

LES CARAVANES DU SOUDAN OCCIDENTAL

ET LES PÊCHERIES D'ARGUIN *

Par M. CH. SOLLER.

Avec carte.

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord d'adresser de vifs remerciements à notre aimable secrétaire général et à vous, qui venez de souligner de vos applaudissements ses trop bienveillantes paroles. Depuis longtemps déjà je suis votre débiteur et je n'oublie pas que M. Gauthiot a été le premier à me faire l'honneur de citer mon nom dans une société française de géographie, la Société de géographie commerciale de Paris, lorsque, dès 1881, j'ai été grièvement blessé pendant un voyage d'exploration au Maroc.

J'ajoute, Mesdames et Messieurs, que, n'étant ni orateur ni conférencier, mais simple et modeste voyageur, je sollicite toute votre indulgence.

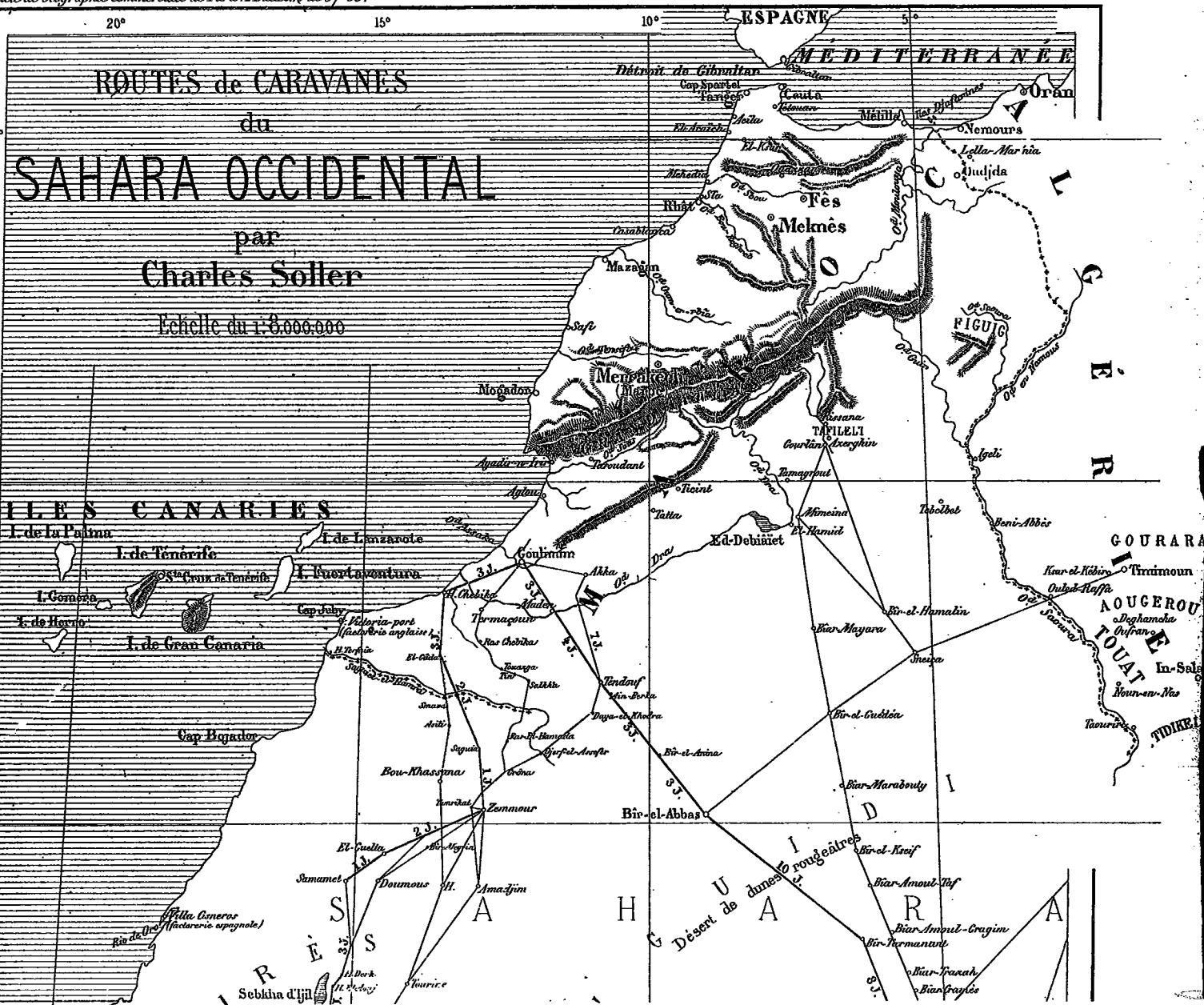
Dès mon retour de la mission dont j'avais été chargé en 1886, le Ministère voulut bien m'en confier une nouvelle; de sorte qu'en janvier 1887 je me mettais en route pour le Maroc, les îles Canaries, et la portion de côte du Sahara occidental comprise entre le cap Juby et le cap Mirik.

