Relation du séjour de Louis Vatrican et Suzanne Magnant, son épouse, au Mali, que l'on appelait à l'époque le Soudan français.

2010 – 2011
2026, troisième édition

Préface

Lors de ses séjours au Mali, mon grand-père, Louis Vatrican, avait fait quelques photos. Ses enfants en avaient quelques-unes, mais beaucoup ont été récupérées après son décès, le 8 juin 2007. Certaines sont datées et commentées au dos mais pas toutes.

En s'appuyant sur ces information et en recoupant ces photos, avec :

- d'autres photos des mêmes lieux, trouvées sur Internet
- des extraits de livre (pour une grande partie trouvés sur Google Livres)
- une recherche aux archives d'outre-mer
- des souvenirs de ses enfants

on peut retracer, avec cependant quelques incertitudes, son itinéraire et ses activités.

Je me suis efforcé à chaque fois de retrouver le contexte de l'époque, un historique, de rapprocher les photos entre elles pour trouver des détails révélateurs, bref de donner un peu de vie à ces photos que, malheureusement, Louis Vatrican avait peu commentées à ses enfants et petits-enfants.

Dominique PUNSOLA

Introduction

Louis Vatrican avait obtenu, le 12 octobre 1926, son diplôme d'ingénieur agricole, à l'école nationale d'agriculture de Grignon.

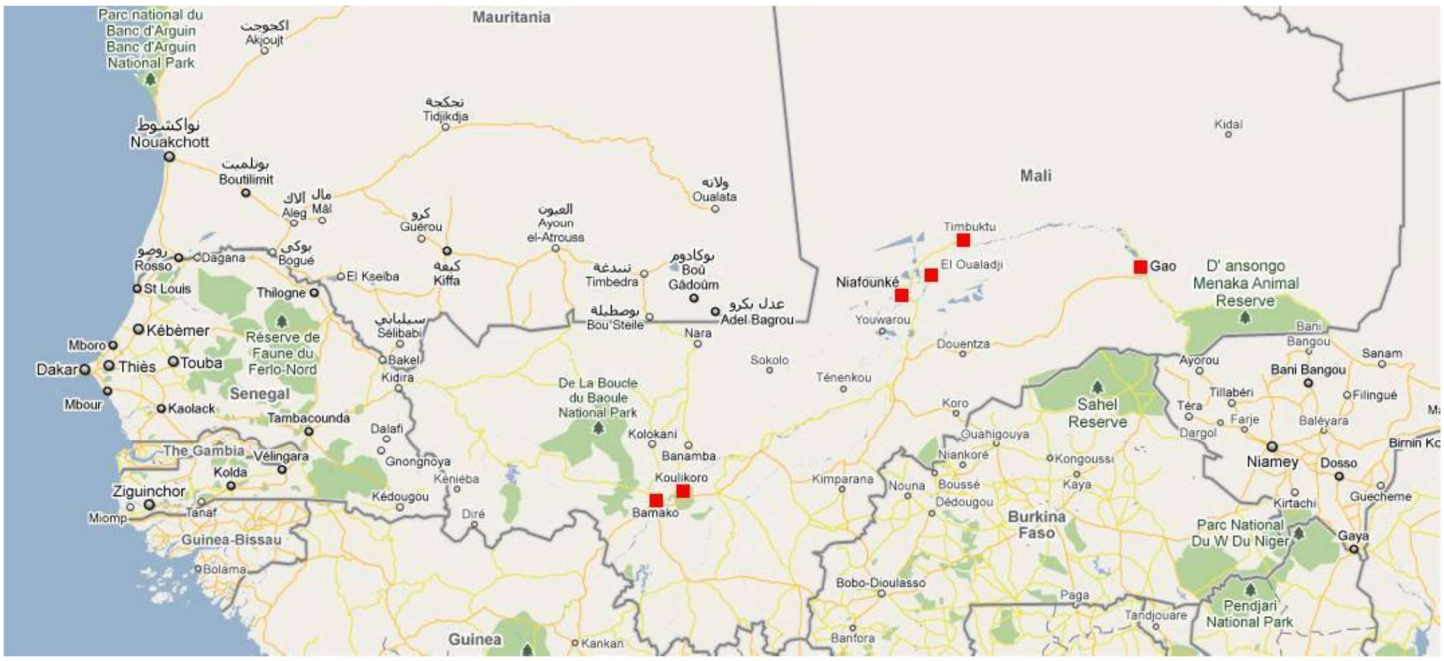
Il se marie le 5 mai 1928, à Ambérac (Charente) avec Suzanne Magnant, qu'il avait connue à Paris, et part tout de suite après pour la « Colonie », comme on disait à l'époque.

Louis Vatrican occupa des emplois dans les bergeries au Soudan français, l'actuel Mali. Ces emplois ont consisté en deux séjours de 2 ans, séparés, comme c'était l'habitude pour les emplois coloniaux, par un congé de 6 mois.

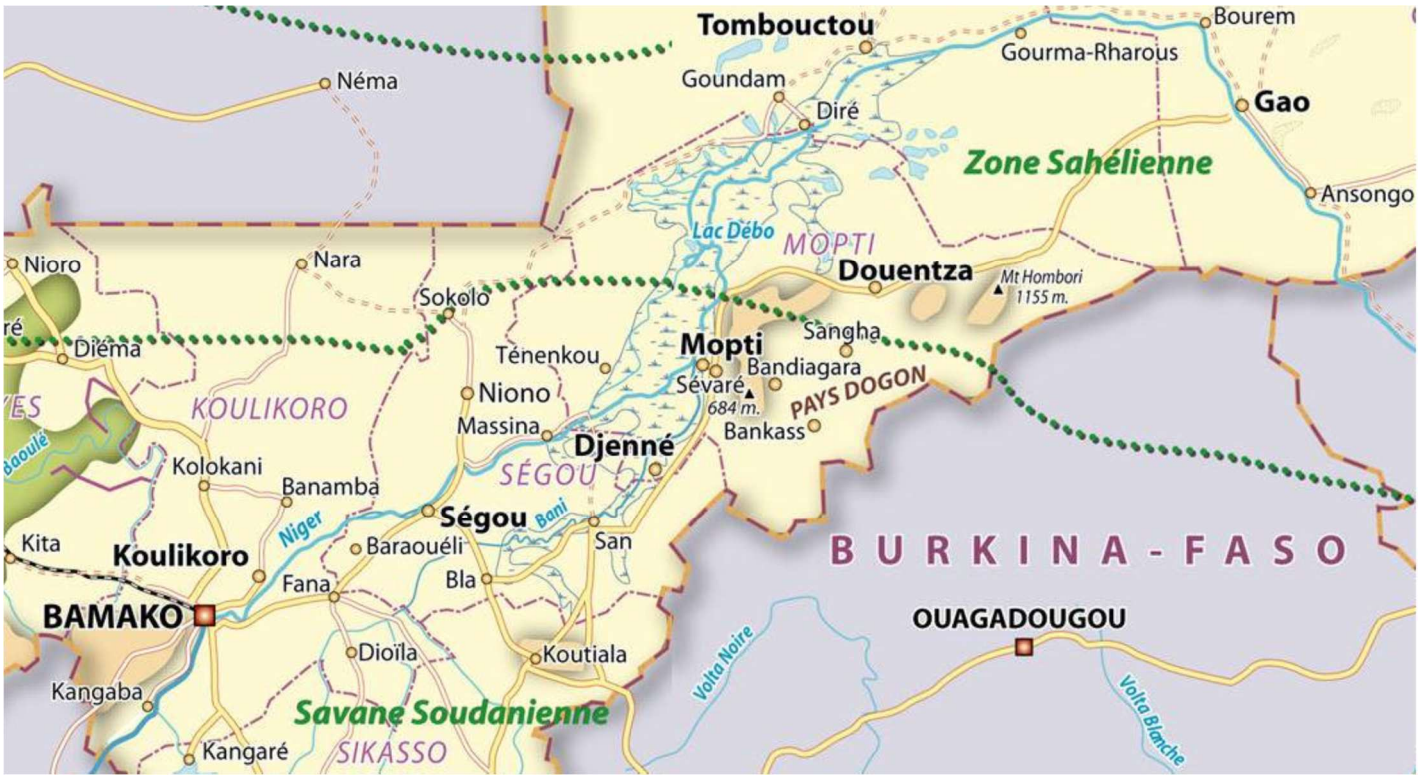
Il était accompagné par sa femme.

Premier séjour à la bergerie d'El-Oualadji d'août 1928 à juillet 1930. Suzanne regagne Paris, en avril 1930, pour accoucher le 25 août 1930 de sa première fille, Jeannie. Louis Vatrican la rejoint en août.

Deuxième séjour à la bergerie d'In Tset (orthographié actuellement Im Tsed), près de Gao, de mars 1931 à mars 1933. C'est à Gao qu'est né leur deuxième enfant Jean Pierre, le 25 mars 1932, mais il est mort 2 jours après à l'hôpital de Tombouctou où il avait été transporté en urgence grâce au concours des militaires.

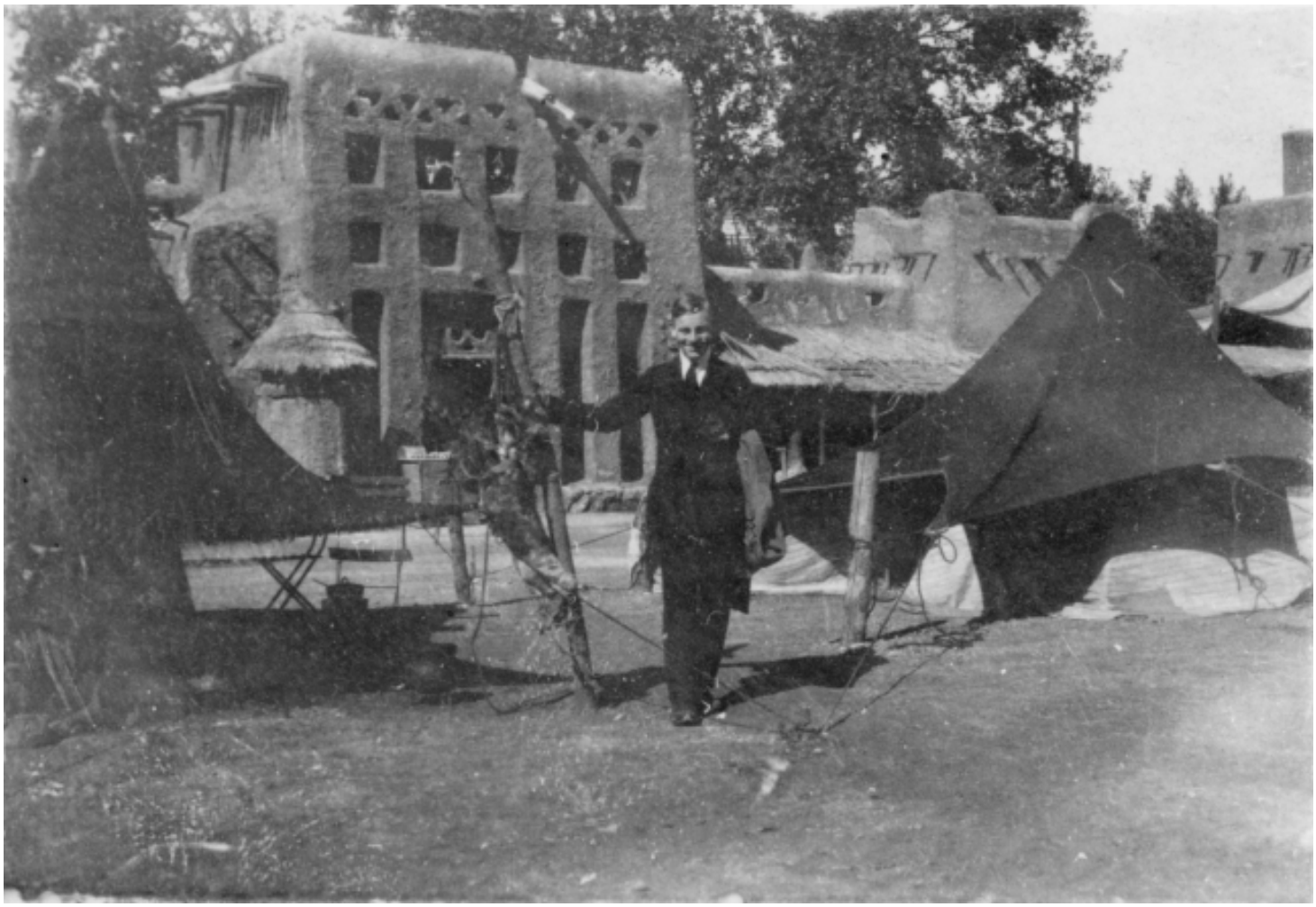


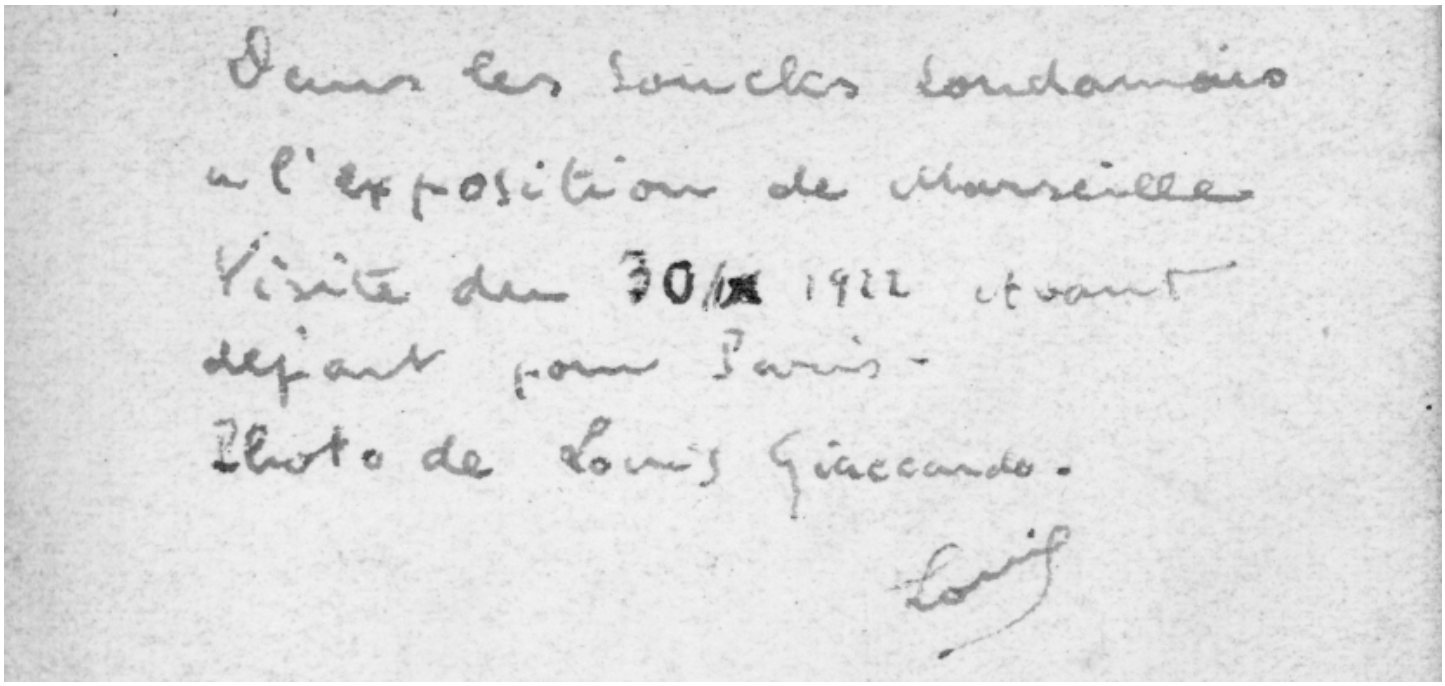

Altitude (en mètres)
1000
400
200
Capitale
Autre ville
Frontière
Limite de région
Route bitumée
Autre route
Piste carrossable
Zone biogéographique
250 km
Tropique du Cancer
ALGERIE
CHECH
ERG
Taoudénit
Zone Saharienne
TOMBOUCTOU
Tessalit
ADRAR DES IFOGHAS
Aguelhok
KIDAL
Araouane
Kidal
MAURITANIE
Tombouctou
Bourem
GAO
Goundam
Gourma-Rharous
Gao
Diré
Zone Sahélienne
Ménaka
Ansongo
Kiffa
Néma
Lac Débo
MOPTI
Douentza
Mt Hombori 1155 m.
NIGER
Tillabéri
Sénégal
Yélimané
Nioro
Nara
Sokolo
Sandaré
Diéma
Kayes
Ténenkou
Mopti
Sangha
Bandiagara
Sévaré 684 m.
PAYS DOGON
Bankass
Niono
Massina
Djenné
Diamou
KAYES
KOULIKORO
Bafoulabé
Baoulé
Kolokani
Banamba
SÉGOU
Niger
Ségou
Bani
NIAMEY
SENEGAL
Kita
Koulikoro
Baraouéli
San
BURKINA-FASO
Kénieba
Fana
Bla
BAMAKO
OUAGADOUGOU
810 m.
Dioïla
Koutiala
Volta Noire
Volta Blanche
Kangaba
Savane Soudanienne
Kangaré
SIKASSO
Labé
GUINEE
Bougouni
Sikasso
Yanfolila
Kolondiéba
Bobo Dioulasso
TOGO
BENIN
Kadiolo
Kankan
GHANA


Tombouctou
Bourem
Gourma-Rharous
Néma
Goundam
Gao
Diré
Zone Sahélienne
Ansongo
Lac Débo
MOPTI
Douentza
Mt Hombori 1155 m.
Nioro
Nara
Sokolo
Diéma
Ténenkou
Mopti
Sangha
Bandiagara
Sévaré 684 m.
PAYS DOGON
Bankass
Niono
Massina
Djenné
KOULIKORO
Kolokani
Banamba
SÉGOU
Ségou
Bani
Niger
Kita
Koulikoro
Baraouéli
San
BURKINA-FASO
Fana
Bla
BAMAKO
OUAGADOUGOU
Dioïla
Koutiala
Volta Noire
Volta Blanche
Kangaba
Savane Soudanienne
Kangaré
SIKASSO

Avant le voyage

Nous ne savons pas ce qui a poussé Louis Vatrican à travailler au Soudan français. Une photo est à ce titre intéressante.





Est-ce parce qu'il s'intéressait déjà à l'Afrique qu'il est allé là, ou est-ce cette visite qui a suscité son intérêt pour l'Afrique ?


MARSEILLE - EXPOSITION COLONIALE 1922
Pa'ais de l'Afrique Occidentale - Intérieur d'un Village Soudanais


MARSEILLE
EXPOSITION COLONIALE 1922
Palais de l'A. O. F.
Le Lac du Village Soudanais

Les bergeries au Soudan

Louis Vatrican, lors de ces deux séjours, a travaillé dans deux bergeries : El-Oualadji et Gao. Il semble aussi avoir été en relation avec la bergerie de Niafunké.

Nous allons retracer l'histoire de ces bergeries, et de l'élevage du mouton au Soudan français et en Afrique occidentale française.



Les moutons à laine du Soudan Français.

Il est un fait constaté par tous les voyageurs qui ont parcouru l'Afrique centrale et occidentale au 19ème siècle, c'est qu'en aucune région, autre que la vallée du moyen Niger, il n'existe de moutons à laine.

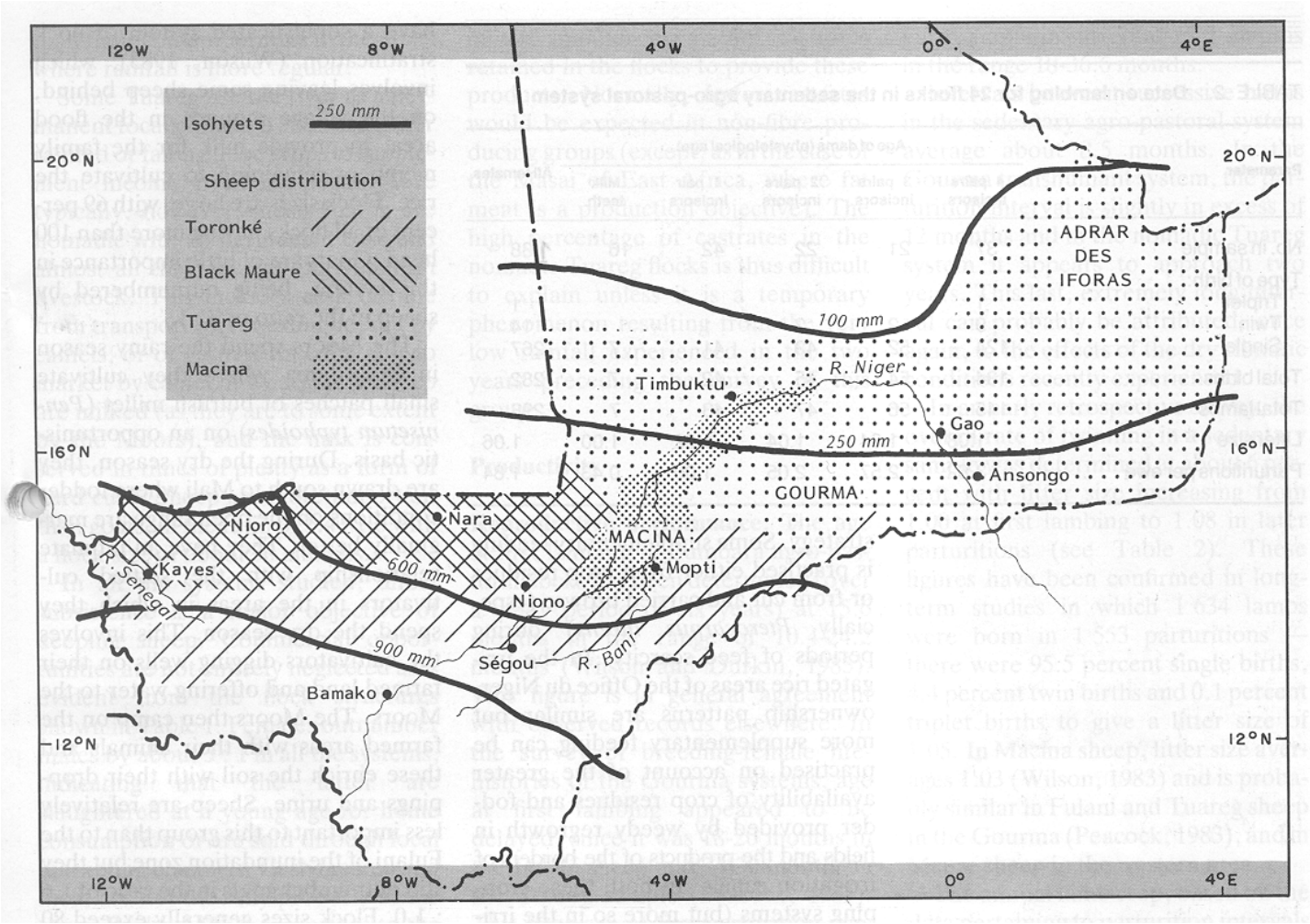
Cette race est celle du Macina. On la trouve dans le delta central du fleuve Niger, de chaque côté du fleuve (Macina, Mopti, Tombouctou), dans la région de Ségou et jusqu'à Niamey (Niger). Il s'agit de la zone d'inondation du fleuve Niger entre les 14e et 17e parallèles, région formée d'une succession de plaines, irriguées ou drainées suivant les saisons par un système de chenaux et de cuvettes dont certaines sont de véritables réservoirs régulateurs du débit du fleuve. Le lac Débo est le plus important de ces réservoirs.

Les moutons du Macina effectuent de fréquentes migrations sur de petites distances pour éviter les régions envahies par les eaux lors des crues saisonnières.

Les moutons du Macina sont élevés par les Peuls (un autre pluriel de Peul est Foulbé, leur langue est le foulfouldé).

Au début du 20ème siècle leur effectif est évalué, d'après les recensements, à environ 800 000 têtes. Mais il y en a sans doute plus : 2 millions d'après Chudeau (Le rôle économique de nos colonies pendant et après la guerre, 1918), 1 500 000 d'après Curasson (Le Mouton au Soudan français, 1932) et Olivier Pichot (Le problème de la laine en Afrique occidentale française, 1927).

On en trouve également quelques noyaux en Mauritanie et au Niger.



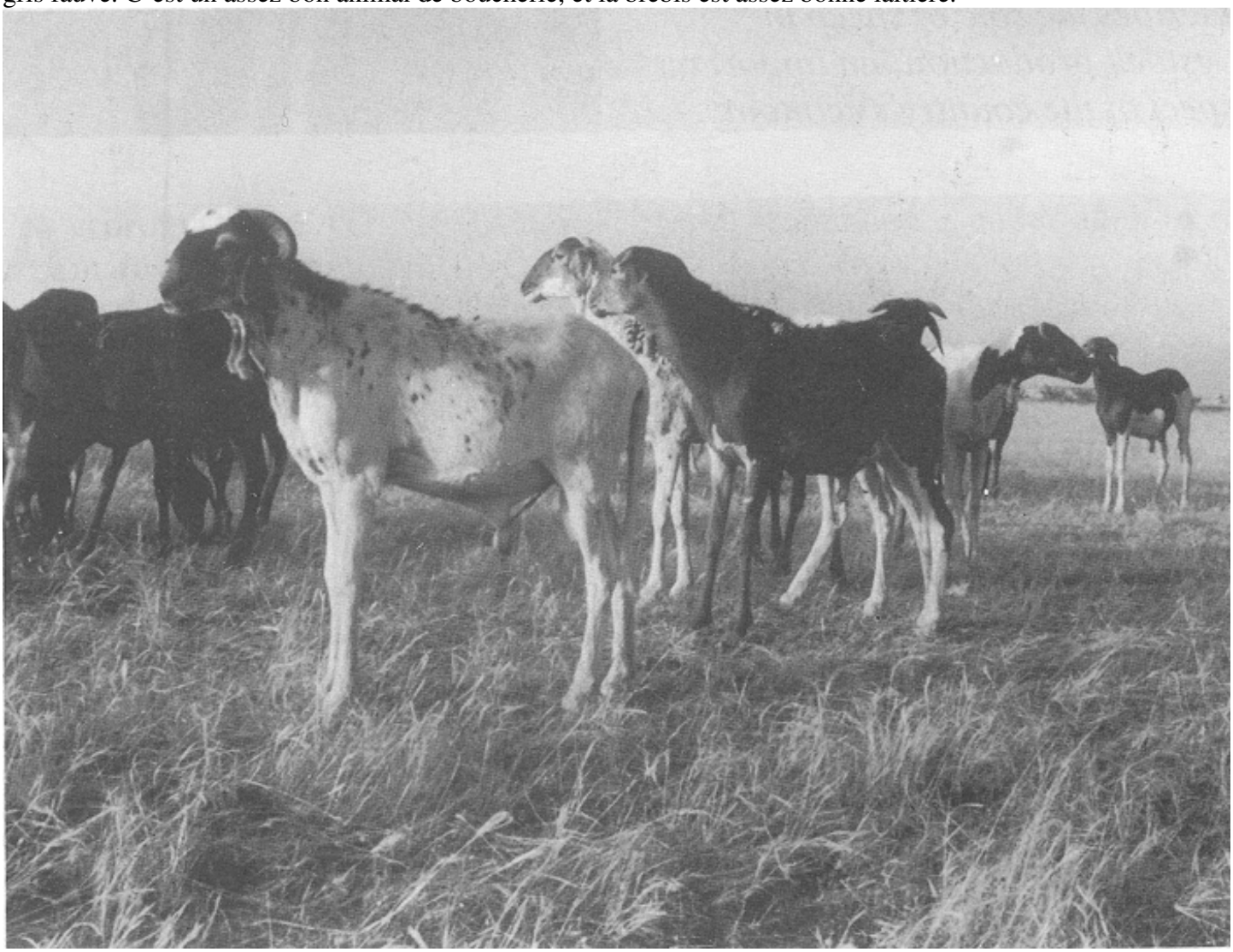
Les autres races ovines du Soudan Français sont des races de moutons à poils de grande taille. Ces animaux, qui vivent dans le Sahel, ont dû être importés lors des grandes migrations qui peuplèrent l'AOF en animaux domestiques ; ils ressemblent à l'Ovis longipes des gravures rupestres du Sahara. Tous vivent en grands troupeaux dans les steppes à épineux, et ont marqué leur adaptation à la vie nomade par leur grande taille, leurs membres longs et peu musclés, leur résistance aux vicissitudes alimentaires. Selon les populations qui les possèdent, on distingue habituellement des moutons maures, touareg et peuls.

- **mouton maure noir à poils ras**, grand animal (le mâle peut atteindre 0 m. 90) à pelage blanc ou blanc tacheté de noir ou de roux. Assez bon animal de boucherie.

- **mouton maure noir à poils longs**, intéressant par sa toison que les Maures tissent pour confectionner leurs tentes, leurs cordes. Ils utilisent les peaux d'agneaux sacrifiés peu après la naissance pour confectionner des tapis, des couvertures très appréciés. Ce mouton présente en effet certaines analogies ethniques avec le mouton à fourrure de Boukhara, ce qui l'a fait choisir pour des croisements intéressants.



- **mouton Touareg** : Il ressemble au mouton maure à poil ras, mais est plus court, plus ramassé, à front bombé. Il en existe une variété à robe blanche plus ou moins tachetée et une autre, plus petite, à poil uniformément gris fauve. C'est un assez bon animal de boucherie, et la brebis est assez bonne laitière.



- **mouton peul** : D'assez grande taille, ils est mieux charpenté que le mouton maure, et plus musclé. Son pelage est ras, blanc plus ou moins tacheté de fauve ou de marron (mouton des Peuls **Toronkés**) ou pie (Peuls du Niger). Une variété, celle des Peuls Sambourou du Soudan Français, a une robe marron et un cornage très développé rappelant celui du mouflon. La brebis est moins bonne laitière que la brebis maure ; par contre, les moutons peuls sont de bonnes bêtes de boucherie.



Le **mouton du Macina** est un animal assez grand (0 m. 60 à 0 m. 80), d'aspect commun, à musculature réduite, à tête forte, à front plat et large, à col court et épais ; les arcades orbitaires sont accusées, le chanfrein bombé chez le mâle, les oreilles fortes, pendantes, les cornes bien développées chez le mâle, souvent au nombre de trois, quatre, cinq ou six. La poitrine est étroite et peu profonde, la croupe avalée, peu musclée, la fesse plate, la queue longue et mince, les membres longs, faiblement musclés.

C'est un mauvais animal de boucherie. La brebis est mauvaise laitière.

La laine, est de qualité médiocre, assez longue, en mèches pointues et vrillées. Le brin est grossier, le poids de la toison ne dépasse jamais 1 kilogramme.

- L'Encyclopédie coloniale et maritime: Afrique occidentale française, Eugène Guernier, Georges Froment-Guieysse, 1943
- La production animale au Mali central: études à long terme sur les bovins et les petits ruminants dans le système agropastoral, R. T. Wilson, Centre international pour l'élevage en Afrique, Addis-Abeba, Ethiopie, 1988)



Brebis et agneau macina

L’origine des moutons du Macina.



Brebis macina

Selon une première hypothèse, les moutons du Macina descendent des moutons barbarins à laine à queue fine d’Afrique du Nord, et ont été introduits par les maures ou les marocains durant la conquête de Tombouctou aux 15ème et 16ème siècles.

La race aurait pu être abâtardie par des croisements avec les moutons à poil.

Selon Gironcourt, ils peuvent représenter la dégénérescence de troupeaux de race libyenne, dont les représentants se sont mieux conservés en Algérie et au Maroc sous les conditions d'un climat moins déprimant et plus semblable à celui du pays de la race d'origine.

Selon une deuxième hypothèse, soutenue par Méniaud, les moutons du Macina ne descendraient pas directement des barbarins d’Afrique du Nord, mais les deux races, Macina et barbarins, descendraient toutes deux de la race syrienne.

A l’appui de cette hypothèse, il trouve des similitudes entre ces deux races. Taches noires, rousses ou café au lait à la tête et sur les membres, toison ayant les mêmes caractères, cas naturels de multiple cornage. Il est vrai qu’il y a aussi des barbarins à queue grasse, mais Méniaud raconte : « Un vieux berger du Macina m'a d'ailleurs rapporté qu'il avait entendu dire qu'autrefois certains moutons avaient un appendice volumineux, mais qu'ils ont disparu avec le temps et les croisements ».

Les moutons du Macina auraient été amenés par les Peuls, qui viennent de l’Orient. Ceux-ci sont apparentés au éthiopiens, voire aux dravidiens. Ils font partie du groupe chamitique (ou afrasien). Ils pourraient descendre des peuples de la mer (Poulasti, devenu Philistins, puis Palestiniens).

- Haut-Sénegal-Niger (Soudan français) : géographie économique, Volume 2, Jacques Méniaud, E. Larose, 1912
- La production de laine et l’introduction du Mérinos en Afrique occidentale française, G. de Gironcourt, Revue économique française, Volume 35, Société de géographie commerciale de Paris, 1913

La situation initiale.

Au début du 20ème siècle les moutons du Macina étaient exploités pour leur laine, leur lait, leur viande et leur peau.

La peau s'employait chez les cordonniers. Elle passait entre les mains des tailleurs, qui la revendaient sur le marché de Gatié (Farimaké) au prix moyen de 0 fr. 35 la peau.

La laine permettait la fabrication par les indigènes de couvertures de couleur « écrue », bariolées ou ponctuées de dessins d'un art parfois raffiné. Les Noirs avaient coutume de s'en revêtir aux journées froides de l'hiver, où le thermomètre atteint des minima de + 6° (lac Débo).

Il y avait des « kassas », couvertures assez grossières, mais chaudes, qui valaient, à Bandiagara, de 2 à 8 francs. A Saraféré et dans le Diaptodi, on faisait aussi la couverture de Douentza, qui entrait dans la dot de toute fille aisée. Ces tapisseries décoratives valaient, suivant les teintes, de 15 à 30 francs, ou de 40 à 70 francs.





Une grande partie de la laine était utilisée pour ces couvertures, ainsi que pour la confection de vêtements et pour le rembourrage des selles. Le reste de la toison était souvent perdu.

Les bergers traitaient mal la laine, ils ne savaient pas la blanchir, ils l'écrasaient. Ils tondaient trop souvent, inégalement, jusqu'à quatre fois par an, et la laine atteignait à peine 5 et 6 centimètres. Elle se vendait, à Sokolo, de 0 fr. 25 à 0 fr. 30 le kilogramme.

- Le Jacquard: journal de l'industrie lainière, H. Saint-Denis, 1905
- L'Afrique occidentale française: action politique, action économique, action sociale, Georges Deherme, Bloud et Cie, 1908

« des couvertures blanches du Massina; des tentures multicolores de Douenza, de Dandi, de Houmbouri, du Niafonké, du Haoussa. Ces deux dernières catégories de tissus sont en laine, et atteignent parfois des dimensions considérables. »

(Tombouctou la mystérieuse, Félix Dubois, Flammarion, 1897)

« Les troupeaux de moutons à laine sont généralement tondus deux fois par an, au mois de mai et au mois de novembre, mais ces dates ne sont pas impératives ; il est préférable de dire : avant et après l'hivernage. Les bergers se servent, à cet effet, d'un couteau grossier de fer forgé. […]

La laine, qui a été lavée à dos, est, après la tonte, triée par les femmes, débarrassée de ses impuretés par un second lavage, et filée.

Elle est alors remise aux tisserands ou maboubés (singulier : mabo) qui forment chez la population des Peuhls et Toucouleurs éleveurs de moutons à laine, une caste inférieure, analogue à celle des forgerons (wayloubés, singulier : baylo), des tanneurs (kossobé, singulier : kossodio) et des bourreliers (gargassabé, singulier : gargassadio).

Les maboubés fabriquent deux genres d'objets : les couvertures ou tentures dont nous parlerons plus loin (ameublement) et les casas.

Les casas sont faites avec des qualités de tissus, des modèles et des ornementations de plusieurs sortes, mais elles doivent toutes être classées dans l'industrie du vêtement.

Elles sont toujours faites entièrement de laine. Elles affectent quelquefois la forme d'une sorte de cape, quelquefois celle d'une simple chemise sans manches, ou d'un pagne.

Ces casas sont tissées avec le métier africain ordinaire, par bandes larges de 25 à 30 centimètres qui sont assemblées ensuite par une couture. Les laines employées dans chaque objet sont homogènes, ce qui prouve que le triage est bien fait et que les Peuhls savent ranger les laines par catégories de finesse.

Le vêtement (1) est fait entièrement de laine blanche, ou décoré de figures colorées.

Les dessins sont tous en forme de triangle, losange ou rectangle, ou combinaisons de ces différentes figures géométriques. Ils sont obtenus par des fils de couleur que le tisserand passe à la main à travers la trame. Ces dessins sont d'ailleurs pris étroitement dans la trame, car après chaque duite propre au dessin et passée à la main, le « mabo » passe une duite avec la navette. Les couleurs sont toutes tirées de bois ou de végétaux ; le bleu de l'indigo ; le vieux rouge est tiré d'une décoction du doundi sorte d'herbe, dans un bain des fruits du tamarinier ; le dourou donne le noir, les racines d'iris le jaune, etc.

Les tons obtenus sur la laine sont très jolis et ne s'altèrent ni à la lumière, ni par suite d'un long usage.

