



LE LANCEMENT DU « BENOIT-GARNIER », A BEZONS. MON FILS FUT LE PREMIER CAPITAINE DE NOTRE BATEAU. — DESSIN DE J. LAVÉE.

LA GRANDE ROUTE DU TCHAD

PAR M. LE COMMANDANT L'ENFANT.

Mission de la Société de Géographie.

- I. — Continuation de notre œuvre en Afrique. — Les avantages des routes fluviales. — Quelques mots sur nos prédécesseurs : Barth, Kieffer, Löffler. — Organisation de la mission. — Le *Benoit-Garnier*. — Le *Paraguay* nous conduit à Forcados. — Présentation de notre équipage au lecteur. — Nous retrouvons M. Watts. — Progrès du Bas-Niger. — Excellent accueil en territoire anglais. — Nous retrouvons M. Price. — Les Ibos de l'Amambara. — Télégramme de M. Wallace.



UN CAÏMAN DE LA BÉNOUÉ. — LONGUEUR : 4m20.
DESSIN D'OULEVAY.

L'ANNÉE dernière, à pareille époque, j'eus l'honneur d'exposer au lecteur comment j'avais pu ravitailler les troupes du troisième territoire militaire de l'Afrique occidentale, en utilisant la pénible route fluviale du Bas-Niger, que venait d'explorer avec tant de succès mon éminent maître et devancier, le colonel Toutée. Aujourd'hui, c'est une tentative analogue, poursuivie sur une route différente que nous allons étudier. Son itinéraire est, toutefois, greffé sur le précédent : depuis Forcados jusqu'à Lokodja, située au confluent du Niger et de la Bénoué, ils sont même identiques ; mais ce sont là les seuls points d'attache qu'ils aient en commun.

Le but de cette mission et de ses efforts est la recherche d'une voie de pénétration vers le Tchad, qui soit plus facile, plus rapide et plus économique que les voies de l'Oubangui et du Congo. Depuis plusieurs années déjà, nous nous consacrons à cette œuvre qui doit entraîner la suppression du portage et offrir des garanties plus certaines pour le ravitaillement de nos postes dans le Centre africain.

L'exactitude des ravitaillements est d'une importance capitale, peut-être plus encore aux colonies qu'en Europe. Une troupe, soumise à un climat déprimant, ne peut conserver sa vigueur que si les vivres et le confortable nécessaires lui sont fournis en temps voulu ; en outre une colonne ne saurait manifester de l'énergie, faire preuve

d'activité sans troupes vigoureuses et douées d'un moral excellent.

La pacification d'une colonie est donc en corrélation directe avec le service des ravitaillements, dont la bonne et régulière exécution assure seule au commandement une tranquillité absolue. Au Soudan, durant les premières années de la conquête, les transports ont toujours été confiés aux soins de l'artillerie coloniale. C'est au titre d'officier de cette arme que ma carrière africaine a pris naissance au service des ravitaillements

fluviaux confiés à la flottille du Niger, à Koulikoro. C'est pourquoi j'ai sans cesse considéré ma tâche comme essentiellement militaire.

Les routes fluviales ont toujours eu pour moi cet attrait particulier d'être en Afrique des routes humanitaires.

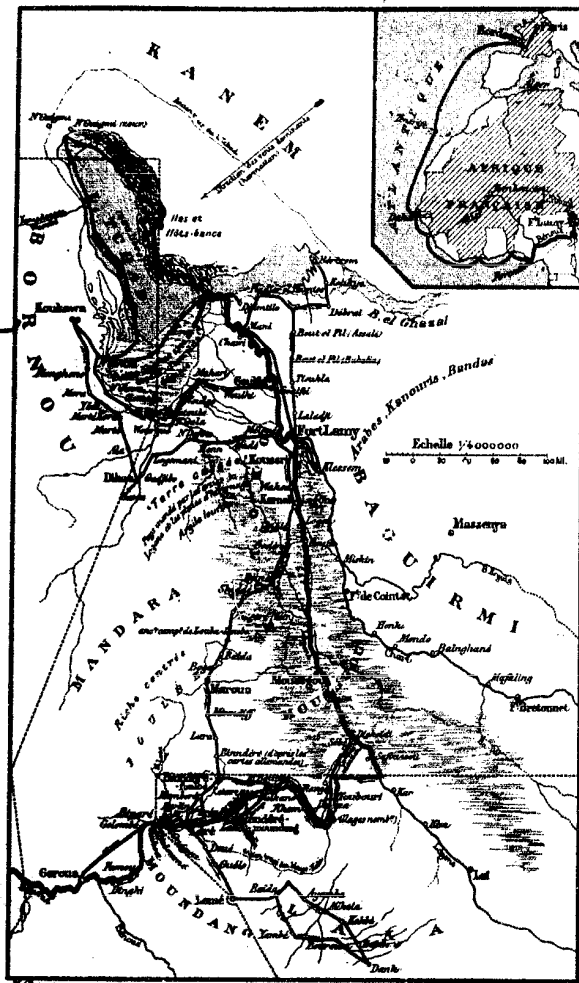
Combien elles diffèrent, en effet, des sentes ou des chemins que parcourent de longues théories de porteurs ! Le Soudan est un exemple frappant de ces colonies, où la suppression du portage a ranimé des régions que les convois faisaient désertifier par l'indigène ; depuis l'achèvement du rail Kayes-Bammako, la vie commence à renaître, avec une intensité croissante, tout le long de l'ancienne ligne d'étapes. Au contraire, vers le Centre africain, sur la route de Fort-de-Possel à Fort-Grampel, qui relie le bassin du Congo à celui du Chari, l'indigène, qui n'a pas voulu se contraindre au métier de bête de somme, s'est enfui vers l'exil abandonnant cultures et villages. La conséquence rapide de cet exode est que le portage, nécessaire à l'existence de nos troupes du Tchad, est devenu impossible, et que nos contingents du Chari ne reçoivent plus que par intermittence et dans de faibles proportions, le ravitaillement qui leur est indispensable pour lutter contre l'anémie tropicale.