Je ne viens pas, ce soir, vous faire le récit de ce long voyage. Il exigerait trop de développements. A peine vous dirai-je quelques mots de la partie relative au Maroc.

Prenant Mogador pour tête de ligne de mon voyage de pénétration dans l'intérieur, je traversai les provinces du Chiadma et de l'Abda, pour aboutir à Safi, d'où, par le bord de la mer, je redescendis au sud, à l'embouchure de l'ouad Tensift. Jusqu'à ce jour, nul n'ayant relevé le cours de cette rivière, je tenais à l'explorer dans toute sa longueur, et à déterminer la véritable position de ses sources. C'est ce que je fis.

Arrivé à Marrakech (Maroc), ville de 60 000 habitants, une des trois capitales de l'empire, je reçus le meilleur accueil du gouvernement chérifien, particulièrement du sultan Moule-el-Hassan, qui me fit donner une belle maison pourvue d'un grand et magnifique jardin, véritable bois de palmiers, d'orangers, d'oliviers, de citronniers. C'était superbe. Un instant je me suis vu transporté dans le paradis de Mahomet; mais j'avoue que j'eus bientôt la cruelle

1. Communication faite en assemblée générale le 17 janvier 1888.

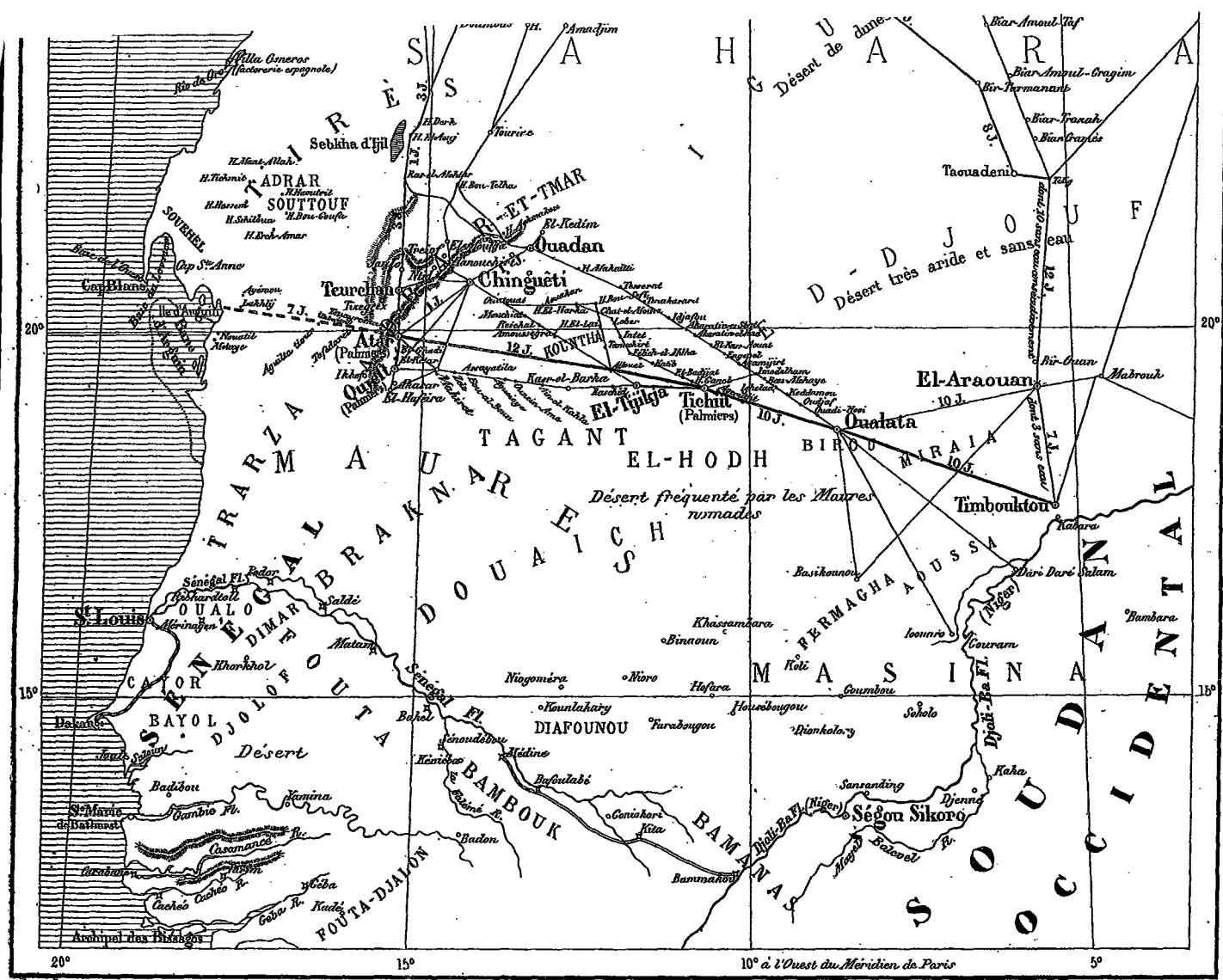


ROUTES de CARAVANES
du
SAHARA OCCIDENTAL
par
Charles Soller

Echelle de 1:8.000.000

- ILES CANARIES**
