leur nature identique à celle indiquée par les cartes (sable gris et roux) ; seulement, à notre premier mouillage sur la côte, à quelques lieues au Nord du faux cap Blanc, l'ancre a rapporté un rameau de corail du plus beau rouge, et dont les branches principales avaient plus de 0 m. 25 de longueur. J'ignore si ce produit est abondant en ces parages, et je ne cite ce fait que parce qu'aucun des renseignements que j'ai pu recueillir ne s'y rapporte.

« A 6 ou 7 milles au Nord du cap Blanc, la côte s'infléchit légèrement et forme une anse un peu prononcée, qui se termine au Sud par une falaise taillée à pic, mais prolongée sous l'eau à plus d'un 1/2 mille du rivage par des brisants dont les têtes noires apparaissent au-dessus des lames. Cette falaise est le faux cap Blanc. Dès qu'on a dépassé au Sud son parallèle, on aperçoit une grande baie de 6 milles d'étendue environ, et que termine, à l'Est, le cap Blanc; cette baie est la baie de l'Ouest, dont M. l'amiral Roussin vante le mouillage. Vu dans cette direction, le cap Blanc, haute falaise de 30 mètres d'élévation, ne présente plus l'aspect que lui donne le dessin du Portulan. La voûte en surplomb si remarquable n'existe plus. Ce changement s'explique par l'action incessante, sur des sables sans consistance, des vents de Nord et de N.-E., qui doivent en très-peu d'années modifier les contours des terres et même le gisement des pointes extrêmes.

On trouve des fonds de 25 mètres sur la corde de l'arc formé par la baie de l'Ouest, mais ces fonds diminuent et tombent jusqu'à 11 mètres à

1/2 mille du cap Blanc. Cette diminution est due à une pointe de sable qui s'étend à plus de 3/4 de mille à l'Est du cap Blanc. Cette langue de sable doit s'être considérablement agrandie dans ces dernières années, puisque le *Manuel* ne lui assigne que 190 mètres de longueur. Une espèce d'étang salé, qui occupe d'ailleurs la partie centrale de ce plateau sablonneux, confirme sa formation récente. En revenant d'Arguin, l'*Etoile* a mouillé à 3/4 de mille de la pointe par 21 mètres de sable vaseux, en relevant le cap Blanc au N.-O. et l'extrémité Est de la pointe de sable au N.-E. Quoique la mer fût très-dure dans la baie du Lévrier, et la brise de N.-N.-E. très-fraîche, la mer au mouillage était très-unie. Je n'hésite pas à regarder ce mouillage comme le plus commode que l'on pourra prendre dans les environs du cap Blanc, puisqu'il offre tous les avantages de la baie de l'Ouest, et que s'il vient à surventer de l'Est ou de l'Ouest, on n'a que la moitié du chemin à faire, pour gagner, suivant le cas, la baie de l'Ouest ou celle du Lévrier.

« La haute falaise du cap Blanc a été profondément modifiée, comme je l'ai dit, par l'action des vents de N.-E. et d'Est; des débris nombreux de la voute en surplomb, que l'action des eaux commence à solidifier avec le carbonate de chaux qu'elles contiennent, gisent à la base de la falaise. Ils commencent également à se couvrir d'herbes marines, de moules et d'autres coquillages; mais en les comparant aux autres roches qui bordent la plage, il est facile de constater leur formation récente. Quoi qu'il en soit, ces changements ne semblent pas avoir altéré la profondeur des eaux environnantes. Près du cap, la plage est accore, et en remontant au Nord, dans la baie du Lévrier, nous avons rencontré des fonds égaux et même supérieurs à ceux marqués sur la carte. Les fonds de 20 à 25 mètres semblent exister dans toute la longueur du chenal qui, dans cette baie, remonte au Nord jusqu'à la ligne qui joint le cap Cansado au cap Blanc. Ils sautent alors sans transition de 17 à 7 mètres; c'est par ce fond et sur cette ligne que nous avons pris notre premier mouillage dans la baie du Lévrier. De 7 mètres les fonds diminuent graduellement jusqu'à toucher le rivage. . . . .