Je me suis donc mis, en Afrique, à étudier la recherche des moyens qui devaient permettre à nos colonies d'assurer ou de faciliter les transports, d'abolir ou de supprimer le portage ; mon but n'a pas été choisi au hasard, et je pense qu'il serait utile d'exposer comment je l'ai conçu et atteint.

Le 19 janvier 1900, le gouverneur général de l'Afrique occidentale fit jusqu'au Niger une tournée d'inspection. Il s'arrêta plusieurs jours dans le poste de Koulikoro, chef-lieu de la flottille du Niger, que je commandais alors et qui l'intéressait vivement.

Mon camarade d'école et ami, le capitaine Haut, son officier d'ordonnance, l'accompagnait, et comme il avait étudié sur place beaucoup de questions africaines, nous profitâmes du séjour de l'expédition à Koulikoro pour causer longuement de ce qui nous intéressait si vivement. C'est précisément sur l'acte de Berlin du 26 février 1885 et sur les conventions du 15 mars 1894 et du 15 juin 1898 que nous dissertâmes. Haut me fit entrevoir que le Gouvernement porterait un jour ses vues sur l'utilisation du Niger et de ses collatéraux, dont les eaux sont rendues libres et internationales par traités et conventions ; il me fit même observer que l'emprise de ces routes fluviales, étudiées par Toutée, Hourst et Mizon, pourrait être considérée comme la continuation de mes travaux à la flottille du Niger. Dès lors, je ne cessai de porter toute mon attention, toutes mes études, sur la résolution de ces problèmes.

C'est ainsi que s'accomplit, avec trois convois chargés, notre passage des rapides de Boussa, au cours duquel, en dépit des difficultés et de la variation des saisons, nous avons pu, sans perdre une caisse, sans briser une embarcation, transporter près de 10 000 charges en territoire français. Nous supprimons ainsi le portage à travers le Dahomey sur 800 kilomètres de route, et de plus nous parvenons à ravitailler, en plein Centre africain, des troupes



ITINÉRAIRE DE M. LE COMMANDANT LENFANT.

que la fièvre jaune du Sénégal isolait de toute relation avec les magasins de la côte et que menaçaient les plus dures privations.

Mais le rail, qui maintenant relie le Sénégal au Niger, permettra bientôt d'amener à Bammako le matériel destiné à la région de Say ; plus tard, le chemin de fer de Kotonou à l'Issa-Ber viendra compléter l'œuvre

du précédent. Ces voies ferrées vont donc tout naturellement relever la flottille de Boussa de ses pénibles labeurs.

Mais la tâche est lourde; ce n'est pas une ou deux voies de pénétration qui suffisent à l'immense région du Soudan, en général, et du Tchad, en particulier; bien des années s'écouleront encore avant qu'un réseau complet de voies ferrées y facilite les communications. Or le temps presse, l'assistance déjà précaire du portage va faire défaut. C'est pour écarter un danger que j'ai cherché par voie fluviale un chemin plus rapidement disponible que le rail et plus sûr que des porteurs.

A mon précédent voyage en 1901, quand j'avais fait escale à Lokodja, au confluent du Niger et de la Bénoué, cette rivière n'avait pas laissé d'attirer mon attention, car j'entrevois déjà que, grâce à elle, j'exécuterais le plan depuis longtemps caressé; l'entreprise que nous venons de réaliser, et qui consistait à pénétrer au Tchad par le cours de la Bénoué, s'est effectivement accomplie.

En septembre de la même année 1901, je reçus à Badjibo une lettre de M. le lieutenant-colonel Destenave, commissaire du Gouvernement au Chari, qui, déjà à cette époque, désirait faire passer par la Bénoué le ravitaillement destiné à son territoire. Aussi, en juin 1902, un mois à peine après mon retour du Niger, toute mon activité se portait-elle à nouveau sur cette question fort intéressante, que j'avais étudiée sur place et dont l'exécution pratique était déjà conçue dans ses grandes lignes. D'ailleurs, nous possédions, avant le départ, des renseignements variés sur le champ de nos investigations.

Plusieurs explorateurs, hardis pionniers de la pénétration africaine, avaient parcouru les abords de notre itinéraire. En 1852, Barth descendait de Koukawa, capitale du Bornou, jusqu'à la communication Toubouri-Logone et faisait une description des marécages des Woulia, sans toutefois fixer l'existence de cette ligne d'eau qu'il put à peine soupçonner, puisqu'il la rejoignit en pleine saison sèche. Plus tard, le voyageur allemand atteignait Tépé, en traversant le Mandara, et déclarait que ce village, situé au confluent du Faro et de la Bénoué, se trouve sur le plan même du Toubouri. Nous verrons, au cours de ce récit, que Barth s'est trompé de 150 mètres, car lac et village se trouvent sur deux plans absolument distincts.

En 1900, le lieutenant Kieffer eut l'honneur de parcourir avant tout autre dans les eaux actives du Logone; il démontra, au cours d'un superbe voyage, que de grandes pirogues fortement chargées peuvent le remonter jusqu'à Laï, et navigua sur les plaines inondées qui recèlent la communication. L'année suivante, un de mes vaillants camarades, le capitaine Löffler, de l'infanterie coloniale, effectuait un raid magnifique. Parti de Carnot, il remontait vers Fort-Lamy, se rabattait sur le Logone, traversait cette rivière au village de Safousou, longeait le Toubouri et déclarait, d'après ses renseignements, recueillis également en saison sèche, que les eaux du Serbéouel ou Logone sont en relation directe avec celles du Toubouri. Löffler n'avait pas de bateau, il ne put donc naviguer sur le Kabi et révéler la dénivellation de Lata, mais dans un rapport très sincère, ce valeureux officier affirmait sa conviction. Kieffer et Löffler ont donc été pour moi des affirmatifs en lesquels j'avais une confiance absolue, et s'ils n'ont pu nous donner une certitude, je suis heureux de déclarer hautement que leurs prévisions étaient fondées et qu'elles furent pour nous d'une constante exhortation.