- I. de la Palma
 - I. de Tenerife
 - I. de Lanzarote
 - I. de Gran Canaria

Désert de Amé
Désert de Admas



- Routes de Caravanes
- - - - - Route de Caravanes à rétablir
- · · · · Frontières du Maroc
- == Chemins de fer construits au Sénégal
- Chemins de fer projetés au Sénégal

- n Ports
- H. Puits ou Cisternes (Hassi, pl. Hassien)
- B. Puits (Bîr, pl. Bîar)
- O. Rivière (Ouad)
- J. Jours (de marche des Caravanes)

désillusion de n'y rencontrer aucune des houris promises par le Prophète.

Devant me joindre à l'expédition que Mouh-el-Hassan allait entreprendre, un mois plus tard, contre les insurgés du centre de l'empire, j'attendis ce départ en levant le plan de la ville et en poussant quelques reconnaissances topographiques dans les environs.

Le 2 mai, je quittais Marrakekh en compagnie de la mission militaire française et avec le sultan, dont l'armée était forte d'environ dix-huit à vingt mille hommes.

Vous savez tous, Mesdames et Messieurs, par la lecture des journaux, qu'outre les combats livrés à diverses tribus rebelles, les faits les plus saillants de cette expédition furent l'assassinat de mon malheureux ami le commandant d'artillerie Schmitt, et la grave maladie du sultan, qui révolutionna pendant quinze jours la diplomatie européenne.