Les casas sont généralement fabriquées « à façon » par les maboubés à qui sont remis les écheveaux de laine.

Mais certains maboubés achètent de la laine, la tissent pour leur propre compte et vendent les produits de leur fabrication.

Les casas sont utilisées par les Peuhls, principalement les gens de condition moyenne, les bergers et les serviteurs. Une grande quantité est vendue sur les marchés à des pêcheurs ou à des cultivateurs qui les utilisent comme couvertures de campement ; les prix varient de 2 à 5 francs suivant la finesse de la laine et l'importance des dessins. Il en est expédié jusque dans le Sud de la colonie.

(1) On le teint quelquefois à l'indigo, mais cet usage n'est guère répandu que dans la région de Bandiagara, où se trouvent de grossiers pagnes de laine, ainsi préparés.

[…]

L'ornement le plus luxueux de l'intérieur indigène se trouve, sans contredit, chez les Peuhls et Toucouleurs du Delta central du Niger : je veux parler des couvertures ou tentures en laine, fabriquées par les maboubés, comme les casas, et qui servent à masquer l'alcôve dans l'intérieur de l'habitation en paille.

Elles sont quelquefois entièrement faites de laine, comme à Saraféré et à Nounou, mais les plus belles sont tissées de laine et de coton (ce sont celles du Macina, du Farimaké et du Tioki). Comme les casas, les tentures sont tissées par bandes larges de 25 à 30 centimètres qui sont assemblées ensuite par une couture. Les laines employées dans chaque objet sont homogènes.

Si les tentures du type Saraféré et Nounou sont entièrement de laine, les belles couvertures du Macina, du Farimaké et du Tioki sont, avons-nous dit, faites de laine et de coton.

Le coton y figure intégralement dans la chaîne et, dans la trame, par zones continues, quelquefois décorées d'un dessin de laine.

*

* *

Il est fabriqué une faible quantité de ces tentures qui, dans le Macina et le Farimaké, ont de 5 à 6 mètres de long et 2 mètres de large, en raison du temps assez considérable qu'il faut consacrer à leur tissage, et on n'en trouve guère qu'une ou deux dans chaque famille aisée. Les propriétaires n'aiment pas à s'en défaire ; leur prix est d'environ 45 francs dans le pays.

Les couvertures de Saraféré, généralement plus grossières et moins étendues, se vendent de 25 à 30 francs. Celles de Nounou, grises avec des bandes bleu clair, se vendent le même prix.

Les dessins ne sont pas les mêmes sur chaque genre de couverture. Mais les familles de maboubés se transmettent des dessins adoptés de père en fils, et aucune modification n'y est apportée. C'est d'ailleurs l'un des caractères des travaux domestiques, de conserver leur uniformité au cours des âges. Le travail en commun dans la grande manufacture a pu seul développer le progrès et créer des combinaisons nouvelles.

Il est intéressant de signaler que ce procédé de fabrication des tentures est pratiqué en Asie Mineure par les nomades yourouks (1). Partout ailleurs, au Caucase, en Perse, en Afghanistan, chez les nomades qui conduisent les troupeaux de bœufs, de chèvres et de moutons à la façon des Peuhls, les femmes fabriquent des tapis avec un métier assez rustique, mais qui n'a rien de commun avec le métier à tisser du mabo. Ces tapis sont de pure laine, de laine et poil de chèvre, ou de laine et soie. On sait la grande estime dont jouissent certains d'entre eux en Europe. La Revue archéologique (année 1891) a publié sur leur fabrication une très intéressante étude de M. S. Gubelkian. »

(Haut-Sénégal-Niger (Soudan français): séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)



« Dans le domaine matériel, signalons aussi que se maintient la prospérité de cette fameuse industrie de tapis, qui fut la première étape de la libération des femmes de ce pays, quand la Mission [des Sœurs Blanches] créa les ouvroirs où tant de jeunes filles, arrachées à des coutumes tyranniques allèrent travailler. »

« A Ségou, nous visitâmes la Mission Catholique, son Ecole, son Dispensaire, ainsi que les ateliers de tissage des religieuses de N.-D. d'Afrique [fondés après la 1ère guerre] où nous vîmes de beaux tapis en cours d'exécution. »

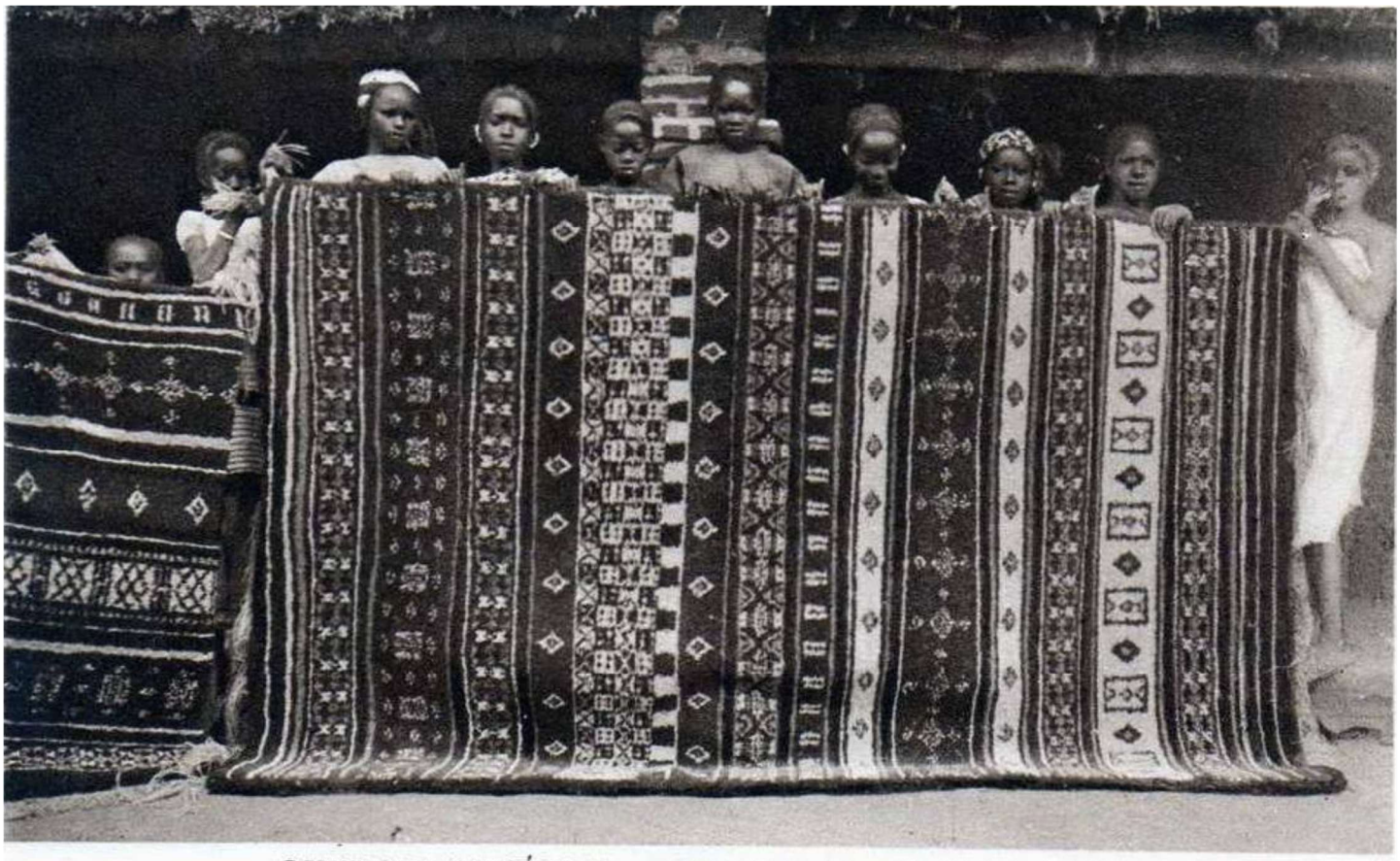
(Si blanche sous le grand soleil, Jeanne Valriant, Editions du conquistador, 1951)

L'ouvroir fabrique des tapis inspirés par les motifs des couvertures de fabrication locale : le « Nyafunké », très coloré, le « Macina » à motifs noirs sur fond blanc et, plus tard, le « Faguibine ».

(Église et pouvoir colonial au Soudan français (1885-1945), Joseph-Roger de Benoist, Karthala, 1987)



OUVROIR DE SÉGOU. — Tapis haute laine Modèle Macina.



OUVROIR DE SÉGOU. — Tapis haute laine Modèle Niafunké.

Les raisons pour une amélioration.

Dans ce contexte, l'idée est venue d'améliorer la qualité de la laine produite dans un but d'exportation vers la France, car d'une part, la laine des moutons du Macina semblait d'une qualité trop inférieure pour le tissage, d'autre part un mouton produisait annuellement moins d'un kilo de laine, contre 5 kilo pour un mérinos.

Trois éléments allaient dans ce sens : l'amélioration des moyens de transport, le désir de réduire la dépendance de notre industrie textile par rapport à des fournitures étrangères qui pourraient lui faire, un jour, plus ou moins défaut, et l'exemple de ce qui avait été réalisé par d'autres nations.

En ce qui concerne le premier élément, le chemin de fer Kayes-Koulikoro, qui rejoint les 2 biefs navigables du Sénégal et du Niger, inauguré en 1904, facilite le transport vers la France.

Les balles de laine peuvent être transportées par pirogues indigènes ou sur des chalands remorqués par les chaloupes à vapeur de l'Etat ou de la maison Devès et Chaumet jusqu'à Koulikoro, et par chemin de fer jusqu'à Kayes, où les balles sont emmagasinées jusqu'au moment où les crues du Sénégal permettent aux grands bateaux d'aller directement de Kayes à Bordeaux, c'est-à-dire du 15 août à fin septembre. Les tontes se faisant en septembre et en février-mars, les opérations d'achat, de lavage, de pressage et de transport ne coïncideront jamais avec l'époque des grands bateaux, d'où la nécessité pour les commerçants d'avoir des magasins à Kayes.

- L'Agriculture pratique des pays chauds, A. Challamel, Bulletin du Jardin colonial et des jardins d'essai des colonies françaises, Volume 8, 1908)



L'achèvement de la ligne de chemin de fer, jusqu'à Dakar, en 1924, supprimera cette contrainte.

En ce qui concerne le deuxième élément, en 1912, l'industrie française importe annuellement une moyenne de 250.000 tonnes de laine valant 310.000.000 de francs. La République Argentine lui en fournit 130.000 tonnes, l'Australie 60.000, sur ce chiffre total. Le reste provient de l'Angleterre, de l'Uruguay, de la Turquie, de l'Espagne, de l'Algérie, etc... Une faible part seulement, 9.000 tonnes, provient de nos colonies, principalement de l'Afrique du Nord. Quant au troupeau ovin français, il est en régression devant l'obligatoire extension de la culture.

Mazamet, qui est en France la principale circonscription importatrice de ce produit, en a reçu en 1903, de diverses provenances, 47.200 tonnes. Cette ville, menacée dans la prospérité de son commerce par la diminution de production des pays d'origine, verrait avec plaisir surgir un nouveau centre d'achat, et sa Chambre de Commerce, qui a examiné des échantillons provenant du Macina, serait toute disposée à seconder les initiatives, non seulement de son appui moral, mais encore dans une certaine mesure, de son concours financier. Les agents de Mazamet parcouraient le Macina à la recherche de la laine de qualité.

En 1912, la Chambre de Commerce de **Tourcoing** (Roubaix-Tourcoing est un grand centre textile), s'est également intéressée à la question. Elle a nommé une Commission spéciale chargée de l'étude d'un projet d'élevage du mouton à laine au Soudan Français dont le rapporteur et promoteur est M. Henri Dewavrin. Elle a voté pour cela un crédit de 10 000 francs.

En ce qui concerne le troisième élément, Henri Charles Cosnier observe en 1921 que c'est par le croisement qu'a été créée la race lainière d'Australie, puis celle du Cap, que c'est de la même façon, dans l'Est britannique africain que, par des introductions successives de mérinos australiens (il était importé déjà 16.000 brebis et un nombre correspondant de béliers en 1912) a été réalisé l'implantation de la race et entrepris avec succès, par le croisement continu, la transformation du cheptel ovin local (environ 5 millions de têtes) formé de moutons sans laine, et que peu après, la même entreprise était amorcée dans le Sud-Ouest allemand (Namibie).

Ces arguments sont aussi cités par Gironcourt en 1913.

- Le rôle économique de nos colonies pendant et après la guerre. M. Chudeau, La Revue scientifique, Volume 56, 1918
- Haut-Sénegal-Niger (Soudan français) : géographie économique, Volume 2, Jacques Méniaud, E. Larose, 1912
- L'Agriculture pratique des pays chauds, A. Challamel, Bulletin du Jardin colonial et des jardins d'essai des colonies françaises, Volume 8, 1908
- Des tranchées de Verdun à l'église Saint-Bernard: 80000 combattants maliens au secours de la France, 1914-18 et 1939-45, Bakari Kamian, Karthala, 2001)
- La production de laine et l'introduction du Mérinos en Afrique occidentale française, G. de Gironcourt, Revue économique française, Volume 35, Société de géographie commerciale de Paris, 1913
- L'Ouest africain français: ses ressources agricoles, son organisation économique, Henri Charles Cosnier, É. Larose, 1921

Les premières propositions et mesures.

En 1905, l'inspection de l'agriculture du Gouvernement général de l'Afrique Occidentale française propose dans un rapport :

- d'améliorer la tonte
- d'améliorer la race par sélection et par croisement avec des mérinos d'Algérie, dans des bergeries modèles.

- Le Jacquard: journal de l'industrie lainière, H. Saint-Denis, 1905



La tonte

Une des causes de la mauvaise qualité de la laine est la dégénérescence de la race du Macina, suite à des croisements avec des moutons à poils. Aussi, un arrêté pris par le gouverneur Clozel, en 1909, interdit aux propriétaires et bergers de race ovine de pacager, parquer et transhumer ensemble les moutons à laine dits « du Macina » et les moutons à poil sans distinction de race.

Cet arrêté interdit en outre aux moutons à poil et aux chèvres des Maures et Touaregs, les parcours du cercle de Djenné et les cantons de l'Issa-Ber situés sur la rive gauche du Koli-koli, du Bar-Issa et de l'Issa-Ber.

Enfin il est interdit de faire plus de deux tontes par an.

M. Méniaud écrit en 1912 que, pour améliorer la qualité de la laine, il faut :

- Utiliser la méthode du croisement et de préférences avec des mérinos algériens qui sont adaptés à des conditions d'existence assez voisines de celles des pays nigériens et à un climat présentant de grandes analogies avec celui du Haut-Soudan.
- Distribuer des reproducteurs améliorateurs.
- Eduquer les producteurs indigènes et, en attendant, imposer des méthodes.
- Distribuer des primes aux éleveurs.

Le moyen à adopter, d'après lui, est de créer des bergeries modèles qui seront :

- Des laboratoires : étude de reproduction, croisement, alimentation, maladies, adaptation au milieu des béliers importés.
- Des pépinières : fourniture des sujets reproducteurs améliorés
- Des écoles pour instruire les éleveurs.

Il s'appuie pour cela sur l'expérience de la bergerie de Niafunké, qui commence à donner des résultats intéressants.

- Haut-Sénegal-Niger (Soudan français) : géographie économique, Volume 2, Jacques Méniaud, E. Larose, 1912

Les Mérinos.



Le Mérinos de Rambouillet a été importé d'Espagne, pour ses qualités lainières, en 1786 par l'agronome Alexandre Henri Tessier, et installé à la ferme expérimentale de Rambouillet. Le seul troupeau restant aujourd'hui se trouve encore à Rambouillet, dans la bergerie nationale.



Mérinos de Rambouillet

Le Mérinos de la Crau est appelé de nos jours « Mérinos d'Arles ». Il provient de l'absorption par des béliers Mérinos des sujets transhumants de la région provençale. C'est une race légère, rustique qui se dessaisonne facilement.



Mérinos de la Crau

Le processus d'amélioration.

Les tous premiers essais, en 1907, ont été faits par la sélection seule.

On s'est ensuite orienté vers le croisement avec des mérinos.

Il y eut quelques essais avec des mérinos américains (4 southdowns et 4 mérinos de Rambouillet, nés en Patagonie), qui donnèrent des produits malingres et mal conformés, et moururent au bout d'un an.

Il y eut ensuite, à partir de 1909, des essais avec des mérinos barbarins d'Algérie, et des mérinos de la Crau croisés de barbarins, venant d'Algérie. Le mérinos algérien était la race qui, déjà connue pour ses qualités lainières, offrait tant au point de vue mode de vie que conformation, le plus d'analogie avec celle du Macina. Au début beaucoup moururent. Puis il y eut un troupeau suffisamment important pour qu'il fût permis de fonder sur eux quelque espérance. On put commencer à distribuer aux indigènes des métis mâles à toison nettement améliorée. Il y eut des introductions régulières de béliers algériens (Niafunké : 1911, El-Oualadji : 1912, 1917, 1922, 1924).

A partir de 1924, il y eut des essais avec des mérinos du Cap en nombre assez important.

Enfin, mentionnons quelques essais avec des mérinos de Rambouillet (4 à El-Oualadji en 1931).

Dans les années 1920 et 1930, c'est-à-dire l'époque à laquelle Louis Vatrican était en poste dans des bergeries, plusieurs conclusions furent tirées de tous ces essais.

En premier lieu, on constata que les mérinos algériens, ou du Cap, s'adaptent au Soudan, s'y reproduisent, mais que les animaux dégénèrent, et que les facultés de reproduction s'affaiblissent vite.

A contrario, les mérinos, donnent avec les brebis du pays, des métis, plus rustiques et parfaitement acclimatés. Ils résistent bien sans demander des soins que les bergers indigènes sont incapables de donner. Et leurs qualités lainières se rapprochent de celles du mérinos (on obtient assez rapidement des toisons de 2 kilo 500 à 3 kilo 500).

On retrouve là le schéma classique d'un animal indigène peu performant mais bien adapté au climat, et d'un animal performant mais ne pouvant pas s'acclimater facilement : la solution est dans un croisement réalisant le compromis d'un animal gardant son adaptation au climat mais dont les performances sont augmentées.

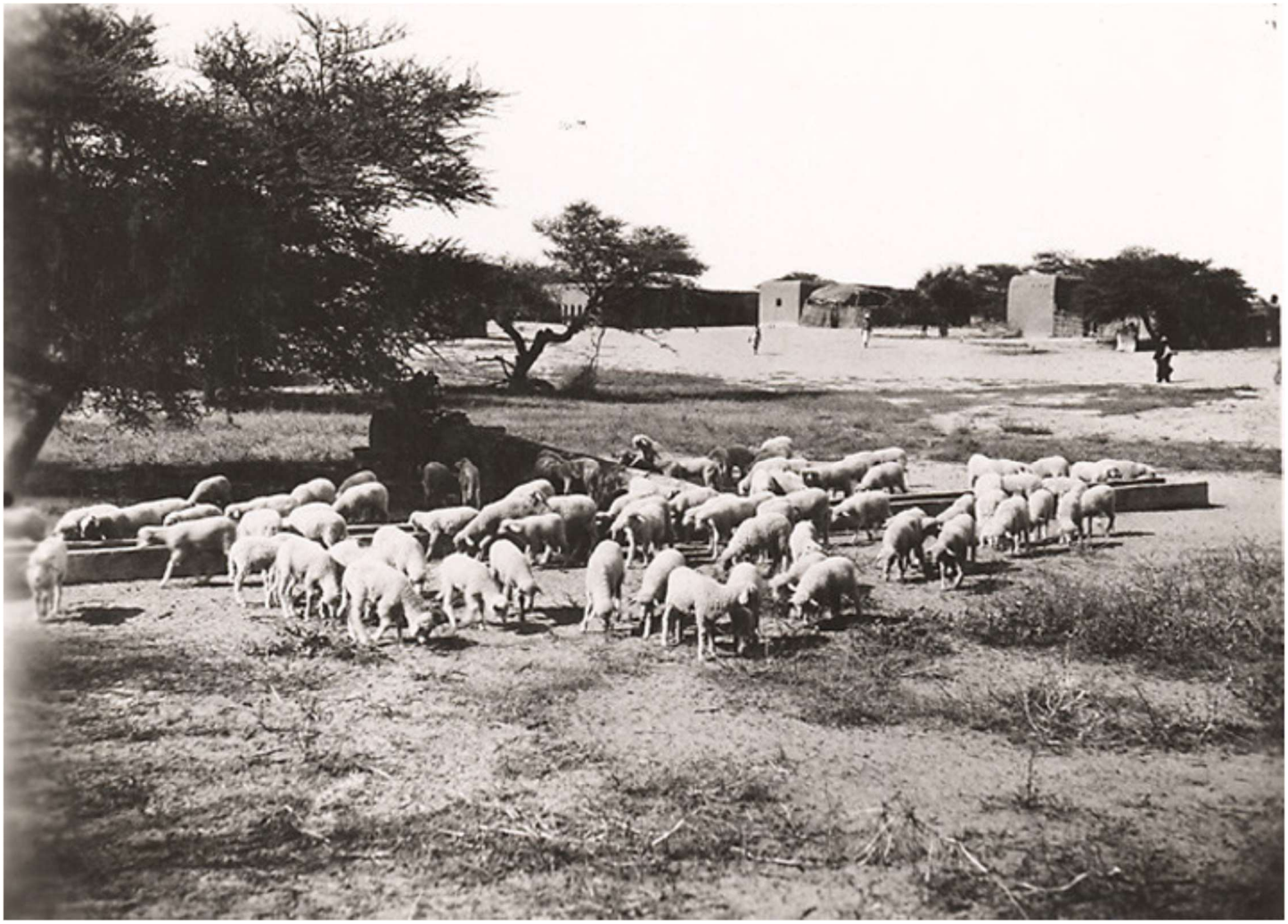
En ce qui concerne les essais avec différentes races, on constata que les croisements mérinos algérien s'acclimataient bien mais que le croisement donnait une laine qui n'était pas intéressante, alors que les croisements mérinos sud-africains étaient conformes aux espérances mais un peu fragiles.

Avec le recul du temps, Georges Doutressoulle pouvait écrire en 1947 :

L'élevage d'un mérinos pur ne devra jamais constituer qu'un élevage en vase clos, permettant d'obtenir sur place et à bon marché des géniteurs dont l'achat à la Métropole ou à l'étranger est toujours onéreux ; et l'introduction de géniteurs neufs à des époques régulières reste toutefois obligatoire, les animaux de races pures, sous le climat tropical ayant tendance à perdre de la taille au cours des générations successives.

En ce qui concerne les béliers améliorateurs, le choix en est surtout conditionné par les possibilités et facilités d'achat qui diffèrent suivant les variétés offertes. Les Rambouillet, les Cap, les Australiens, les Arles ont tous donné pleine satisfaction ; cependant, ces derniers semblent devoir retenir les préférences, vu leur prix abordable et leurs qualités natives de rusticité.

Le croisement Mérinos-Macina donne dès la première génération un métis dont la toison pèse 1.500 gr. au lieu de 700 chez le sujet autochtone. La laine est également plus fine, mais c'est surtout à partir du 3/4 sang que les caractères lainiers se rapprochent de ceux du Mérinos. Les 7/8 et, a fortiori, les 15/16 ressemblent aux mérinos purs.



Demi-sang Mérinos

Le demi-sang Mérinos-Macina s'est révélé comme étant pour le moment le type adéquat du mouton à vulgariser. Robuste, n'exigeant pas une nourriture spécialement choisie, capable d'effectuer de grands parcours, il demeure un mouton de brousse. Les particularités de sa toison en font un animal de rapport, capable de fournir en quantité appréciable, une laine demandée sur les marchés. Après l'avoir en effet prétendue impropre au tissage, on s'est aperçu que cette laine pouvait être utilisée pour des draps dits bourrus, voire même pour des lainages grossiers. En tout cas, la matelasserie, pour laquelle elle convient, vu son élasticité, lui offre un débouché permanent ;

Cependant, si la production a été améliorée, les exportations n'ont jamais été très importantes.
En 1907, la production de laine est estimé à 5 000 tonnes, sur lesquelles 500 tonnes sont exportées.
Les exportations n'ont pas significativement augmenté.

- entre 450 et 1 000 tonnes par an pendant la première guerre
- 1 300 tonnes en 1919
- 700 tonnes en 1921
- 450 tonnes en 1922
- 900 tonnes en 1925
- 600 tonnes en 1929
- 800 tonnes en 1932

- Le problème de la laine en Afrique occidentale française, Olivier Pichot, Impr. Centrale des chemins de fer, 1927
- L'élevage en Afrique occidentale française, Georges Doutressoulle, Larose, 1947

Les fermes-écoles.

Les fermes-écoles répondent au besoin d'instruction des éleveurs indigènes.
Celles qui furent créées sont :

- El-Oualadji (cercle de Goundam) et Barouéli (cercle de Segou) en 1922
- M'Pésoba (cercle de Koutiala) en 1925
- Zamblara (cercle de Sikasso), Sotuba (cercle de Bamako), Kakoulou (cercle de Kayes) en 1927

L'action administrative poursuivie jusqu'en 1922 a permis de se rendre compte que l'amélioration du rendement du travail indigène est une condition indispensable du développement de la production agricole et que la première mesure qui s'imposait dans ce but était de faire d'abord l'éducation professionnelle de l'indigène.

C'est à cette préoccupation que répondent les fermes-écoles qui ont été créées au Soudan. La population scolaire de ces établissements, est formée autant que possible de deux éléments, l'un composé de fils de chefs et de notables qui viennent faire un stage de quelques mois au cours duquel ils apprennent à labourer, et à dresser les bœufs. Ils sont ensuite renvoyés chez eux avec une charrue qui leur est donnée gratuitement. L'autre, d'élèves réguliers destinés à être employés soit par l'Administration soit par les particuliers comme moniteurs de culture. L'enseignement dure deux ans pendant lesquels les jeunes indigènes reçoivent des notions élémentaires d'agriculture et d'élevage et apprennent à dresser les bœufs, à se servir des charrues et à utiliser les charrettes pour les transports.

- L'Agronomie coloniale, Volume 17, 1928
- Extension intensive et rationnelle des cultures indigènes: enquête-résultats, 1929

Les bergeries.

La bergerie de **Richard-Toll**, au Sénégal, est créée en 1905 (En wolof, le toponyme signifie « le jardin de Richard », du nom d'un botaniste français, Jean Michel Claude Richard, qui, à partir de 1816, a tenté d'y acclimater certaines espèces végétales européennes.). Cette bergerie est parfois dénommée **Tourcoing-Taouey**, car elle se trouve près de la rivière Taouey. Pour améliorer la race indigène, la Chambre de Commerce de Tourcoing, y introduisit en 1910 cent béliers mérinos du Cap, puis d'autres en 1923 et 1925. En 1929, on constatait l'insuccès de ces essais, faute de bonne organisation technique. De plus l'élevage du mouton à laine s'y heurtait à de grandes difficultés dues au climat chaud et humide du lieu choisi. Le troupeau de reproducteurs mérinos purs disparut peu à peu, par suite de deux maladies contagieuses très graves apportées du Cap avec les animaux, la « blue-tongue » et la « heart-water » et que seuls des soins spéciaux auraient pu écarter.

En 1907, suite à la décision, de M. Roume, gouverneur général de l'AOF et de M. Ponty, gouverneur du Soudan Français, et au voyage d'étude de M. Vuillet, l'agent principal de culture Vitalis installe une bergerie à **Niafunké**.

En 1914, M. Jean Vuillet, Chef du service de l'Agriculture du Haut-Sénégal-Niger, ayant été chargé, par M. le Gouverneur Clozel, de rechercher un emplacement favorable pour la création d'une bergerie annexe, a fixé son choix sur un terrain des environs d'**El-Oualadji**, qui semble remplir les conditions requises, tant au point de vue des facilités de surveillance qu'en ce qui concerne l'hygiène du mouton et les ressources fourragères.

En 1923, la Chambre de commerce de Tourcoing propose au chef de la mission des Pères Blancs de Ouagadougou, en Haute-Volta, de financer une expérience d'élevage de mouton mérinos. Une bergerie est créée à **Tourcoing-bam** près du village de Kongoussi. On y élève d'abord des mérinos du Cap, Beaucoup meurent empoisonnées par une petite mante dont le corps contient un poison violent, De nouveaux arrivants sont victimes d'un ver. Des brebis du Macina sont rajoutées, dans l'espoir d'obtenir des bêtes plus résistantes. Mais les décès se multiplient et, en 1927, le troupeau avait peu à peu disparu anéanti par des bronchites et pneumonies vermineuses dues à l'auto contamination par les eaux de mares voisines. Comme à Richard-Toll, le lieu, trop humide pendant l'hiver, avait été mal choisi.

En 1925, une bergerie est créée par M. Curasson, vétérinaire directeur de l'Elevage, à **Nioro**, où l'on fait des croisements des béliers et brebis mérinos sud-africains avec des moutons du Macina, mais également avec des moutons à poils.



Bergerie de Nioro



Bergerie de Nioro

En 1927, à partir des différentes expériences qui ont été menées, la Chambre de Commerce de Tourcoing a retenu qu'une bergerie doit remplir les conditions suivantes :

En premier lieu, être clôturée parfaitement ;

Posséder autant d'enclos différents qu'il y a de races et de produits divers ainsi que des pacages spéciaux pour les animaux que l'on veut isoler soit pour maladie soit pour toute autre cause ;

Avoir un bain détiqueur bien installé, car les tiques sont un des plus grands dangers pour les moutons en propageant notamment la maladie dite « heart water » ;

Soigner préventivement les animaux au moyen de sel pur ou mélangé de soufre ou de sulfate de fer, et avec des pilules Cooper contre les vers ;

Creuser des puits el installer des abreuvoirs tenus toujours dans le plus grand état de propreté, pour éviter que les moutons ne s'abreuvent, dans des marigots ou des rivières, souvent polluées ;

Encourager, au moyen de primes aux indigènes, la destruction des fauves ;

Maintenir les bergeries et les hangars propres : ne pas laisser coucher les animaux sur la terre même, mais les installer sur des planches à claire-voie permettant un nettoyage aisé ; désinfecter fréquemment les bergeries :

Abreuver abondamment les moutons, veiller à ce que les agneaux parqués pendant que les mères sont au pâturage aient de l'eau à leur portée et toujours à l'ombre ;

Faire des réserves abondantes de fourrages pour la saison sèche.

En 1928, M. Curasson créa une autre bergerie à **Nara**.

En 1929, M. Curasson obtint des Gouverneurs intéressés que soit tenté en Afrique Occidentale le croisement continu entre le mouton de Boukhara (appelé aussi Karakul ou Astrakan) et les races ovines locales de la Mauritanie et du Soudan (brebis Maures noires à poils longs). Les essais commencèrent en 1929, dans les bergeries administratives de **Nioro** (conduits par le Dr Prunier) et **Nara**, au Soudan, et en 1932 dans celle de **Méderdra**, en Mauritanie. Ils semblaient, en 1947, avoir donné de très bons résultats.

En 1929 a été créée une bergerie à 15 kilomètres de **Gao**.

En 1947, Georges Doutressoulle écrit :

Des essais de croisements entre des boucs angora, importés d'Afrique du Sud, et des chèvres du Sahel furent entrepris en 1925, à **El-Oualadji**, puis à **Nioro** et à **Nara**. Très prometteurs au début, durant la phase expérimentale en bergeries, ils ne purent passer dans le domaine pratique, en raison de l'indifférence des indigènes à l'égard des produits cédés.



Bergerie de Nioro

- Le Jacquard: journal de l'industrie lainière, H. Saint-Denis, 1905
- Questions diplomatiques et coloniales: revue de politique extérieure, Volume 22, 1906
- L'Agriculture pratique des pays chauds, A. Challamel, Bulletin du Jardin colonial et des jardins d'essai des colonies françaises, Volume 8, 1908)
- Église et pouvoir colonial au Soudan français (1885-1945), Joseph-Roger de Benoist, Karthala, 1987
- L'élevage en Afrique occidentale française, Georges Doutressoulle, Larose, 1947
- Le problème de la laine en Afrique occidentale française, Olivier Pichot, Impr. Centrale des chemins de fer, 1927

Le Service zootechnique et des épizooties du Soudan Français.

Ce service dépend du Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale Française, qui lui-même dépend du Ministère des Colonies.

Il a été créé en 1904 et est assuré jusqu'à la guerre par un seul vétérinaire.

En 1915, le budget du service, personnel et matériel, se monte à 69.610 francs seulement. La grande épizootie de peste bovine qui apparut en 1916 inquiéta les milieux coloniaux et un gros effort eût été fait si un personnel suffisant eût pu être recruté; malheureusement, la guerre ne permettait l'envoi que de quelques vétérinaires militaires qui, sans moyen de travail et restant ici à peine le temps d'y faire leur éducation coloniale, ne purent que préparer l'action de leurs successeurs. Immédiatement après la guerre, la situation fut aussi difficile, à cause de la difficulté qu'on rencontra de recruter des vétérinaires civils.

A partir de 1922, le recrutement est plus facile, bien que le nombre de techniciens reste bien inférieur aux besoins. Un gros effort a été fait et la lutte contre les affections contagieuses s'est nettement orientée vers les méthodes scientifiques. Le budget du service, personnel et matériel, se monte, en 1922 à 258.155 francs, en 1923 à 269.694 francs, en 1924 à 333.130 francs.

En 1926, le personnel comprend sept vétérinaires européens, un conducteur de travaux, un surveillant, quatre vétérinaires auxiliaires, quarante-huit infirmiers.

Il joue un double rôle : améliorer le cheptel soudanais et ses productions et lutter contre les épizooties qui le frappent.

Il possède à Bamako un laboratoire construit au pied de la colline de Koulouba, sur la route Koulouba-Bamako, et composé d'un ensemble de bâtiments, comprenant :

- Les bureaux, une salle de microbiologie, une salle de chimie biologique, une salle de parasitologie, une bibliothèque, une pharmacie, une chambre noire pour la photographie, une salle pour les glacières dans lesquelles sont conservés les produits biologiques (sérum antipestique), un magasin de réserve.
- Des écuries, bouveries, bergeries, parc d'élevage pour petits animaux, volière, etc., où sont logés divers animaux d'expériences
- Le service de la peste bovine qui prépare le sérum. Une fourniture régulière en est assurée à la Haute-Volta. Le Dahomey, la Côte d'Ivoire et les colonies anglaises voisines reçoivent également du sérum quand elles le demandent.

Le laboratoire poursuit en outre des recherches sur la péripneumonie bovine, sur le charbon (obtention d'un vaccin spécial), sur les trypanosomiases animales, sur les maladies parasitaires les plus répandues au Soudan.

L'organisation est la suivante : la Colonie est divisée en circonscriptions d'élevage ayant à leur tête un vétérinaire européen, qui a sous ses ordres des vétérinaires auxiliaires, des surveillants européens, des infirmiers. Au chef-lieu, un chef de service, et un laboratoire de recherches et de sérothérapie. En outre, dans les régions qui s'y prêtent, des établissements d'élevage (El-Oualadji, Nioro, Sotuba, …), dirigés par un vétérinaire européen ayant sous ses ordres des surveillants européens, des ingénieurs agricoles ou des conducteurs des travaux agricoles, des moniteurs d'agriculture indigènes et des infirmiers indigènes.

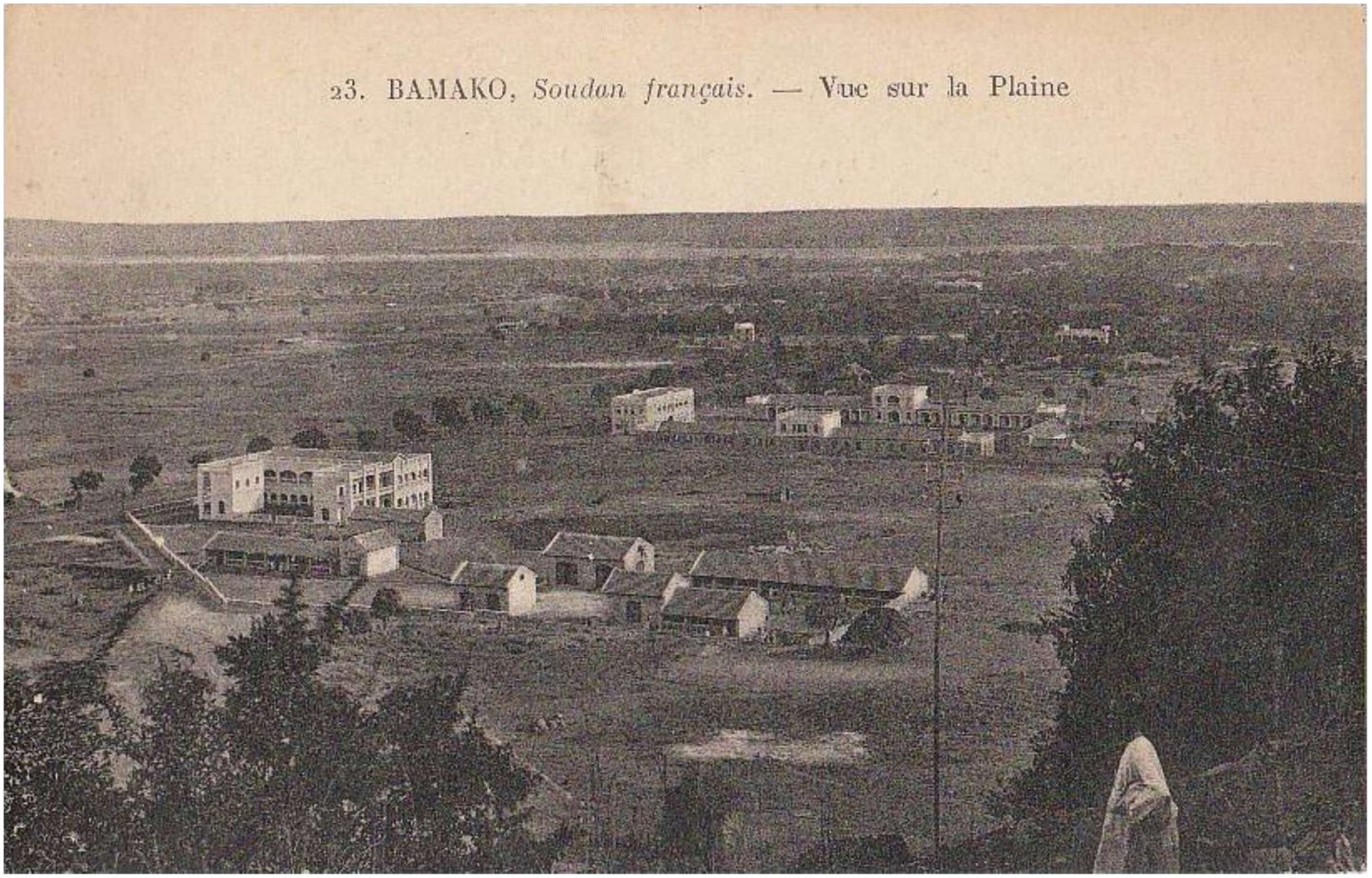
- Revue générale de médecine vétérinaire, Volume 35, E. Privat, 1926

Le « service du mouton à laine », disposait en 1928, de 618.692 francs. Au budget de 1930, a été inscrite une augmentation de 137.318 francs.