« . . . . . Les routes de l'*Etoile*, du cap Blanc au cap Sainte-Anne, ont été marquées sur la carte. Les motifs qui nous ont poussé à nous enfoncer dans la baie du Lévrier, au lieu de suivre le chenal annoncé à l'Est sur la carte de l'amiral Roussin, sont d'abord l'espérance de trouver sur la côte des points assez distincts pour les fixer au moyen des relèvements des deux caps, Blanc et Cansado, et de relier

ainsi la côte orientale à la côte Ouest de la baie du Lévrier, et enfin celle de trouver comme cela a souvent lieu dans les bancs de sable d'une grande étendue, un chenal entre le rivage de la terre ferme et le banc lui-même. Bien que ce dernier espoir ait été déçu, puisque nous n'avons trouvé sur notre route que 6 mètres de fond, je ne puis que m'applaudir de ma détermination ; notre route nous a en effet conduits directement sur le cap Sainte-Anne, que nous eussions autrement manqué, sans nul doute, par suite de la position inexacte qui lui est assignée.

« Le cap Sainte-Anne est la pointe la plus occidentale de tout le golfe d'Arguin. . . . . Sa position géographique, déterminée dans les circonstances les plus favorables est de latitude Nord, 20° 44' 30'', et longitude Ouest 18° 54' 54''. Cette position signale une erreur de plus de 8' en latitude avec la position *d'ailleurs douteuse* que lui assignent les cartes. Cette erreur est très-extraordinaire, puisque le Père Labat, dans sa description du golfe d'Arguin, dit positivement que le *cap Sainte-Anne se trouve sur le parallèle du cap Blanc*. Elle méritait d'autant plus d'être relevée, qu'en n'en tenant pas compte, en faisant route du cap Blanc au cap Sainte-Anne, on tombe sur le Banc extérieur à l'étroit chenal qui de Sainte-Anne mène au cap d'Arguin.

« Les terres du cap Sainte-Anne sont très-reconnaissables; elles présentent des falaises profondément découpées, garnies de rochers noirs à leur base et dominées sur le second plan par des dunes de sable, au milieu desquelles tranche un mamelon surmonté lui-même d'une espèce de table circulaire. Mais il ne faut pas perdre de vue que l'action du vent modifie avec rapidité la forme de ces dunes. Cette remarque n'est pas applicable, toutefois, aux falaises occidentales du Cap, abritées du vent d'Est, et que l'humidité de la mer a durcies. Les fonds diminuent avec rapidité jusqu'aux roches qui défendent l'approche du Cap, et, dans le voisinage, la mer est toujours dure et clapoteuse, sans doute à cause d'un banc de sable dans le Nord du cap, qui découvre à mer basse et dont la présence doit occasionner un fort ressac. »

« A 1<sup>m</sup>1/2 environ de la pointe Sud du cap Sainte-Anne, les fonds variables de 7 mètres à 9 mètres sautent brusquement à 5 mètres et 4 mètres; on est alors à l'accroche d'un banc que j'ai nommé Banc extérieur et qui se prolonge parallèlement à la côte. Il est facile d'en suivre les contours du haut de la mâtüre; le clapotis des lames, et le change-



ment de coloration des eaux les indiquent sans qu'on puisse s'y méprendre. Me méfiant d'ailleurs de l'action des courants, je me suis approché plusieurs fois du banc en venant sur tribord, et à chaque fois la diminution rapide des fonds nous montrait la sûreté de ces indices. En reprenant notre route au Sud 45° Est, nous retrouvions aussitôt les fonds de 8 à 9 mètres ; la route de l'*Étoile* marquée sur la carte peut donc être regardée comme la limite Est de ce banc, et aussi comme la limite Ouest du chenal qui de Sainte-Anne conduit au cap d'Arguin. »