En outre du problème géographique posé à la mission, en outre de la recherche toute scientifique d'une communication entre le Logone et le Toubouri, nous nous étions imposé l'étude d'une voie d'accès nouvelle reliant directement Fort-Lamy à l'océan Atlantique et capable, sinon de remplacer, tout au moins de suppléer les routes utilisées jusqu'alors.



M. LE CAPITAIN VERNAELEDE, DES CHARGEURS RÉUNIS, L'UN DES PLUS SYMPATHIQUES AFRICAINS DE LA CÔTE. — PHOTOGRAPHIE BURGER.

Les résultats de notre voyage ont prouvé qu'il existe maintenant, pour pénétrer au Tchad, une route praticable qui remplacera très avantageusement, à mon sens, les deux routes naguère employées pour pénétrer dans la région du grand lac africain.



NOTRE AMI WALTER WATTS,
AGENT GÉNÉRAL DE LA NIGER COMPANY.

La première, utilisée jusqu'à présent par nos convois, emprunte le cours du Congo jusqu'à Matadi; le chemin de fer belge, depuis Matadi jusqu'à Kinchassa; puis le Congo, l'Oubangui, la Kémo jusqu'à Fort de l'Essel. Arrivé en ce point, le voyageur qui se dirige vers le Tchad peut suivre des voies différentes, mais il doit atteindre, soit par terre, soit par voie mixte (fluviale et terrestre), le poste français de Fort-Crampe et descendre le Gribingui et ses rapides pour gagner Fort-Archambault sur le Chari. C'est ensuite, il est vrai, une belle et large voie fluviale sans embûches et sans difficultés, qu'il trouve devant soi.

Cette route, pour s'élever à l'altitude du Tchad, trouve des obstacles dès son point de départ : ce sont d'abord les rapides du Congo et ceux de l'Oubangui, puis les rapides du Gribingui; le trajet par voie de terre est de 170 kilomètres environ. Or le portage est devenu complètement impossible dans les pays traversés, car il a produit chez l'indigène des révoltes sans cesse renaissantes, suivies d'un exode progressif des habitants de la contrée. En outre, les bêtes de somme sont rares dans ce pays : la tsé-tsé fait une guerre acharnée à tout ce qui s'appelle montures ou bétail, en sorte que les Européens, valides ou malades, ont dû le plus souvent effectuer le trajet à pied.

Il résulte de tout cela que le ravitaillement de nos territoires du Bas-Chari et des régions situées à l'est du Tchad est une opération tellement difficile, à l'heure actuelle, que les vivres et le matériel destinés

à nos troupes leur parviennent très rarement, et, la plupart du temps, avariés ou diminués.

La seconde voie d'accès vers le Tchad emprunte la ligne sinueuse du Niger, grimpe les rapides de Boussa et franchit les défilés de l'Issa-Ber pour atteindre Niamé. Ce village est le terminus de la route saharienne (rectifiée par la convention du 8 avril 1904), qui passe à travers le Sokoto, le Damangara, Zinder, et se dirige vers l'est-sud-est, sur l'embouchure de la Kamadougou-Yobé. On pourrait dire que, d'une façon générale, la montée des rapides de Boussa conduit le voyageur à Niamé jusqu'au niveau même du Tchad, et qu'à partir de ce point il chemine sur le plateau africain, suivant une ligne voisine de l'horizontale. Ici les difficultés sont plus considérables que par la voie précédente. Il faut d'abord, en s'élevant vers le nord, franchir les obstacles du Niger avec des convois chargés; ensuite le matériel doit traverser, de l'ouest à l'est, l'immense étendue Niamé-Tchad (1300 kilomètres environ), soit à dos de chameau, soit à dos d'âne, le portage étant impossible d'ailleurs au sein de ces pays désertiques.

On connaît maintenant une troisième route accédant au Tchad, c'est celle que nous venons de suivre. Partant de Lokodja comme la seconde, elle suit cette belle rivière, au courant énergique, mais sans rapides et sans chutes, qui s'appelle la Bénoué, puis elle emprunte le cours d'une petite ligne d'eau, le Mayo Kabi (Mayo, « rivière », en langage foulbé), collatérale de cette dernière, et qui s'élève calmement et facile jusqu'au village de Lata. Ici le plateau africain se dresse brusquement en travers de la route. On le longe depuis Lokodja, on côtoie ses contreforts et ses « tables » isolées ou groupées, mais il ne gêne en rien. C'est seulement à Lata qu'on l'aborde, à 2200 kilomètres de la mer, sans avoir rencontré jusqu'alors la moindre difficulté.

La solution de ce problème de navigation est donc très nette.

Il n'y a pas de rapides à franchir, l'obstacle est une cataracte précédée de chutes, le saut est vertical, il nécessite un portage de 30 kilomètres environ, dans une région très peuplée. Ensuite, on se trouve à quelques mètres d'altitude au-dessus du Tchad. D'ailleurs, depuis le sommet des chutes de Lata, traversée du Toubouri comprise, la voie fluviale est d'une surprenante facilité. On voit donc de suite l'avantage immense, incontestable, de cette voie de pénétration : rapidité d'accès, économie considérable des transports, réduction du portage à l'accomplissement d'une seule étape, tels sont les avantages pratiques, économiques et humanitaires de la voie Niger-Bénoué-Kabi-Toubouri.



M. AGAN, L'AIMABLE ET VAILLANT COMMANDANT
DU « PARAGUAY ».

Le problème, dégagé des difficultés accessoires, revenait, en somme, à suivre une fraction de fleuve jusqu'alors inconnu, tout au moins en amont du village frontière de Biparé (Bifara sur la carte), situé à la sortie même du territoire allemand du Haut-Kameroun; l'explorateur anglais Mac Donald et Mizon lui-même n'avaient pu le dépasser.

Qu'était le Mayo Kabi en amont de ce village? Le Toubouri s'étendait-il conformément aux renseignements que Barth avait fournis sur lui? En outre, une communication existait-elle, permettant aux eaux du Tchad ou plutôt du Logone de se déverser dans le Niger par le Toubouri, le Mayo Kabi et la Bénoué?