Bulletin de l'Académie vétérinaire de France, Volume 3, Editions Vigot Frères, 1930

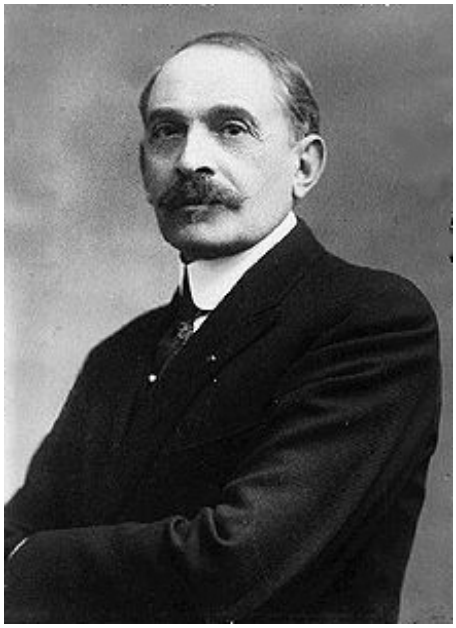
On pourra également consulter « Histoire de la recherche agricole en Afrique tropicale francophone », volumes IV et V, par René Tourte, qui parle en particulier des bergeries de Niafunké et El-Oualadji.


9. BAMAKO, *Soudan français.* — Les Services zootechniques


23. BAMAKO, *Soudan français.* — Vue sur la Plaine

Serge Voronoff.

Si l'on s'intéresse à l'amélioration du mouton à laine au Soudan, on rencontre un curieux personnage



Serge Voronoff (1866 – 1951) était un chirurgien français d'origine russe qui devint célèbre pour sa technique de greffe de tissus de testicules de singes sur des testicules d'hommes. D'après lui, ce traitement retardait le vieillissement, apportait rajeunissement et augmentait l'espérance de vie.

Ce traitement lui a été inspiré par ses expériences de transplantations sur des moutons, des chèvres et aussi un taureau, en greffant des testicules d'individus jeunes sur d'autres plus vieux. Il en pratiqua plus de cinq cent entre 1917 et 1926. Ses observations indiquèrent que ces transplantations redonnaient aux vieux animaux la vigueur des jeunes.

De 1920 à 1930 plus de 500 hommes avaient été traités en France par sa technique de rajeunissement, et des milliers d'autres de par le monde. Il fut célèbre et admiré. Mais la pression exercée par une communauté scientifique sceptique et un revirement dans l'opinion publique mirent fin à ses expériences. Il devint clair qu'aucune de ses opérations n'apportait les résultats annoncés.

Cependant, en 2005, ses travaux furent reconnus comme ayant jeté la base des techniques anti-âge modernes de remplacement des hormones.

* *

En 1925, dans la Revue de médecine vétérinaire, on s'interroge sur la physiologie des glandes à sécrétions internes, comme solution de la crise lainière : on avait prouvé que la méthode des greffes testiculaires selon les données de M. le docteur Serge Voronoff, pouvait chez le bélier et le bouc augmenter considérablement la production laineuse ou pileuse, en greffant aux sujets des lambeaux testiculaires provenant d'animaux de même espèce. Il ne restait plus qu'à savoir si les transformations obtenues chez les greffés étaient transmissibles par la génération.

En 1926, à Bamako, le laboratoire du Service zootechnique pratiquait depuis peu la greffe testiculaire suivant le procédé du docteur Voronoff, qui avait pu, grâce aux installations existantes, y opérer lui-même lors de son récent voyage au Soudan. On prévoyait de continuer à y greffer les béliers à laine du Macina, jusqu'à ce que l'installation d'un laboratoire à la bergerie d'**El-Oualadji** permette de le faire sur les lieux d'élevage. L'installation de façon moderne d'une salle d'opérations était prévue à Bamako, pour pratiquer la greffe dans les meilleures conditions possibles.

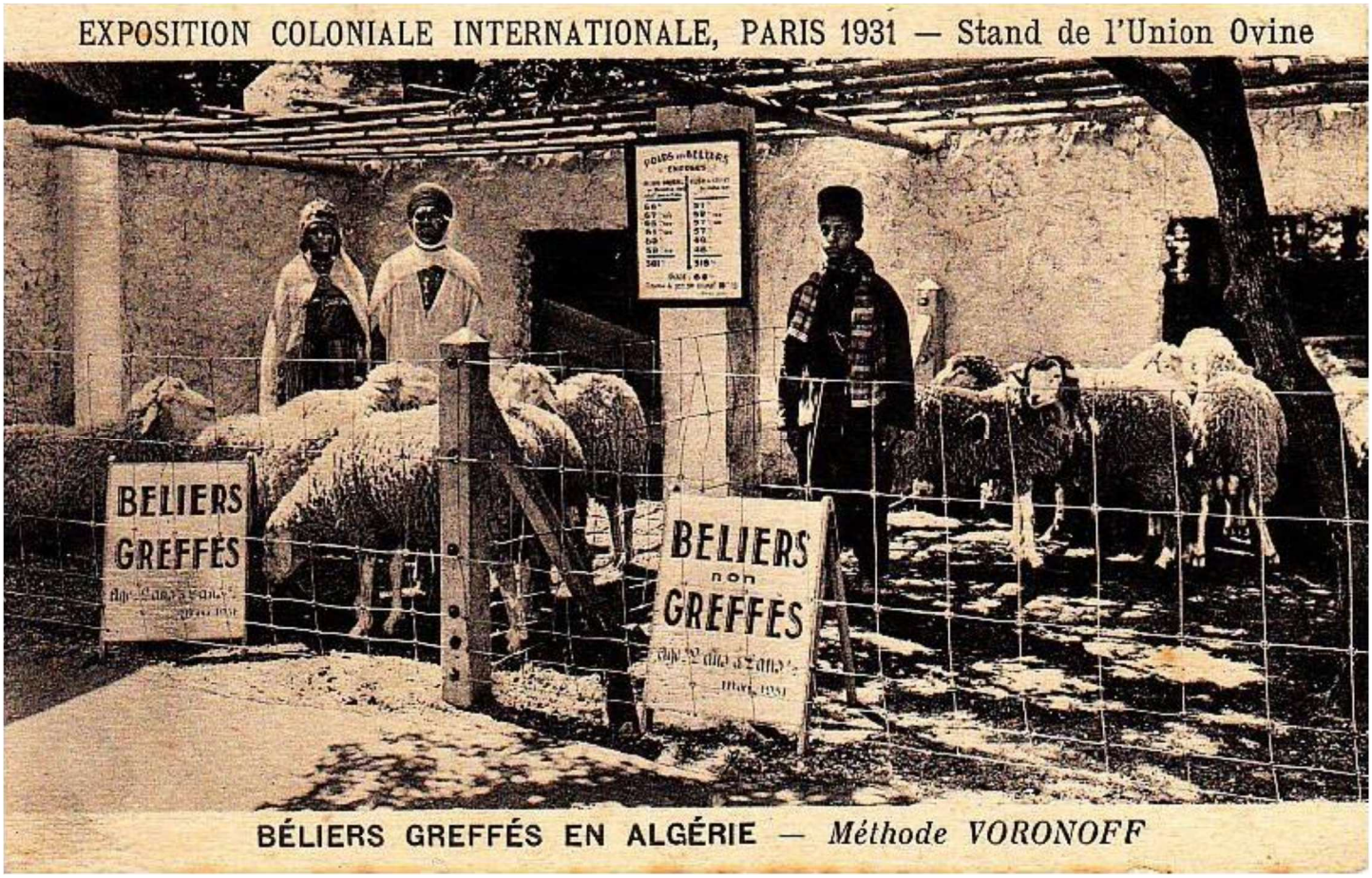
En 1927, à la bergerie de **Nioro**, l'application de la greffe testiculaire, du Professeur Voronoff a établi la prolongation de la durée de l'activité sexuelle chez les reproducteurs, dont les facultés génitales, baissent plus vite, que dans leur pays d'origine ; il résultera du succès de cette application, une diminution dans les frais d'achat de reproducteurs.

Toujours en 1927, Olivier Pichot parle d'une méthode en vue d'améliorer la qualité de la laine de notre grande possession ouest-africaine qui a été tentée par le Gouvernement général : il s'agirait de répandre les procédés de greffe animale préconisés par le docteur Voronoff de façon à obtenir par des sujets indigènes particulièrement bien choisis une laine plus longue, plus touffue et plus fine.

Encore en 1927, le Comité de la laine de Tourcoing s'intéressait, pour le Soudan, aux essais par lesquels le professeur Voronoff poursuivait l'amélioration des races ovines : Le rajeunissement des vieux béliers dont la dernière heure sera infiniment retardée, l'accroissement de la toison des jeunes bêtes, obtenus l'un et l'autre par la greffe, auront sans doute pour effet, lorsqu'ils seront passés dans le domaine de la pratique, un accroissement considérable de la production de laine indigène et une diminution correspondante d'importations coûteuses et toujours affectées d'un coefficient de spéculation.

En 1929, Léopold Jullien [cf infra] constate que, si la greffe humaine pratiquée selon la méthode de Voronoff peut être sujette à discussion [on commence à sentir le début de sa disgrâce], il est par contre établi que l'application de ses méthodes sur les ovins a eu des résultats positifs dont il serait bon de s'inspirer, pour introduire dans les troupeaux égyptiens les qualités de précocité et de rendement qu'il a pu réaliser en Algérie.

- Revue de médecine vétérinaire, Volume 77, Écoles nationales vétérinaires de Lyon et de Toulouse, 1925
- Revue générale de médecine vétérinaire..., Volume 35, E. Privat, 1926
- Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale, Volume 7, Muséum national d'histoire naturelle, Laboratoire d'agronomie coloniale, 1927
- Le problème de la laine en Afrique occidentale française, Olivier Pichot, Impr. Centrale des chemins de fer, 1927
- La France au travail: La région du Nord, Marcel Adolphe Herubel, P. Roger et cie, 1927
- L'Égypte contemporaine, Volumes 21-22, Société Egyptienne d'économie politique, de statistique et de législation, Imprimerie nationale, 1931

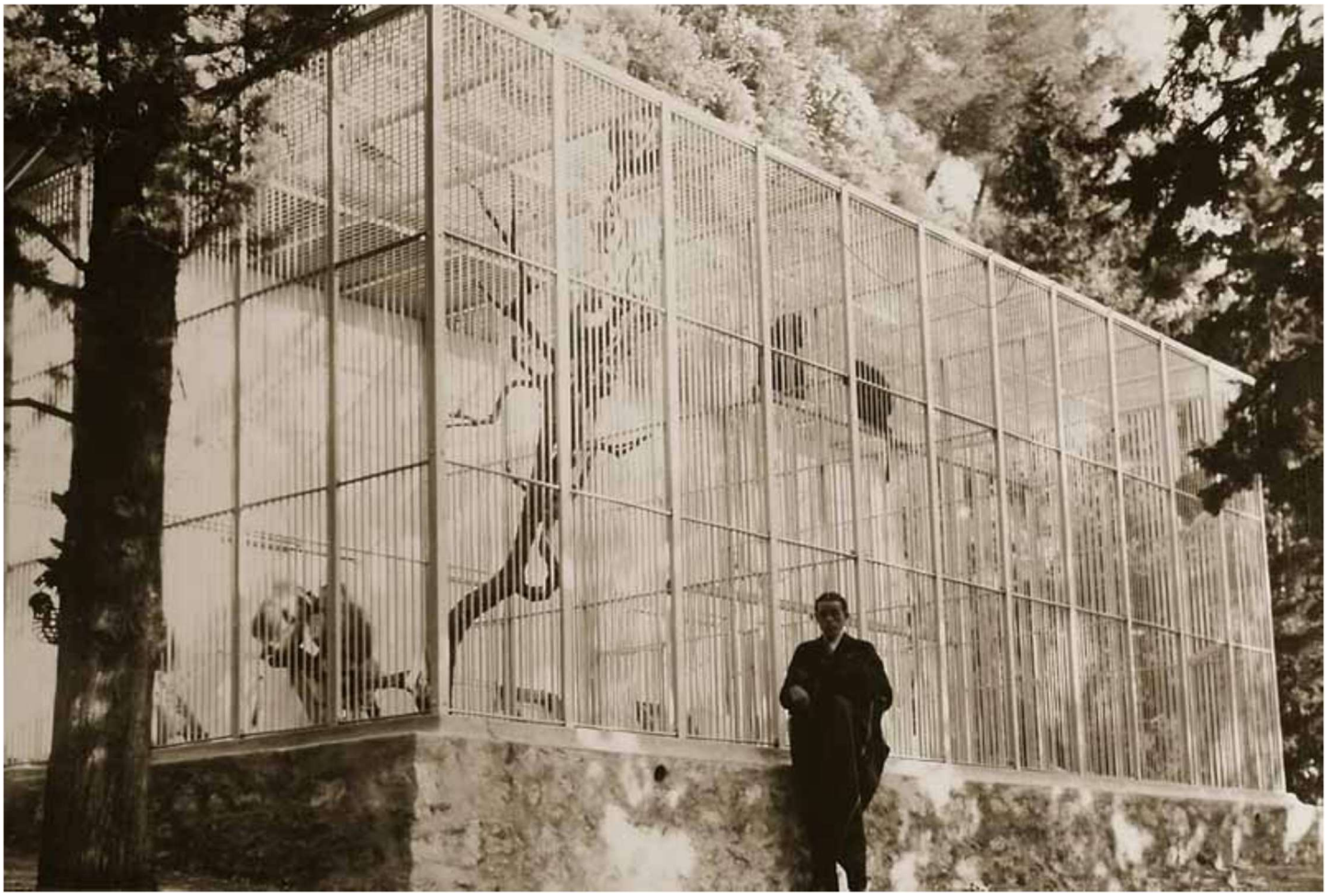


En 1925, Serge Voronoff achète le château Grimaldi et son parc à un vice-consul, pour étudier plus calmement et mener ses expériences à bien. Il s'est marié trois fois et est devenu très riche.

Il s'est installé dans le jardin du château, qui est rapidement devenu un lieu de rencontre culturel renommé, un troupeau de singes, dirigé par le hollandais Christian Batelt, un ancien cirque dans lequel vivaient quatre-vingts primates.

Le château Grimaldi est situé en Italie, dans la commune de Vintimille, dans le hameau de Grimaldi, près de la frontière avec la France.


782
FRONTIÈRE ITALIENNE. — Le Château de Grimaldi
CHATEAU A VENDRE
ND Phot



Et aujourd'hui.

Dans les Notes et études documentaires numéros 4073 à 4101 de la Documentation Française, en 1974, On lit :

Le Service de l'élevage a hésité entre deux méthodes : l'une porte sur l'amélioration des races locales, parfaitement adaptées au milieu, ne nécessitant pas de soins particuliers, l'autre sur des croisements savants faisant intervenir des races étrangères hautement productives comme celles mises au point en Europe depuis le siècle dernier. Toutefois l'on remarque que si les produits sont satisfaisants, il est difficile de les adapter aux conditions locales — et sans doute de garder les caractères bien longtemps ; ils ne trouveraient vraiment leur place que dans des élevages améliorés.

Là aussi bien des expériences ont eu lieu, surtout en matière ovine, le but étant d'obtenir des laines ou des peaux de qualité. Des bergeries furent créées dès 1906 à Goubo (près de Niafounké), transférée en 1919 à El-Oualadji, en 1925 à Nioro, en 1928 à Nara, en 1929 à Gao. Destinées à la fois à l'expérimentation et à la vulgarisation, elles permirent de réaliser des croisements entre races mérinos et Massina qui donnèrent de bons résultats, mais difficilement exploitables ; dans l'ensemble elles n'ont pas atteint leur but et ont successivement disparu. Les essais du mouton astrakan à Nioro ont tenu un peu plus longtemps, grâce à l'aide du Gouvernement général de l'AOF, mais là aussi l'échec devait être constaté en 1957.

* *

Dans « Le Soudan français de 1939 à 1945: une colonie dans la guerre », de Vincent Joly (2008), il est dit :

Ainsi, à la bergerie administrative d'El-Oualadji, tous les Européens ayant été mobilisés, des Touareg sont venus à plusieurs reprises se promener en armes dans la concession désertée. Dans ce climat, il est tout à fait possible que quelques nomades aient cherché à profiter de circonstances qui pouvaient leur paraître favorables. Comme le déclare en décembre 1939 un forgeron arkassadji, «cette année, s'il plaît à Dieu, c'est fini avec les Français, ils sont en guerre avec l'Allemagne, ils vont partir et les Touareg, nos anciens maîtres, vont prendre le commandement du pays »

Dans un article de 1945, sur le reboisement, on parle de « l'échec de l'élevage des Angora » à la bergerie d'El-Oualadji.

En 1948, le Bulletin des services de l'élevage et des industries animales de l'Afrique Occidentale Française, note bien d'une part la réussite du processus d'amélioration mais d'autre part l'échec de son adoption par les indigènes :

« L'expérimentation a donc réussi : elle a prouvé que le mouton du Macina pouvait, par croisement avec le mérinos, être rapidement amélioré tant au point de vue qualité que quantité de la toison, mais toutefois qu'il ne fallait pas espérer obtenir une laine aussi fine que celle du mérinos.

Les essais de vulgarisation ont malheureusement conduit à un lamentable échec. La presque totalité des béliers améliorateurs demi et trois quarts-sang, qui très tôt avaient été confiés à des éleveurs indigènes ont dépéri et sont morts rapidement. Ceci est avant tout la conséquence de la mentalité de l'indigène, des coutumes ancestrales auxquelles, en matière d'élevage, il demeure profondément attaché, et qui ne l'ont pas rendu apte à prodiguer au bélier qui lui était confié les soins que celui-ci exigeait ; dans le troupeau, l'améliorateur était à la même enseigne que les autres composants ; et comme il a déjà été dit, si le demi ou le trois quarts-sang gagne beaucoup en rusticité, il reste néanmoins plus sensible que le mouton local. »

En 1954 (Les Songhay, Jean Rouch, L'Harmattan), la bergerie semble toujours exister :

« En dehors de quelques entreprises intéressantes *(*élevage du mouton d'El-Oualadji, cuvettes de riz de Firgoun) et des deux ou trois grandes villes administratives (Tombouctou, Gao, Niamey), le Songhay se retrouve replié sur ses anciens moyens de production, de culture précaire, de chasse incertaine, d'élevage presque pour le plaisir, de pêche au harpon. »

En 1956 (Afrique occidentale française, Jacques Richard-Molard) :

« Aux stations d'El-Oualadji, Niori et Nara, des croisements de brebis maures (à gros poils, sans laine) avec des béliers Boukhara donnent d'excellents résultats. »

Toujours en 1956 (L'Agronomie tropicale, Volume 11) :

« La vallée du Niger permet l'élevage sédentaire d'un mouton à laine, inapte à la transhumance. Plusieurs établissements officiels existent dans ces régions **:** El-Oualadji, Nioro, etc.. mais leurs préoccupations sont surtout d'ordre zootechnique et consistent, soit dans des mesures prophylactiques contre les épidémies, les résultats sont toujours importants ; soit en des essais vers des formes nouvelles de spéculation pastorale comme la production d'agneaux d'Astrakan à partir de croisements entre la brebis Maure à poils noirs et des géniteurs introduits. »

D'après la thèse de Koffi VISSOH sur la fasciolose (1980), la bergerie d'El-Oualadji, implantée aux abords du fleuve Niger, a été anéanties dans les années 1950 en raison de l'action du parasite de la Fasciolose.

Plus tard, voilà ce que dit le Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche de la république du Mali, dans son Rapport sur l'Etat des Ressources Génétiques Animales de 2002.

« Toutes les recherches ont été menées pendant la période coloniale et concernaient principalement les croisements races exotiques X races locales pour améliorer soit la production de laine (Mérino X Mouton à laine du Macina) soit la production de fourrures (Karakul X mouton Maure à poils longs) soit la production de viande (Chamois X races locales)

Les résultats obtenus en station quoique très prometteurs n'aient [sic] pu être adoptés par les paysans pour diverses raisons économiques, sociales et culturelles. »

La race du Macina est actuellement menacée par le même risque auquel elle était confrontée il y a un siècle : la dégénérescence par croisement incontrôlé avec des moutons à poils.

Voyage de Bordeaux à Dakar sur le paquebot Asie

Nous avons des photos seulement pour ce premier voyage. Cela peut s'expliquer par l'attrait de la nouveauté. Les voyages suivants nous sont connus par les archives d'outre-mer.

La première étape de Louis Vatrican et Suzanne Magnant a été le voyage en bateau de Bordeaux à Dakar : départ de Bordeaux le 26 juin 1928, arrivée à Dakar le 5 juillet.

Le départ de l'Asie a été annoncé par le journal L'Ouest-Eclair du 11 juin et du 27 juin :



L'Ouest-Eclair

29e ANNÉE — No 9.726

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

LUNDI 11 JUIN 1928 St Barnabé

25 CENTIMES



NOUVELLES MARITIMES



Marine de Commerce

DEPARTS PROBABLES ET COURRIERS A POSTER

LIGNE DE LA CÔTE D'AFRIQUE, DE L'OCÉANIE ET DE L'OCEAN INDIEN. — De Londres, 14, *Glengorn* (U.C.L.), p. Las Palmas, Captown, Algoa-Bay, East, Soudan, Natal, Delagoa-Bay, Beira ; — De Dunkerque, 25, *Saint-Louis* (S.N.O.), p. Port-Etienne, Dakar, Rufisque, Foundiouque, Kaolack, Ziguinchor ; sam. Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Bas-Kouilou ; — De Bordeaux, 26, *Asie* (C.R.), p. Dakar, Conakry, Tabou, Grand-Bassam, Lomé, Cotonou, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Banane, Boma, Matadi ; — De Marseille, 12, *Arcturus* (C.Paq.), p. Dakar, Rufisque, Foundiouque, Kaolack, Ziguinchor ; 16, *Olbia* (C.N.F.), p. Dakar, Bathurst, Conakry, Sierra-Leone, Tabou, Bassam, Côte d'Ivoire, Côte d'Or, Lomé, Cotonou ; 20, *Imérèthie II* (C.N.Paq.), p. Tanger, Casablanca, Dakar, Rufisque ; 21, *Dumbéa* (M. M.), p. Port-Saïd, Suez, Djibouti, Mombassa, Zanzibar, Dar-ès-Salam, Moroni, Majunga, Nossi-Bé, Diego-Suarez, Tamatave, La Réunion, Maurice ; 26, *Touareg* (C.N. Frais.), p. Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Accra, Lomé, Cotonou, Douala, Lagos.

L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

29e ANNEE ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ N° 9.749

MERCREDI 27 JUIN 1928 Ste Adèle

25 CENTIMES

PAQUEBOTS ET VAPEURS LONGS-COURRIERS

PARTIS. — De Tamatave, 25, *Ville de Marseille* p. Marseille; *Neuilly*, p. Marseille. — de Mobile 25 *Capitaine Paul Lemerle*, p. Pensacola, — de Pernambouc, 25 *Péronne* — de Las Palmas 25 *Phryné*, p. Bordeaux; — de Callao, 25 *Mississipi* all. du Havre à Talcahuano; — de Rio-de-Janeiro 25, *Lutetia*, all. de Buenos-Aires à ordeaux; — de Dakar 23, *Gavy*, all. d'Anvers à Kaolack; *Amiral Ponty*, all de Hambourg à Konakri; 24 *Lunéville*, p. Praïa; *Moncenis*, p. Bordeaux.

Du Havre, 25, *Ontario* p. Baltimore; — de Bordeaux 26 *Asie*, p. C. O. A.; *Baoulé*, p C. O. A.; — de Marseille, 26 *Touareg*, p Lagos; *Contarf*, p' Boston; — de Gijon, 26 *Espagne*.

De Changhaï, 24, *Myriam*.

Pas de trace dans Ouest-Eclair de l'arrivée de l'Asie à Dakar, mais son départ est annoncé par celui du 8 juillet :

DIMANCHE 8 JUILLET 1928 — 29e ANNEE. — N° 9.753

L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

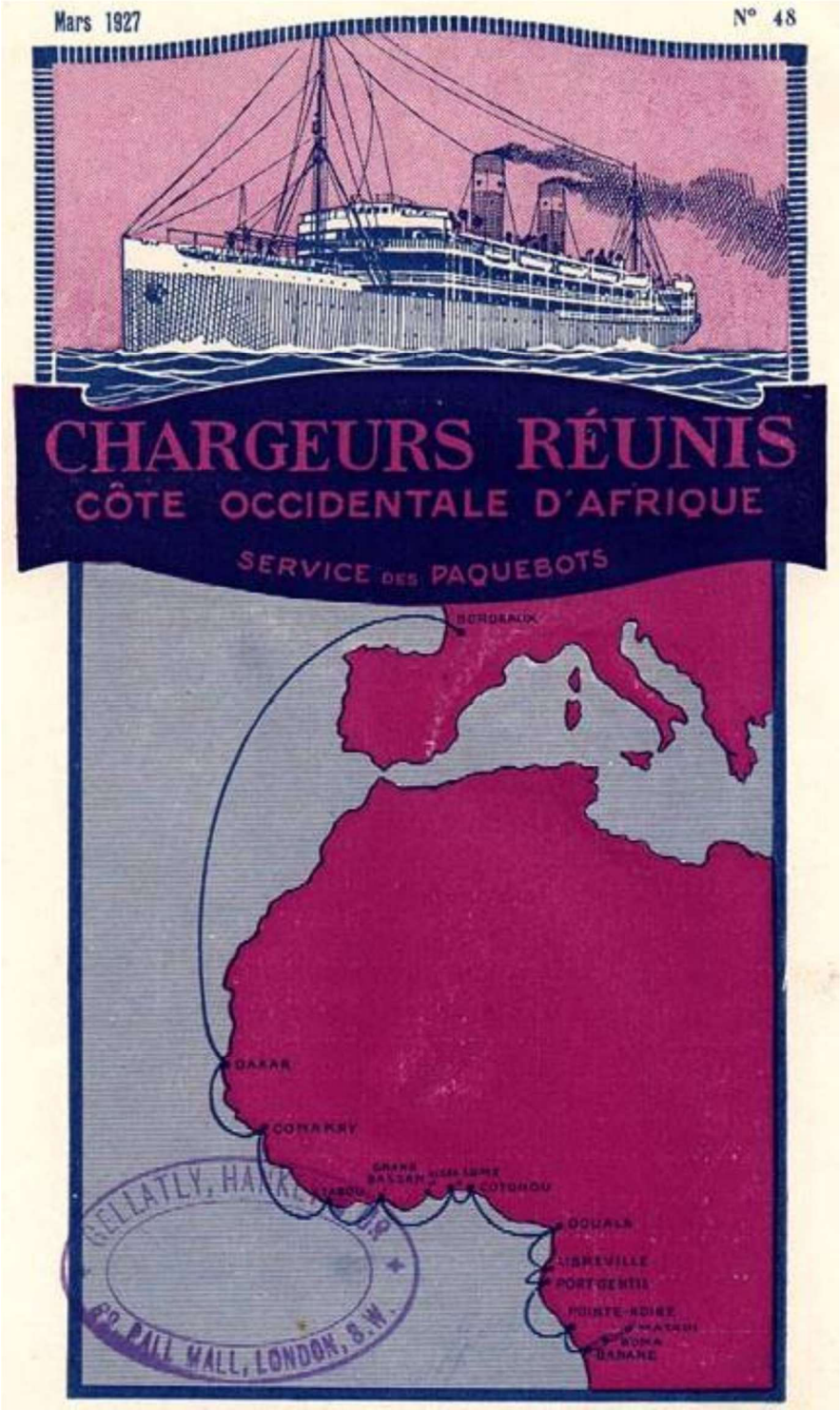
JOURNAL RÉPUBLICAIN QUOTIDIEN

COGNAC ADET
ADET SEWARD
COGNAC
Agent Général: G.DAMBRUNG, 43, Quai Fosse
NANTES. (Tél. 144-75)

PAQUEBOTS ET VAPEURS LONGS-COURRIERS

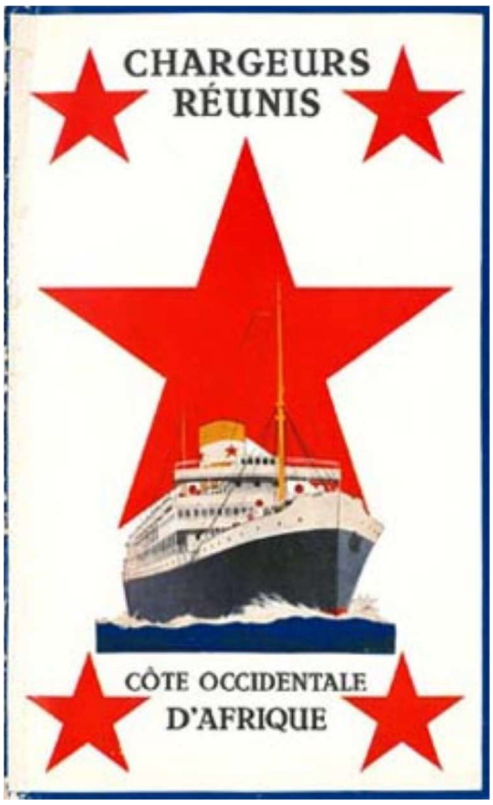
PARTIS. — De Guayaquil, 6, *Iowa*, all. du Havre à Talcahuano; — de Dakar, 5, *Asie*, venant de Bordeaux; *Touareg*, all. de Marseille à Lagos; — de Gravesend, 6, *Platon*, all. d'Anvers à Buenos-Aires; — de New-Orléans, 6, *Niagara*, all. de Houston au Havre; — de Buenos-Aires, 5, *Dalny*, all. de Rosario à Dunkerque.

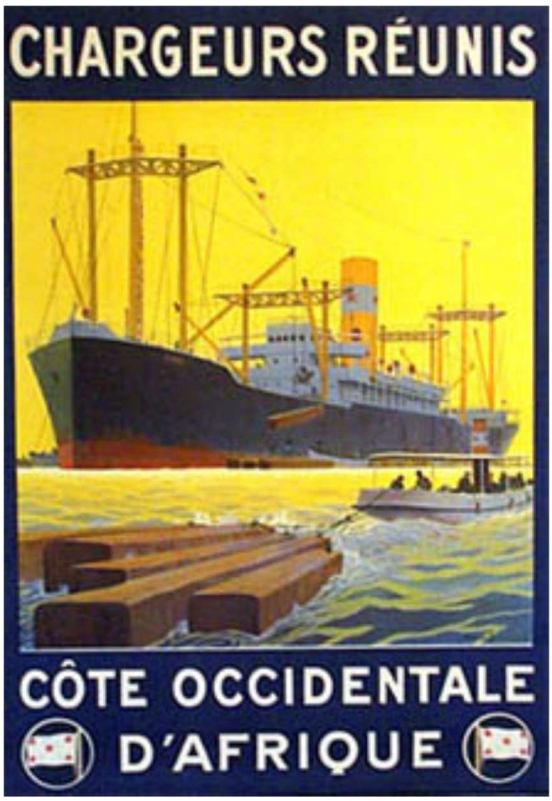
Les commentaires de Louis Vatrican sur les photos de l'Asie (voir plus loin), indiquent une arrivée à Dakar ce même 5 juillet.



Lignes de l'Afrique Occidentale

La **Compagnie des Chargeurs Réunis** assurait une ligne BORDEAUX à POINTE NOIRE avec les escales de MADERE, DAKAR, CONAKRY, SASSANDRA, PORT BOUET, (GRAND BASSAM), LOME, COTONOU, DOUALA, LIBREVILLE, PORT GENTIL avec les paquebots suivants : BRAZZA, FOUCAULD, **ASIE**, AMERIQUE et, rarement, KERGUELEN, JAMAIQUE LIPARI.