Je ne fis que la première partie de la campagne; car dès que je vis que nous évitions prudemment de nous engager, et pour cause, dans la région montagneuse, continuellement insoumise et absolument inexplorée de l'est, je me séparai de mes compagnons afin de m'enfoncer dans le Grand-Atlas et de poursuivre seul la réalisation de mon programme. J'aurai l'honneur de vous en donner le détail dans une prochaine communication.

J'aimerais cependant vous faire aujourd'hui la description de cette curieuse armée marocaine si pittoresque et si peu connue; je souhaiterais pouvoir développer devant vous la question si française du Soûs et du Sahara marocain; je voudrais enfin vous parler des protections indigènes dont le Sultan demande la suppression, et au sujet desquelles un congrès diplomatique est invité à se réunir à Madrid à fin du mois prochain. Mais je n'oublie pas qu'un éminent collègue doit prendre la parole après moi, aussi vais-je me renfermer strictement dans mon sujet, qui n'est que le très succinct résumé des études faites pendant la deuxième partie de mon voyage.

Car après avoir parcouru le Grand-Atlas, du nord-est au sud-ouest, je me suis embarqué à Mogador pour les îles Canaries, où j'ai frété une goélette, — ce qui m'a permis d'aller relever tout le littoral du Sahara occidental. J'ai visité particulièrement la colonie anglaise de Victoria-port, au cap Juby, la colonie espagnole de Villa-Cisneros, au Rio-de-Oro, le cap Blanc, la baie du Lévrier, les îles d'Arguin, de Tidre et de Kijl.

* *

Vous n'ignorez pas que les Arabes nomment Soudan cette immense contrée qui s'étend au sud du Sahara, depuis le bassin du Nil supérieur à l'est, jusqu'à l'océan Atlantique, à l'ouest.

On la divise en Soudan oriental et Soudan occidental.

Le Soudan occidental est une région généralement basse, dont le sol, fertilisé par des pluies périodiques, est couvert d'une nombreuse population. Il se distingue par la richesse de son système d'irrigation, par la magnificence et l'abondance de ses forêts

vierges, par le luxe de sa végétation, et surtout par une exubérance extrême en produits des tropiques et en or. Cinq mois de pluie, sept mois de soleil, et un fonds généreux, lui permettent de rivaliser en fécondité avec les meilleurs pays tropicaux.

Cette merveilleuse contrée devait attirer l'attention des puissances toujours à l'affût de nouveaux débouchés. Aussi voit-on la France s'imposer les sacrifices les plus considérables pour atteindre le Niger supérieur par sa colonie du Sénégal, et songer à relier l'Algérie à Timbouktou par un chemin de fer transsaharien ; l'Angleterre installer de nombreuses factoreries et imposer son protectorat à tout le bas Niger ; l'Allemagne chercher activement une nouvelle voie de pénétration par les Kamerouns.

Est-ce à dire que les produits de l'industrie européenne soient demeurés jusqu'à ce jour absolument ignorés des habitants de cette vaste région ? Il n'en est point ainsi. Depuis nombre de siècles ces peuples entretiennent les relations commerciales les plus suivies et les plus importantes avec les musulmans de l'Afrique septentrionale, particulièrement avec ceux de la Tripolitaine et du Maroc, auxquels ils achètent nos marchandises.

Ainsi, les principaux articles dont les caravanes s'approvisionnent au Maroc sont : le sucre, le thé vert, les bougies, le tabac ; les étoffes de coton de couleurs vives ou blanche (presque exclusivement de fabrication anglaise), les indiennes, les toiles, les mousselines ; les manteaux de laine connus sous le nom *haïks* de Fés, les ceintures en laines et en soie, les mouchoirs de soie, la soie brute, les galons d'or, les tapis (de R'bat et de Casablanca), les cuirs façonnés, les armes à feu à silex et les armes blanches (de provenance anglaise, allemande et belge) ; la poudre, le plomb, les fers, l'étain, les ustensiles en cuivre et en étain, les articles de quincaillerie, la bimbeloterie, la verroterie.