Nous étions certains de trouver des difficultés sur notre route; mais en Afrique, il n'existe point de fleuves sans obstacles, car tous descendant d'un plateau, d'une immense table qui surplombe le littoral, présentent nécessairement des rapides et des chutes. Le Mayo Kabi ne pouvait échapper à la loi commune, et nous lui demandions seulement de ne point interrompre nos recherches, de ne pas nous obliger à des transbordements en territoire étranger, de réserver ses caprices pour la colonie du Chari, pour le territoire français, qui posséderait ainsi la clef de la route.

Au point de vue scientifique, la communication seule nous préoccupait. Celle-ci n'existant point, notre étude géographique devenait tout simplement une constatation sans résultat pratique, et, chose plus décevante, la route Niger-Bénoué-Kabi-Toubouri présentait alors une regrettable solution de continuité, cause de portage et de difficultés.

Pour espérer un succès, il fallait choisir l'époque favorable à cette entreprise et déterminer, en conséquence, la date de notre départ. Tout cela fut beaucoup plus simple qu'on ne peut se l'imaginer. Quoique n'ayant aucun renseignement sur la crue du Logone, je remarquai d'abord que le champ de nos recherches, depuis le Mayo Kabi jusqu'à la communication, se trouve à peu près exactement sous la même latitude (9 degrés) que le village de Badjibo sur le Niger. La crue de ce grand fleuve atteignant son maximum d'étiage dans les premiers jours de septembre (résultat de nos études précédentes), j'en conclus qu'il en devait être très probablement de même du Logone et du Mayo Kabi. Je pensai donc qu'en partant de Bordeaux, le 15 juin, nous avions chance de trouver sur notre route la crue de tout le système hydrographique Bénoué-Kabi-Toubouri à son maximum d'intensité, en sorte que, suivant ces prévisions, nous devions voyager dans les conditions les plus favorables.

Nous verrons plus tard que ce raisonnement ne nous avait nullement induit en erreur, et que, grâce à lui, nous avons pu fixer, même avant notre départ, la date de notre retour en France, avec une erreur de quatre ou cinq jours à peine à notre avantage.

Cela posé, je dus me livrer à l'organisation de la mission; ce labeur est souvent très ardu. Mais notre entreprise, essentiellement humanitaire, présentait, nous l'avons dit, en outre de ses avantages économiques, la résolution d'un problème géographique intéressant; elle fut donc bien accueillie de tous côtés. Nous ne demandions pas des sommes considérables; je proposais d'atteindre le Tchad avec une dizaine de noirs; nos intentions pacifiques se montraient avec une évidence absolue, de sorte que nous ne rencontrâmes aucune



LOUIS LAHURE. « LA VALEUR N'ATTEND PAS LE NOMBRE DES ANNÉES »

difficulté. Quelques personnes seulement se montraient incrédules à l'égard de notre retour et le considéraient comme un événement des plus problématiques, en raison de la faiblesse de notre escorte.

M. Doumergue, ministre des Colonies, avait confiance en nous; il plaça la mission sous son haut patronage et la dota d'un crédit de 15 000 francs, en priant la Société de Géographie de la prendre sous son égide. M. Le Myre de Vilers qui, dès le début, m'accueillit avec une bienveillance et une sympathie vraiment charmantes, présidait alors la Commission centrale de cette Société qui, grâce à son appel gracieux et spontané, recueillit une somme égale, pour nous la confier.

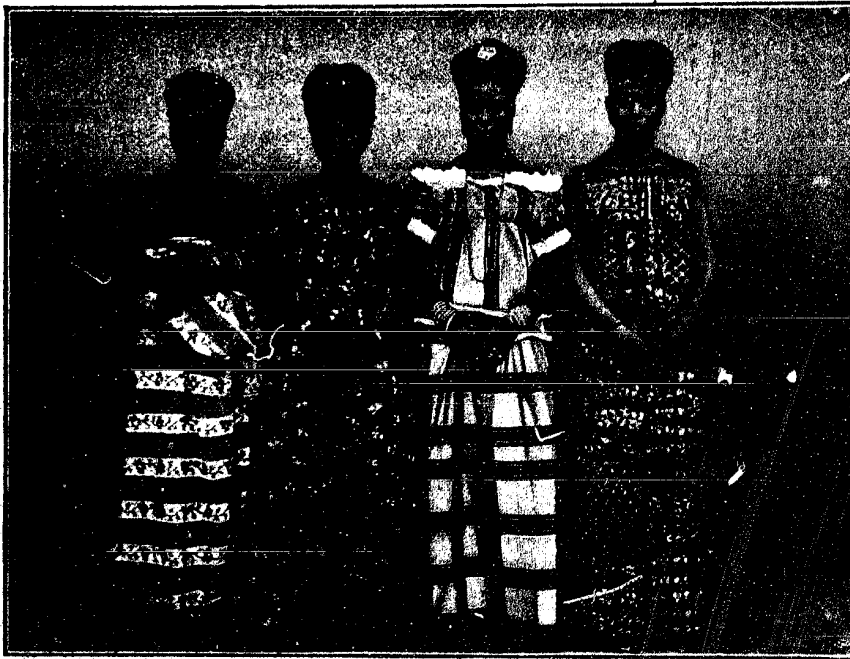
Le Comité de l'Afrique française, poursuivant sans répit l'œuvre admirable que depuis vingt ans accomplit en Afrique, réunit par de généreuses souscriptions un don de 11 000 francs; en même temps l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, à qui je fus présenté par M. le docteur Lamy, nous donna 15 000 francs, la majeure partie du legs Benoît Garnier, destiné à l'exploration dans le Centre africain. Enfin, au moment même de notre départ, M. Esnault-Pelterie, président de l'Association cotonnière coloniale, nous offrait 5 000 francs, don personnel et généreux qui portait l'ensemble de nos crédits à 61 000 francs.