Le paquebot ASIE

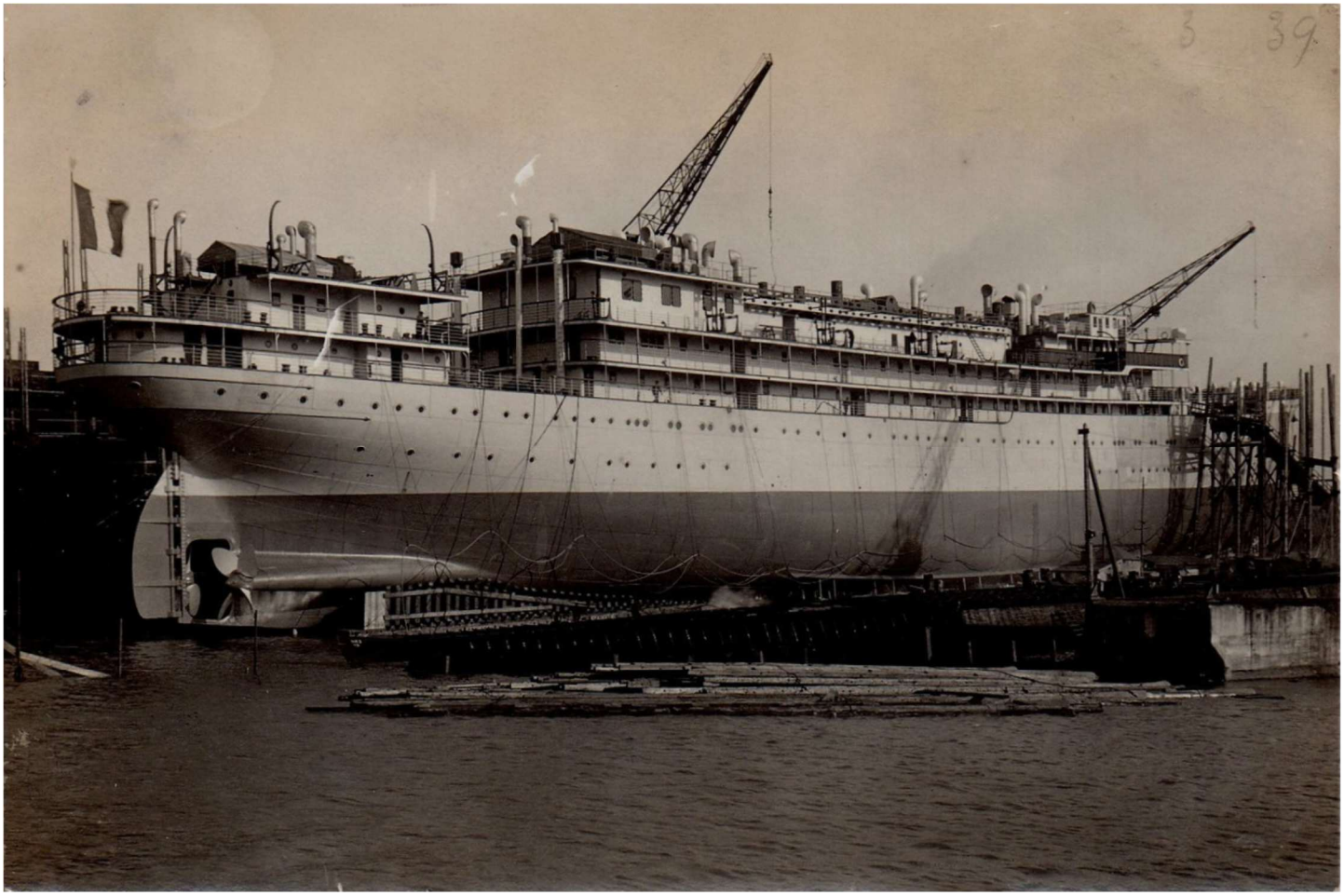
Chantier & Caractéristiques :

Ateliers et Chantiers de France à DUNKERQUE
Commencé : 1914
Mis à flot: 12.02.1914
Entré en flotte : 31.05.1914
En service (MN) : 21.12.1916
Retiré : 1942
Caractéristiques : 9 058 t ; 7 500 cv ; 139,10 x 17,06 m ; 2 cheminées ; 2 hélices ; 2 machines à triple expansion ; 7 chaudières cylindriques timbrées à 14 kg/cm² ; vitesse, 16,4 nœuds ; 159 passagers 1ère classe ; 80 passagers 2ème classe ; 96 passagers 3ème classe ; 8 561 tjb ; 5 160 pel

(tjb : jauge brute ; capacité intérieure totale ; exprimé en tonneaux (tx) ; 1 tonneau = 100 pieds cubes = 2,832 m^3
tjn : jauge nette ; capacité de transport ; exprimé en tonneaux
pel (ou tpl) : port en lourd ; poids du chargement maximum en tonnes (t))

Principales dates & Observations :

Paquebot de la Cie des Chargeurs Réunis
30.05.1914 : premier départ du Havre pour la COA (Cote d'Afrique Occidentale)
1916 : navire hôpital
21.12.1916 au 21.06.1918 : réquisitionné
04.1917 : en convoi en Méditerranée, aborde et endommage le torpilleur MORTIER
1915 - 1918 : armé comme transport de troupes
11.10.1919 : fait un départ de Bordeaux pour Brésil Plata puis un autre en mai 1920
30.10.1920 : s'échoue au Bec d'Ambés en sortant de la Gironde, par suite d'une avarie de barre, renfloué par 2 remorqueurs
14.12.1925 : en appareillant de Dakar, perd son hélice tribord dans la chaîne d'un autre navire et vient heurter le quai se faisant une déchirure à tribord arrière au dessus de la ligne de flottaison
16.12.1925 : repart de Dakar après réparation provisoire
21.04.1927 : incendie dans le chargement de bois et de caoutchouc de la cale 1
24.07.1927 : s'échoue prés de Matadi
27.07.1927 : renfloué
02.09.1929 : incendie dans une cale, en cale sèche, dégâts importants
09.1935 à 10.1935 : installation chauffe au mazout à Bordeaux
1942 : saisi par les Italiens
13.03.1943 : saisi par les allemands à Marseille
04.05.1943 : appareille sous pavillon allemand, remis aux italiens et renommé **ROSSANO**
10.05.1944 : coulé par un bombardement allié à Gênes, renfloué, après incendie, chavire dans le port de Gênes



CARTE POSTALE

CORRESPONDANCE

ADRESSE

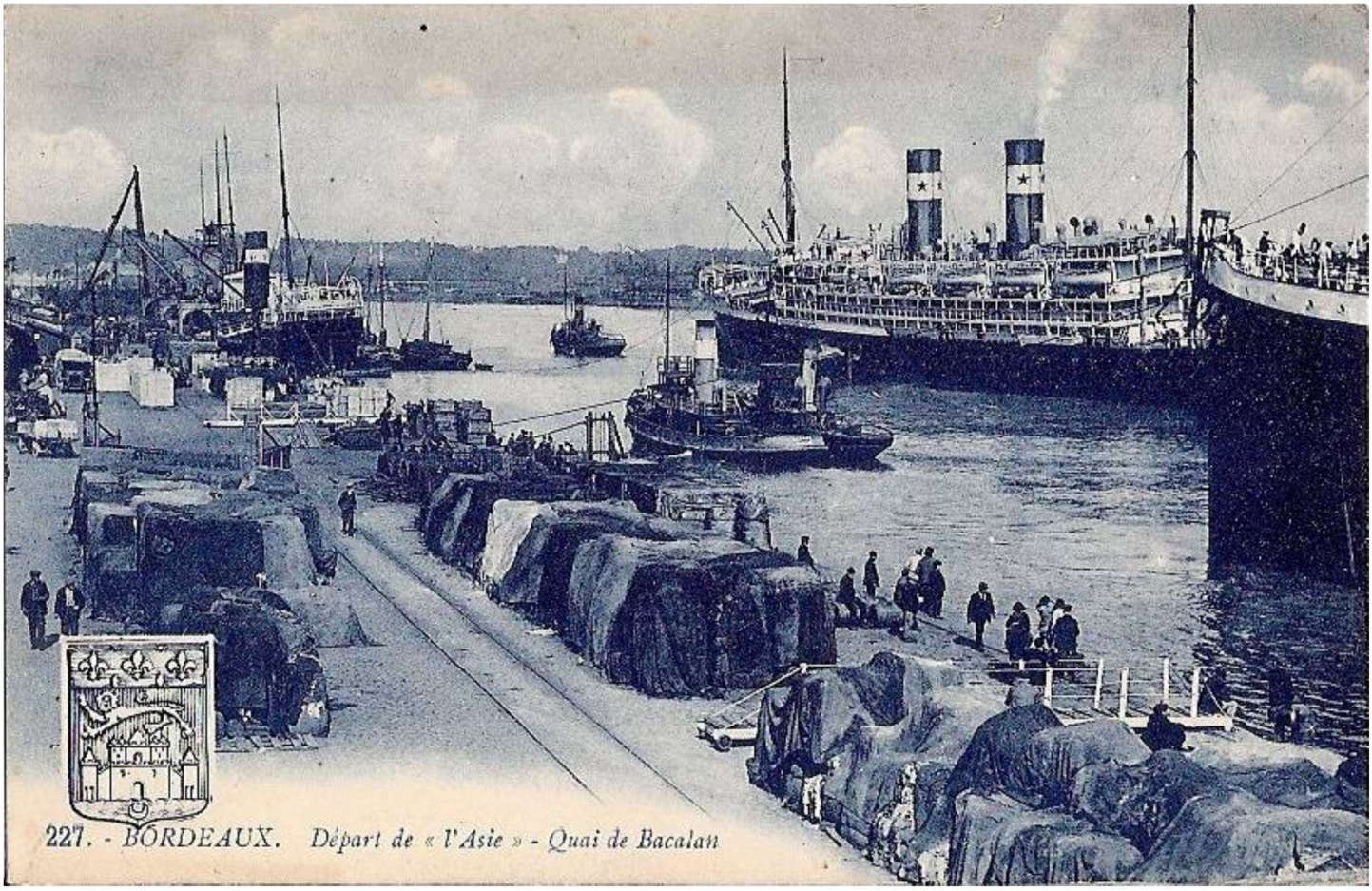
Dunkerque 1913.

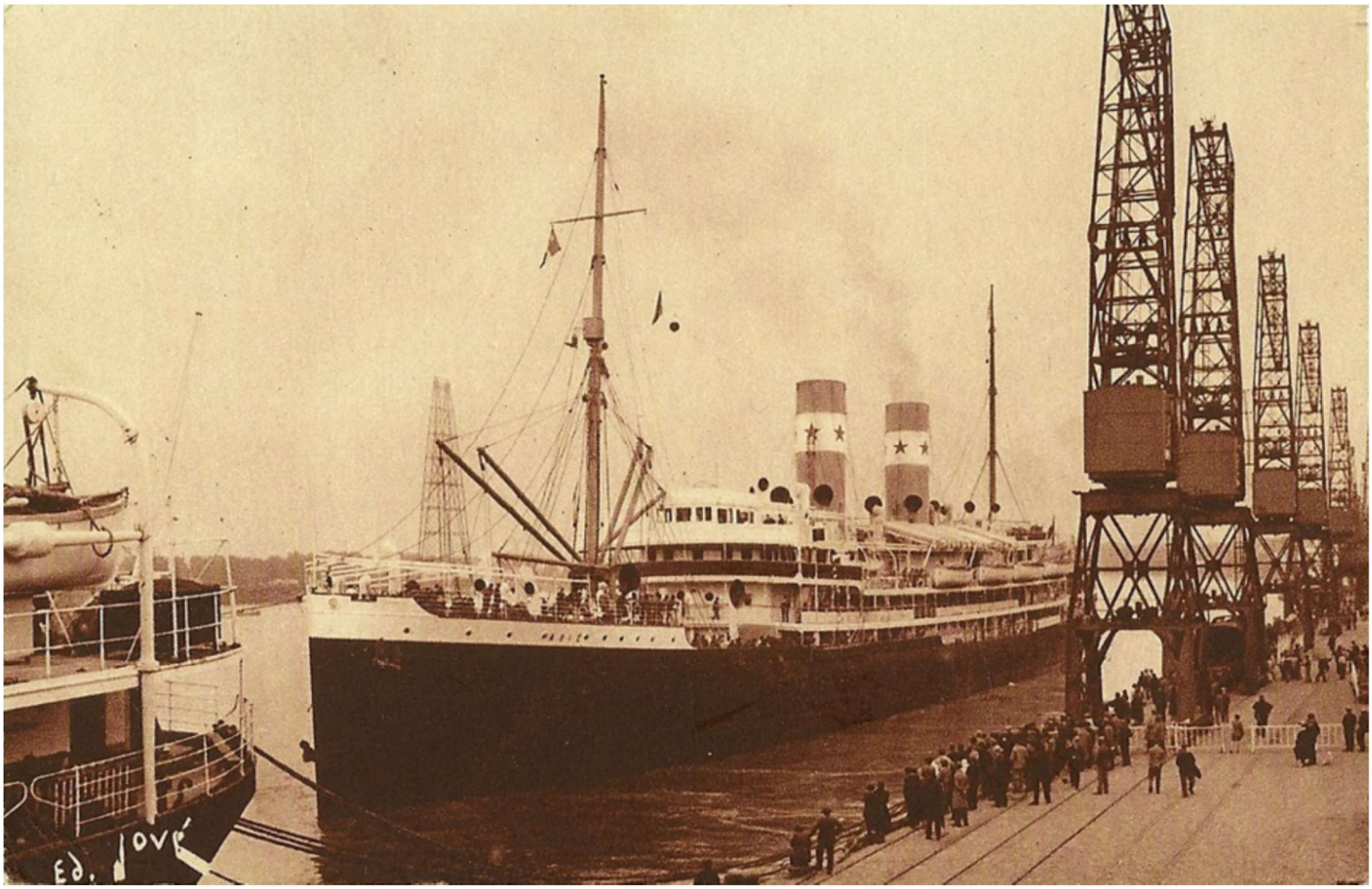
Lancement de l'"Asie" des

Chargeurs Reunis.

SOCIÉTÉ DES PRODUITS "AS DE TRÈFLE"

A. SIPLETER PHOTOGRAPHE 13, RUE DES BASSINS





Sur le quai Carnot à Bordeaux



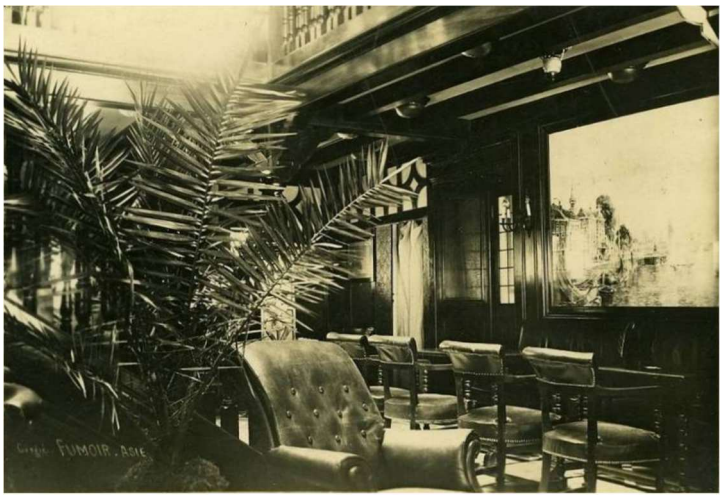
Bibliothèque



Salle à manger



Fumoir



Fumoir





Sur la page suivante, lors d'un voyage de retour sur l'Asie en 1933.



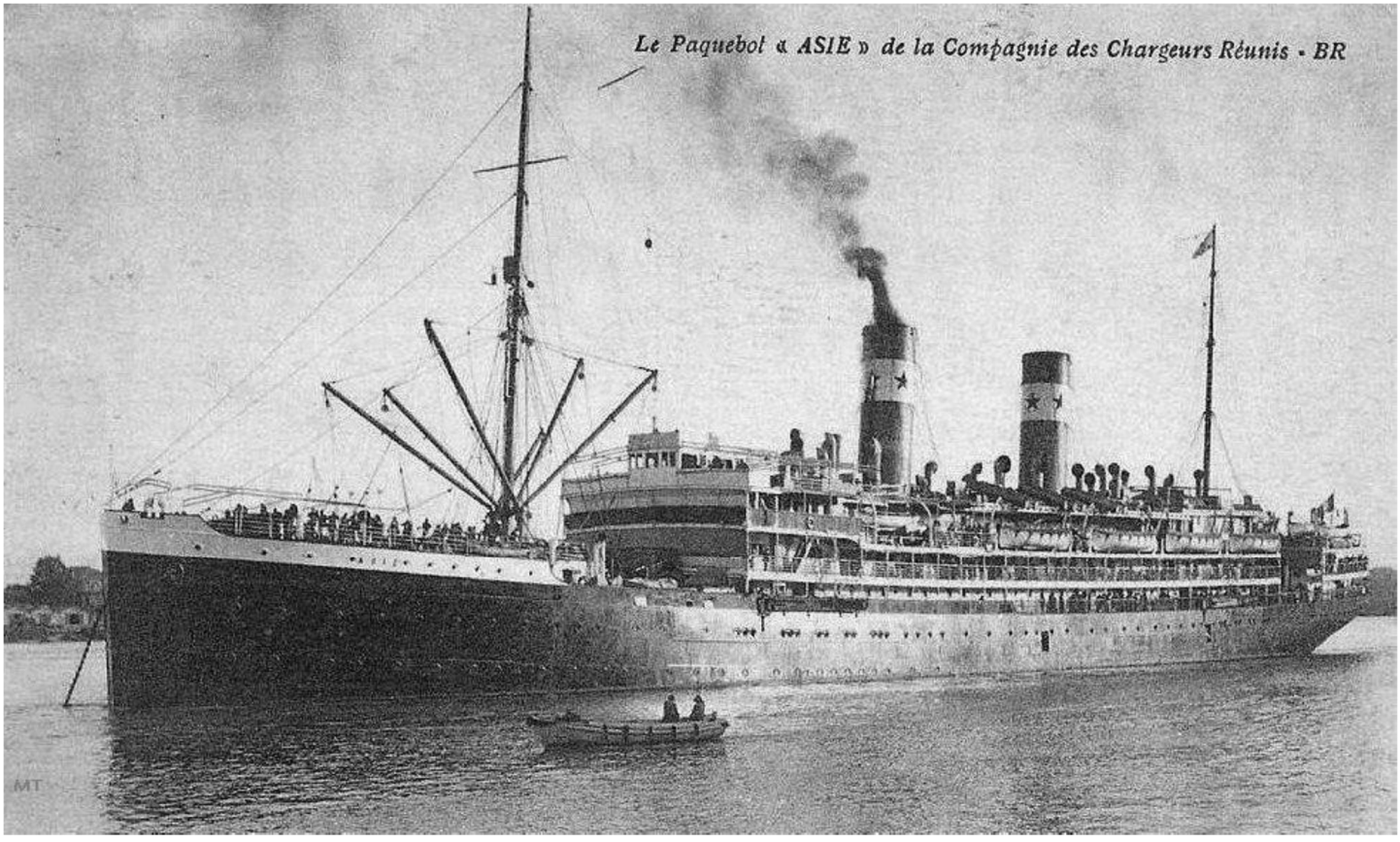
Retour en France A bord de l'Asie 1934



A bord de l'Asie 1933



Les acteurs d'un spectacle donné le 6 février 1934, au pied de l'escalier de la salle à manger.



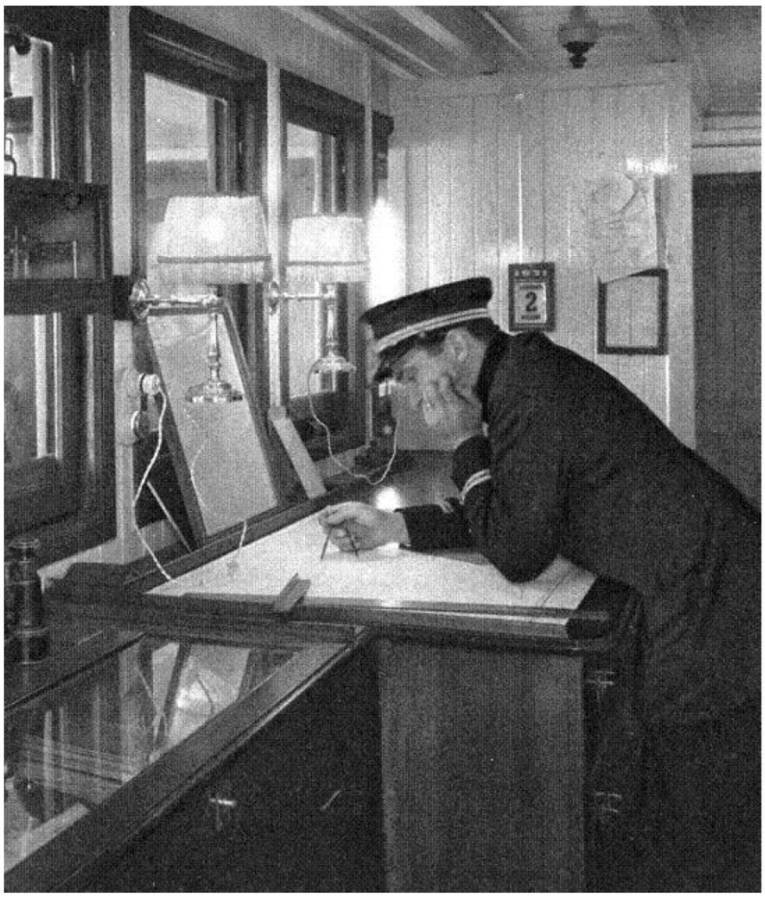


Nous n’avons pas de photo prise par Louis Vatrican, de l’escale de Madère





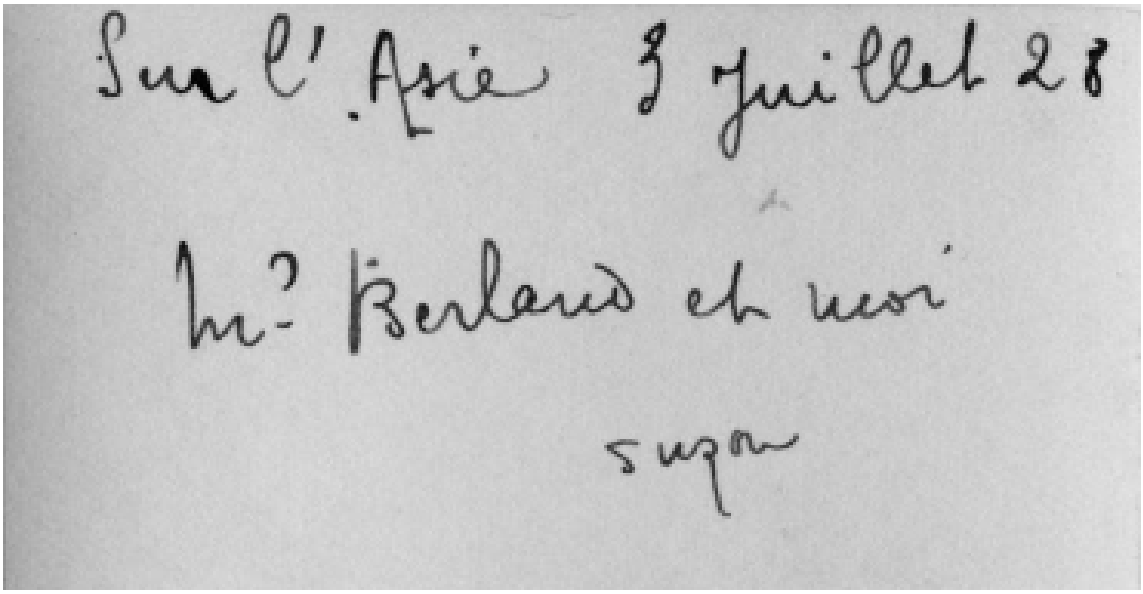
La station radio ("La France travaille" éditions Horizons de France 1932)



La chambre des cartes ("La France travaille" éditions Horizons de France 1932)

Ces photos, prises par Louis Vatrican, illustrent la traversée, et l'arrivée à Dakar, où Louis Vatrican et Suzanne restent quelques jours avant de prendre le train pour Koulikoro :





Il doit s'agir de Lucien Berland.

C'est est un entomologiste et un arachnologiste français, né le 14 mai 1888 à Ay (Marne) et mort le 18 août 1962 à Versailles. Il fait ses études au lycée Charlemagne puis à la Sorbonne où il obtient une licence de sciences naturelles en 1908. Il entre au Muséum national d'histoire naturelle comme préparateur en 1912 au sein du laboratoire d'entomologie. Il est gravement blessé à Verdun durant la Première Guerre mondiale. Berland fait paraître de plus de 200 publications, majoritairement consacrées à des questions de systématique. Il s'intéresse également au comportement des araignées et des hyménoptères prédateurs. Il fait de nombreux voyages en Afrique saharienne et du Nord.

Parmi ses publications, on peut noter :

En 1932 un livre : « Les arachnides (scorpions, araignées, etc.) : biologie systématique »

En 1933, dans le volume 58 du Bulletin de la Société zoologique de France, un article : « Une nouvelle espèce de nemoscolus (araignée) du Soudan Français, et son industrie ».



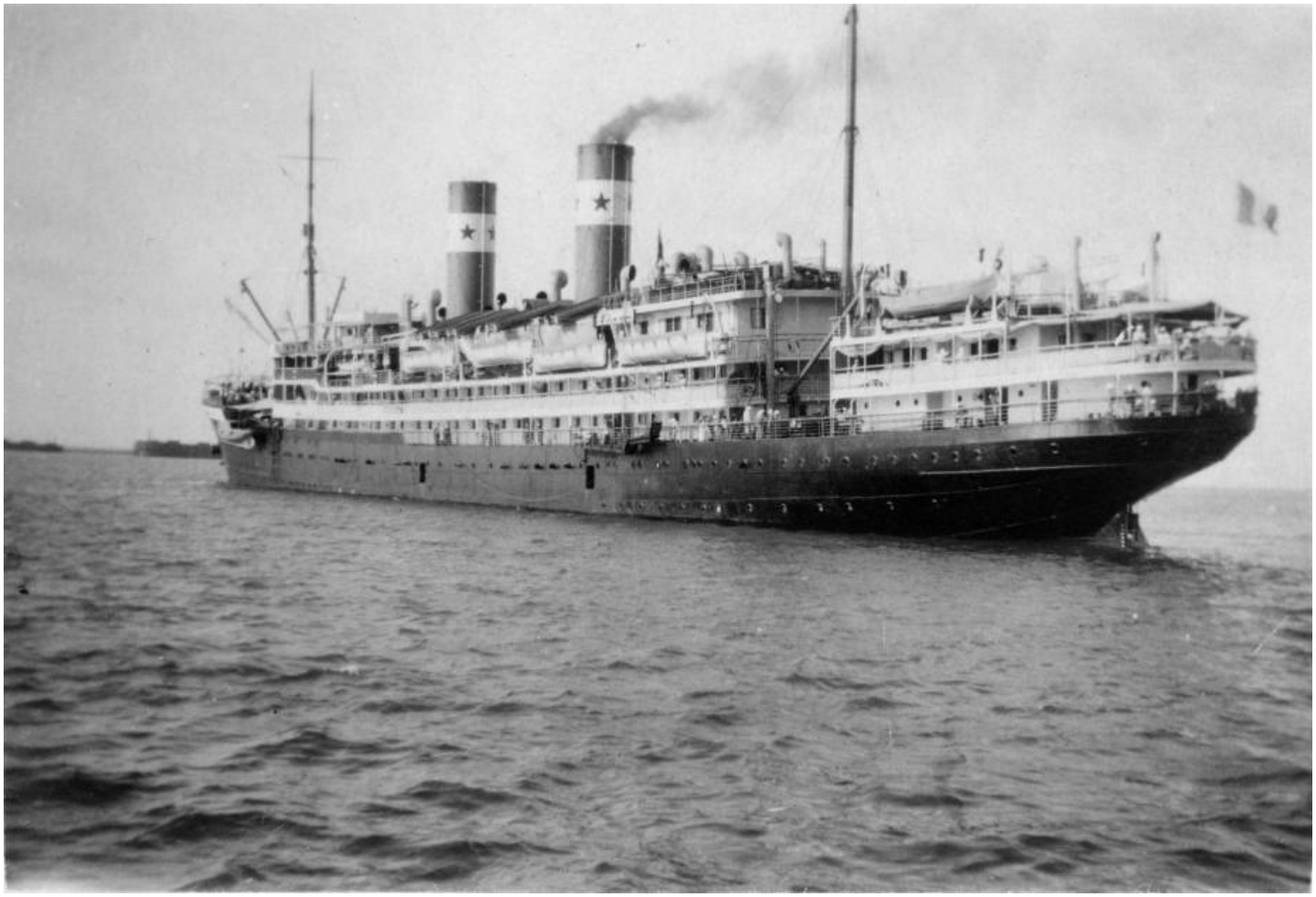


Dakar 5 Juillet 1928

Arrivée de l'Asie

au quai de Dakar

2 Passagers ch Supon

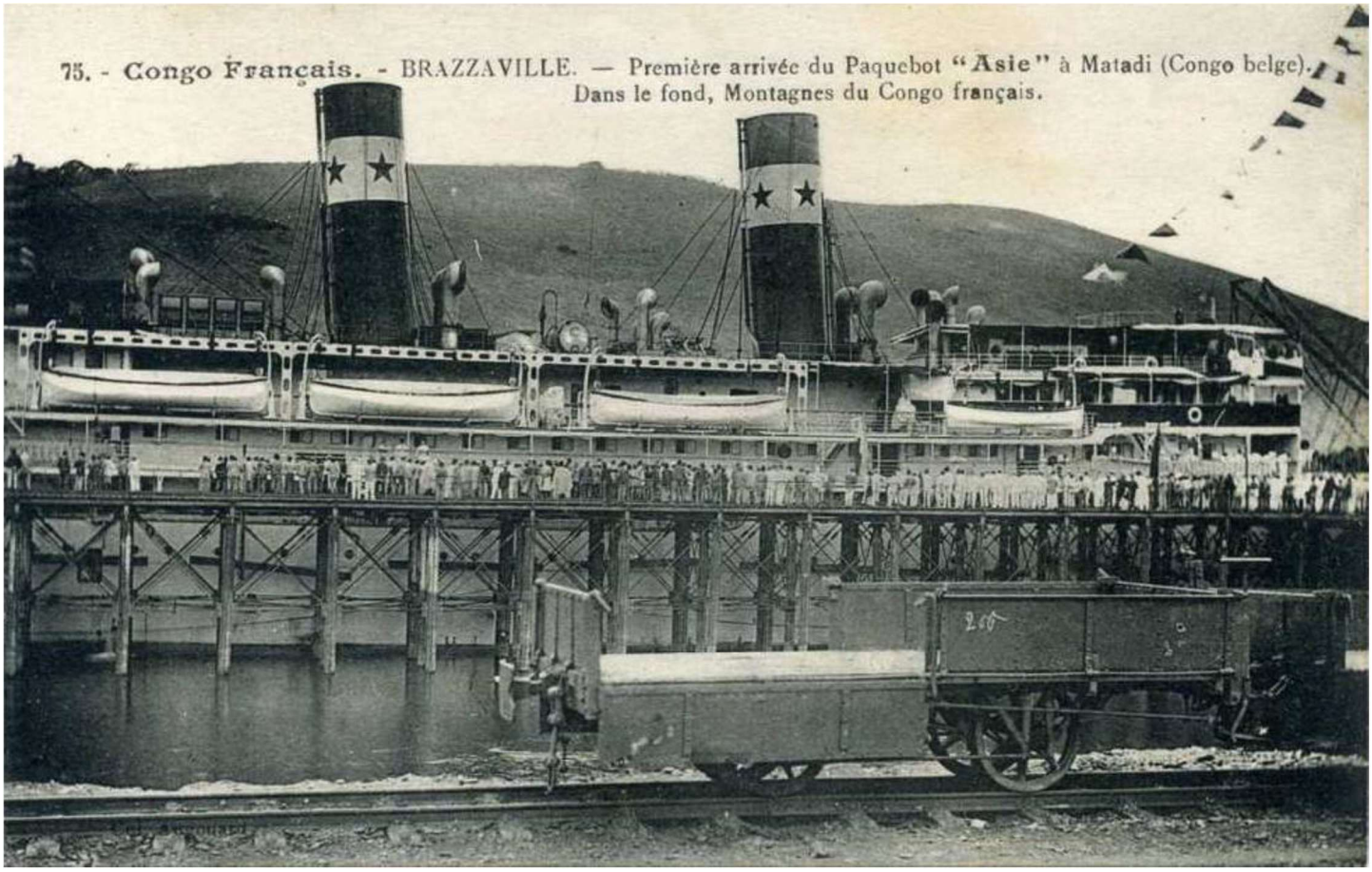


Dakar 5 Juillet 28

L'"Asie" continue sa route vers l'A.E.F.


Togo (S.-M.-F.).
- 15 LOME. - L'Agence des Chargeurs Réunis et l'Asie en Rade. B. R.
Collection Photo-Océan.


COTONOU (Dahomey). - " L'Asie " en Rade


75. - Congo Français. - BRAZZAVILLE. — Première arrivée du Paquebot "Asie" à Matadi (Congo belge).
Dans le fond, Montagnes du Congo français.



Dakar 5 Juillet 1928

Devant la Poste
La dernière journée avec
les joyeux compagnons de
bord de l'"Asie"

Supon

Cette photo, comme d'autres par la suite, peut être comparée avec une carte postale de Fortier.



François-Edmond Fortier, né en 1862 dans les Vosges, s'est installé à Dakar en 1900 ou peu avant, à l'angle du boulevard Pinet-Laprade et de la rue Dagorne, où il tenait boutique et vivait avec ses deux filles blondes et son boy Seydou Traoré. Il semble avoir débuté son activité en association avec Noal, dont il a repris l'affaire et les clichés. Fortier a été, de très loin, le photographe le plus prolifique en matière de cartes postales : plus de 3300 cartes originales (et autant de rééditions) éditées dès les premières années du XXe siècle et pendant 20 ans, environ.

Fortier a pratiquement couvert toutes les villes du Sénégal et tous les sujets possibles, de manière très systématique, avec une prédilection pour les portraits de nus. Ce travail constitue un inventaire inestimable du cadre de vie, de la vie et des mœurs du Sénégal colonial, mais aussi du Soudan français, de la Guinée, et dans une moindre mesure du Dahomey et de la Côte d'Ivoire.

Il voyagea jusqu'à Tombouctou en janvier 1906. Il est l'un des premiers photographes professionnels à y travailler après son occupation par le commandant Joffre en 1894.

Fortier avait coutume de dire « le Cantal, mon berceau, Dakar, mon tombeau ». Il est mort à Dakar en 1928.

Si l'on rapproche la série de photos qui suivent du plan de Dakar, on peut imaginer le séjour de Louis Vatrican et Suzanne.

Ils descendent du bateau, le regardent repartir, vont à la Poste, toute proche des quais, écrire à leur famille. C'est le mercredi 5 juillet.

Ils avaient sans doute ensuite quelques formalités à faire. Le 8 juillet, qui était un dimanche, ils font une promenade sur la Corniche, jusqu'à l'Anse Bernard, en contrebas du Palais du Gouvernement, qui est actuellement le Palais Présidentiel. Par contre, l'Anse Bernard n'était pas située là où l'indique cette carte récente, mais entres les actuels Palais Présidentiel et Ambassade de France.

Le mardi 10 juillet, ils prennent le train à la gare, toute proche, elle aussi, des quais.



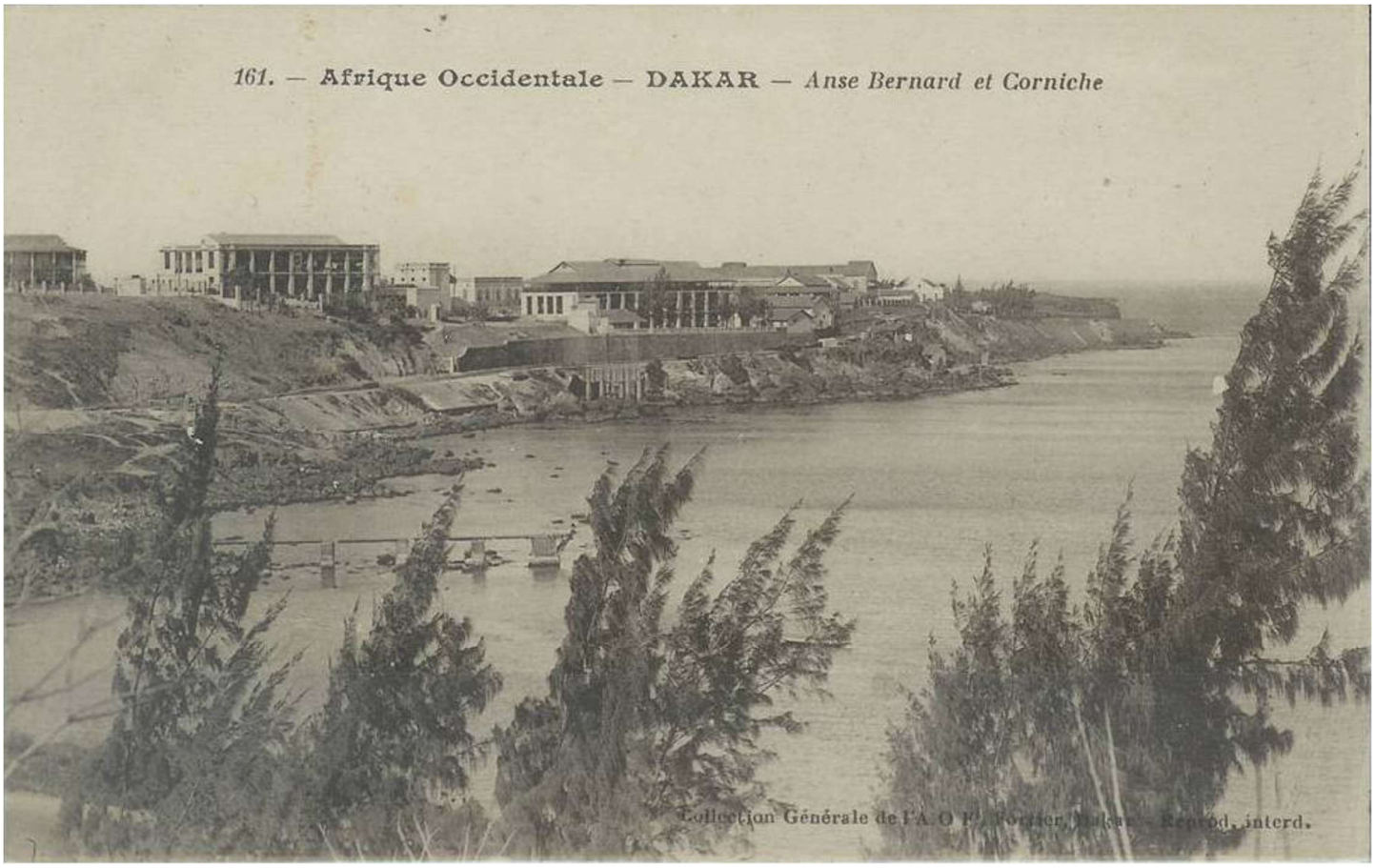


Dakar 8 Juillet 1928

Sur la Corniche, patronage de petites indigènes que des Religieuses conduisent à la promenade et au bain

Suzon

La pointe qui apparaît en fond sur la photo de Louis Vatrican se retrouve sur cette carte postale.



Il s'agit de la pointe de la Défense (pointe de Dakar sur le plan actuel).