Ces caravanes y exportent en échange : l'ivoire blanc et vert, les plumes d'autruche, les peaux de fauves, les graines oléagineuses, les épices, l'alun, le benjoin, le musc, l'encens, et surtout l'or et les esclaves.

♦♦

Si vous jetez les yeux sur la carte du Sahara occidental, vous remarquerez qu'il existe deux voies bien distinctes de Timbouktou, un des grands entrepôts des produits du Soudan occidental, à Goulimin, dans le Sahara marocain.

La plus directe coupant les affreux déserts de Djouf et d'Iguidi, les caravanes préfèrent celle qui passe dans la grande et fertile oasis de l'Adrar-et-Tmar. Elles n'ont point à traverser des contrées aussi désolées, des dunes aussi mouvantes et stériles ; sur toute la route elles trouvent constamment de l'eau, ce qui est un avantage très précieux et d'une importance capitale ; elles peuvent se reposer à mi-chemin dans quelques-unes des villes de l'Adrar-et-Tmar ; enfin, la distance entre deux points, — village, puits ou caravansérail, — est beaucoup moindre : presque au début du trajet, dès Oualata, elle n'est plus que de un ou deux jours de marche au maximum.

Aussi la majeure partie du mouvement commercial existant entre le Soudan et le Maroc suit-elle constamment cette voie.

Les produits soudanais qui arrivent en Europe par ces routes ne parviennent sur nos marchés qu'après avoir été imposés au Maroc d'une double taxe à l'entrée (en droit 20 pour 100 ad valorem, en réalité 28 à 30 pour 100) et à la sortie (en droit 10 pour 100, en fait 12 à 15 pour 100), et avoir passé par diverses mains qui toutes prélèvent un large, très large bénéfice.

Car les caravanes de Timbouktou, poussant rarement au delà du Soud, trafiquent dans les grands centres commerciaux de cette province, particulièrement à Goulimim, où elles achètent les marchandises européennes préalablement grevées des mêmes surcharges.

Je viens de vous dire que les caravanes ne vont habituellement pas au delà du Sahara marocain. Il existe cependant d'assez fréquentes exceptions. Ainsi, au retour de ma récente exploration dans le Grand-Atlas, j'ai trouvé à Mogador une caravane qui, n'ayant pas voulu subir les exigences de baisse factice créée par les Israélites à son arrivée à Goulimim, avait poursuivi sa route afin d'essayer de vendre ses marchandises à meilleur compte. Suivant le rapport adressé à ce sujet à M. le Ministre des affaires étrangères par notre excellent consul M. Lacoste, la valeur totale des produits du Soudan de cette seule caravane ne serait pas inférieure à 650 ou 700 000 fr.

*
* *

Voulant acheter aux caravanes elles-mêmes leurs produits, et les approvisionner directement de marchandises européennes avant leur arrivés au Maroc, un Anglais, M. Donald Mackenzie, s'avisa de fonder au cours de l'année 1878, un peu au-dessous du cap Juby, le comptoir de Victoria-port. Son établissement défectueux dans une petite île basse, à l'embouchure d'une rivière, et à trop courte distance du rivage, permit aux naturels d'incendier par trois fois ses magasins, et l'état de la mer sur cette côte, une des plus dangereuses de l'Afrique, lui fit perdre deux de ses bateaux. Par contre, sa situation exceptionnellement favorable au point de vue économique lui assure un énorme débouché auprès des caravanes de Timbouktou et de l'Adrar-et-Tmar.

Le succès qui devait couronner l'heureuse initiative de M. Mackenzie, ne tarda pas à provoquer des imitateurs et concurrents. En 1884, un syndicat commercial formé dans le sein de la Société de géographie de Madrid résolut de créer une factorerie sur la côte saharienne pour attirer les caravanes avant qu'elles arrivent à la hauteur du cap Juby.