Résolu à pénétrer au lac Tchad uniquement par voie fluviale, si toutefois la chose était possible, je me fis construire, d'après les plans de mon ami, l'ingénieur Guilloux, qui s'est spécialisé d'une façon remarquable dans la matière, un grand chaland en acier, que la maison Bertin frères, de Bezons, soigna de son mieux. Ce bateau reçut le nom de *Benoît-Garnier* en souvenir du legs de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Il mesurait 12^m50 de long, 2^m50 de large, 1^m20 de creux. En outre, pour parer aux obstacles qui pouvaient se dresser sur notre passage, il était démontable en morceaux de 60 kilogrammes. La direction était réversible dans le cas où nous eussions dû sortir d'un marigot dans lequel il nous eût été impossible de virer; une tente, sur piquets en fer, nous servait de refuge et d'abri.

Le *Benoît-Garnier* était ponté, son étrave était renforcée par une plaque d'acier très épaisse, ses formes fines aux deux bouts lui donnaient de réelles qualités nautiques; il pouvait, armé et disposé avec tout le soin dont il fut l'objet, supporter le gros temps des tornades et la forte houle du lac Tchad.

Mon personnel se composait, comme Européens, d'un enseigne de vaisseau, M. Delevoye, et d'un sous-officier de cavalerie, M. Lahure, qui depuis peu de temps était rentré de mission en Abyssinie avec M. Duchêne-Fournet, que la fièvre a si prématurément précipité dans la tombe. Ce sous-officier devait continuer, sous nos ordres, à montrer le dévouement et le courage dont il avait déjà fait preuve. M. Delevoye, que nous

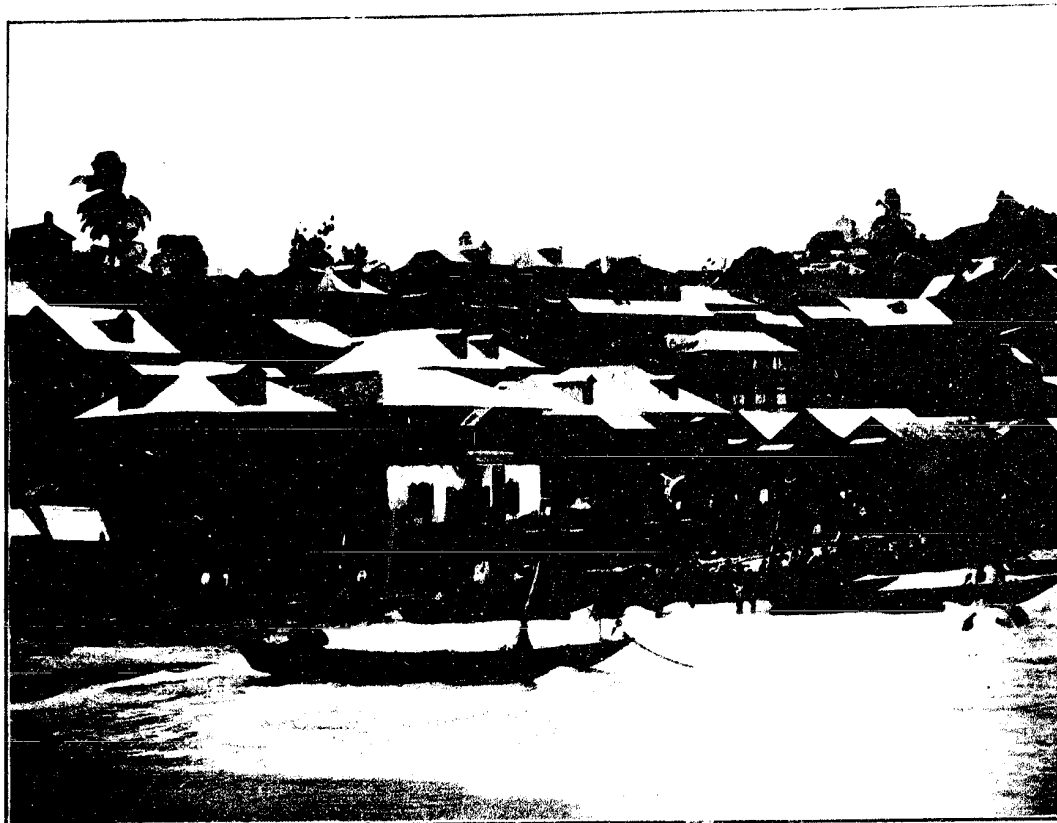
devions prendre au passage à Dakar, où son service l'avait retenu, fut chargé de recruter pour la mission une dizaine de piroguiers sarracènes, un interprète et un cuisinier. Telle était notre escorte. La plupart de ces braves gens venaient à peine de quitter le Niger, où nous avions partagé le même labeur; trois d'entre eux savaient tout juste manier une arme sans compromettre nos existences. Anciens plantons, débardeurs du port de Dakar, marmiteux ou tireurs de