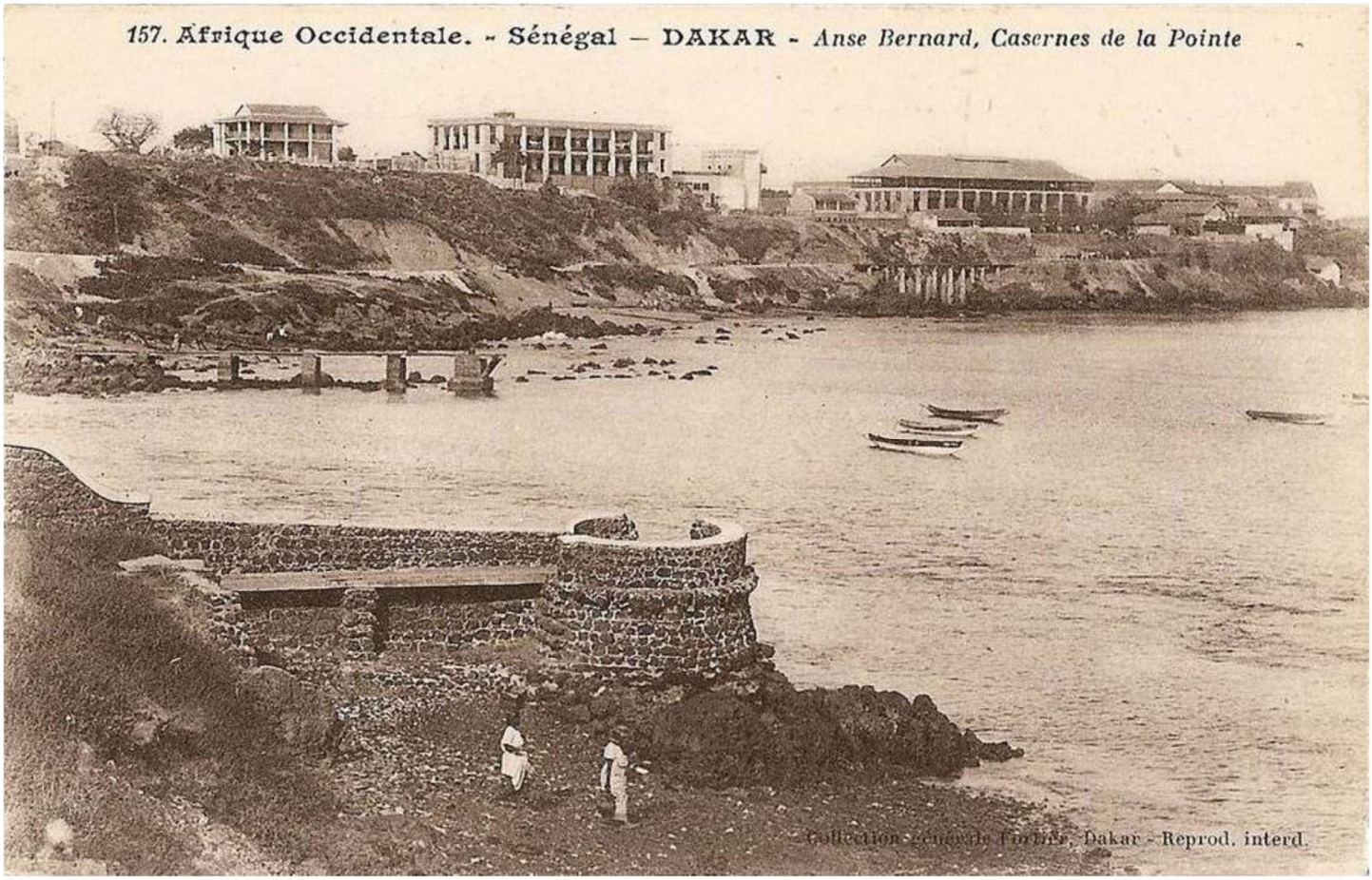




Dakar 8 Juillet 1928
La Corniche et la mer -
Au fond l'île de Gorée

Sapon

La jetée à côté de laquelle se trouve Suzanne est celle-ci. Sur cette carte postale, la marée est basse, alors qu'elle est haute sur la photo de Louis Vatrican. La hauteur de la mer à Dakar varie entre 0,20 m et 1,80 m. Ce jour là, la mer était haute à 12 heures 33 (hauteur 1,69 m) et basse à 18 heures 50 (hauteur 0,63 m).



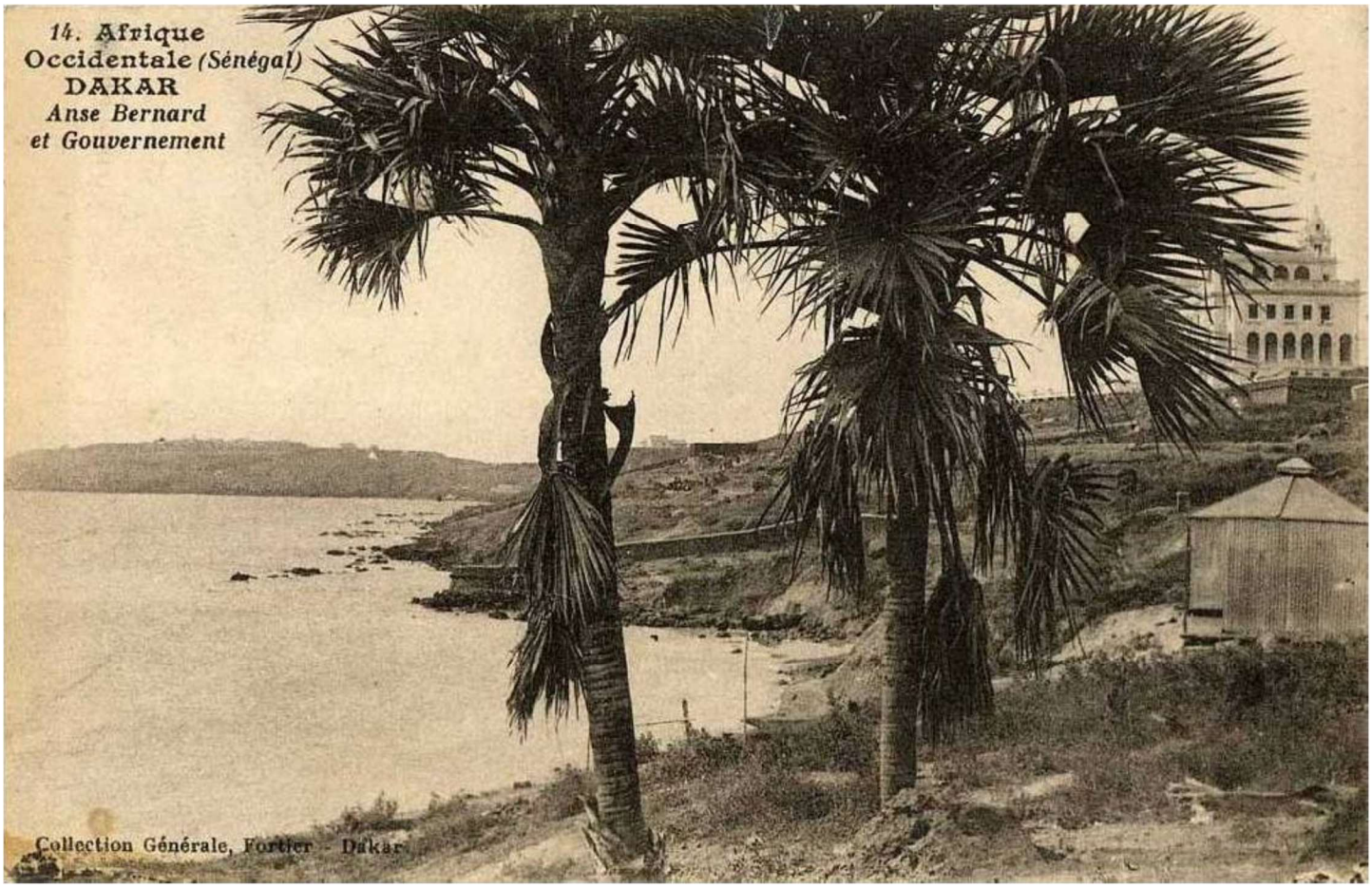
Cette jetée se retrouve sur les photos suivantes, ce qui donne la topographie des lieux : depuis l'anse Bernard on voit les casernes à gauche et le palais du Gouvernement à droite.



Dakar 8 Juillet 1928

Le Palais du Gouverneur
surplombant la mer
près de laquelle s'étend
la Corniche

Supan


14. Afrique
Occidentale (Sénégal)
DAKAR
Anse Bernard
et Gouvernement
Collection Générale, Fortier - Dakar


2043. Afrique Occidentale - SENEGAL - DAKAR — Palais du Gouvernement et Hôpital
vus de l'Anse Bernard
Collection générale Fortier - Dakar

La France établit en 1659 un comptoir à Saint-Louis qui deviendra la première capitale du Sénégal. En 1677 les Français enlèvent l'île de Gorée aux Hollandais.

De 1677 à 1814, la France et l'Angleterre se disputent la maîtrise du Sénégal. L'emprise française se limite alors à Saint-Louis, Gorée, Rufisque et à quelques escales fluviales. Mais le Traité de Paris signé le 30 mai 1814 rend le Sénégal à la France

L'ordre colonial s'impose avec Faidherbe, gouverneur du Sénégal de 1854 à 1861 et de 1863 à 1865 qui jette les bases de la future Afrique occidentale française. Il étend l'influence française très au-delà du Sénégal, travaille à développer l'économie locale et crée, en 1857, le port de Dakar, qui n'était à l'origine qu'un village de pêcheurs. Il se heurte cependant à une vive résistance.

* *



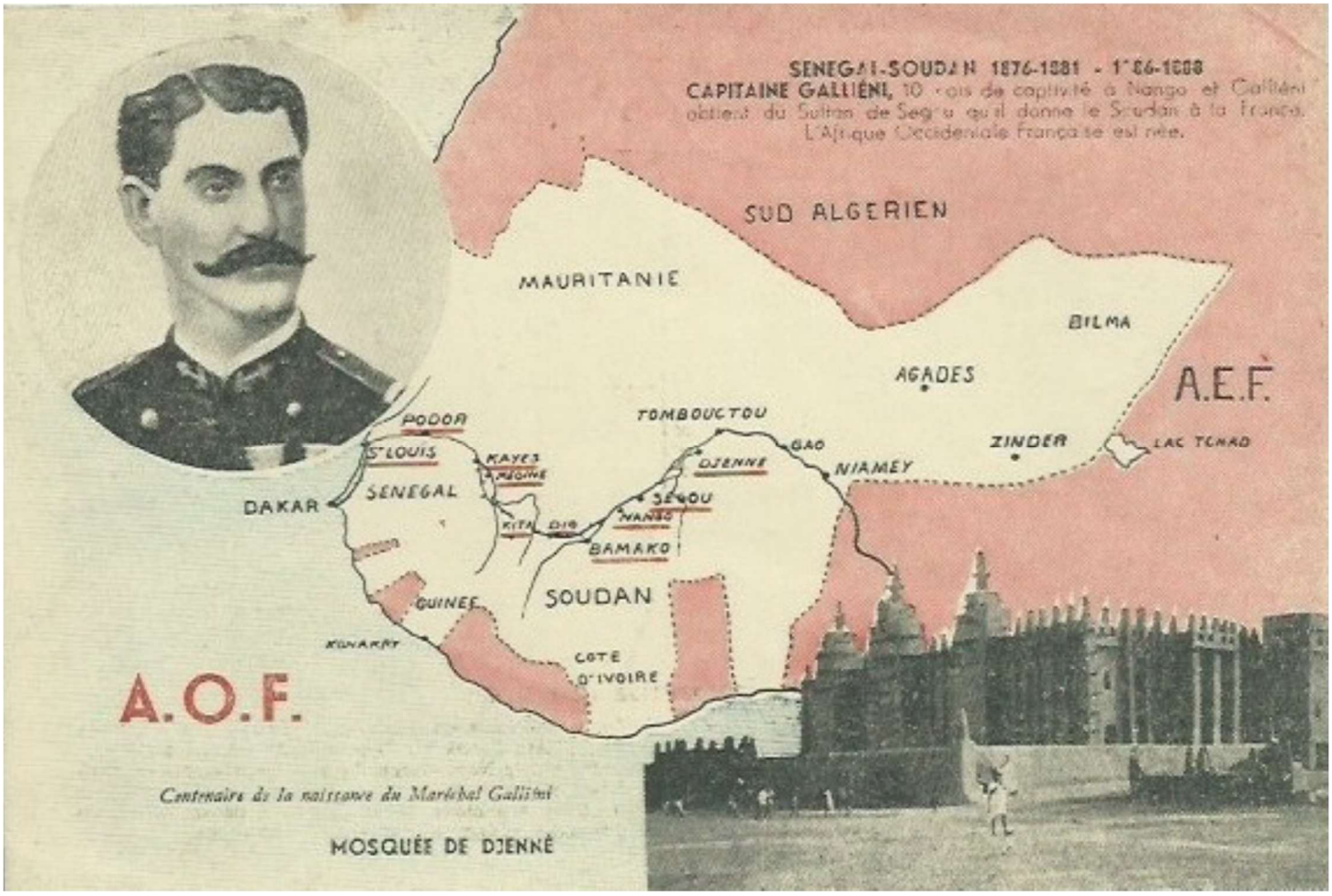


Blaise Diagne

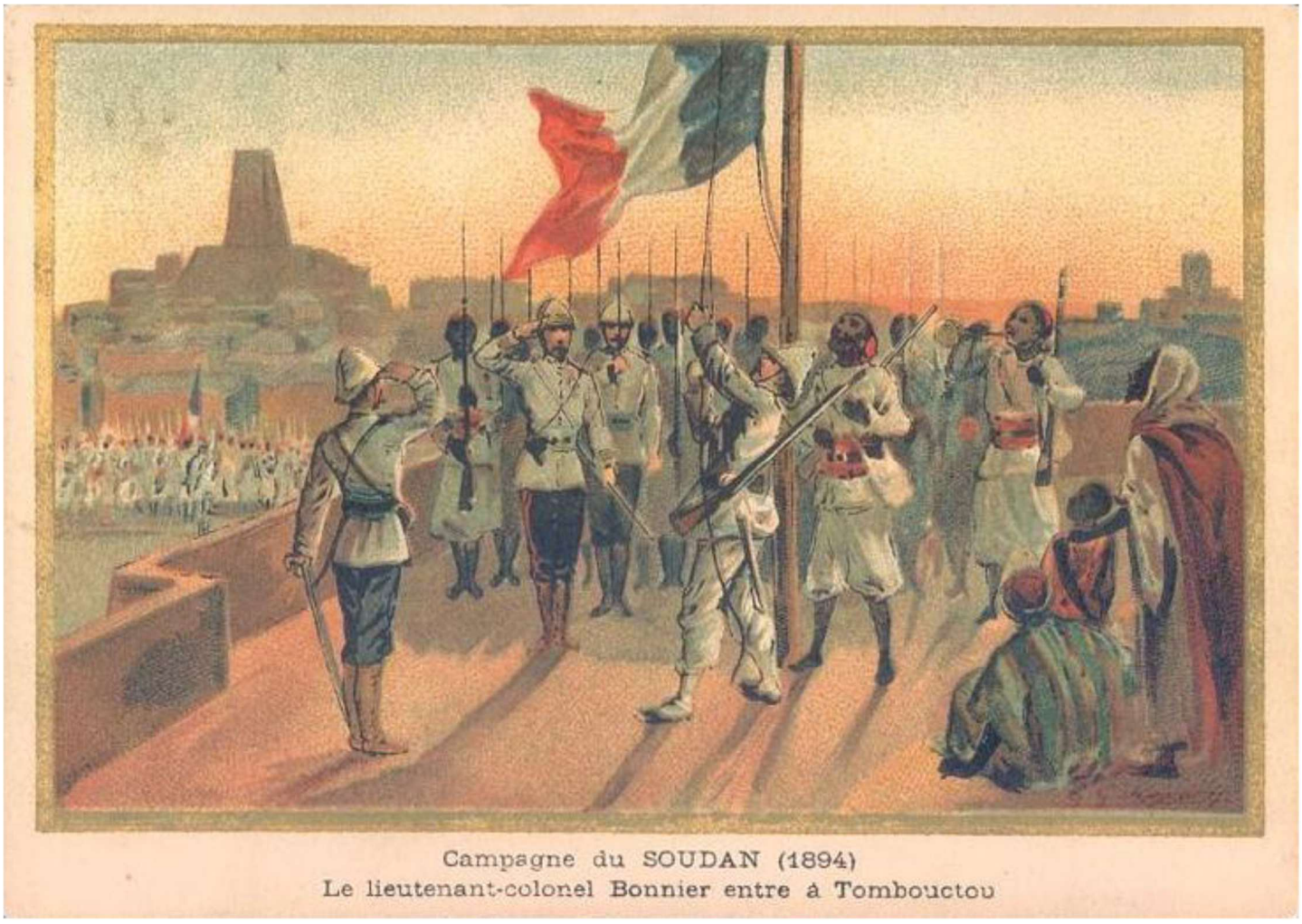
Dès 1848, la citoyenneté est accordée aux habitants libres du Sénégal qui sont représentés à l'Assemblée Française par un député. En 1916, la citoyenneté française est élargie aux habitants des Quatre Communes (Dakar, Saint-Louis, Gorée et Rufisque), ce qui leur donne le droit d'élire des conseils municipaux. En 1914, Blaise Diagne est le premier député noir à entrer au Parlement français (il sera membre du gouvernement français en 1931). Lui-même et ses successeurs, Galandou Diouf de 1934 à 1941, puis Lamine Guèye et Léopold Sédar Senghor, joueront un rôle essentiel dans la lutte contre les abus de la colonisation puis dans la marche vers l'indépendance.

* *

De 1880 à 1895 : création du **Soudan français**. (Le terme Soudan vient de l'arabe Bilad es-sudan, le pays des noirs, nom qui était donné par les arabes à la région qui s'étendait du Sénégal à l'Ethiopie)



En 1892, Kayes en devient la capitale. Prise de Tombouctou en 1894.



En 1893, création du Bénin, détaché du Sénégal dont il dépendait. Il prend le nom de Dahomey en 1894.

Le 16 juin 1895 : La fédération d'Afrique occidentale française est créée, regroupant les colonies du Soudan, du Sénégal, de la Guinée et de la Côte d'Ivoire.



En 1899, le Soudan français est disloqué au profit du Sénégal, de la Guinée, de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey, les provinces de Tombouctou et de la Volta formant deux territoires militaires (décret du 17 octobre).

En 1902, Dakar devient la capitale de l'Afrique occidentale française, à la place de Saint-Louis, et le Soudan français est reconstitué, sous le nom de **Sénégambie et Niger** (décret du 1er octobre).



En 1904, l'AOF est rejointe par le Dahomey puis par le Niger et la Mauritanie. Le Soudan change encore de nom et devient le **Haut Sénégal et Niger**, avec capitale à Bamako (décret du 18 octobre).





Faidherbe

Il ne sera complètement pacifié qu'en 1916, avec la soumission générale à Gao des Touareg Oulimidden.

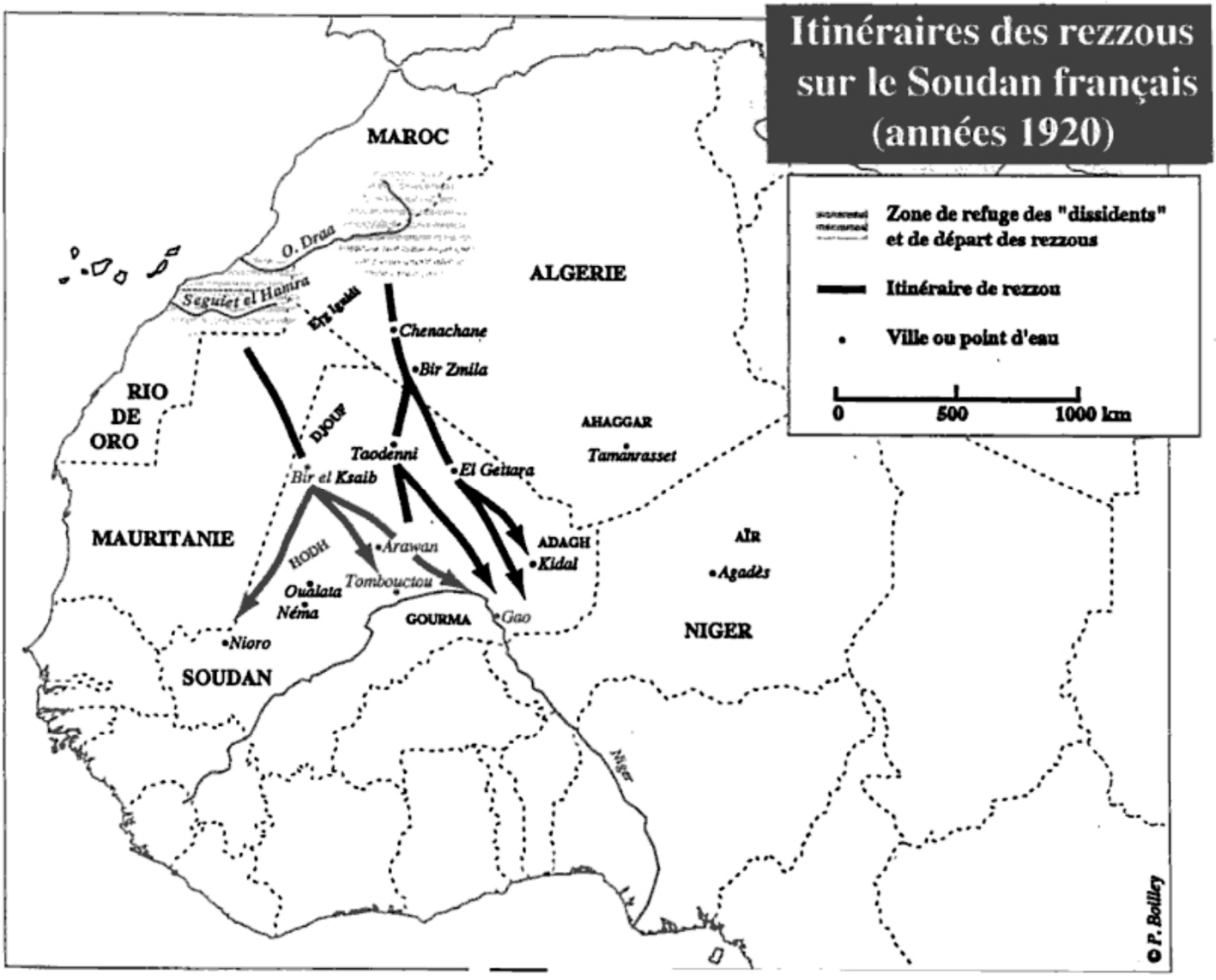
Les touareg cependant continuent leurs rezzous et une véritable sécurité ne s'installera qu'au début des années trente.

En 1920, la Haute-Volta (actuel Burkina Faso) est créée par démembrement du Haut Sénégal et Niger. Le territoire restant reprend le nom de **Soudan français** avec Bamako comme capitale.


2c
SOUDAN
FRANÇAIS
AFRIQUE
OCCIDENTALE
FRANÇAISE


POSTES
1c
SOUDAN
FRANÇAIS
A.DELZERS


POSTES
5F
SOUDAN FRANÇAIS
HOURRIEZ


Itinéraires des rezzous sur le Soudan français (années 1920)
Zone de refuge des "dissidents" et de départ des rezzous
Itinéraire de rezzou
Ville ou point d'eau
0
500
1000 km
MAROC
ALGERIE
O. Draa
Seguiet el Hamra
Erg Iguidi
Chenachane
Bir Zmila
RIO DE ORO
DJOUF
Taodenni
El Gettara
AHAGGAR
Tamanrasset
Bir el Ksaib
MAURITANIE
HODH
Arawan
ADAGH
Kidal
AIR
Agadès
Oualata
Tombouctou
Néma
GOURMA
Gao
Nioro
SOUDAN
NIGER
NIGER
© P. Bolley


COLONIES FRANÇAISES
OCÉAN ATLANTIQUE
MAURITANIE
LE SÉNÉGAL ET LE SOUDAN FRANÇAIS
Araouan
Oualata
Tombouctou
St Louis
Saldé
Dakar
Bakel
Kayes
Gao
Sansanding
Bafoulabé
Koulikoro
Ségou
Sikoro
Bandiagara
Kita
Bammako
Sikasso
GUINÉE PORTUG.
GUINÉE Fse


AFRIQUE OCCIDENTALE
MER MÉDITERRANÉE
MER ROUGE
TOMBOUCTOU
AFRIQUE OCCIDENTALE
DAKAR
OCÉAN
ATLANTIQUE



Palais du Gouvernement

« Le Palais du Gouvernement décorerait, à merveille, un bel endroit de Paris, voire les Champs-Elysées ou l'Avenue du Bois. Des grilles presque semblables, par le style, à celles qui ferment notre Parc-Monceau protègent le jardin de pelouses et de massifs dessinés en courbes élégantes. L'art français triomphe dans cette architecture aérée, monumentale cependant, debout sur un perron majestueux. Situé en haut de la ville, c'est un symbole opportun de la grandeur nationale. »

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)



L'architecture du bâtiment a été modifiée par la suite. Voilà son aspect dans les années 50. Il était alors dénommé « Palais du Gouverneur ».



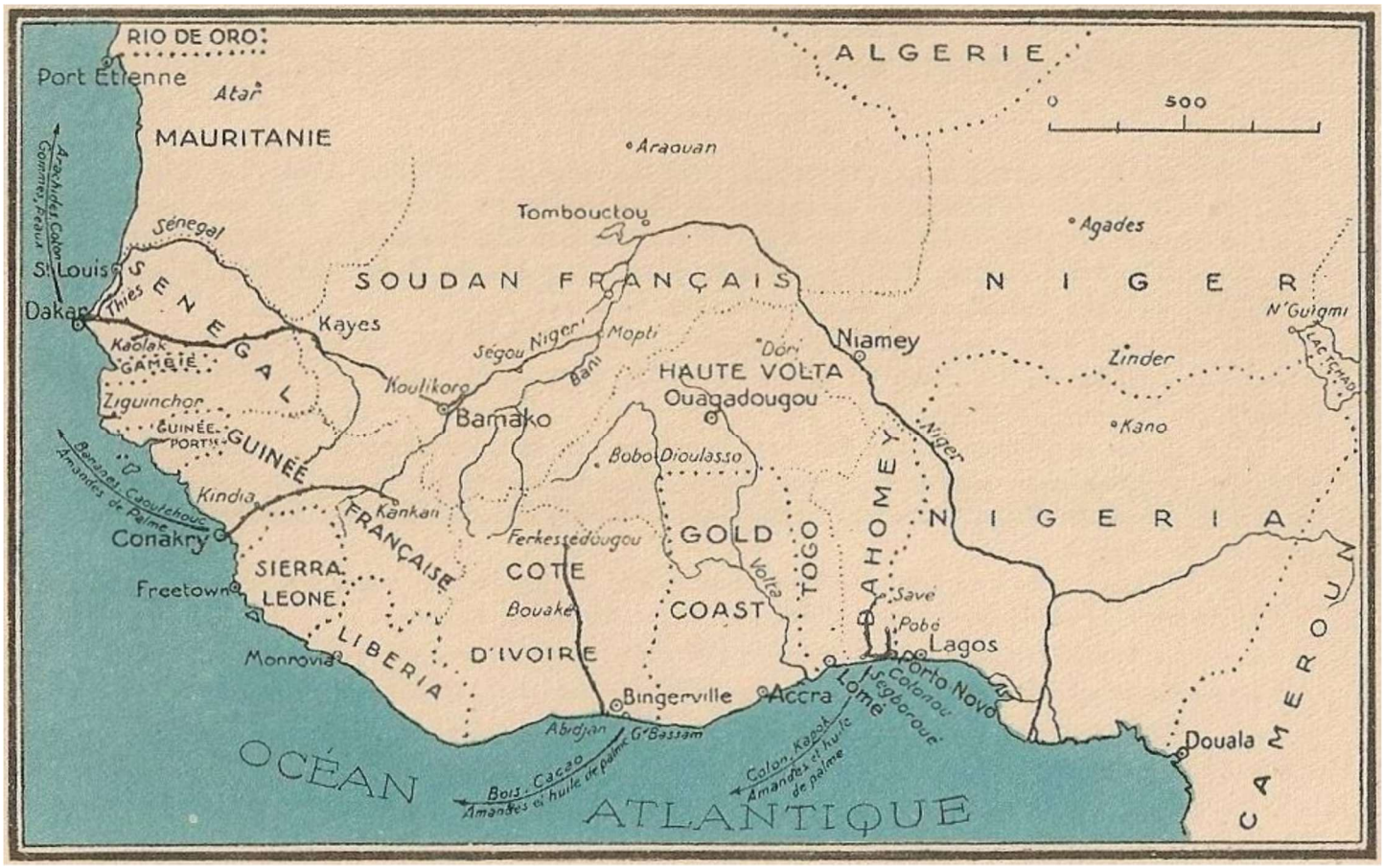
Voyage de Dakar à Koulikoro

Bien que nous n'en ayons pas de photos, la deuxième étape de Louis Vatrican et Suzanne Magnant a sans doute été le voyage en chemin de fer de Dakar à Koulikoro.

* *

Le projet de construction de la ligne de chemin de fer du Dakar-Niger est élaboré à la fin du XIXe siècle par le général Gallieni, commandant du Soudan français (Mali). Les crédits sont votés par le parlement français le 24 février 1881. L'objectif était de relier le fleuve Niger et le port de Dakar afin de permettre l'acheminement des matières premières vers la métropole. La construction de la ligne sera achevée au début du XXe siècle : le tronçon Kayes-Koulikoro (1) sera inauguré le 10 décembre 1904 et la totalité de la ligne, Dakar-Koulikoro, en 1924. La ligne couvre un parcours de 1 287 km dont 641 km au Mali.

(1) Kayes était terminus amont de la navigation sur le Sénégal. Ce premier tronçon permettait donc de joindre Koulikoro à l'océan, à Saint-Louis. Mais le Sénégal n'est vraiment navigable que quelques semaines, trois mois au plus, chaque année. Seules les crues du Sénégal, du 15 août à fin septembre, permettent aux grands bateaux d'aller directement de Kayes à Bordeaux. Du début juillet au 15 novembre il est accessible à des navires calant 1 m 30.



La carte d'époque montre bien que le but le plus important des transports dans les colonies africaines est le rapatriement des matières premières vers la métropole, d'abord par voie fluviale, puis par voie ferrée.

De Dakar, partent l'arachide, le coton, la gomme et les peaux.



Le voyage en train de Dakar à Koulikoro, de Louis Vatrican et Suzanne, se situe entre le dimanche 8 juillet (dernière photo de Dakar) et le samedi 14 juillet (photos de Koulikoro). Deux sources nous permettent d'estimer la durée de ce trajet et d'en deviner les dates.

Le Supplément à la revue générale des Sciences du 31 juillet 1935, donne le programme d'un voyage touristique et comporte les horaires du train.

— 28 septembre [samedi]. Départ de Dakar par le train de 7 h. 26 ; repas au wagon-restaurant, arrivée à Tambacounda à 22 h. 48, coucher dans les voitures-lits.

— 29 septembre. Séjour à Tambacounda ; départ à 23 h. 30.

— 30 septembre. Arrivée à Kayes à 8 h. 16, visite individuelle de la ville. Départ à 16 h. 30.

— 1er octobre. Arrivée à Bamako à 8 h. 15

Courrier d'Afrique » de Maurice Martin du Gard, en 1931 :

C'est le mardi que l'on part, après déjeuner. Le soleil est si traître qu'il est prudent de garder son casque, même dans un compartiment aux volets fermés. Essayez, ainsi couronné, de vous caler dans un coin, essayer d'écrire, de lire ; les pages du livre sont déjà couvertes de poussière. Le premier arrêt : Rufisque. Les services civils, les chemins de fer ont découvert dans le train des collègues qui continuent fort avant sur la ligne, et ils ont des commissions, des lettres, des colis à leur confier pour leurs amis ou connaissances. On se croirait à Chatou ou à la Garenne-Bezons, à entendre ces petits bourgeois sur le chapitre des congés proches ou lointains, de l'avancement de la retraire. […] De merveilleux petits noirs, nus, longs, musclés, avec un cimier de cheveux crépus leur partageant le crâne, examinent en riant le train qui, chaque semaine, est un événement. […] Huit heures à peine que nous roulons et nous n'arriverons pas avant deux nuits. […] Le paysage avait changé : le soir était venu, le second et le dernier soir du trajet de Dakar à Bamako.

Si les horaires étaient les mêmes en 1928 qu'en 1931, on peut penser que Louis Vatrican et Suzanne ont pris le train le mardi 10 juillet et sont arrivés à Koulikoro le 12 juillet, pour une durée d'environ deux jours et demi.

Le train était moins rapide en 1906, puisqu'il mettait 2 jours uniquement pour aller de Kayes à Koulikoro (le tronçon de Dakar à Kayes n'existait pas encore).

(Collection des ouvrages publiés par la Commission des publications et notices : Les colonies françaises au début du XXe siècle; cinq ans de progrès (1900-1905), Barlatier, 1906)

Mais ce trajet, de Kayes à Koulikoro, s'était réduit à 16 heures en 1922

De Kayes à Bammako […] un train confortable […] qui comprend des wagons de luxe pourvus de toilettes entières, d'un mobilier élégant et simple, de toutes les commodités utiles à qui veut écrire, déjeuner ou dîner sans mécompte ; et cela pour quinze à seize heures de trajet seulement.
(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)



Le train Dakar-Niger en 1948

Et de nos jours …

Depuis octobre 2003, les gouvernements du Sénégal et du Mali ont confié la gestion du réseau à un consortium franco-canadien (Canac-Getma) nommé Transrail. Les gouvernements ont imposé le maintien du service voyageur. Ce dernier, se résume à une liaison Dakar-Bamako aller et retour par semaine. La rame quitte Dakar le samedi vers 13h50 pour arriver à Bamako le lundi soir ou le mardi matin (le trajet dure donc sensiblement le même temps qu'en 1931). La vitesse maximum est de 65 km/h. Le train repart vers Dakar le mercredi.

Malgré l'obligation faite au consortium de maintenir un service voyageur déficitaire, Transrail entend se concentrer sur le transport de marchandises. De nombreuses gares (les deux tiers) ont été fermées et le nombre de liaisons réduit, entraînant des difficultés pour les localités très enclavées. 600 agents de la Régie des Chemins de fer du Mali ont été licenciés.



La gare de Dakar a été désaffectée en 2006 et l'arrêt des trains déplacé d'un kilomètre.

Si on la compare avec l'aspect qu'elle avait sur la carte postale de Fortier, qui suit, on constate qu'elle n'a pas beaucoup changé.



De 2007 à 2012, la gestion a été confiée à l'opérateur ferroviaire belge Vecturis.

En mai 2010 le trafic voyageur s'arrête. La concession est résiliée le 7 mars 2016.

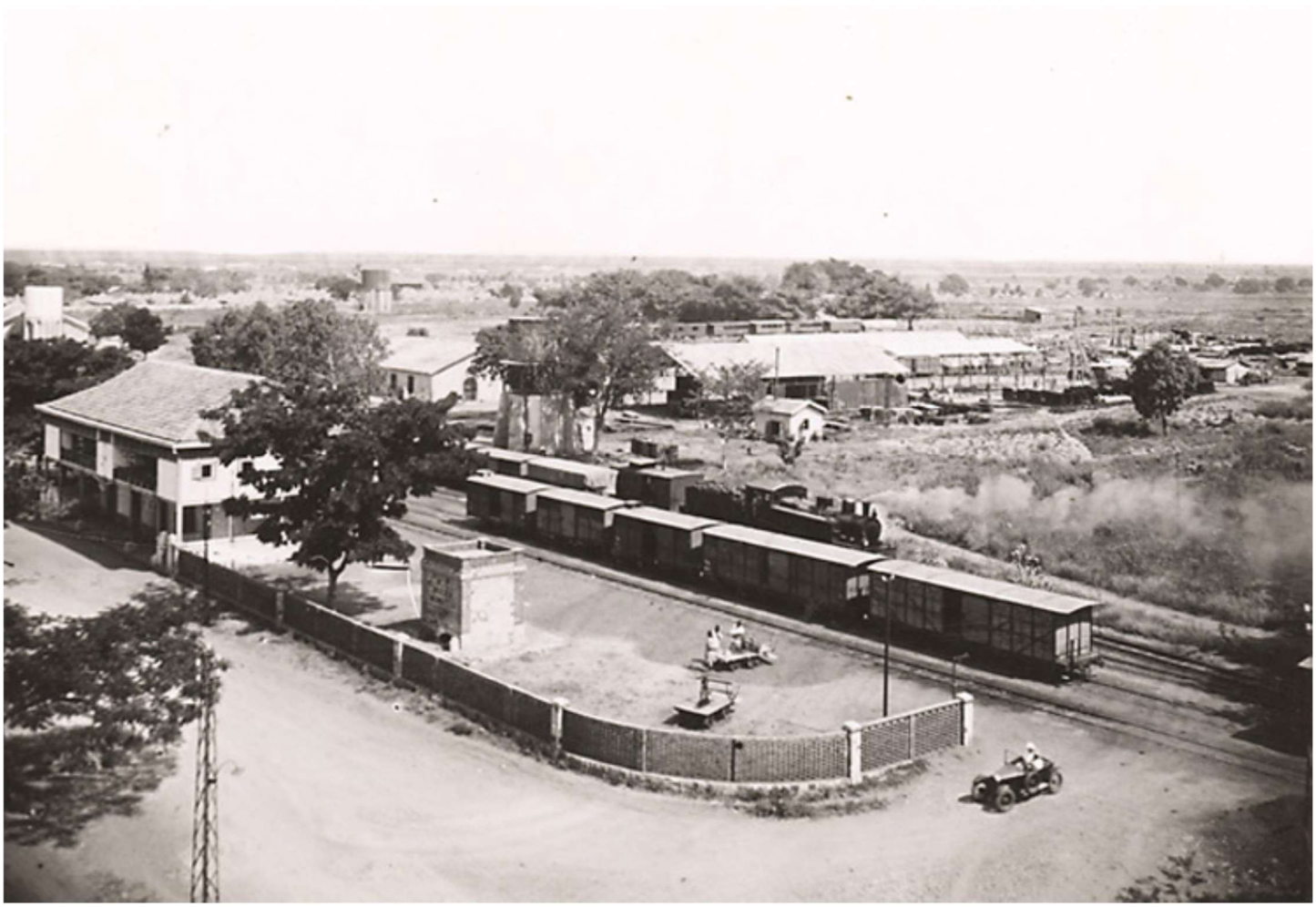
Du coup en 2016, les Etats du Mali et du Sénégal ont repris l'exploitation et un organe provisoire de gestion dénommé Dakar-Bamako-Ferroviaire (DBF) a été créé sous la forme d'une structure bi-étatique, chargé de la gestion des infrastructures et de l'exploitation du chemin de fer Dakar-Bamako. Plus aucun train ne circule depuis mai 2018. Il y a actuellement des projets de rénovation au Sénégal (entre Thiès et Tambacounda) et au Mali, ainsi qu'un projet, beaucoup plus couteux, d'une nouvelle ligne entre Dakar et Tambacounda.