Du cap Juby au cap Blanc, le littoral, sur lequel la mer brise toujours avec force, est presque partout inabordable. Nulle part il n'offre de mouillage assuré, pas même dans les baies peu nombreuses marquées sur la carte, toutes ouvertes d'ailleurs aux vents d'ouest, qui parfois soufflent en tempête dans ces parages. Cependant, vers le milieu des plages qui s'étendent entre les deux caps, une longue baie s'ouvre parallèlement à la mer en pénétrant par

une brèche dans un repli des berges côtières : c'est le Rio-de-Oro, ou *rivière d'or*, ainsi nommé parce qu'il n'y existe aucune rivière et qu'on n'y trouve pas la moindre pépie. Le capitaine Bonelli en prit officiellement possession au nom de l'Espagne, et le comptoir fut installé.

Il ne semble pas précisément y avoir fait des affaires d'or. L'entrée de la baie est impossible aux bateaux de plus de trois mètres de tirant d'eau, et fort difficile pour les autres, car elle s'effectue au milieu d'un étroit chenal en continuél déplacement; l'eau douce y fait si complètement défaut que le *Pulcano*, bateau de la marine espagnole qui, de Sainte-Croix-de-Ténériffe, se rend chaque mois au Rio-de-Oro, est obligé d'en apporter pour les besoins de la petite colonie; malgré les trente soldats que le gouvernement y entretient sous les ordres d'un lieutenant, la sécurité est loin d'y être complète; enfin, dès que les naturels virent qu'ils n'y pouvaient échanger leurs produits contre des marchandises européennes, ils s'abstinrent d'aller au Rio-de-Oro.

Car il se trouve dans cette singulière factorerie quelques mitrailleuses et une garnison militaire, un bateau de guerre s'y montre régulièrement une fois par mois, mais on n'y voit jamais l'ombre d'une marchandise!

Cosas de España.

*
*
*

Si des obstacles naturels presque insurmontables ne permettront jamais l'installation d'établissements commerciaux fixes sur la portion de côte saharienne comprise entre les caps Bojador et Blanc, la situation se modifie complètement à partir de ce dernier cap.

Jusque vers le milieu du siècle dernier, nombre de caravanes arrivées dans l'Adrar-et-Tmar, continuaient directement à l'ouest pour aller trafiquer chez les Européens établis à Arguin, Ile située dans la baie du même nom, à l'est et un peu au-dessous du cap Blanc.

Les Portugais s'y étaient installés au quinzième siècle et y avaient construit une forteresse. D'abord peu important, le commerce de l'Ile prit bientôt une grande extension et devint si considérable sous la domination hollandaise, que la prospérité de cette colonie la fit l'objet de la convoitise générale: c'est ainsi que l'on explique la persistance et l'acharnement meurtrier que mirent les puissances maritimes à se disputer sa possession.

Longtemps possession portugaise, l'Ile d'Arguin fut conquise par les Hollandais en 1638, enlevée par les Anglais en 1665, puis reprise l'année suivante par les Hollandais. Les Français, après une première tentative infructueuse en juillet 1678, revinrent à la fin d'août et s'en emparèrent. L'électeur de Brandebourg (roi de Prusse) s'y installa en 1685, et les Hollandais la réoccupèrent la même année. Les Français entreprirent une troisième, puis une quatrième expédition en 1722; les Hollandais déjouèrent de nouvelles tentatives des Français en 1723, mais non celles qui suivirent; ils capitulèrent le 20 février 1724. Le résultat heureux de

cette dernière expédition fut consacré par la convention de La Haye, en 1727.

En 1760, les Anglais s'emparèrent de l'île d'Arguin, dont ils détruisirent la forteresse.