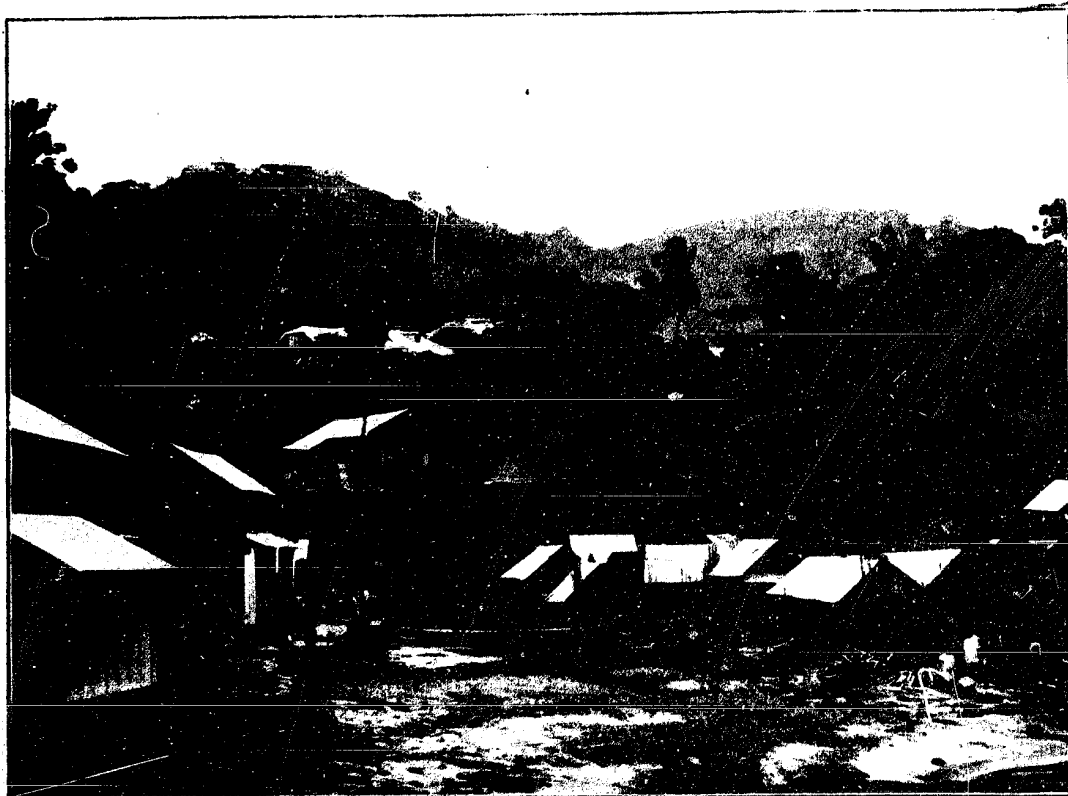
QUATRE BEAUTÉS SIERRA-LÉONIENNES. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

pang-ca, tels étaient les nouveaux venus. Mais cela ne devait point nous préoccuper; la route aguerrit tout le monde, et le Sénégalais est un brave qui, devant le danger, devient un auxiliaire incomparable.

Quant à notre arsenal, il se composait de huit armes: cinq fusils de chasse, une carabine Lee Metford et deux carabines Colt, qui ne purent jamais nous rendre aucun service, tant elles étaient usées et démodées.



LE PORT DE FREETOWN, A SIERRA-LEONE. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.



UN FAUBOURG DE FREETOWN. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

M. Delevoye fut plus spécialement chargé d'une partie des levés topographiques et des observations astronomiques, nécessaires pour la détermination des points principaux de notre parcours. Lahure avait à s'occuper du matériel et des approvisionnements de la mission, en dehors des tâches spéciales qui lui furent ultérieurement confiées. Je laissai à M. Bolard le soin d'acheter toute la pacotille et les provisions qui nous étaient nécessaires; il s'en était fort bien acquitté pour mon précédent voyage; c'était une ramasse-majeure pour lui continuer notre confiance. En un mois tout fut préparé.

La Compagnie des Chargeurs-Réunis et son aimable directeur, M. Braly, consentaient à détourner le *Paraguay* de sa route pour nous déposer en rivière de Forcados avec le *Benoît-Garnier* qui fit, tout moi, le voyage de Bezons au Niger.

Nous trouvâmes, dès le début, un concours d'amitiés et de dévouements qui nous parut d'excellent augure. Le *Paraguay* était commandé par M. Agan, secondé du capitaine Vernaelde, avantageusement connu de tous les « Africains ». Je ne saurais rendre un trop vif hommage à la loyauté, à l'intelligence, à l'amabilité de ces deux marins qu'unit la plus solide amitié.

Partis de Bordeaux, le 15 juillet, nous étions, le 24, à l'ancre en rade de Dakar. C'est là que nos piroguiers vinrent s'embarquer, sous la conduite du chef laptot Birama Diakité, que notre équipage eut vite fait de caractériser par ces mots « lui parler joli, mais pas connaisse à rien ». C'étaient tous de braves gens. Malali Dialo, que j'avais connu à Bamako en 1898; Boubakar Ly, le travailleur silencieux de la mission précédente; Soma Diara, que le colonel Toutée m'avait déjà passé et qui devenait une seconde fois mon homme de confiance; puis Samba Kamara, Mangkion N'Gueye, le petit Birama, Dialo Moussa, Mamadou Kanté qui s'embarquent avec des cantines aux cuivres légers et brillants, achetées sur les avances de soldes qu'ils viennent de toucher.

Le lecteur pensera peut-être que ces compagnons de route vont demander où nous les emmenons. Point du tout; on leur a dit qu'ils allaient remonter le Niger et cela leur a suffi. Nous allons les débarquer, changer de bateau, remuer et déplacer du matériel, ils vont avoir chaud la plupart du temps et grelotter sous les tornades, dormir sur la vase, harcelés par les moustiques, manger ce que nous trouverons, côtoyer des populations amies ou hostiles, tout cela ne les inquiète pas. Et, lorsqu'après un mois de route, arrivant à Garoua, je demanderai à l'un d'eux s'il sait où nous allons, voici quelle sera sa réponse: « Tous ces pays-là c'est compartiment que moi y a pas connaisse, mais tous les lapitots y en a moyen faire *lé aroute* avec toi ».