« Les terres les plus méridionales qui fussent en vue en quittant notre mouillage de Sainte-Anne restaient au Sud 45° Est. Trompé par une très-forte réfraction, je crus que leur pointe extrême était la pointe des Salines, et c'est ainsi qu'elle est restée désignée sur le plan, quoique cette pointe, qui n'est guère qu'à 6 milles du cap Sainte-Anne, ne puisse être la pointe Saline des anciens documents. Cette pointe, sur laquelle il faut mettre le cap pour donner dans le chenal, est assez remarquable par une dune en forme de prisme triangulaire couché sur une de ses faces. Un mamelon qui la précède au Nord marque le point où le chenal est plus étroit, et je pense qu'il faut alors, suivant le courant, ranger le banc extérieur avec le jusant qui porte au Nord, et la terre avec le flot qui porte au Sud. Ces courants atteignent une vitesse de plus de 2 milles à l'heure et il convient d'en tenir compte. »

« Au Nord de la pointe Saline, la côte se courbe légèrement vers le N.-O. et forme une anse peu profonde, où l'on peut mouiller par 7 mètres de fonds à 500 mètres du rivage. »

« De la pointe Saline au cap d'Arguin la côte court dans la direction du S.-E., et le Banc extérieur la prolonge à 1 mille de distance; la navigation y est facile, même pour un bâtiment à voile, en profitant des courants, et ne m'a paru offrir aucun danger. Des dunes plus ou moins élevées se succèdent encore avec rapidité, mais à 3 milles au Nord du cap, elles disparaissent entièrement ; la terre ne se montre plus que comme un mince ruban de sable blanc, tacheté de points noirs. Ce sont des amas de sable de quelques mètres de tour, recouverts d'une espèce de plante marine, dont les tiges rampantes et entrelacées donnent au sable une certaine consistance. Le plus remarquable de ces points restait au Nord 23° Est du premier mouillage de l'*Étoile* au cap d'Arguin, et quand on vient à ce mouillage, il peut servir de remarque sur une côte aussi uniforme; il se présente tout d'abord, comme la voile d'une pirogue. »

« M. de Wallons, officier du génie, et témoin oculaire de la prise du fort d'Arguin par les Français, dit dans sa relation que la pointe Saline, ou d'Arguin, se termine par une île qu'on a de la peine à distinguer de la mer. Cette île n'existe plus, et je pense que le vaste banc, qui du cap d'Arguin s'étend dans l'Est de la baie de ce nom, occupe aujourd'hui sa place. Ce banc découvre à marée basse sur plusieurs points, et sa limite S.-E. est accore; cependant, comme le Banc extérieur, qui lui aussi pénètre dans la baie d'Arguin, s'en rapproche de manière à ne laisser entre eux qu'un étroit passage où les courants atteignent une vitesse de plusieurs milles, il convient avant de quitter le mouillage au cap d'Arguin d'attendre la fin d'une marée de jusant et de n'appareiller qu'avec le commencement du flot.....

« La position du cap d'Arguin fut fixée par une série d'observations suivies pendant trois jours à :

« Latitude Nord 20°36'07" .