La concurrence d'Arguin étant ruineuse pour la Compagnie française du Sénégal, celle-ci n'entreprit pas moins de six expéditions pour anéantir ses dangereux voisins. Chaque fois que les Français avaient réussi dans leur entreprise, ils se hâtaient de raser les constructions afin de concentrer toutes leurs opérations sur Saint-Louis, et parce que la Compagnie n'était pas en état de faire les dépenses nécessaires pour réparer le fort et y entretenir une garnison. Pour les mêmes motifs, les Anglais ayant interdit de commercer à Arguin, l'île fut complètement abandonnée depuis cette époque, malgré la reprise de possession du Sénégal par les Français, en 1815.

Pour vous montrer la merveilleuse situation de l'île d'Arguin, je voudrais pouvoir vous lire les rapports si favorables de tous les officiers de notre marine envoyés en missions hydrographiques dans ces parages, particulièrement ceux de MM. les vice-amiral Aube et contre-amiral Grivel. Car au cap Blanc, à la baie de l'ouest et au sud du cap, les mouillages sont très sûrs et très faciles à prendre. Du cap Blanc au cap Sainte-Anne, et de ce cap au cap d'Arguin, il existe un large chenal accessible aux plus grands navires, d'une profondeur moyenne de neuf mètres et d'une navigation qui n'offre aucune difficulté.

Le mouillage de l'île, qui forme une espèce de port, est bon et sûr. En temps de guerre il peut être d'une grande importance comme port de refuge pour nos croiseurs légers qui peuvent y faire du charbon ou réparer des avaries.

L'île d'Arguin, étant séparée du continent par un bras de mer d'un mille et demi d'étendue, est à l'abri des incursions des indigènes. La sécurité y est donc absolue. Du reste, les principales tribus maures de cette partie de la côte, les Oulad-bou-Sbâ et les Trarza, reconnaissent notre souveraineté.

Au point de vue de l'eau douce, l'île d'Arguin est également privilégiée. Il s'y trouve deux très grandes citernes construites il y a trois siècles par les Portugais, et relativement en bon état. Il existe dans l'une d'elles un puits cylindrique en pierres sèches dont l'eau est particulièrement bonne. A elles deux, ces citernes pourront donner plus de mille mètres cubes d'eau.

Le levé topographique de l'île d'Arguin a été exécuté par un de nos officiers supérieurs les plus distingués, M. le colonel du génie Fulcrand, que j'ai le plaisir d'apercevoir ici.

Au sujet des échanges avec les caravanes du Soudan occidental, je tiens à vous faire remarquer que la distance de Timbouktou à Dakar, par le Niger et le Sénégal, étant d'environ . . . 2.400 kil.
à Goulimim, par l'Adrar-et-Tmar, de 1.750 »
au cap Juby, de 1.650 »
et à l'île d'Arguin, de 1.200 »

Arguin a pour lui le facteur très important du moindre parcours.

Puis comme il n'est qu'à 280 kilomètres de l'Adrar-et-Tmar, il serait facile de rétablir la ligne de caravanes qui exista jadis si longtemps entre ces deux points, et de détourner au profit ex-

clusif de la France le courant commercial qui traverse la grande oasis saharienne.

Les produits du Soudan qui arrivent par Goulimim sont grevés des frais considérables d'un périlleux voyage de soixante jours minimum, de droits d'entrée et de sortie au Maroc, et de bien d'autres frais, tandis que ceux qui arriveraient à Arguin n'auraient à supporter que les frais d'un voyage, beaucoup plus facile, de trente-neuf jours. Si donc les caravanes trouvaient à échanger leurs produits à Arguin, contre les marchandises dont elles ont coutume de s'approvisionner au Maroc, elles préféreraient continuer d'Atar sur Arguin, au lieu d'obliquer vers le nord. Elles diminueraient ainsi d'environ de quarante-quatre jours la durée de ce voyage, aller et retour, et achèteraient de première main, à bien meilleur marché, les marchandises européennes.

C'est l'avis de l'illustre créateur de notre colonie du Sénégal, M. le général Faidherbe, qui estime que la réinstallation de comptoirs à l'île d'Arguin y attirerait tout le commerce qui vient par l'Adrar, Tichit et Timbouktou¹.