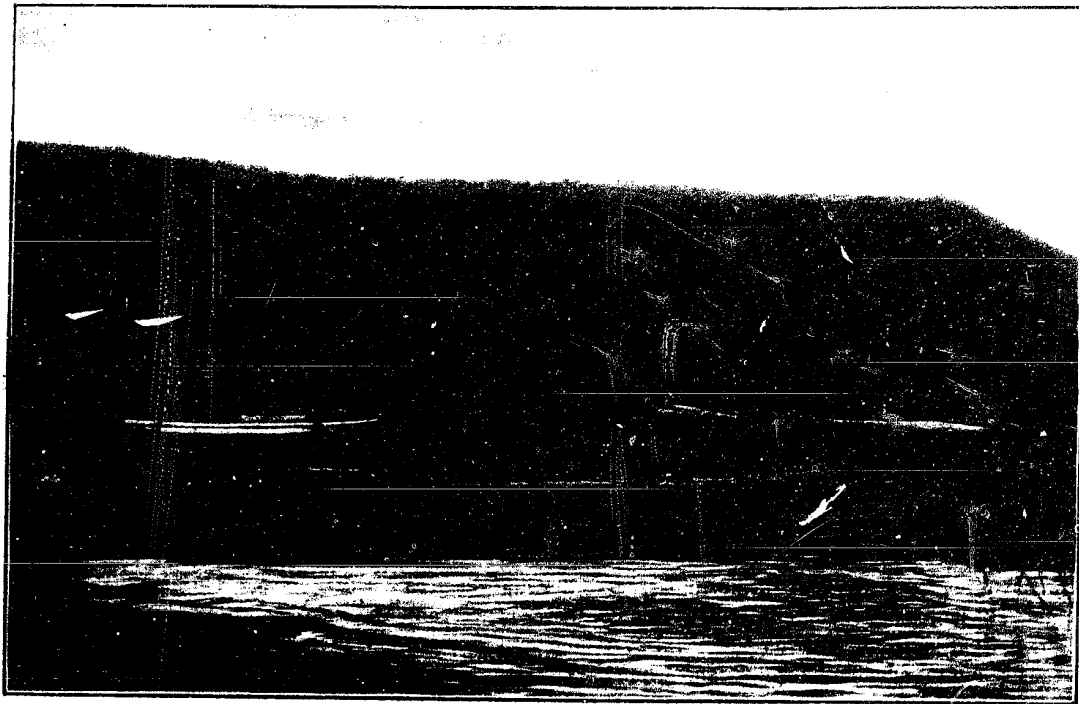
C'est bien là le véritable esprit, le trait essentiel du caractère de nos populations du Soudan, des Sarracôles et des Lambaras principalement. Marcher par « *lé aroute* » comme ils disent, qu'elle soit fluviale ou terrestre, dangereuse ou facile, peu leur importe! Voyager, suivre un blanc en qui toutefois il ait quelque

confiance; souffrir avec lui, pourvu que son estomac soit satisfait et bien garni, passer calme et pacifique au milieu de villages rebelles, s'il en a reçu l'ordre; se battre comme un tigre blessé aux heures du péril; tel est le lot du Sénégalais. Comme piroguier, il ne vaut pas le somono bambara du Niger qui l'égale comme soldat; son tempérament est assez délicat; le froid lui cause des pneumonies, la fièvre paludéenne l'immobilise assez souvent, mais son ardeur et son courage n'en subissent pas d'atteinte. C'est un homme de route; il lui faut de l'air, de l'es-



KONAKRY CHEF-LIEU DE LA GUINÉE FRANÇAISE : L'APPOINTEMENT. — D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

pace, de l'imprévu. Chaque jour il peut effectuer des étapes de 30 à 40 kilomètres, il chemine sur le sentier, riant aux éclats avec son voisin, ou la tête basse s'il est seul; mais survienne un danger, dites-lui qu'en avant vous serez attaqué, le voici qui relève le chef, qui secoue son paquetage, allonge le pas..., l'étape lui paraîtra plus courte, et le nez au vent, les narines et les pupilles dilatées, comme un



VUE DE LOKODJA, MONTRANT LA VASTE TABLE DU PLATEAU SOUDANAIS. — DESSIN DE MASSIAS, D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.

cheval qui rentre à l'écurie d'un trot plus rapide, vous pressentez son impatience à foncer sur l'ennemi. Voilà nos auxiliaires, ils sont douze, et demain, le froid, la fièvre et la dysenterie les auront réduits à neuf. C'est nous qui les remplacerons pour faire avancer le *Benoît-Garnier*; il n'y a pas de honte à prendre la perche de bambou des mains de tels auxiliaires. Le seul individu qui me choquât dans notre escorte était l'interprète Iba, sujet ouoloff, dont la physionomie ne m'était pas sympathique. Il venait d'être révoqué par suppression d'emploi dans son poste au Sénégal; on me prévint que c'était une mauvaise tête, nous verrons plus tard ce qu'il fallait penser de lui.

Le 1^{er} août, le *Paraguay* mouillait en rivière de Forcados. Toutes les précautions avaient été prises bien longtemps à l'avance pour que notre débarquement fût rapide. Dès que nous fûmes à l'ancre, M. Watts, agent général de la Niger Company, avec lequel j'entretiens depuis quatre ans les plus cordiales relations, vint à notre rencontre et nous apprit qu'un vapeur, le *Liberty*, celui-là même qui, déjà en 1901, nous avait conduits jusqu'à Djebba, nous emporterait sans retard vers la Bénoué.

Grâce à l'intelligente activité de M. Watts, le *Paraguay* fut rapidement allégé de notre matériel; le *Benoît-Garnier*, promptement mis à flot, vint prendre les remorques du *Liberty*; en quarante-huit heures, nous avions réglé toutes les formalités de douane, et après un accueil charmant de notre hôte qui montra, en la circonstance, ses qualités de directeur habile et de parfait homme de cœur, nous luttions déjà contre le courant du Niger.

M. Delcassé, ministre des Affaires étrangères, nous avait chaudement recommandés à Londres et à Berlin; il en résulta de la part de tous les fonctionnaires étrangers un accueil particulièrement courtois. — Le *Customs supervisor*, chef des douanes de Forcados, nous laissa prendre avec nous toutes les caisses, tous les vivres, tous les appareils nécessaires pour notre voyage sur le Niger et la Bénoué.

Je ne décrirai pas, en détail, le développement pris depuis deux ans par les territoires de la Nigeria méridionale. Cependant, il est utile de faire connaître aux navigateurs les installations nouvelles du port de Bouroutou sur la rivière Forcados. La Niger Company a créé là sur la vase tout un petit arsenal avec cale sèche pour les réparations de bateaux de 600 tonneaux, un dépôt de charbon qui s'agrandit chaque jour, des ateliers à fer bien montés, des scieries mécaniques, des magasins à pétrole. Cette installation est un véritable tour de force que l'on apprécie mieux encore après les fatigues d'un long voyage en Afrique; grâce à cela, des navires, des *branch-boats* ou des avisos peuvent y trouver les approvisionnements ou les réparations nécessités par les imprévus de la route.