« Longitude Ouest 18°46'00" ; en contournant le cap d'Arguin au Sud, à 1/2 mille de distance, la route à l'E.-N.-E., dès que la pointe reste au Nord, fait suivre la direction du chenal qui, par des fonds de 7 à 8 mètres, conduit au mouillage à 2 milles dans l'O.-S.-O. de l'île d'Arguin. Ce mouillage est la limite de nos reconnaissances hydrographiques. Le temps nous manquait pour les pousser plus loin, mais je ne doute pas qu'un chenal facile à déterminer n'existe jusqu'à très-petite distance, comme l'indiquent les fonds que nous avons trouvés en nous rendant en embarcation à l'île d'Arguin, afin de relier à nos reconnaissances, les travaux de M. le capitaine du génie Fulcrand. Le levé de l'île d'Arguin a été fait à la planchette par cet officier, et l'île a été reliée à la pointe d'Arguin par une série d'angles pris sur des sigaux établis sur cette pointe et la partie du rivage exactement déterminée. Le 15 octobre, l'*Etoile* reprenait la route du cap Sainte-Anne, en ralliant autant que possible la terre, afin de déterminer la limite orientale du chenal. Le soir du même jour, elle mouillait à la pointe Saline. Du haut de la dune de ce cap et d'un mamelon voisin, le 16 dans la matinée, nous pûmes relever les terres de l'île d'Arguin, ainsi que les falaises S.-O. du cap Sainte-Anne, et vérifier ainsi l'exactitude de notre travail d'ensemble. Le même jour, vers midi, nous appareillions, et longions encore la limite orientale du chenal, et de même qu'en descendant, des essais successifs pour venir sur tribord nous donnèrent, par la diminution du brasseyage, les moyens de les fixer. A 2 heures, par le parallèle de la pointe Sud du cap

Sainte-Anne et à la distance de 1 mille 5 de cette pointe. Je fis mettre le cap à l'Ouest, 5° Nord, sondant avec le plus grand soin, et maintenant par des relèvements sur la pointe, la route réelle dans cette direction; la sonde n'accusa jamais moins de 8 mètres de fonds. A 4 heures nous apercevions devant nous le cap Blanc, et à 5 heures 1/2 nous laissions tomber l'ancre au Sud de ce cap, pour vérifier sur sa longitude, l'état de nos chronomètres; notre reconnaissance était terminée.

« Du cap Blanc au cap Sainte-Anne, la route qu'il faut maintenir par des relèvements d'abord sur le premier, puis sur le second de ces caps, est le Sud 85° Est. Si on dépassait au Sud le parallèle du cap Sainte-Anne, on tomberait sur le Banc extérieur. Quand on aura reconnu le cap Saint-Anne, et qu'on en sera à 1<sup>m</sup>5 à peu près, on mettra le cap sur la pointe Saline qu'on apercevra dans le S.-E. Se tenir suivant le flot ou le jusant, sur la limite orientale ou occidentale du chenal. En poursuivant la même direction, après avoir dépassé la pointe Saline, on ne tardera pas à apercevoir le *point Noir*, semblable de loin à la voile d'une pirogue; on peut gouverner sur ce point pour venir prendre le mouillage du cap d'Arguin, où il convient d'attendre, comme nous l'avons dit, le commencement du flot avant de s'engager dans le chenal qui conduit à l'île d'Arguin, et dont la direction est l'E.-N.-E.

« Bien que nos opérations n'aient point été d'assez longue durée pour nous permettre de préciser la hauteur des marées et la force des courants aux divers mouillages de l'*Etoile* dans le golfe, il résulte cependant de nos observations au cap d'Arguin que la différence des hautes et basses eaux est au minimum de 3 mètres, et que la vitesse des courants est dans les canaux resserrés de plus de 3 milles à l'heure.

« Les vents ont été pendant le mois de notre campagne, octobre, réguliers de la partie du Nord; la brise veillait toute la nuit, tournant à l'Est et augmentant de force jusqu'à 3 heures du matin; elle diminuait alors graduellement, et vers 8 heures du matin, il faisait généralement calme; à 10 heures la brise reprenait, mais en dépendant de l'Ouest, et vers 4 heures elle s'établissait au N.-N.-O., joli frais, jusqu'à 7 heures du soir, moment où elle faiblissait, en passant au Nord et au N.-E.

« Les rosées étaient très-abondantes, et les tentes de nuit mouillées le matin comme après une averse.

« Toutes les directions du compas sont corrigées de la variation qui était de 20° N.-O.