Pour rétablir le courant commercial, il suffirait d'avoir quelques bons traitants indigènes de Saint-Louis ou de la côte, auxquels on confierait un peu de marchandise à titre d'échantillons, et que l'on intéresserait dans les opérations faites avec les caravanes qu'ils amèneraient à Arguin.

Tous les rossignols de Paris et de la province trouveraient leur placement très avantageux auprès des tribus sahariennes, des gens de l'Adrar-et-Tmar, et des caravanes du Soudan.

* *

Enfin, un dernier avantage bien précieux que possède l'île d'Arguin, est de pouvoir devenir le siège central, commode et sûr d'une vaste exploitation de pêche, sur les lieux mêmes d'un des bancs les plus poissonneux de notre hémisphère².

En s'appuyant sur des documents officiels, un naturaliste connu, M. Sabin Berthelot, qui fut pendant plus de trente ans consul à Sainte-Croix-de-Ténériffe, a démontré les profits immenses que la France pourrait 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, il a prouvé que tandis qu'un pêcheur prend, sur les bancs les plus renommés pour leur richesse ichtyologique, quelques centaines de poissons, celui des Canaries en pêche plusieurs milliers, d'espèces très variées, sur le banc d'Arguin.

Il est plus que probable que les autres pêcheries sont destinées, dans un avenir assez prochain, à ne plus occuper que le second rang.

1. *Moniteur officiel du Sénégal et dépendances*, n^o 164 et 165.

2. D'Arvezac, *Iles de l'Afrique*, 2^e partie, p. 145 et 147; — Sabin Berthelot, *De la pêche sur la côte occidentale d'Afrique*, Paris, 1840; — T. Aube, *L'île d'Arguin et les pêcheries de la côte occidentale d'Afrique*, in-8, Paris, 1872; — Contre-amiral Grivel, rapports au ministre de la marine et des colonies, 1882.

Le Ministre de la marine et des colonies vient en effet d'adresser aux chambres de commerce de ceux de nos ports de l'Atlantique dans lesquels se font plus spécialement les armements pour la grande pêche, une communication très intéressante. Il appelle l'attention sur la fécondité extrême des bancs africains, et engage vivement les armateurs à étudier avec soin les avantages que présenterait l'envoi de bateaux à l'île d'Arguin.

Pour montrer la supériorité des pêcheries du banc d'Arguin sur les autres pêcheries, le Ministre fait remarquer que la traversée des ports de la Manche en Afrique est beaucoup moins longue et moins pénible que celle actuellement effectuée par nos pêcheurs pour se rendre sur leurs lieux habituels de pêche. Sans même tenir compte de l'économie de fatigue pour les hommes et pour les bâtiments, ainsi que de la différence des risques de mer, il est donc certain que les produits des pêcheries africaines arriveraient sur les marchés européens dans des délais plus courts et par conséquent dans des conditions plus avantageuses.

Afin de bien prouver la différence de fécondité entre les anciennes et les nouvelles pêcheries, la circulaire ministérielle établit que les Canariens qui se livrent à la pêche sur le banc d'Arguin recueillent plus de cinq mille poissons, pendant le même temps qu'emploient les pêcheurs d'autres bancs à en prendre deux cents.

De tels chiffres me dispensent d'insister. Souhaitons que l'activité individuelle ne fasse pas défaut pour la prompte résurrection de notre colonie de l'île d'Arguin. Les progrès de notre civilisation, l'incessante activité de notre marine marchande, l'accroissement de nos forces navales, l'extension de notre commerce, veulent des entreprises nouvelles. Celles que je viens d'avoir l'honneur de vous exposer sommairement, ouvriraient un immense débouché aux produits français, agrandiraient notre domaine de pêche, et permettraient enfin de donner tous les développements possibles à une industrie d'un si grand poids dans la balance de nos intérêts nationaux.

CHARLES SOLLER.

1. Circulaire du 28 octobre 1887, à diverses Chambres de commerce