Le 14 janvier 2019 la gare de Dakar a été rouverte. Depuis le 27 décembre 2021, le train express régional (TER) relie cette gare à Diamniadio, en passant par Rufisque, pour un trajet de 36 km. C'est la première ligne du pays électrifiée, et à écartement standard (le reste du réseau utilise l'écartement métrique).







Gare de Kayes (entre 1920 et 1939)



Les trains de Médine, en amont de Kayes, en 1898 (train, montant et descendant à raison de deux par jour).
Cliché du Lieutenant Emile-Louis Abbat, qui servit au Soudan Français de 1894 à 1898.

Le chemin de fer soudanais a été inauguré le 1er janvier 1894, sur le tronçon Kayes-Bafoulabé. Les travaux de construction, commencés dès 1881, avaient pris tant de retard que la ligne ne sera achevée qu'en 1904. La machine à la tête du convoi est une locomotive de type 030 T, dont 12 exemplaires, fabriqués à Paris par les ateliers de Passy, par l'entreprise Cail et par l'atelier Weidknecht, avaient été livrés en 1898. Une locomotive de type Decauville 031T avait été fournie en 1895, et deux autres 030 T de Weidknecht vinrent compléter le parc roulant du chemin de fer de Kayes au Niger en 1899.

Extrait d'un rapport rédigé en 1899 par Emile-Louis Abbat aux autorités militaires concernant le Soudan Français :

« Arrivés à Kayès, ceux qui doivent aller plus avant sont transportés en chemin de fer jusqu'à Dioubéba. L'année prochaine, le chemin de fer atteindra Badoumbé. Lorsque l'on parle du chemin de fer du Soudan, le sourire vient souvent aux lèvres de l'auditeur. Le sourire est permis car il y a si longtemps que ce fameux chemin de fer fait parler de lui, qu'il devrait être depuis longtemps terminé. C'est vrai, mais ceux qui sourient ignorent généralement sa genèse. Commencée en 1881 sous la direction d'un personnel civil peu scrupuleux, qui ne voyait dans la construction de la voie ferrée qu'une source de profits, la ligne Kayes-Bafoulabé avait déjà coûté en 1884 près de 14 millions et nous n'atteignions que le 90ème kilomètre. Et dans quelles conditions l'atteignions-nous! Un tracé à la diable, et insuffisamment étudié, une plate-forme des plus rudimentaires, un matériel insuffisant et imparfait, au point que dans certaines rampes, les voyageurs furent parfois obligés d'aider de leurs efforts ceux de la machine essoufflée. Dans de pareilles conditions, le parlement, en 1884, refusa tout net les crédits, et de 1884 à 1888 la ligne resta dans un état de quasi abandon. Reprise en 1888 par l'artillerie de marine, elle fut mise en état jusque dans ses parties soi-disant activées et dès 1890, les trains circulèrent presque régulièrement entre Kayès et Bafoulabé. Et pourtant de 1885 à 1892, le total des crédits ne s'éleva qu'à 1 650 000 francs. En 1891 s'ouvrit une ère nouvelle. Une commission d'étude confiée au Génie et dirigée successivement par le Lieutenant-colonel Marmier puis par le Commandant Joffre se mit résolument à la tâche et depuis cette époque, les travaux avancent dans des conditions remarquables de bonne exécution et de rapidité, si l'on se reporte aux crédits dont peut disposer chaque année la direction du chemin de fer. A l'heure actuelle, un matériel presque neuf circule en toutes saisons entre Kayès et Dioubéba, franchissant le Bafing à Mahina, en amont de Bafoulabé sur un pont en fer de 400 mètres de long, soutenu par quinze arches et dont le prix de revient, économisé sur les crédits annuels atteignit près de 2 millions. Les officiers du Génie estiment pouvoir pousser cette année la plate-forme jusqu'à Badoumbé et dans deux ans jusqu'à Kita. Ce qui les arrête dans leur marche en avant, c'est l'exiguïté des crédits qui leur sont accordés et sur lesquels il faut encore faire les économies nécessaires à la construction des ouvrages

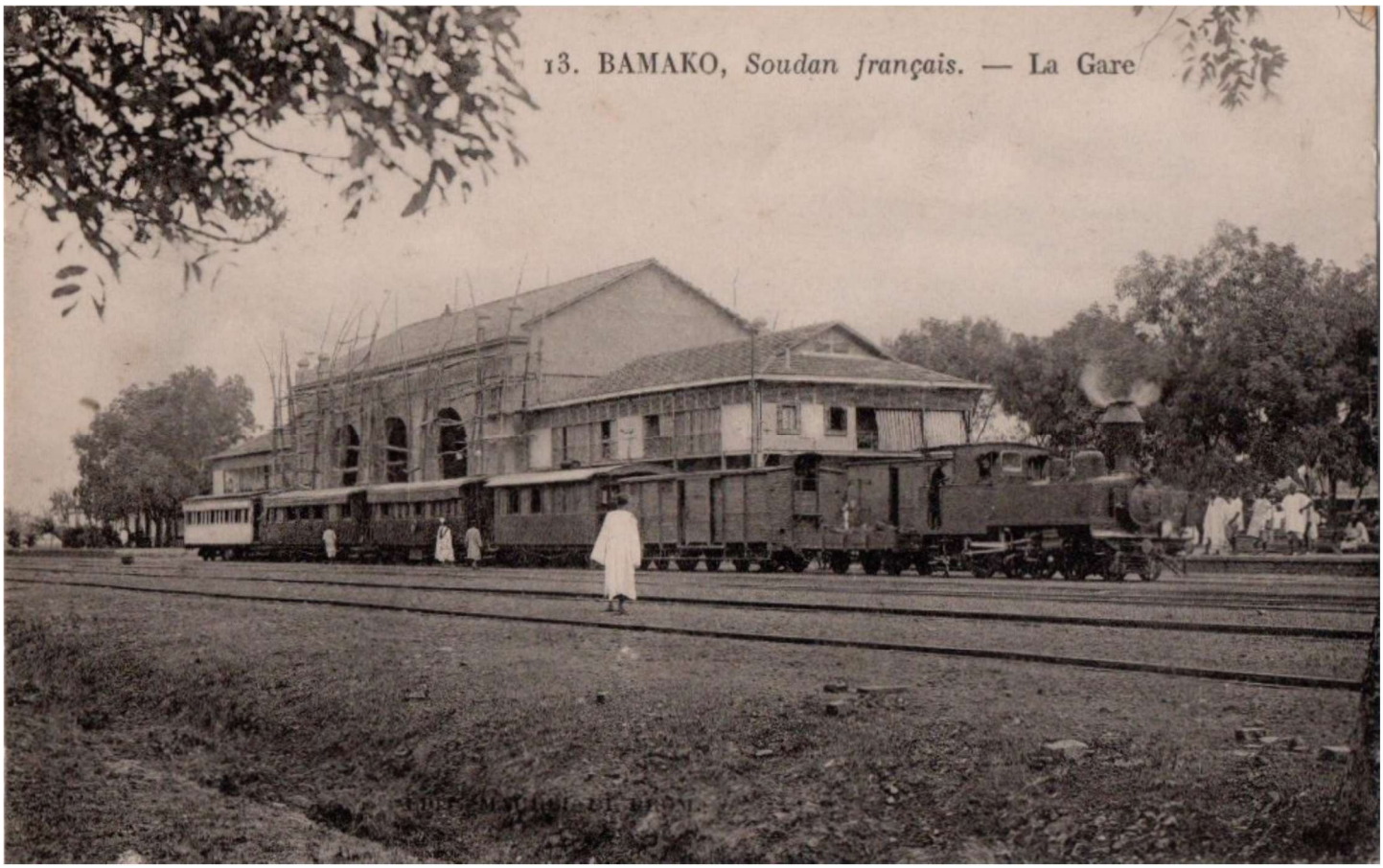
d'art, de la bonne exécution desquels dépend l'avenir de la voie ferrée. Car au Soudan il faut compter avec les pluies torrentielles de l'hivernage qui, de juin à octobre, transforment en torrent le moindre ruisseau, et en lac la plus petite dépression du sol. Le seul reproche que l'on pourrait peut-être faire à la direction du Génie du Soudan, c'est de vouloir faire trop bien. Le fait est que la ligne de nouvelle construction est exécutée dans de remarquables conditions ».



Arrivée du train du Gouverneur général en gare de Kita



La gare de Kati, juste avant Bamako









La gare de Koulikoro

« Nous prîmes à Bamako le train qui devait nous transporter à Koulikoro, tête de ligne et port sur le Niger.

Le Wagon réservé aux Européens était plein de voyageurs, chose qui se produisait chaque fois qu'un vapeur devait partir vers Tombouctou. Il y avait là des fonctionnaires civils, des militaires et des commerçants. […]

Sitôt arrivés en gare de Koulikoro, nous nous précipitâmes, avec les autres voyageurs européens, vers le Grand Hôtel bâti sur le rive du fleuve et composé de deux édifices jumeaux de bel aspect.

En pénétrant dans le bâtiment principal, qui comprenait au rez-de-chaussée de vastes salles de restaurant ou une ventilation constante était établie, nous fûmes tout d'abord accueillis par les inévitables guéridons coloniaux encombrés de verres, de bouteilles, et de sceaux à glace, autour desquels allaient bientôt se tenir des bavardages animés.

Les voyageurs qui partaient vers la grande brousse et ceux qui en revenaient liaient connaissance dans ce hâvre régulateur. On avait tant de choses à se communiquer !

Chacun profitait largement de tout ce bien-être en attendant le départ du train Koulikoro-Bamako ou celui du bateau remorqueur de chalands. Pour d'obscures "raisons techniques", le départ des voyageurs était parfois retardé de trois ou quatre jours, mais ils ne s'en plaignaient pas. »

(Si blanche sous le grand soleil, Jeanne Valriant, Editions du conquistador, 1951)
Il s'agit du carnet de voyage de la femme d'un administrateur colonial nommé à Kati puis à Bandiagara. Une version plus romancée a été publiée en 1931 sous le titre La randonnée soudanaise de Suzanne Davenel.

« C'est de Koulikoro que partent les vedettes postières qui se dirigent vers Tombouctou et Niamey, et les chalands surmontés d'une cabine blanche qui emmènent le long du fleuve les membres de l'Administration en tournée. C'est là que sont établis les ateliers de construction et de réparation de la flottille fluviale ainsi que le grand hôtel, très confortablement installé sur le plateau qui domine la vallée, où les voyageurs attendent le train qui va les ramener vers la France ou le navire qui va les conduire plus avant dans l'intérieur.

L'hôtel de Koulikoro est un endroit traditionnel de rencontres cordiales et imprévues où l'on se félicite, où l'on se souhaite bonne chance, où l'on se serre les mains avec un peu de l'émotion qu'éprouvent toujours ceux qui savent qu'ils seront longtemps sans se revoir. »

(L'Afrique occidentale française, Louis Sonolet, Hachette, 1912)


291. Afrique Occidentale - SOUDAN — KOULIKORO — Point Terminus
du Chemin de Fer de Kayes au Niger - Gare, buffet et hôtel
Collection Générale Fortier, Dakar


290. Afrique Occidentale - SOUDAN — KOULIKORO — Buffet et Hôtel Terminus
du Chemin de Fer de Kayes au Niger
Collection Générale Fortier, Dakar





Koulikoro : le Wharf



Koulikoro : embarcadère sur le Niger

Les photos suivantes ont été prises par Louis Vatrican :



Koulikoro 14 Juillet 28

La Popote



Koulikoro 14 Juillet 1928
La fête nationale chez les indigènes. Rassemblement autour du mât de Cocagne pour les jeux, danses et tam tam
Au centre entre 2 sergents
Suzon

Navigation sur le fleuve Niger, de Koulikoro à El-Oualadji

La troisième étape de Louis Vatrican et Suzanne Magnant a été la descente du Niger en bateau jusque à El-Oualadji : le départ a eu lieu après le 14 juillet, et l'arrivée le 26 juillet 1928. Ce trajet représente une distance de 801 kilomètres.

En estimant le temps de trajet, on peut penser qu'ils sont partis le dimanche 22 juillet.

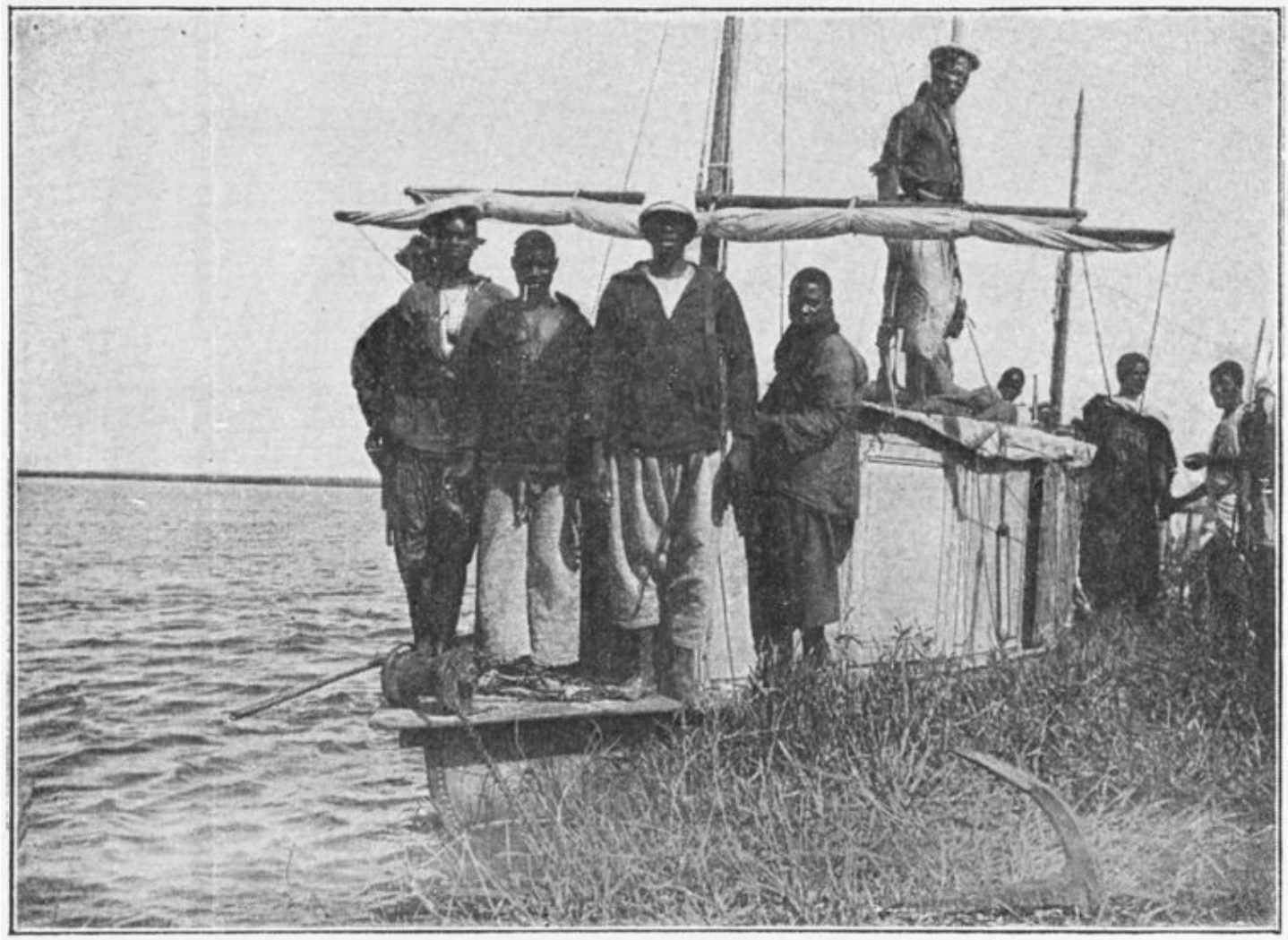


Le Niger a deux parties navigables sur le territoire du Mali actuel, le bief sud Kouroussa-Bamako de 375 km (Kankan-Bamako, 385 km, relié à la mer par la ligne de chemin de fer Konakry-Niger) et le bief nord Koulikoro-Ansongo, long de 1 408 km, relié à la mer par la ligne de chemin de fer Dakar-Niger dont Koulikoro est le terminus.

[…]

La navigation motorisée a commencé sur le Niger avec la conquête française. Koulikoro fut longtemps, avec Kayes, la base la plus importante de l'occupation française et l'un des premiers soucis des militaires - n'oublions pas que les premiers de ceux-ci appartenaient à l'infanterie de marine - fut de s'assurer la maîtrise du fleuve, qui offrait le chemin d'accès le plus facile vers l'intérieur du pays. Deux canonnières furent amenées en pièces détachées par le Sénégal jusqu'à Kayes, puis portées à dos d'hommes jusqu'aux bords du Niger. De Koulikoro partirent la mission Jaime qui, en 1889-1890 gagna Tombouctou à bord du "Mage", puis la mission Lenfant, puis la mission Hourst qui descendit le fleuve jusqu'à la mer.

Cette navigation militaire se transforma assez vite une fois achevée la pacification du pays ; les unités furent alors affectées au transport des marchandises. Ainsi se constitua au début du siècle une flottille administrative de transport, à laquelle vinrent s'ajouter, de 1907 à 1913, celles des sociétés privées dont les plus importantes étaient la "Société de Bamako" et la "Société des Messageries Africaines". Une partie de l'activité des transports fluviaux était alors orientée vers le transport des personnes. Il s'agissait principalement du personnel administratif et militaire que l'on traitait avec sollicitude : Dès 1907, le vapeur "**Mage**" fut mis en service. Belle unité à dix ans à peine de la conquête, il offrait aux passagers habitués aux longs et fastidieux déplacements en chalands, tout le confort de son installation moderne. On pu dès lors voyager sur le Niger en cabines abritées, avec éclairage électrique, glace et ventilateur. Après la Grande Guerre, les transports fluviaux connurent un essor remarquable et le trafic passa de 4 millions de tonnes kilométriques en 1920 à 13 millions en 1930.



DIGUI ET LES LAPTOTS DU « JULES DAVOUST ».

Mission Hourst, 1898

Mais les entreprises éprouvèrent bientôt le besoin de se grouper. Dès 1923, la Société de Bamako avait ramené sur le bief Nord sa flottille du bief Sud. Cette dernière voie, à partir du moment où le tronçon ferré Thiès-Kayes fut achevé, ne présenta plus qu'un intérêt limité, car le Dakar-Niger offrait des tarifs plus avantageux que son concurrent guinéen et le port de Dakar était mieux outillé que celui de Conakry. En janvier 1934, la Société de Bamako et celle des Messageries Africaines fusionnèrent. L'année suivante eut lieu la fusion entre la Société des Messageries Africaines (dite "Messafric") et le Service de la Navigation (organisme administratif). Une convention fut établie en décembre 1935 portant affermage aux Messageries Africaines pour une durée de 25 ans du service de la navigation et de l'exploitation des transports sur le Niger. La société fermière, aux termes de la convention, doit assurer un service hebdomadaire de transport de passagers et de marchandises entre Koulikoro et Ansongo, en période de hautes eaux; elle doit aussi assurer la réalisation et l'entretien du balisage. Enfin, la Société et l'Administration s'engagent à n'effectuer aucun transport pour leur propre compte, une exception étant toutefois prévue pour l'Office du Niger qui peut assurer ses propres transports.

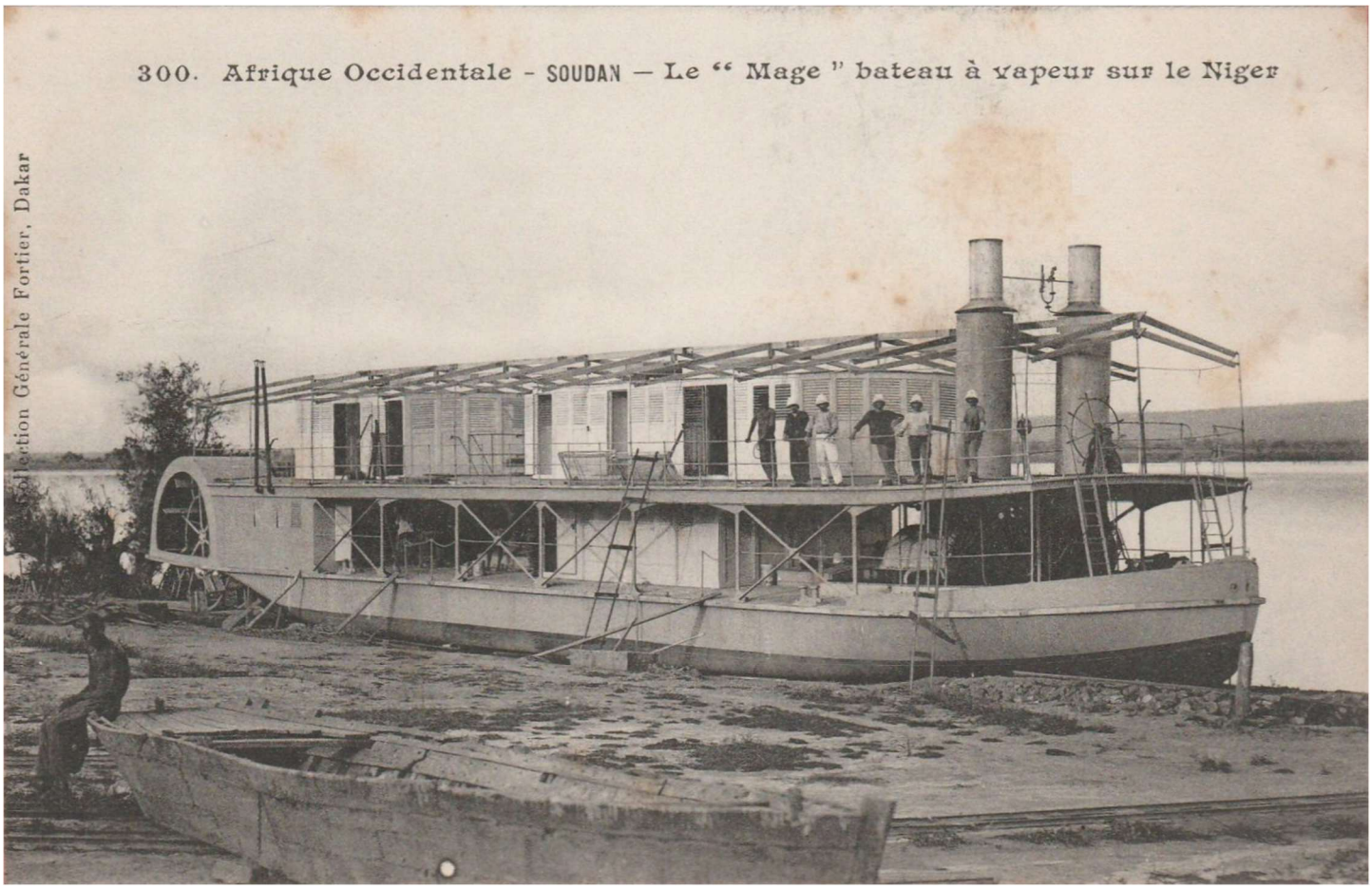
(La navigation fluviale dans le moyen Niger, JACQUES CHAMPAUD, Les Cahiers d'Outre-mer Vol. 14 No. 55, 1961)

Sur le Niger, les conditions de voyage ne sont guère meilleures, Le nombre des unités affectées au transport des passagers est devenu insuffisant. La mise en service du dernier vapeur en date, le « Gallieni », remonte à 18 ans, tandis que le nombre des passagers, qui était de 940 en 1907 et de 9.900 en 1936, est passé à 30.000 en 1946. La guerre a certes paralysé l'équipement de la navigation, mais, la paix revenue, il y aura la un effort considérable à accomplir: La situation de la flottille marchande est, elle, satisfaisante. Cette flottille compte actuellement 6 remorqueurs à moteur Diesel, 32 bateaux à propulsion mécanique et 120 chalands d'une portée totale de 4.650 tonnes. En outre, sont attendus, en 1947, 12 chalands en acier qui porteront à 6.250 tonnes l'importance de la flottille. On jugera de la participation prise par la navigation du Niger au développement

économique du pays, par la progression des statistiques du trafic. En 1907, le trafic fluvial était de 2.259 tonnes de marchandises et, en 1913, de 6.326 tonnes. En 1936, il était passé à 26.198 tonnes, correspondant à 14.800.000 tonnes kilométriques. Enfin, en 1946, il s'est élevé à 55.000 tonnes, correspondant à 36.000.000 de tonnés kilométriques. La longueur des secteurs exploités est passée de 1.300 kilomètres eu 1915 à 2.800 kilomètres en 1946.

Aucune installation portuaire n'existait en 1913. On trouve maintenant des quais à Koulikoro, à Ségou et à Mopti.

(Discours prononcé le 13 janvier 1947 par le Gouverneur E. Louveau, à la séance d'ouverture de la première session du Conseil Général du Soudan Français, Imprimerie du Gouvernement, 1947)



L'achèvement du chemin de fer entre Koulikoro et Kayes, tête de ligne de la navigation sur le Sénégal, commandait, en même temps qu'il la rendait possible, une prompte organisation de la navigation sur le Niger à partir de Koulikoro. C'est dans ce but que, tout en assurant la direction des travaux de la mission hydrographique du Niger, le lieutenant de vaisseau Le Blevec avait été chargé, dès le mois d'août 1904, d'amener au Niger et de monter deux petits bâtiments à vapeur, de faible tirant d'eau, pour amorcer un service de transport.

Ces deux vedettes, le René Caillé et le Jules Davoust étaient rendues à Koulikoro, prêtes à entrer en service, dès le 1er juillet 1905, date à laquelle un arrêté était pris par le Gouverneur général instituant un service régulier de navigation desservant les escales du fleuve entre Koulikoro et Tombouctou.

En même temps, arrivaient les éléments d'un grand vapeur. Le Mage, qui était monté dans le cours du premier semestre de 1906 par les ateliers du service de la navigation, construits et outillés pendant la fin de 1905 et le commencement de 1906. Le Mage entrait en service au mois de juillet 1906, dès la première crue du Niger.

« Le Mage, navire à roues arrière, a comme dimensions :

Longueur : 37 m. 50; largeur : 7 mètres ; creux sur quille : 1 m. 40. Ayant à bord l'armement, le charbon nécessaire pour 12 heures de marche et son équipage, il a comme tirant d'eau 0 m. 465. Il tire 0 m. 925 avec un chargement de 120 tonnes.

La coque est en tôle d'acier doux zingué de 3 millimètres dans les hauts, 4 millimètres dans les fonds.

Les chaudières sont du type Bigot à retour de flamme ; elles ont chacune 52 mètres carrés de surface de chauffe totale, et 1 mètre carré de surface de grille. Elles sont timbrées à 10 kilos.

La machine est du type « Compound » horizontale, actionnant directement l'arbre des roues. Puissance maxima : 100 chevaux. Les roues tournent de chaque côté dans un évidemment de la coque à l'arrière. Elles ont quatre mètres de diamètre et des pales mobiles pouvant glisser le long des rayons.

Le nombre des passagers que peut transporter le navire est le suivant dans chaque classe :

1re classe	14
2e classe	12
3° classe	18
4e classe	250

Le Mage peut transporter pratiquement, ses soutes étant pleines de charbon (16 tonnes), de 90 à 100 tonnes de fret et remorquer 50 tonnes.

Le prix d'achat en France de ce navire a été de 138.500 francs; il a été construit par M. Guilloux, ingénieur naval, dans les chantiers de M. Bertin, à Bezons. Le prix de revient au Niger, montage compris, est de 270.000 francs.

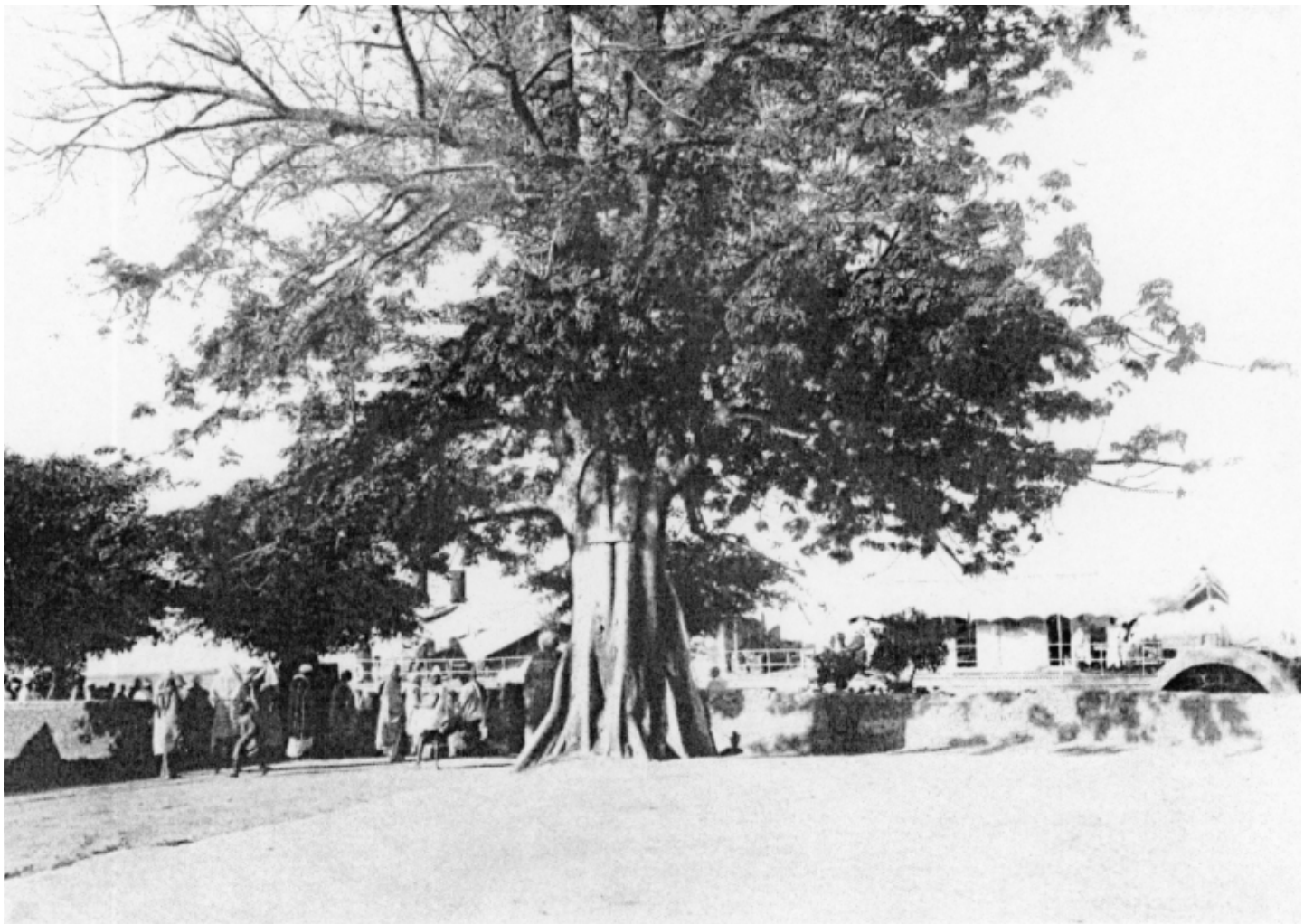
Il est éclairé à l'électricité : coût de l'installation, 12.841 fr. »

(Haut-Sénégal-Niger (Soudan français): séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)

Le navire, muni de cales spacieuses, porte deux ponts. Sur le pont intérieur sont le roof des troisièmes classes, la machine, la cuisine, la salle de bains et le lavabo des troisièmes et des secondes, enfin l'espace réservé aux indigènes. Sur le pont supérieur, qui sert de pont-promenade, se trouvent le roof des premières et des secondes, la salle de bains et le lavabo des premières.

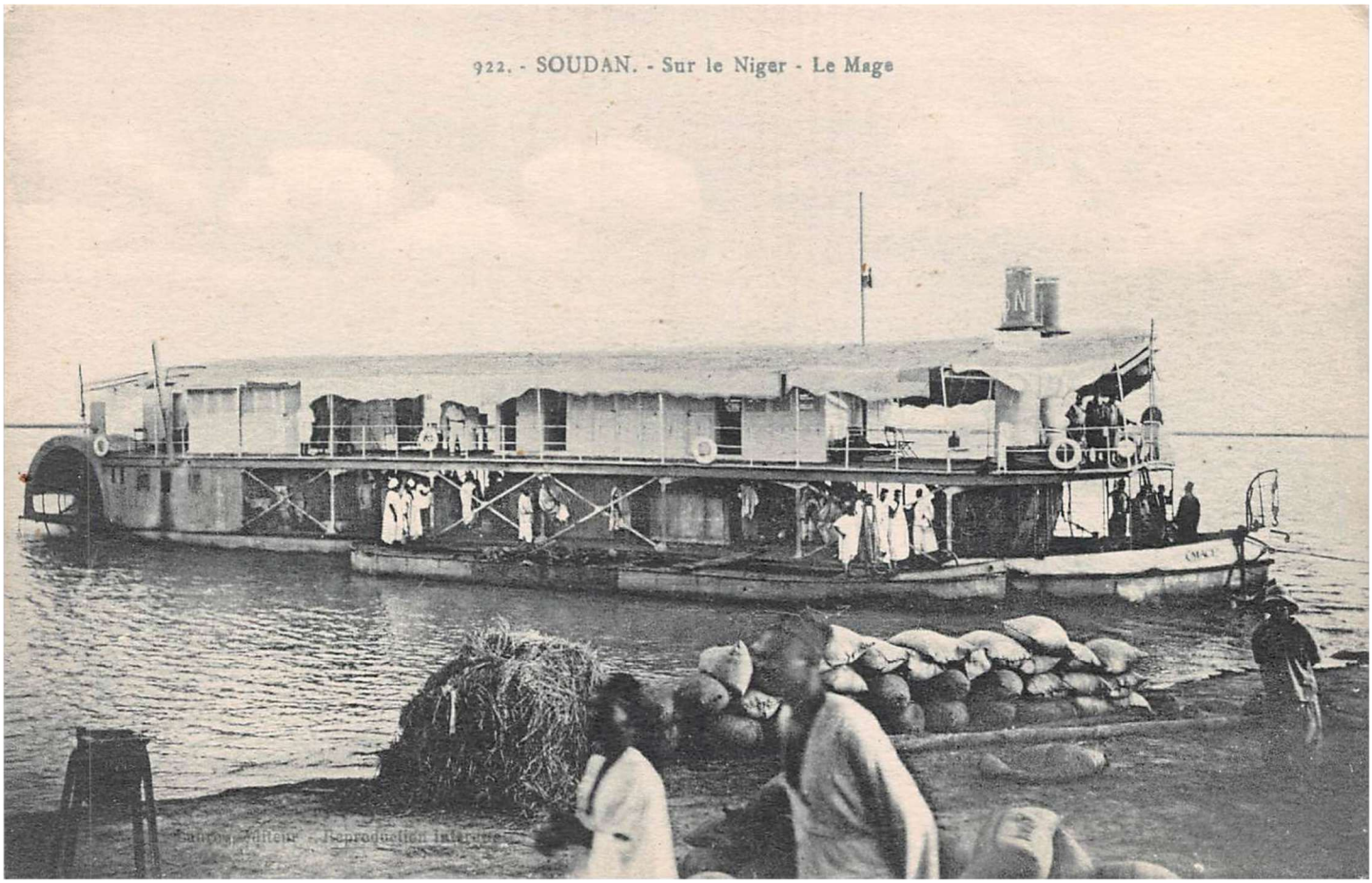
Le **Mage** peut embarquer 291 passagers : 250 indigènes sur le pont et dans les cales, 18 passagers de troisième classe (12 couchettes, 6 hamacs), 12 passagers de seconde (8 couchettes de grande cabine, 4 de petite cabine), et 14 passagers de première (8 couchettes en cabine, 6 au salon).