Sur le Bas-Niger, les maisons de commerce progressent et se multiplient : With and Bush, Woermann, et enfin John Holt font concurrence à la Niger Company, sans amoindrir beaucoup les richesses de cette

première occupante. Et bien d'autres encore viendront s'enrichir et prospérer dans cette « région d'huile de palme », où le soleil luit pour tout le monde, où ses rayons sont dangereux pour chacun, où sa chaleur joint aux pluies fait revivre, chaque jour, l'éternelle fertilité.

C'est ainsi qu'un seul comptoir de la Niger Company renferme 5 000 tonnes d'huile de palme, attend impatiemment la crue qui va permettre aux grands vapeurs de les charger à la factorerie même pour transporter directement en Europe. Nous croisons des vapeurs chargés de sel, de cotonnades, d'étoffes de quincaillerie, de vivres et de tous les objets qui s'échangent contre de la gomme, du caoutchouc, l'ivoire, de la gutta-percha, de l'étain, etc. Je retrouve le Bas-Niger avec son aspect invariable, l'immensité de ses rives, la largeur de son lit, la couleur terreuse de son flot gigantesque. Autour de nous, c'est la même forêt obscure aux lianes enlacées; les fûts d'arbres montent vers le ciel verticalement, gris ou bronzés; les frondaisons superbes, soutenues par les nervures de branches formidables, projettent l'ombre sur la brousse où grouille une faune des plus variées. C'est ainsi que le *Liberty* chemine, dirigé par M. Price, son vieil capitaine jamaïcain, que, depuis quatre ans, nous voyons toujours à son poste.

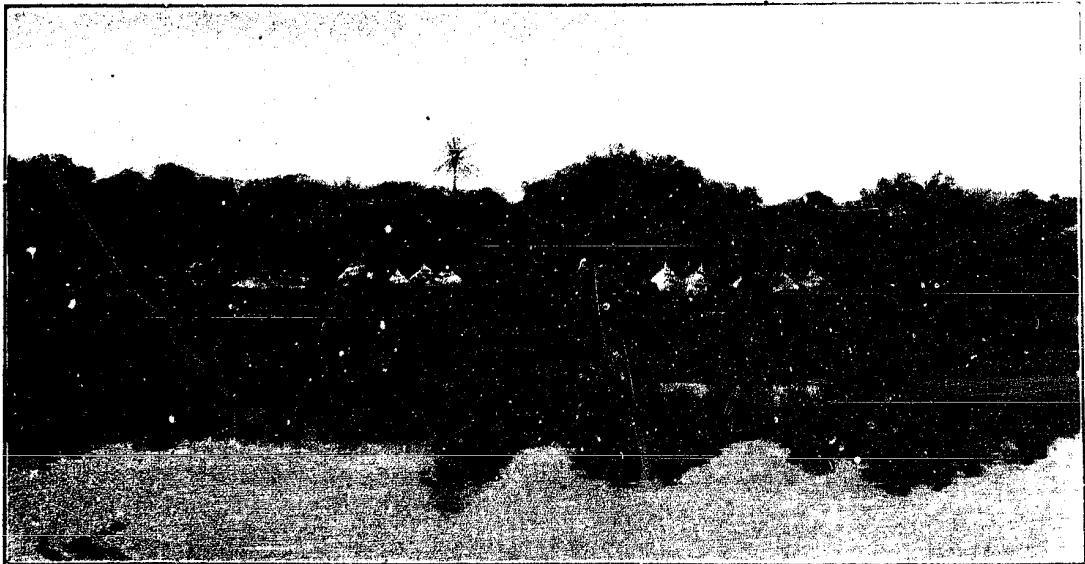
D'ailleurs, nous étions fort bien installés sur le *Liberty*; nos instruments de précision avaient été rangés et fixés, nous étions donc en mesure de faire les observations nécessaires, et, parmi les plus importantes, nous nous sommes surtout attachés à noter, d'une façon constante et rigoureuse, les altitudes variables et progressives de la voie fluviale. Nous avons choisi le moment le plus favorable à notre voyage, la saison des pluies; ce n'était pas le mieux accommodé à nos santé. La chaleur humide est pénible à supporter; les tornades fréquentes s'abattent avec violence, et transforment la rivière en petit océan très houleux. Mais l'important pour nous était de réussir.

Les pirogues se pressent sur notre passage; elles sont dirigées par des femmes sobos, qui portent leurs enfants sur le dos et demandent les boîtes de conserves et les bouteilles vides; nous les leur jetons, et elles se précipitent pour les saisir en plongeant avec leur petit fardeau, puis dans le sillage du bateau, nous les voyons remonter sur leurs esquifs, tandis que le marmot proteste énergiquement contre ce bain inattendu.

Nous marchons très vite et progressons vers le nord; cela nous fait penser que nous atteindrons les régions inconnues avec une telle rapidité que les courriers ne nous parviendront plus, et nous abandonnons ainsi progressivement toutes relations avec le monde civilisé.

C'est ainsi que nous resterons sept mois sans nouvelles de nos familles, de nos amis, et c'est peut-être l'une des plus grandes épreuves que nous ayons dû subir.

Le 8 août, nous faisons escale à Onitcha et nous descendons à terre pour rendre visite aux missionnaires lyonnais, qui partagent précisément le contenu d'une souprière familiale. Notre « bonjour, messieurs » les fait tressaillir d'aise et de surprise, dans ce pays où notre langue n'a pas cours. La mission est décimée par la fièvre et par l'anémie, car la tâche de ses membres est des plus difficiles. Les Ibos, naturels de la région, sont des anthropophages tout à fait rebelles. L'un des pères, qui vient de parcourir la rivière Amambara, est encore sous l'impression pénible de son récent voyage. Un grand chef indigène venait de mourir, mais avant de s'éteindre, il eut encore la force d'exiger un holocauste de cent hommes. Ce contingent fut difficile à recruter.



VUE DE OUMAHIROU, VILLAGE RIVERAIN DE LA BÉNOUÉ. — DESSIN DE GOTORBE, D'APRÈS UNE PHOTOGRAPHIE.