« Les résultats de cette exploration que d'impérieuses exigences nous ont forcé de laisser inachevée, sont positifs néanmoins sur certains points jusqu'alors obscurs<sup>1</sup>. En complétant nos travaux par ceux de M. le capitaine Fulcrand, qui, dans un but spécial a fait le lever de l'île d'Arguin et dont un rapport a été publié dans la *Revue* en 1861, ces résultats peuvent ainsi se résumer :

(a) Au cap Blanc, les mouillages dans la baie de l'Ouest, et au Sud du cap, sont sûrs et faciles à prendre.

(b) Du cap Blanc au cap Sainte-Anne du cap Sainte-Anne, et de ce cap au cap d'Arguin, il existe un chenal accessible aux plus grands navires, d'une profondeur moyenne de 9 mètres et d'une navigation qui n'offre aucune difficulté, surtout en profitant des variations régulières de la brise et de celles des courants.

(c) L'île d'Arguin, séparée du continent par un bras de mer de plus d'un mille d'étendue, est à l'abri d'une incursion armée des tribus maures, dont la principale d'ailleurs, celle des Ouled-ben-Sbâa, reconnaît notre souveraineté.

(d) Les anciennes citernes de l'établissement d'Arguin, que nous avons retrouvées à moitié pleines, et qui pourront donner plus de 1,000 mètres cubes d'eau excellente, sont dans un état de conservation tel, que, même sans réparations, elles suffiraient aux besoins d'un nombreux personnel.

(e) La pointe Saline, les terres environnant le cap d'Arguin, la partie méridionale de l'île d'Arguin, peuvent par de légers travaux être converties (comme autrefois, d'après M. Berthelot) en salines dont les produits suffiraient aux exigences de la plus vaste exploitation de pêche. »

#### IV

La science, jointe à une observation patiente, a révélé les richesses sans rivales des stations de pêche de la côte occidentale d'Afrique.

L'histoire montre que l'exploitation de ces richesses par les nations maritimes fut possible et donnait les plus importants résultats tant que les établissements sur le continent africain, indispensables à cette exploitation, furent protégés contre l'hostilité des populations indigènes,

et que le jour où ces établissements furent détruits et tombèrent au pouvoir de ces populations, la prospérité sans rivale de cette industrie s'évanouit sans retour,

Les conditions climatiques et géologiques tout exceptionnelles de ces régions rendent impossible, sauf sur un seul point, un établissement de ce genre, depuis le cap Noun jusqu'à Saint-Louis du Sénégal, et ce point, l'île d'Arguin, protégé d'ailleurs par les souvenirs d'un sinistre épouvantable, était regardé comme inaccessible aux navires européens. Les résultats de notre exploration montrent que non-seulement c'était là une grande erreur, mais encore que l'île d'Arguin réunit les conditions les plus favorables à un pareil établissement.

Dès lors, ne sommes-nous pas conduits à croire que l'esprit d'initiative dont nos négociants ont donné la preuve à Dakar, poursuivra ses conquêtes, et qu'après les essais concluants qui viennent d'être faits, obéissant d'ailleurs à la logique supérieure de l'intérêt, ils ne s'arrêteront point à ce premier pas, et adopteront les vues que nous exposons ici, après tant d'autres plus autorisés que nous.

Ce développement pratique et intégral d'une idée juste, que la science, l'histoire, l'observation avaient préparé depuis si longtemps, semblait attendre son heure. Cette heure a sonné, heure sombre et douloureuse, où notre malheureuse patrie, saignante de mille coups, fait appel à tous les efforts, à toutes les volontés, à toutes les intelligences pour cicatriser ses blessures. Mais qui de nous a désespéré de son glorieux avenir? Les forces qu'elle a perdues par les fatalités d'une guerre à jamais néfaste, elle les retrouvera dans des conquêtes pacifiques, et quel plus vaste champ ouvert à son activité féconde que celui de cette immense étendue de côtes, dont l'exploitation, tout en nous versant des trésors longtemps dédaignés, contribuera puissamment encore à développer la vitalité de notre marine marchande et, par suite, de notre marine de guerre, cet élément si essentiel de la force et de la grandeur de notre patrie?

T. AUBE,

Capitaine de vaisseau.