(Le génie civil, 1908)



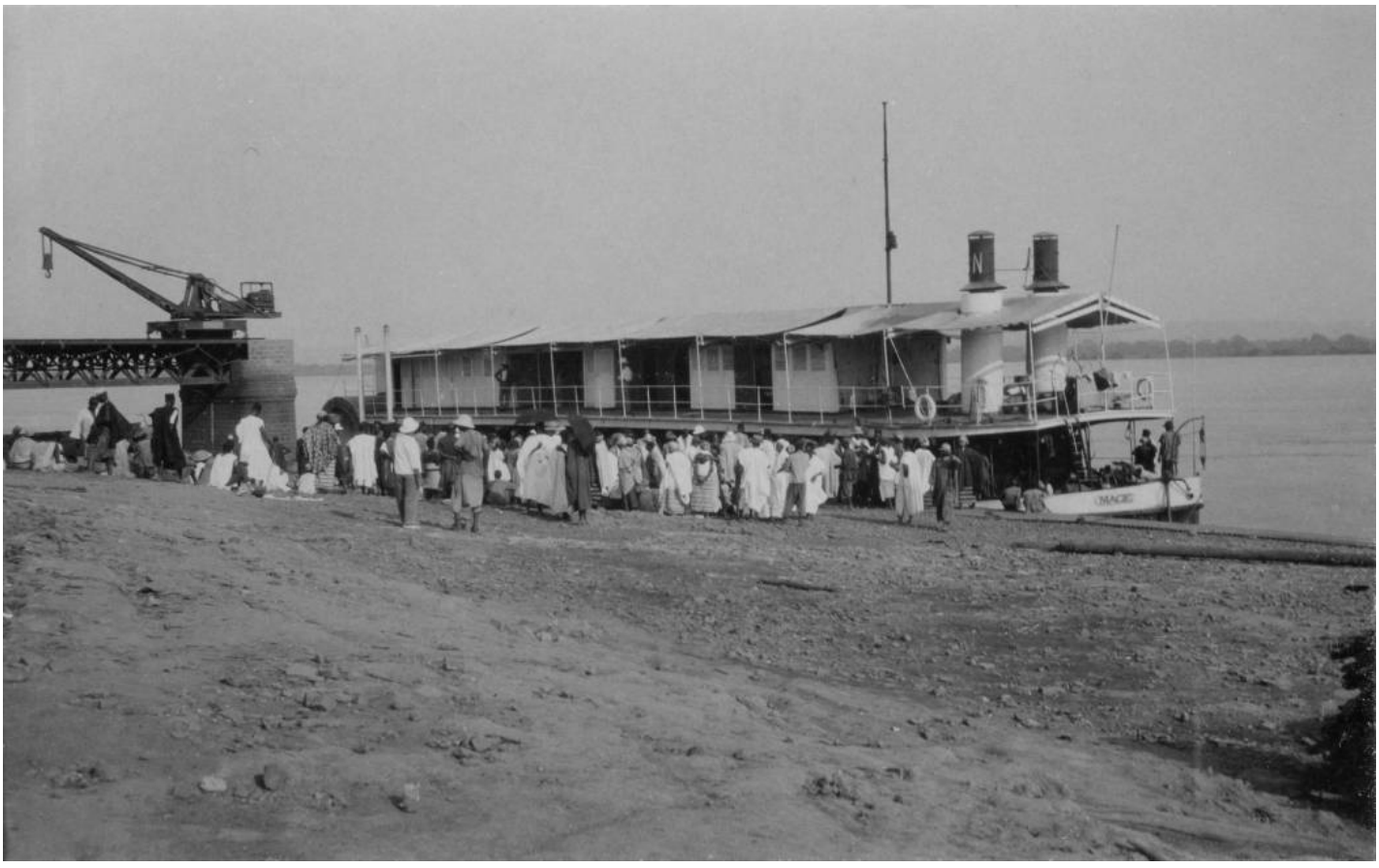
Le Mage à Mopti, vers 1910

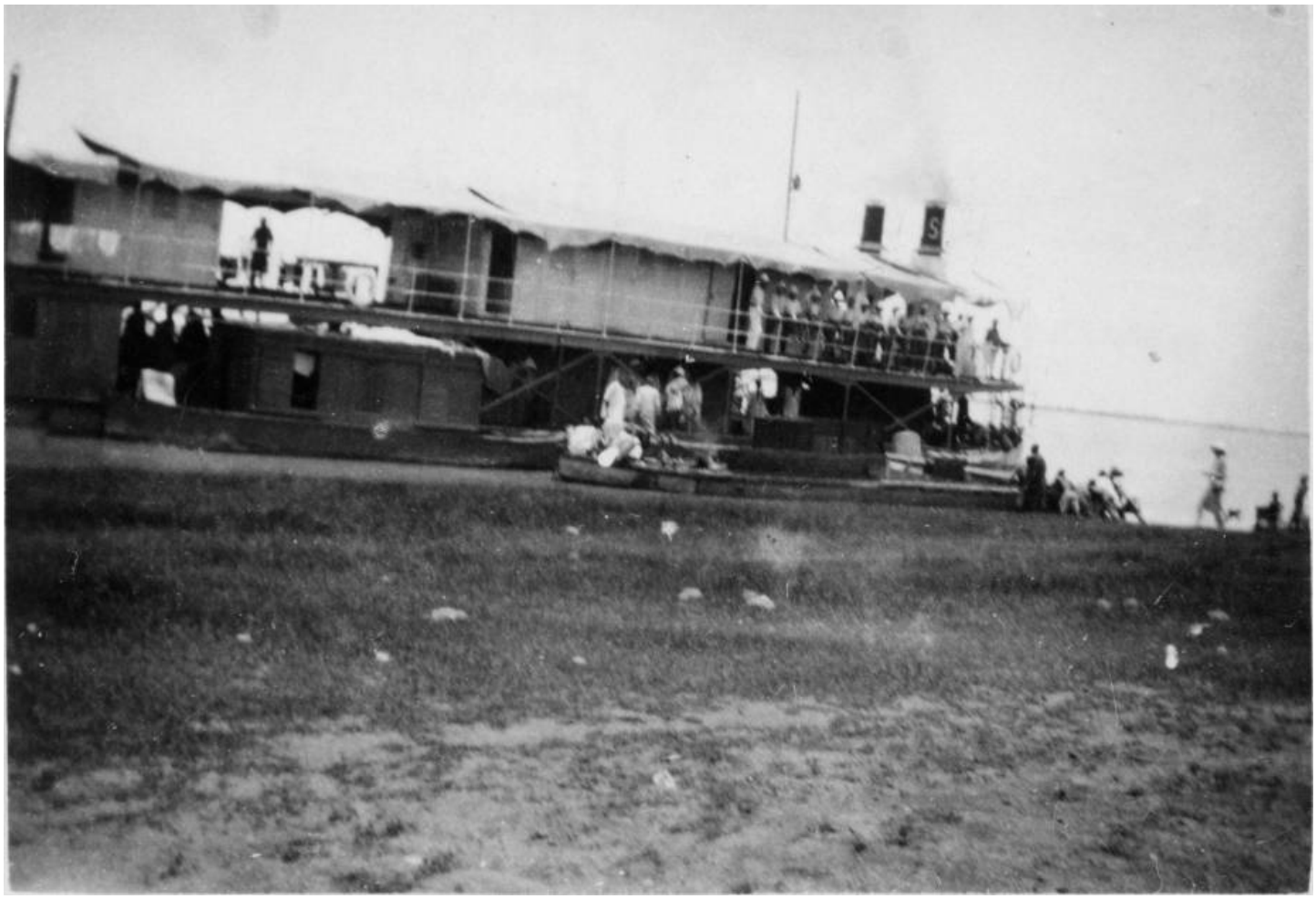

920. - SOUDAN. - Arrivée du Mage


922. - SOUDAN. - Sur le Niger - Le Mage

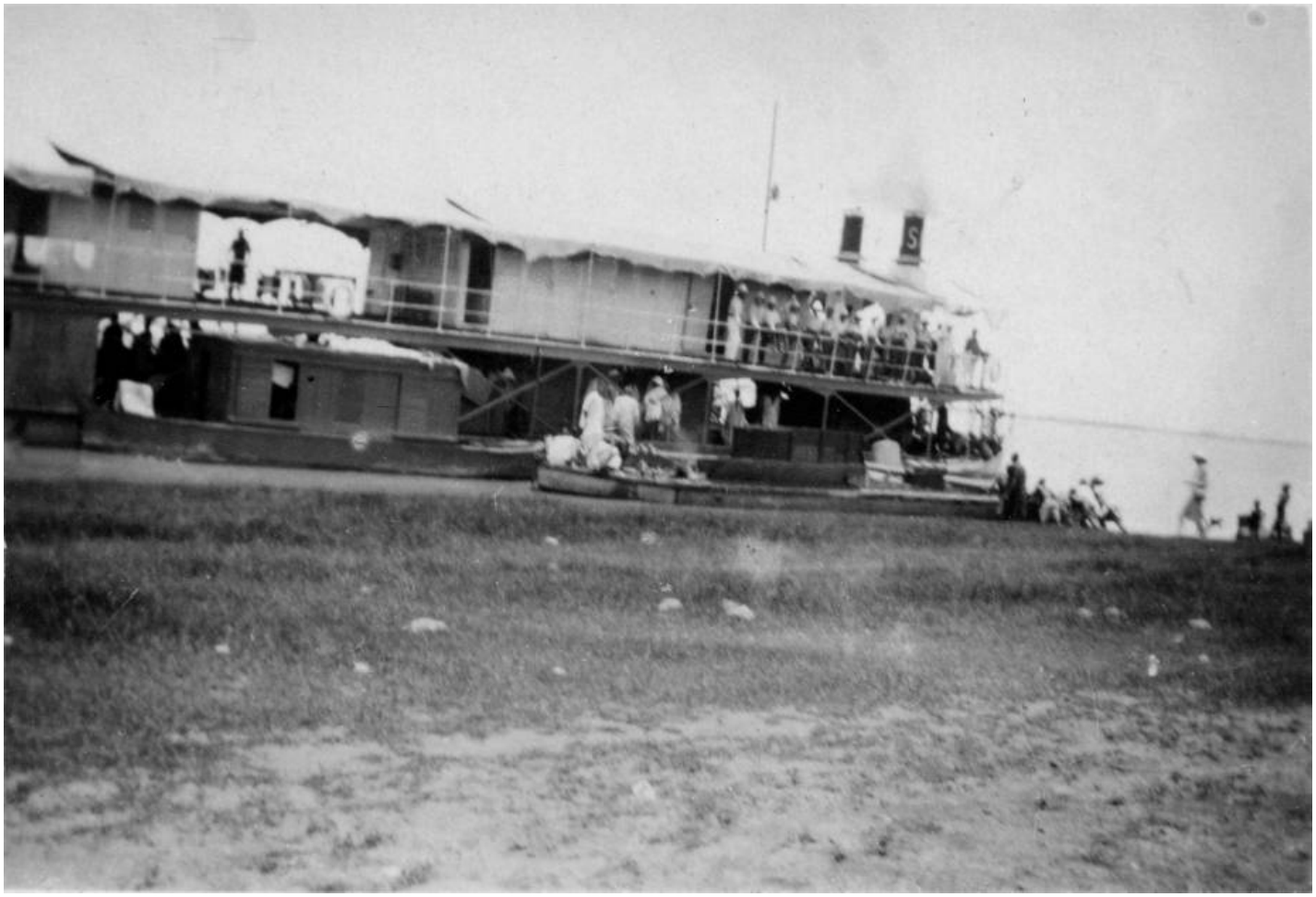
Le Mage : photos prises par louis Vatrican :





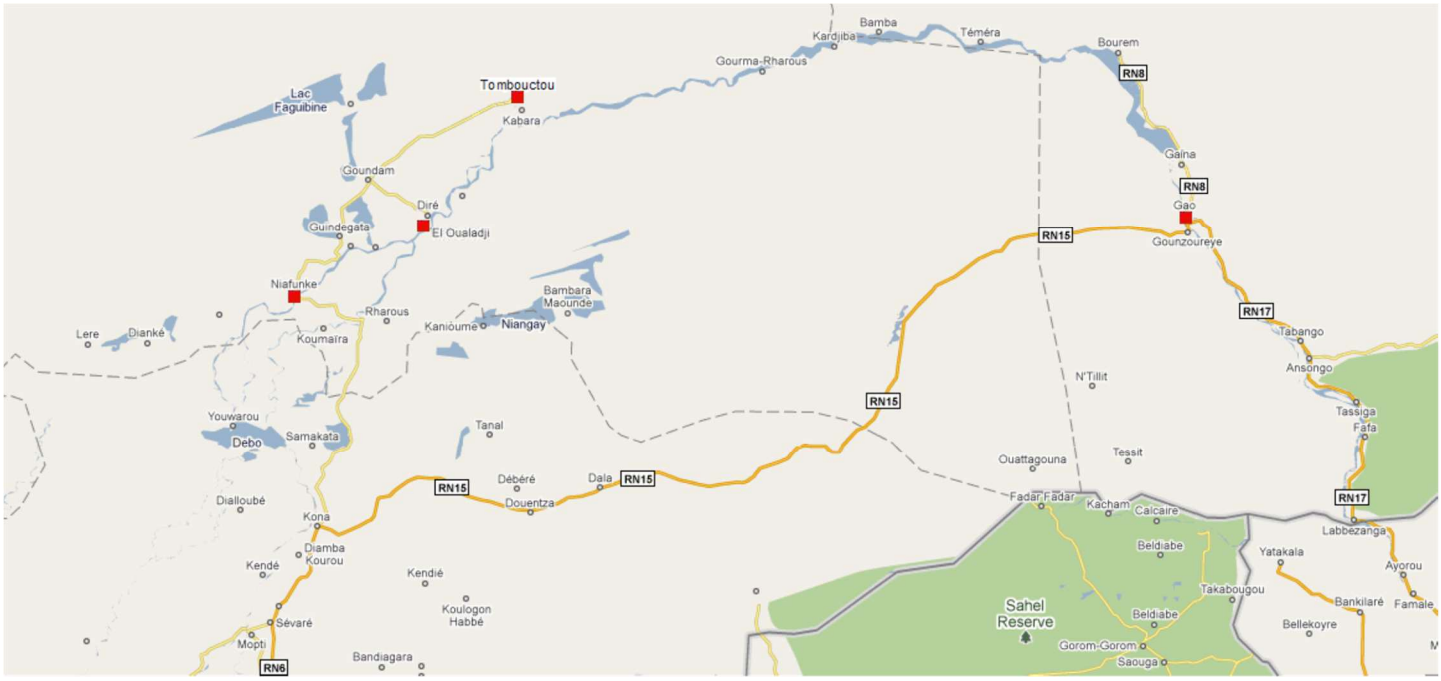


Arrivée à El Oualadji
26 Juillet 1928
Bateau "Le Mage" faisant de Juillet
à Janvier le service fluvial du
Niger de Koulikoro à Tombouctou



El Oualadji 25 Juillet 1928
Le "Mage" et l'adieu aux
compagnons de route assemblés
sur le pont.

El-Oualadji, 1928 - 1930



Séjour à la bergerie d'El-Oualadji d'août 1928 à juillet 1930. Suzanne avait regagné Paris, en avril 1930, pour accoucher le 25 août 1930 de sa première fille, Jeannie. Louis Vatrican l'avait rejointe en août.

Louis Vatrican a été engagé comme surveillant auxiliaire. Les documents suivants proviennent du Centre des Archives d'Outre-Mer d'Aix en Provence, cote EE II 3977/ 13.

Gouvernement Général
de
l'AFRIQUE OCCIDENTALE
Française

Direction du Personnel

CONTRAT D'ENGAGEMENT

Entre les soussignés :

Le Gouverneur général de l'Afrique occidentale française,
d'une part,

Et ***Vatrican Louis Félix***
domicilié légalement à
et résidant actuellement à ***Paris, 2 rue Cujas***
d'autre part,

Il a été arrêté et convenu d'un commun accord ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

M ***Vatrican Louis Félix***
s'engage à servir dans les Colonies dépendant du Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, en qualité de
surveillant auxiliaire au service zootechnique

Il s'engage à demeurer soumis, au point de vue professionnel, aux obligations et devoirs généraux des fonctionnaires en service en Afrique occidentale française, et plus particulièrement de ceux du cadre du
service zootechnique

ARTICLE 2

Le présent contrat est valable pour une période de 24 mois de services effectifs en Afrique occidentale française à compter du jour du débarquement à Dakar.

Les congés de convalescence obtenus dans les conditions de l'article 4 ci-après voyage aller retour compris, sont interruptifs de ladite période de 24 mois.

Le présent contrat pourra être résilié à tout moment par le Gouvernement général pour les motifs suivants :

1°- Inaptitude au service colonial de M ***Vatrican Louis*** dûment constaté par une commission de santé ;

2°- Suppression d'emploi ;

3°- Faute grave, insuffisance ou inaptitude professionnelle, mauvaise manière de servir , de la part de M ***Vatrican***

4°- Refus de suivre sa destination opposé par M ***Vatrican***

M ***Vatrican Louis*** pourra également dénoncer le contrat à tout moment par voie de démission, sauf les réserves prévues à l'article 6 ci-après.

Le contrat prendra fin à l'expiration de la période de 24 mois de services effectifs sans préavis de part et d'autre

ARTICLE 3. - Solde

Il sera alloué à M ***Vatrican Louis*** sur les fonds du Budget qui supporte les dépenses du service où il sera affecté :

1°- Une solde annuelle de présence de ***douze mille*** francs, payable par mensualité, à terme échu, acquise à l'intéressé pour compter de la veille du jour d'embarquement.

2°- Une indemnité de premier départ, égale à un mois de solde de présence.

3°- Sur sa demande, une avance de deux mois de solde de

présence, remboursable par quarts, précompté sur la solde des quatre premiers mois entiers qui suivront l'arrivée de M ***Vatrican Louis*** à son poste d'affectation.

4°- Le voyage gratuit pour lui et sa famille (fils majeurs et filles mariées exclus) du lieu de sa résidence en France jusqu'à son lieu de destination (paquebots ***2ème classe*** Chemin de fer ***2ème*** classe) ainsi que le remboursement de frais de bagages en France et l'indemnité forfaitaire de transbordement de bagages.

5°- Un supplément colonial annuel, égal aux sept dixièmes de la solde de présence soit ***huit mille quatre cents*** francs et payable dans les mêmes conditions que la solde de présence à compter du jour du débarquement à Dakar.

6°- Les indemnités de zone et de charges de famille allouées au personnel du cadre ***du service zootechnique*** à compter du jour du débarquement à Dakar.

7°- Lors des déplacements effectués par ordre pour les besoins du service, l'indemnité de déplacement accordée dans les mêmes conditions aux agents classés à la ***3e*** catégorie. Les moyens de transport seront fournis à compter du jour du débarquement à Dakar.

8°- Les soins médicaux gratuits. En ce qui concerne l'hospitalisation dans les formations sanitaires des Colonies du groupe, pour lui et sa famille, M ***Vatrican Louis*** sera traité comme les agents des cadres réguliers classés à la ***3e*** catégorie à compter du jour du débarquement à Dakar.

9°- ***La majoration de 25% accordée aux agents contractuels***

ARTICLE 4

A l'expiration du présent contrat M ***Vatrican Louis*** aura droit :

1°- A un congé à passer en France dont la durée ne pourra excéder six mois ;

2°- Au voyage gratuit de retour pour lui et sa famille (fils majeurs et filles mariées exclus) du lieu de sa résidence du moment à son domicile légal (Classement ***2e*** classe sur les paquebots et ***2ème*** classe en chemin de fer ;

3°- Pendant la durée du voyage en mer, aller et retour, et pendant le congé, à une date calculée sur le pied de ***douze mille frs*** ainsi qu'à l'indemnité spéciale et à l'indemnité de charges de famille aux taux prévus pour la position de congé.

En cas de maladie, dûment constatée par une Commission de santé et ne devant entrainer qu'une indisponibilité passagère un congé de convalescence qui ne pourra excéder trois mois pourra être accordé à M ***Vatrican Louis***

Les dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus lui seront applicables, sauf, en ce qui concerne le droit au transport de sa famille qui sera régi par les règles applicables aux agents des cadres réguliers rentrant en congé de convalescence.

Sur l'avis du Conseil de santé, une prolongation de congé de convalescence qui ne pourra excéder 3 mois à demi-solde de présence et demi-indemnité, pourra être accordé à M ***Vatrican Louis***

Si à l'expiration de ces trois derniers mois, M ***Vatrican Louis*** ne se trouve pas en mesure de reprendre, normalement son service, le présent contrat sera résilié d'office et sans indemnité.

ARTICLE 5. - Résiliation

Dans le cas de résiliation du présent contrat M ***Vatrican Louis*** aura droit :

1°- Par suite d'inaptitude au service colonial dûment constaté par une Commission de Santé :

a) Au rapatriement dans les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 2, sous la condition expresse que l'intéressé use de ce bénéfice dans le délai d'un mois ;

b) A une indemnité de licenciement, proportionnelle au temps de service effectivement accompli à la colonie pendant le séjour en cours et calculée à raison d'un douzième de sa solde de présence dans la colonie, par année de séjour.

2°- Par suite de suppression d'emploi :

a) Au rapatriement dans les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 2 ;

b) A une indemnité de licenciement égale à trois mois de solde de congé.

3°- Par suite de licenciement pour faute grave, insuffisance ou inaptitude professionnelle, mauvaise manière de servir :

Au rapatriement sans indemnité dans les conditions fixées à l'article 4, paragraphe 2, sous la condition expresse que M ***Vatrican Louis*** use de ce bénéfice dans le délai d'un mois.

4°- Par suite de démission ou de refus de suivre la destination coloniale qui lui sera fixée, ce refus étant considéré comme démission :

Perte de tout droit au rapatriement et à l'indemnité de licenciement.

ARTICLE 6.

Seront applicables au présent contrat les dispositions du décret du 13 Août 1925 portant règlement de la situation des fonctionnaires et agents quittant prématurément le service outre-mer après avoir bénéficié de la gratuité du passage.

Elles reçoivent leur application aussi bien en cas de démission qu'en cas de refus de suivre la destination coloniale fixée.

ARTICLE 7.

Dispositions générales

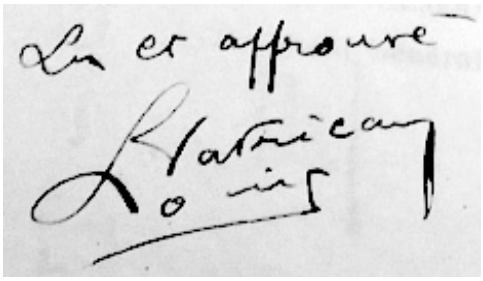
En cas de résiliation du présent contrat du fait de démission de M ***Vatrican Louis*** ou par suite de suppression d'emploi ; les formalités d'usage devront être remplies trois mois à l'avance.

ARTICLE 8.

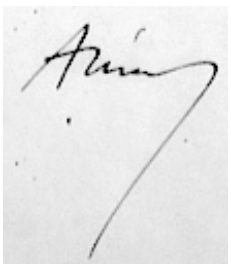
Les droits de timbre et d'enregistrement du présent contrat sont à la charge de la Colonie.

Paris, le ***3 mai*** 192***8***

Le contractant



P. le Gouverneur Général
et par délégation





Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale Française

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
AGENCE ECONOMIQUE
159, Boulevard Haussmann
Paris (8e)

3e Bur

République Française

LIBERTÉ · ÉGALITÉ · FRATERNITÉ

DIRECTION DU PERSONNEL
BUREAU
PARIS
16 MAI 1928
N° 1923

Paris le 15 Mai 1928

N O T E

pour Monsieur le Directeur du Personnel et de la Comptabilité

3ème Bureau - Ministère des Colonies

PARIS

J'ai l'honneur d'adresser à Monsieur le Directeur du Personnel et de la Comptabilité le dossier de M. Louis VATRICAN, agréé en qualité de surveillant auxiliaire au Service Zootechnique de l'Afrique Occidentale française.

solde d'Europe..... 12.000
supplément colonial..... 8.400

L'autorisation de passage pour sa femme a été accordée.

Un exemplaire du contrat d'engagement est adressé au Gouvernement Général à DAKAR par l'Agence Economique./.

Ministère des Colonies

Direction du Personnel
et de la Comptabilité
3e bureau

Service Colonial à ***Bordeaux*** le ***21 mai 1928***

M ***Vatrican Louis Félix***
né le ***7 mai 1904*** à ***Monaco***
fils de ***Jean et de Lantéri Delphine***
adresse ***2 rue Cujas à paris V***
agréé en qualité de ***surveillant auxiliaire du service zootechnique du cadre local de l'A.O.F.(à titre contractuel)***
pour compter de la veille de son embarquement

Devra recevoir l'ordre de rejoindre son poste par l'un des plus prochains paquebots quittant ***Bordeaux*** à destination de ***Dakar***
lui payer lorsqu'il se présentera au Service Colonial :
1°/ deux mois d'avance de solde de présence sur le pied de ***12000 francs*** l'an s'il en fait la demande;
2°/ l'indemnité de départ colonial égale à un mois de solde de présence
3°/ les frais de route réglementaires de son domicile habituel au port d'embarquement

Est autorisé à se faire accompagner des sa femme ~~et de enfant âgé de~~

Le Département est en possession des pièces d'état civil de la famille

---

à l'intéressé le : ***21 mai 1928***

J'ai l'honneur de vous informer que vous avez été agréé en qualité de ***surveillant auxiliaire du service zootechnique du cadre local de l'A.O.F. aux conditions du contrat d'engagement que vous avez souscrit***

Vous aurez droit, à ce titre, à une solde de présence annuelle de ***12000 francs*** et à un supplément colonial égal aux ***sept*** dixièmes de cette dernière somme.

Vous entrerez en solde à compter de la veille du jour de votre embarquement.

Vous rallierez votre poste par le paquebot quittant ***Bordeaux*** à une date qui vous sera ultérieurement fixée par le chef du Service Colonial de ce port ***(2 rue esprit des lois)*** à qui vous devrez vous présenter la veille de l'embarquement au plus tard et qui vous fera payer deux mois d'avances de solde de présence, si vous lui en faites la demande, l'indemnité de départ colonial égale à un mois de solde de présence et les frais de route réglementaires de votre domicile habituel au port d'embarquement. Vous êtes autorisé à vous faire accompagner, de votre femme ~~et de enfant âgé~~

Je vous prie de m'accuser réception de la présente dépêche.

à ***G G de l'A.O.F.*** le ***21 mai 1928***

A reçu l'ordre de rejoindre son poste à la date qui lui sera indiquée par le chef du Service colonial de

~~Voyagera seul~~
sera accompagné de sa femme ~~et de enfant âgé de~~ .....

a été recruté par l'agence économique de l'A.O.F. qui a transmis directement à l'adon locale un exemplaire du contrat intervenu

MINISTERE des COLONIES

Direction du Personnel et de la Comptabilité

Personnel - 3ème Bureau

Monsieur le Chef du Service Colonial

2, rue Esprit des Lois

BORDEAUX

M. Vatrican Louis demeurant à Ambérac (Charente) chez M. Magnant Né à Monaco le 7 Mai 1904 Fils de Jean Vatrican et de Delphine Lanteri Marié à Ambérac le 5 Mai 1928 avec Suzanne Magnant Autorisation voyage le 14/5/28 pour sa femme	agréé en qualité de surveillant auxiliaire du Service Zootechnique	Solde de présence : 12.000 Supplément colonial : 8.400 Prière d'assurer son embarquement pour DAKAR dans le délai le plus bref. Lui rembourser ses frais de voyage en 2ème classe de sa résidence au port d'embarquement. Lui consentir une avance de 2 mois de solde de présence et l'indemnité de départ d'un mois de solde réglementaire.

M. Vatrican désire s'embarquer à Bordeaux le 5 Juin

PARIS, le

P. le Ministre des Colonies et p. c.
le Directeur du Personnel et de la Comptabilité

Le Journal officiel du Soudan français, dans son numéro du 11 juillet 1928 écrivait :

11 juillet 1928. M. Vatrican, surveillant contractuel du service Zootechnique, nouvellement agréé, est affecté à la bergerie d'El-Oualadji.

Et dans celui du 15 aout 1928 :

M. Vatrican, surveillant auxiliaire contractuel du service Zootechnique, en service à la bergerie d'El-Oualadji, est nommé régisseur de la caisse de menues dépenses de cet établissement, en remplacement de M. Guyot.

M. Vatrican aura droit, en cette qualité, pour compter du jour de sa prise de service, à l'indemnité de 3 pour mille, prévue par l'arrêté local du 13 février 1926.

A la tête des bergeries se trouvait un vétérinaire européen. Il avait sous ses ordres un personnel européen et indigène.

Personnel européen :

- surveillants, qui s'occupent de la surveillance en brousse des troupeaux indigènes, rendent compte tous les ans de leur troupeau, castrent les béliers dans les troupeaux indigènes des plus gros éleveurs, et distribuent à leur place des mâles améliorés.

Personnel indigène :

- vétérinaires auxiliaires, formés à l'Ecole vétérinaire de l'Afrique Occidentale installée à Bamako depuis 1924.
- moniteurs, qui sont à la fois des agriculteurs et des bergers, et qui sont formés dans les fermes-écoles
- infirmiers
- surveillants indigènes, qui assistent les surveillants européens, remplissent à la fois l'office de contremaître, de tondeur et d'infirmier
- un nombre variable de manœuvres employés à l'entretien des bâtiments d'habitation, des étables et des parcs, et à la constitution de réserves fourragères.

M. l'inspecteur général Curasson, chef du service zootechnique faisait le dénombrement suivant pour le Soudan, pour l'année 1934 :

Vétérinaires européens	Vétérinaires auxiliaires (indigènes)	Surveillants européens ingénieurs agricoles	Surveillants européens	Infirmiers moniteurs (indigènes)
13	12	3	16	58

(Bulletin de l'Office International des Epizooties, Volume 11, 1935)

« Les Peulhs étaient les meilleurs auxiliaires des services zootechniques du Soudan qui avaient installé des bergeries modèles dans la région. ils s'intéressaient fort à l'amélioration du cheptel et appréciaient infiniment le rendement obtenu par la laine de qualité supérieure fournie par les sujets issus de croisements judicieux. Car, pour ces bergers, très fiers du nombre de bêtes qu'ils possédaient et ne tenant pas à les voir diminuer, seule la tonte des moutons représentait une source intéressante de profit »

(Si blanche sous le grand soleil, Jeanne Valriant, Editions du conquistador, 1951)
Il s'agit du carnet de voyage de la femme d'un administrateur colonial nommé à Kati puis à Bandiagara. Une version plus romancée a été publiée en 1931 sous le titre La randonnée soudanaise de Suzanne Davenel.



El-Oualadji est un petit village arma de la région de Tombouctou, situé entre cette ville et Niafunké, au bord du Niger, sur la rive gauche. Les Armas sont les descendants des envahisseurs marocains du 16ème siècle, mélangés avec des Songhaïs.

On trouve aussi l'orthographe El Houal Hadji, en 1907 (la Revue scientifique) et en 1912 (Haut-Sénégal-Niger (Soudan français) : géographie économique), et l'orthographe El Oual Hadj en 1897 (Tombouctou la mystérieuse, Félix Dubois) et en 1930 (Le domaine colonial français: suivi d'un aperçu général sur les colonies étrangères)

Le terme vient de l'arabe et signifie « le repos du pèlerin ». Il devait s'agir d'une étape pour les musulmans qui faisaient le pèlerinage à La Mecque, c'est-à-dire le hadj.

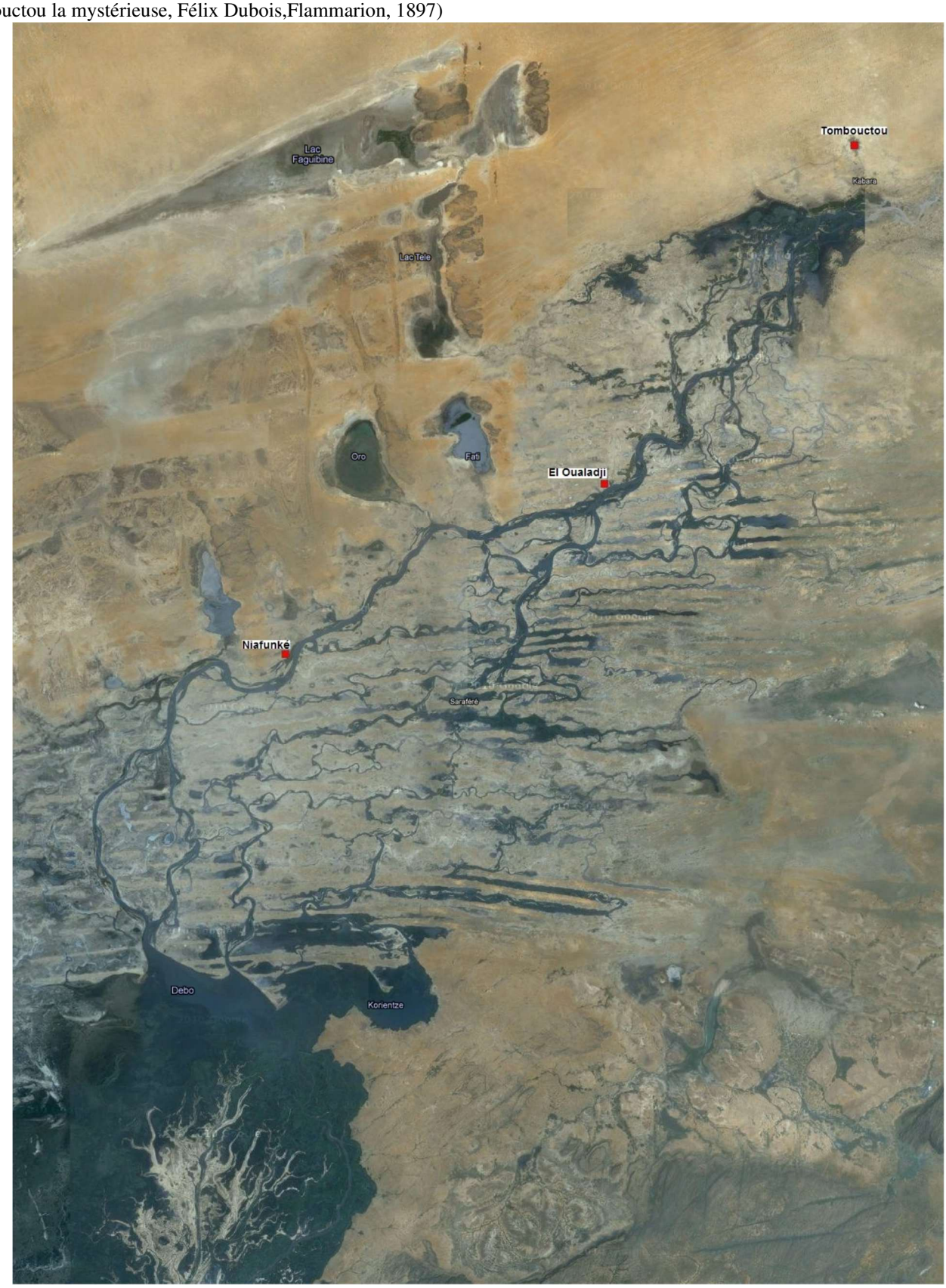
« Tes ondes ne recèlent pas seulement des poissons de la taille de ceux des eaux salées. Ainsi que celles-ci, tes flots abritent aussi des huîtres aux bancs parfois gênants, comme devant Ségou et des forêts de corail fauve dans les profondeurs devant El-Oual-Hadj. A côté des lamantins aux mamelles mystérieuses, on y rencontre des colonnes de poissons migrateurs quittant, à époque fixe, le nord de ton cours pour le sud — les ténéni — qui de novembre à mars se présentent aux filets en bandes serrées comme les harengs et les sardines, et sont un manger délicieux, comparable aux whitebait qui, non moins que son observatoire, ont rendu Greenwich célèbre. Tu as les algues enfin, semblables aux bruyères violacées de nos forêts. »

(Tombouctou la mystérieuse, Félix Dubois,Flammarion, 1897)

« Passé El Oual Hadj, de nouvelles étendues très vertes apparaissent mais avec un autre caractère. Les villages ne s'y pressent pas comme naguère, sur les rives ; ils sont disséminés, invisibles, loin du fleuve, à cause des inondations. Le ciel se strie, durant le jour, de fins rubans de fumée, et la nuit, se teinte de lueurs roses. C'est là toute la vie perceptible. On navigue des heures et des heures sans percevoir à terre quelque chose de vivant, homme ou bête. Une atmosphère de mystère plane sur ce pays, tout à point pour vous rappeler que les mystérieux Touaregs en sont, momentanément encore, les maîtres et les oppresseurs. Et, sans hésitation, on glisse seize balles dans le winchester.

Enfin aux abords de Tombouctou, les dunes du Sahara se dressent en face du fleuve et montrent la stérilité de leur blanche nudité. A tant d'autres, vient s'ajouter l'évocation du Désert.»

(Tombouctou la mystérieuse, Félix Dubois,Flammarion, 1897)



Et Félix Dubois, dans ce même livre décrit ainsi cette zone que l'on appelle le delta intérieur du Niger, dans laquelle se trouve El-Oualadji :

Ayant franchi Diafarabé, le Niger parvient, ainsi gonflé et irrésistible, vers le mois de septembre, à Mopti où il rencontre le Bani, un affluent monstre, qui vers le même moment arrive, en ce même point, avec un volume d'eau presque aussi formidable que le sien. Ainsi renforcée, l'armée des eaux est devenue innombrable, immense, infinie. Le lit du fleuve est trop étroit. Il étouffe entre ses rives. En avant, en arrière même, de toutes parts il cherche des issues, se rue dans la moindre dépression, envahit le plus petit passage. Alors se produit ce que j'appellerai : l'affolement du Niger.

Affolement heureux, s'il en est. Le fleuve se précipite sur toute cette région basse de Diafarabé à Tombouctou, la couvre, la noie — et d'une steppe de sables stériles fait une des régions les plus fertiles de l'univers. Dans cette vaste dépression il a charrié, depuis des siècles, un bienfaisant limon végétal, effacé les sables, et l'a transformée en un véritable grenier d'abondance. Ce n'est pas comme en Egypte un seul delta que nous trouvons, mais trois.

Le premier va de Diafarabé aux abords du lac Débo. Sur sa rive gauche, le Niger ayant trouvé deux exutoires propices, forme les marigots de Diaka et de Bourgou. La branche principale et ses deux bras suivent une direction parallèle et vont se jeter tous trois dans le Débo. Malgré ces dérivations, les eaux restent tellement abondantes que les trois lits communiquent entre eux par des canaux naturels. Sur la rive droite, le Bani est, de la même manière, relié au Niger.

C'est là un véritable et complet système d'irrigation pour lequel l'homme n'a pas eu à accomplir le moindre travail. La fécondité est répandue ainsi à travers les terres sur plusieurs milliers de kilomètres carrés. La hausse et la baisse des eaux est aussi régulière qu'entre les digues du Nil, mais elle s'étend infiniment plus au loin. En septembre on compte de l'est à l'ouest, à Mopti par exemple, cent quarante kilomètres inondés à deux ou trois mètres de profondeur. Dans ce delta sont situés les pays de Sano, de Bourgou, le Massina, le Dienneri et le Kounari.

Le deuxième delta s'étend du lac Débo à El Oual Hadj. Le Niger repart en trois nouvelles branches : la moins importante, le Koli-Koli, se forme au sud du lac Débo, le Bara-Issa ou Niger noir, et l'Issa-Berr ou Niger blanc sortent tous deux au nord du lac. Le Koli-Koli traverse le lac de Korienzé et à Saréféré rejoint le Niger noir qui, à son tour, se réunit près de El Oual Hadj au Niger blanc.

Comme le Bani et le Niger, comme le Niger et les marigots de Diaka et de Bourgou, les trois bras du fleuve communiquent entre eux par des canaux variés et sinueux. C'est toujours le même et merveilleux système d'irrigation naturelle accompagné de crues fertilisantes.

Mais il y a plus. Sur la rive gauche — à la limite extrême des inondations — le fleuve trouve une formule nouvelle à ses bienfaits : c'est une admirable série de lacs. Ils sont au nombre de douze, séparés les uns des autres par des chaînes de collines. Voici les noms de onze d'entre eux, énumérés du sud-ouest au nord-est : le Kabara, le Tenda, le Soumpi, le Takadji, le Gaouaki, le Horo, le Fati, le Goro, le Daouna, le Télé et le Faguibine.

Les inondations remplissent ces lacs au moyen de goulets plus ou moins larges. Ceux de Fati, de Horo et de Takadji sont particulièrement spacieux et pourraient être en toute saison ouverts au commerce fluvial. D'autres goulets sont grands ouverts pendant quelques mois (octobre à mars) puis s'obstruent d'herbes, sans empocher cependant le passage de petites pirogues. Les bords de ces lacs ne le cèdent en rien comme fertilité aux rives du fleuve et de ses branches, étant comme elles inondés el découverts tour à tour sur des largeurs de quelques centaines de mètres.

Les lacs Télé, Faguibine et Daouna forment des dépressions dont la profondeur peut atteindre dix mètres au-dessous du niveau moyen du Niger. Ils ne semblent pas seulement alimentés par leurs goulets, mais aussi par des infiltrations souterraines. Aux hautes eaux, parait-il, on trouve entre la ligne des lacs et le Niger, l'eau à fleur de terre, en creusant simplement avec la main.

Ce chapelet de lacs constitue une série d'ingénieux réservoirs aux formidables masses d'eau chassées par le Niger et le Bani réunis : quand les inondations se sont retirées, ils renvoient par leurs goulets et par les canaux naturels, une partie de leurs eaux au grand fleuve. Dans ce deuxième delta nous trouvons les pays de : Guimbala, Farinaké, Aoussa-Kattaoual, Seno-Nrourkou, Fitouka et Soboundou-Samba.

Le troisième delta commence à El Oual Hadj et finit à Kabara, le port de Tombouctou. A El Oual Hadj, le Niger reprend son cours unique et le conservera désormais jusqu'à son embouchure. La zone d'irrigation est

formée ici : sur la rive gauche, par les nombreux canaux naturels qui relient les lacs Télé et Faguibine au fleuve et dont le principal porte le nom de marigot de Goundam ; sur la rive droite, par les marigots de Gouaki et de Kouna, ainsi que par une nouvelle série de lacs dont est piqué tout le nord-ouest de la boucle. Malheureusement on ne les connaît guère que de nom. D'après les derniers renseignements ils seraient au nombre de vingt-trois, parmi lesquels les lacs de Kangara, Dinéguira, Doumba, Labou, Hongouta, de Fatta, Tahetent, Tibouraguine, Dô, Gakoré, Tenguerel, Titoulaouine, Aguébada, Garo, Haribongo, Kberba, Tibouraghine, Dadji, Fankouré et Marmar. Ce delta comprend : le Kissou, le Killi, le Saramayo, l'Aribinda et le Gourma.

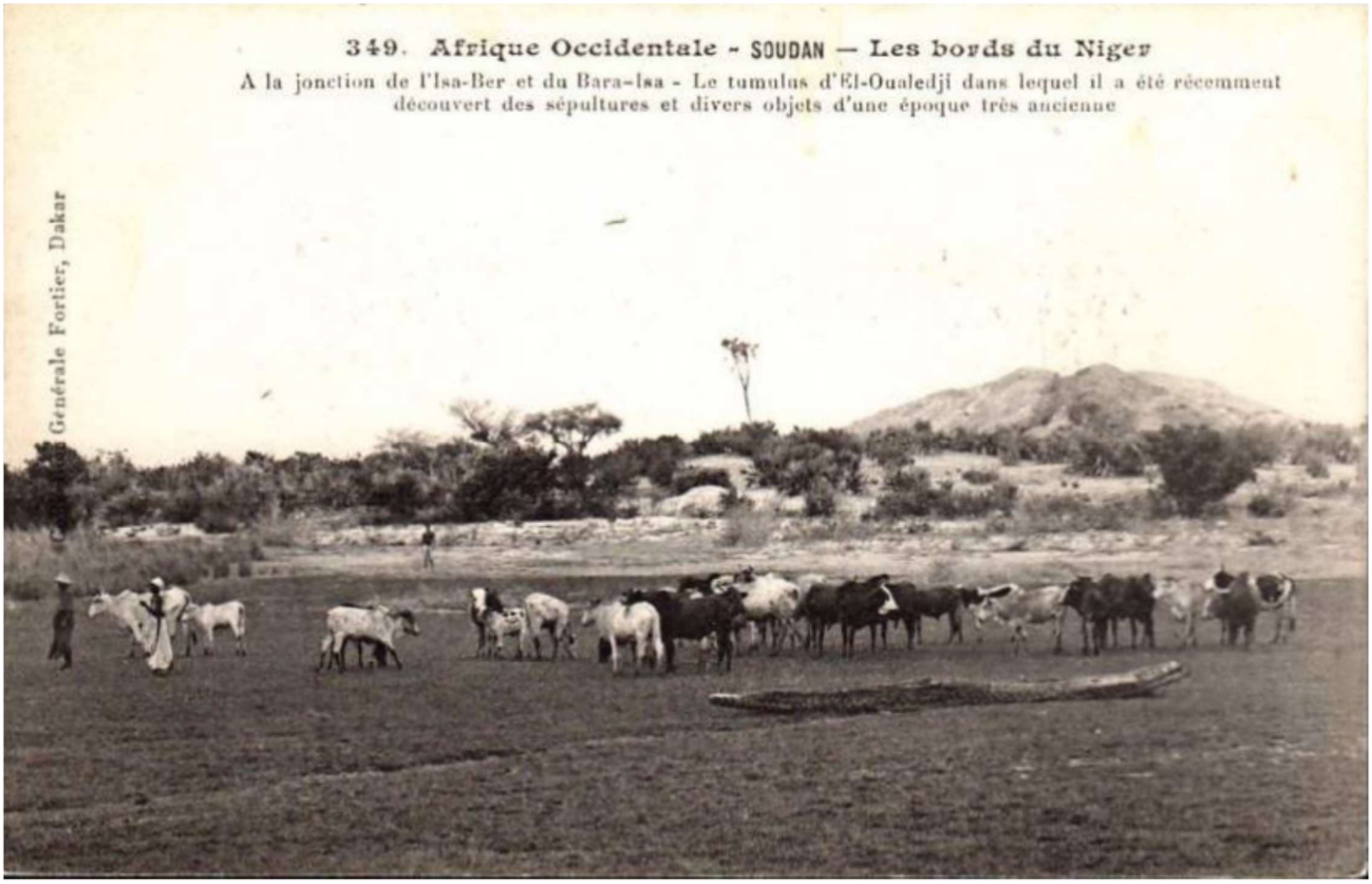
S'étant ainsi attardé en lointaines et multiples dilapidations, en largesses grandes et petites, le Niger et ses hautes eaux n'arrivent qu'en janvier à la hauteur de Tombouctou.

A propos du tumulus d'El-Oualadji, Félix Dubois, note :

[…] se dresse un monticule isolé sur le plat rivage. Ce n'est assurément pas une oeuvre de la nature. De-ci, de-là, on y retrouve des pierres, des briques, qui ne manquèrent pas d'intriguer le capitaine Philippe, constructeur du fort d'El-Oual-Hadj, un des rares survivants de la colonne Bonnier, par ce fait que la garde de Tombouctou lui avait été confiée durant cette fatale reconnaissance. Interrogés, les indigènes racontèrent que plusieurs monticules semblables existaient dans les pays environnants, sur la rive droite comme sur la rive gauche du fleuve : la légende courait que c'étaient les demeures des chefs d'autrefois, tombées en ruines.

Tel n'est point mon avis. Je crois que ces monticules sont les tombeaux et non les palais de ces mêmes chefs. El Bekri, un Arabe qui visita ces pays-ci vers le milieu du xie siècle, décrit leurs funérailles en ces termes :

« A la mort du roi ces nègres construisent avec du bois de rhônier un grand dôme qu'ils établissent sur le lieu qui doit servir de tombeau. Ensuite ils étendent le corps sur une couche garnie de tapis et de coussins et le placent à l'intérieur du dôme. Ils disposent auprès du mort ses parures, ses armes, les plats et les tasses dans lesquels il avait mangé et bu, et diverses espèces de mets ou boissons. Alors ils enferment avec le corps de leur souverain plusieurs de ses cuisiniers et fabricants de boissons. On recouvre l'édifice de nattes et de toiles, et la foule assemblée s'empresse de jeter de la terre sur ce tombeau et d'y former ainsi une grande colline. Ils entourent ce monument d'un fossé qui offre un seul passage à ceux qui voudraient s'en approcher. Ils sacrifient des victimes à leurs morts et leur apportent comme offrande des boissons enivrantes. »



Le tumulus d'El-Oualadji est une butte de 10,5 m de hauteur et d'un diamètre à la base de 65 mètres. Il se dresse à proximité immédiate du fleuve. Des fouilles conduites sur ce site en 1904 par L. Desplagnes mettent à jour, à 10 m sous la surface, deux squelettes humains inhumés dans les restes cendreux d'un caisson funéraire en bois de rônier. La surface du tumulus est constituée d'argile cuite. Les croûtes, visibles en surface, sont les restes d'une structure architecturale et les charbons de bois sont les vestiges du combustible utilisé pour la cuisson du " banco ". Selon P.-B. Fontes :

« L'édification du tumulus d'El-Oualadji est datée en C14 calibré, de 1030 à 1220 de notre ère. Soit au moins deux siècles et demi après celle des tumulus de Tondidarou dont les dates couvrent un intervalle de temps compris entre 670 et 780 de notre ère. »

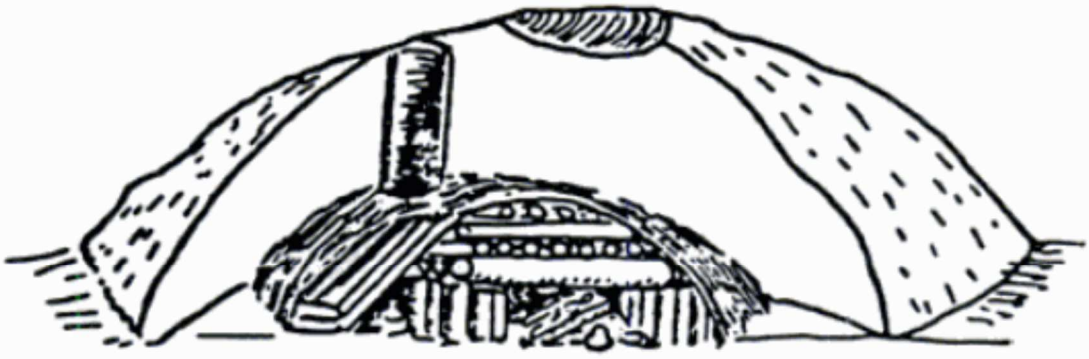


Fig. 2. — Reconstitution de la chambre funéraire du tumulus de El Oualadji (tiré de Desplagnes, 1951)



Photo 1. — Tumulus d'El Oualadji au voisinage du confluent de l'Issa Ber et du Bara Issa (daté du début du XIe au début du XIIe siècle de notre ère)
(Cliché P. Fontes)



Photo 4. — Le Niger vu du sommet du tumulus de El Oualadji, **après la rencontre de l'Issa-Ber et du Bara-Issa**
(Cliché P. Fontes)

(Recherches archéologiques au Mali, Michel Raimbault, Kléna Sanogo, Karthala, 1991)



Louis Vatrican



Suzanne Magnant

La bergerie.

En 1914, M. Jean Vuillet, Chef du service de l'Agriculture du Haut-Sénégal-Niger, ayant été chargé, par M. le Gouverneur Clozel, de rechercher un emplacement favorable pour la création d'une bergerie annexe à celle de Niafunké, a fixé son choix sur un terrain des environs d'**El-Oualadji**, qui semble remplir les conditions requises, tant au point de vue des facilités de surveillance qu'en ce qui concerne l'hygiène du mouton et les ressources fourragères.

Les directeurs :

En 1917 : Adrien Vitalis, ingénieur agronome, diplômé de l'Ecole supérieure d'agriculture coloniale de Nogent

En 1925 : Albert Maurice Dischamps, vétérinaire

De 1926 à 1930 : André Vincey (né le 8 mars 1885 à Bayel, Aube, marié le 1er février 1922 à Paris 9e avec Gabrielle Victorine Déprez, fiche matricule 17, classe 1904, Aube)

Diplômé de l'école vétérinaire d'Alfort en 1908

Service vétérinaire de la Ville de Paris.

Chef des services vétérinaires d'Uruguay en 1913.

En 1922 : Vétérinaire du Service zootechnique de l'AOF à Kayes

En dépit des difficultés réputées insurmontables de sa tâche, Vincey réussit à constituer au Tchad un magnifique troupeau.

« Une mort prématurée (1930) l'a enlevé à ses beaux travaux, au moment où il touchait au but, après des années d'un labeur exemplaire, et l'a empêché de recueillir l'hommage dû à son travail et à son abnégation. Son nom restera attaché au grand œuvre de la colonisation africaine. »

(L'Afrique française: bulletin mensuel du Comité l'Afrique française et du Comité du Maroc, Volume 42, 1932)

« un des meilleurs artisans de la rude œuvre coloniale. Il sut en huit années qu'il passa à la bergerie d'El-Oualadji, en faire un établissement modèle, et il y est mort à la tâche, une tâche à laquelle il s'était donné tout entier avec une foi d'apôtre et une ardeur inégalable. »

(Comptes rendus hebdomadaires des séances de l'Académie d'agriculture de France, Volume 18, 1932)

En 1931 : Viaud

En 1935 : Mir

Quelques jalons :

En 1923 ont été introduits des mérinos sud-africains, qui se sont révélés atteints de la blue-tongue.

La blue-tongue, langue bleu, bekziekte, ou fièvre catarrhale du mouton est une maladie infectieuse caractérisée par de la fièvre, une inflammation catarrhale des muqueuses de la bouche, des cavités nasales, du conduit gastro-intestinal, souvent accompagnée d'inflammation du podophylle et de la couronne. Les lèvres et la langue sont tuméfiées, celle-ci prenant presque toujours une teinte pourpre violacée qui a valu à la maladie son nom de blue-tongue on langue bleue.

Installée depuis longtemps en Afrique du Sud, l'affection y fait de nombreuses victimes chaque année, à la saison, où pullulent les moustiques transmetteurs. Elle était, par contre, complètement inconnue en A. O. F. jusqu'à cette date.

Des moutons en provenance de l'Afrique du Sud, à leur débarquement à Dakar, furent divisés en trois lots destinés respectivement à la Station d'essais de la Chambre de Commerce de Tourcoing à Richard-Toll, à la bergerie d'El-Oualadji et à la Station d'essais de Tourcoing-Bam.

Le lot destiné à la bergerie d'El-Oualdji arriva à Bamako le 5 octobre 1923, en bon état de santé; on décida de le garder quelque temps à Bamako pour qu'il y subisse une courte période d'observation et qu'il s'y remette en état. Le 10 octobre, une brebis est retirée du lot parce que triste et ne mangeant pas. Elle est atteinte de la blue-tongue. On l'isole et le 23 au matin on la trouve morte.

En 1925, d'importantes améliorations ont été apportées aux bâtiments servant de logement aux animaux ; on a construit des cabanes spéciales pour isoler les brebis qui mettent bas; d'autres cabanes plus grandes pour rassembler les agneaux du même âge ; des murs supplémentaires pour augmenter le nombre des sections ; des auges en banco durci. Des râteliers pour les fourrages vont être établis. La désinfection des bâtiments et des parcs, qui sont en banco est aisée ; on garnit le sol, les piliers et les murs de bourgou sec et on y met le feu.

En 1926, on a été obligé de cesser de couper les queues des jeunes animaux, car cela provoquait des cas de tétanos.

En 1927, les bains antiparasitaires ont permis d'éviter les infections par les tiques dans le troupeau de métis mérinos-Macina (1.040 têtes). Aucun cas ne fut constaté pendant les 5 premiers mois de l'année grâce à des bains réguliers (toutes les trois semaines) qui ont précédé et suivi la tonte de Mars. En juin on dut cesser les bains faute de médicaments; aussitôt l'affection réapparut et fit 13 victimes. Elle céda quinze jours après qu'on eut recommencé les bains.

La station est très bien entretenue et la nourriture en herbes et fourrages, variée et abondante ; enfin, au point de vue climat, **El-Oualadji**, situé au centre de la région d'élevage de la race du Macina, parait répondre parfaitement aux conditions requises.

En 1929, la bergerie d'El-Oualadji distribue régulièrement et gratuitement aux éleveurs indigènes, les béliers bons raceurs issus du croisement des mérinos avec les brebis de race locale.

Les effectifs :

En 1913 : 150 brebis et 4 béliers algériens

L'établissement reçu dès cette époque des mérinos d'Algérie et des demi-sang obtenus à Niafunké par croisement de béliers algériens avec des brebis du pays.

Introduction de béliers algériens, en 1912, 1917, 1922, 1924
Introduction de mérinos sud-africains en 1923 et 1925

En 1925 : Effectif total de 692 ovins
41 mérinos sud-africain,
10 mérinos algérien,
496 Macina
144 métis mérinos algérien-Macina
1 métis sud-Africain-Macina.
En outre, 22 chèvres maures, réservées à des croisements avec des boucs d'Angora.

Le 6 juillet 1927 : Effectif : 2.400 têtes

- L'Afrique française: bulletin mensuel du Comité l'Afrique française et du Comité du Maroc, Volume 42, 1932
- Journal officiel, 1925
- Revue générale de médecine vétérinaire, Volume 37, Imprimerie et librairie, E. Privat, 1928
- Bulletin de l'Académie vétérinaire de France, Volume 1, Recueil de médecine vétérinaire, Editions Vigot Frères, 1928
- Extension intensive et rationnelle des cultures indigènes: enquête-résultats, 1929
- Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale, Volume 19, 1939
- Revue Agricole de l'Afrique du Nord, 1925
- Revue du Service de l'intendance militaire, Volume 35, 1928
- Le problème de la laine en Afrique occidentale française, Olivier Pichot, Impr. Centrale des chemins de fer, 1927

Les trois textes suivants parlent de l'élevage du mouton au Soudan français, et particulièrement de la bergerie d'El Ouladji, et ce aux dates auxquelles Louis Vatrican était dans cette bergerie.

L'élevage du Mouton à laine dans les zones avoisinant le Sahara.
Par Aug. CHEVALIER.

De grands efforts ont été tentés au Soudan, par l'administration, dès avant la guerre, pour obtenir une augmentation de la production lainière et une transformation de la qualité de la laine du pays.

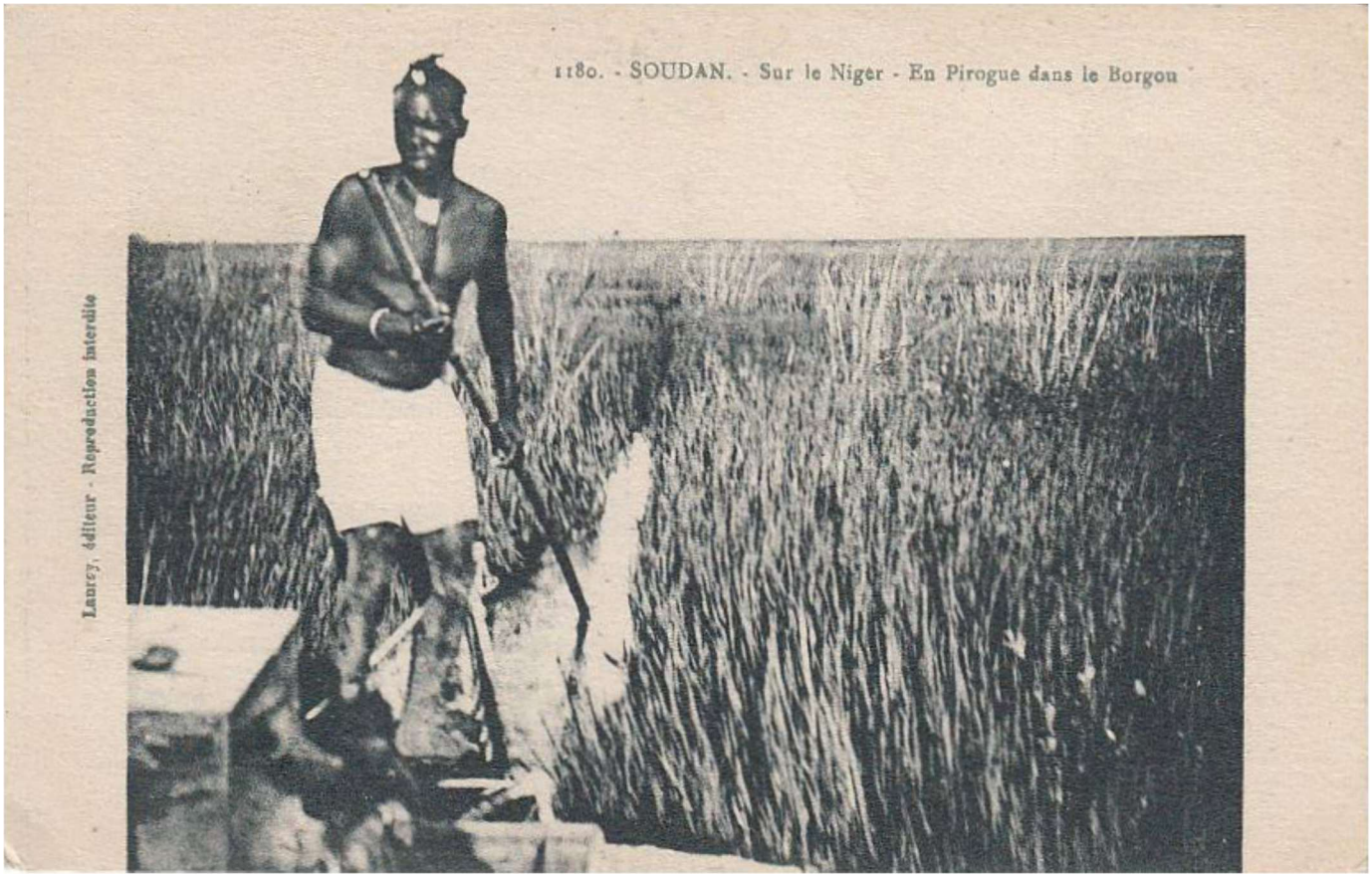
Enfin de 1923 à 1925, la Chambre de Commerce de Tourcoing a essayé l'introduction d'un troupeau de Mérinos du Cap (1).

« Si les essais d'acclimatement de la race mérinos pure n'ont pas été entièrement satisfaisants, dit un rapport officiel récent, les croisements de Mérinos avec la race locale du Macina paraissent donner de bons résultats. La bergerie d'**El-Oualadji** où ces expériences sont poursuivies, commence à prendre une certaine importance : au 30 juin dernier, son effectif total était de 2 390 têtes dont 1874 ovins et 570 caprins. Les métis demi-sang et 3/4 sang (mérinos-race locale) sont tous de très belle venue et la qualité de la laine est considérablement améliorée ; pour la quantité voici les résultats obtenus : alors qu'une brebis Macina donne dans de très bonnes conditions environ 900 grammes de laine grossière, le 1/2 sang donne 2 kilos de laine moitié plus fine et le 3/4 sang 2 k. 500 de laine comparable aux qualités courantes de France.

D'utiles enseignements ont été également révélés par le fonctionnement de celte bergerie, notamment en ce qui concerne l'habitation et l'alimentation du bétail. Le logement des animaux doit répondre aux buts suivants : les protéger pendant la nuit contre les attaques des fauves ; pendant les heures chaudes de la journée, contre les ardeurs du soleil, et, pendant la saison froide, contre les vents du N et de l'E; de plus, étant donné que la majorité des contaminations graves s'effectue dans l'intérieur de la bergerie, les constructions doivent être établies de telle sorte que la désinfection puisse se faire aisément et à peu de frais ; elles doivent être de préférence incombustibles, pour permettre au besoin la désinfection intérieure par le feu ; enfin, elles doivent être munies d'auges et de râteliers supprimant complètement l'affouragement sur le sol.

L'alimentation des Moutons a lieu soit en pâturages, soit en bergerie, Il y a intérêt à ce que les pâturages ne nourrissent pas un effectif trop élevé d'animaux ; mais, à ce point de vue, tout dépend de la qualité des pâturages. Ceux-ci doivent aussi, autant que possible, être protégés contre les incursions des troupeaux étrangers, d'abord pour réserver la nourriture aux troupeaux d'élevage et surtout pour éviter les dangers de contamination.

Pendant les mois où les pâturages sont trop maigres, il est nécessaire d'assurer aux animaux une ration complémentaire constituée par des réserves fourragères ; parmi celles-ci, on peut citer en première ligne le Bourgou (Panicum stagninum var. Burgu A. Chev.) qui est un fourrage naturel de grande valeur, très recherché des animaux et très nutritifs. Les autres réserves fourragères qu'on peut obtenir par culture sont nombreuses ; il y a celles qui viennent en culture sèche (Niébés, Velvet beans, Arachides, Sorgho) et celles qui ne poussent qu'en culture irriguée (Maïs, Orge, Avoine). Certains essais portant sur la Luzerne, le Trèfle d'Alexandrie, les Lupins, Fèveroles, Vesces, Navets, Turneps, Rutabagas, Carottes, Betteraves, etc., paraissent vouloir donner d'excellents résultats. On peut déduire de ces expériences que la production de réserves fourragères sera très facile à obtenir dans le delta moyen du Niger (région d'**El-Oualadji**).



A Nioro, où une autre bergerie a été créée en 1925, cette question de l'approvisionnement en plantes fourragères sera peut-être plus délicate parce que la région ne bénéficie pas de la proximité de zones inondées annuellement comme à **El-Oualadji**, et qu'elle est située dans une contrée peut être plus déshéritée au point de vue des précipitations atmosphériques. Cette bergerie, au 30 juin dernier, comptait 204 têtes.

Le but de ces établissements est la création d'une race ovine obtenue par croisement entre les mérinos du Cap et les races locales, par conséquent robuste et acclimatée, et en même temps grosse productrice de bonne laine de qualité moyenne. L'amélioration généralisée de la race locale se fera par la remise de béliers géniteurs 1/2 sang ou 3/4 sang aux pasteurs indigènes ; cette distribution est déjà commencée et elle ira en s'amplifiant chaque année.

(Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale, Volume 8, Muséum national d'histoire naturelle, Laboratoire d'agronomie coloniale, 1928)

L'expérience de Louis Vatrican dans la bergerie d'El-Oualadji est citée par un auteur écrivant dans la revue « L'Egypte contemporaine », pour servir d'exemple à ce qu'il est possible de réaliser en Egypte.

CHRONIQUE AGRICOLE

DE L'ANNÉE 1929

PAR

M. LÉOPOLD JULLIEN
INGENIEUR AGRICOLE.

Sur une surface relativement peu étendue, l'Egypte entretient un troupeau de près d'un million d'ovidés et de 4 00.0 00 capridés.

Les espèces ovines et caprines élevées ici sont généralement peu perfectionnées. J'ai signalé à diverses reprises l'intérêt que présenterait l'introduction et la diffusion d'espèces à rendement plus élevé telle que celle des mérinos de la Crau, ce qui vaudrait à l'agriculteur un meilleur produit de la vente de la laine.

L'espèce mérinos, variété de la Crau, peut être considérée comme aussi rustique que nos variétés locales; le climat de l'Égypte lui est parfaitement supportable ainsi qu'en font foi les quelques essais qui ont été tentés et malheureusement trop tôt interrompus. A ce propos il me semble intéressant de reproduire ici quelques passages d'une lettre adressée par un ingénieur agricole, M. Vatrican, actuellement attaché à la bergerie d'**El-Oualadji** (Soudan Français). Cette bergerie compte un effectif de 1.200 têtes que M. Vatrican décrit ainsi :

« *Les purs sangs* : ce sont des mérinos. On a fait antérieurement des essais avec le mérinos algérien. Les produits s'acclimataient bien ici, mais la laine n'est pas intéressante. On utilisa alors les mérinos sud-africains appelés ici les «Cap». Les produits sont conformes aux espérances mais évidemment un peu fragiles. Enfin, depuis cette année, quatre mérinos de Rambouillet sont à l'essais. Ces troupeaux de pur sang exigent beaucoup de soins et des attentions spéciales du côté habitat et nourriture. Les brebis pur sang donnent des béliers pour l'avenir. Malheureusement le climat est un peu chaud et leur production assez réduite.

« *Les brebis indigènes* : race locale de Macina, certainement race peu pure; néanmoins on fit, lors des achats, un choix attentif des brebis aussi blanches que possible. Ces brebis constituent trois troupeaux classés d'après leur valeur et leur âge.

« *Les métis* : a) Les mâles sont élevés en vue de distribution aux indigènes; b) les femelles destinées à augmenter la qualité de sang.

« Ce troupeau de métis comprend, à l'heure actuelle, les demi-sang, les trois-quarts sang et les métis Macina et Mérinos algériens.

« a) *Les béliers* — Les béliers trois quarts sang, encore peu nombreux mais surtout les demi-sang sont gardés jusqu'à 18 mois. Les surveillants, qui s'occupent de la surveillance en brousse des troupeaux indigènes, distribuent toutes les années les béliers aux plus gros éleveurs peulh du cercle, les béliers indigènes de ces éleveurs sont castrés à la pince. Tous les ans, les surveillants rendent compte de leur troupeau. L'amélioration de la laine est sensible; les indigènes la vendent d'ailleurs fort cher entre eux, mais elle ne figure pas encore sur le marché.

« b) *Les brebis* — Les agnelles demi-sang devenues antenaises, sont accouplées avec les meilleurs béliers pur-sang, pour donner les trois-quarts sang, et ainsi de suite.

«A partir de cette année, on a pu former un petit troupeau de brebis trois-quarts sang. Évidemment ce sont des bêtes dont il faut prendre soin, mais le produit est très intéressant, surtout du côté de la laine.

« Quant aux brebis métisses Macina algérien, elles constituent un troupeau bien résistant et on espère que l'introduction du Rambouillet améliorera leur laine.

« c) *Les chèvres*. — Bêtes très résistantes et rustiques; leur utilité est de donner la viande et le lait pour les agneaux. Néanmoins on pratique le croisement des chèvres maures avec l'Angora dont le poil est très frisé.

« Le demi-sang est encore très voisin de la race indigène, mais le trois- quarts sang est déjà près de l'Angora. Les béliers sont aussi distribués aux éleveurs (l) ».

Le choix d'une variété nouvelle n'est pas chose indifférente; on sait que par suite de circonstances économiques le nombre des ovins a diminué dans les pays les plus riches de l'Europe : Angleterre, France,

Allemagne, etc., mais à cette diminution de nombre n'a pas correspondu une diminution des produits. Grâce au perfectionnement des sujets, grâce aussi à l'adoption de méthodes d'exploitation plus rationnelles, les quantités de viande et de laine produites en ces divers pays ont augmenté au lieu de diminuer. Il est possible qu'en Egypte le mode d'exploitation des ovidés soit difficile à modifier, mais rien n'empêche, à défaut de sélection des variétés locales, d'adopter des variétés plus avantageuses. J'ai cité la variété mérinos, d'ailleurs originaire d'Afrique, je pourrais citer aussi la variété Karakul originaire de Bokhara et de Chine.

Le caractère précieux du Karakul est le «bouclage tout particulier» de la toison des agnelets à «leur naissance»; peu de jours après il disparaît, puis se transforme ensuite en un ensemble de «boucles en tire-bouchon», qui finit par devenir une toison mixte à mèches. Un fait important, constaté expérimentalement par Kuhn, Adametz und Froehlich, est que le bouclage n'est «sensiblement influencé ni par le climat, ni par la nourriture» et se maintient comme caractère de la race dans les conditions de climat et d'entretien les plus diverses. Dans l'hérédité ce caractère s'est montré dominant par rapport à celui de toutes les autres formes de toison, en sorte que les produits de croisement entre la race Karakul et n'importe qu'elle autre race ovine présentent des boucles dans leur toison. Toutefois, selon Tannzer, il ne s'agirait pas d'une dominance complète de caractère Karakul et l'on devait admettre une variabilité des hétérozygotes. En effet pour les nombreux croisements effectués dans la pratique entre le Karakul et d'autres races, les ovins à la laine plate et ceux à poils courts et raides paraissent mieux convenir que les races à toison mixte plus rapprochées de Karakul par le caractère de celle-ci. Les essais de croisement du Karakul avec la race ovine laitière de la Frise orientale ont donné à Middeldorf d'excellents résultats. Dans l'Afrique du Sud-Ouest, Mme Teinert a obtenu de bons résultats en croisant le Karakul avec des ovins à queue grasse (Ovis platyura) et à l'École d'Agriculture de Grootfontein (Union Sud-Africaine) ce croisement à donné des produits à toison valant presque celle du Karakul pur sang. Dans l'Afrique du Sud, les croisements de cette race avec les ovins persans à tête noire ont aussi donné d'assez bons résultats, tandis que ses croisements avec d'autres races ovines ont produit des toisons de valeur inférieure

L'ovin Karakul s'acclimate très facilement dans les pays les plus divers au point de vue météorologique, sans perdre ses caractères. Ainsi, on a réussi à l'élever» même dans l'Allemagne centrale (Halle), dont le climat diffère complètement du climat sec et chaud de son pays d'origine.

Pour son entretien, le Karakul est très peu exigeant. En entreprenant son élevage en Allemagne, Kuhn se proposait de l'employer pour utiliser les plus maigres pâturages, parce que, dans son pays d'origine, il est accoutumé à des steppes salés.

Suivant Teinert, dans l'Afrique du Sud-Ouest cet élevage serait une des branches les plus lucratives de l'exploitation agricole. On a eu récemment l'idée de sélectionner le Karakul pour la production de lait et de viande, mais on ne sait pas encore si cette sélection réussira sans nuire à la quantité de la fourrure. Du reste on utilise déjà depuis longtemps la laine des Karakuls adultes, et celle qui possède le degré de finesse CD n'est inférieure à la laine des autres races similaires ni pour la résistance à la traction, ni pour l'extensibilité (Kuhler).

Par leur origine, leur rusticité, leur rendement élevé les races mérinos et Karakul peuvent donc retenir l'attention de l'éleveur égyptien mais à défaut de races étrangères on se demande pourquoi n'agira-t-on pas sur les variétés locales comme il a été fait en Algérie et au Maroc. Le Dr Voronoff dont les cairotes n'ont pas perdu le souvenir, a effectué en Algérie des travaux fort intéressants sur les ovidés. Puisqu'il a traversé l'Egypte cette année, on eût pu l'intéresser au troupeau égyptien et introduire chez nos Ovins les qualités de précocité et de rendement qu'il a pu réaliser en Algérie dans des conditions analogues.

Si la greffe humaine pratiquée selon la méthode de Voronoff peut être sujette à discussion, il est par contre établi que l'application de ses méthodes sur les ovins a eu des résultats positifs dont il serait bon de s'inspirer.

*

* *

(L'Égypte contemporaine, Volumes 21-22, Société Egyptienne d'économie politique, de statistique et de législation, Imprimerie nationale, 1931)

Ce troisième texte insiste sur le rôle d'André Vincey, directeur de la bergerie, qui fut donc le chef de Louis Vatrican.

Reste la question nourriture, est–il possible d'assurer une bonne alimentation non seulement aux animaux existants, mais à un cheptel accru ? Là encore les essais menés à bien à **El-Oualadji** ont été probants ; ils ont été conduits par un homme malheureusement trop tôt disparu, emporté par une maladie brutale : M. Vincey, vétérinaire, directeur de la bergerie, fut l'âme agissante de cette belle œuvre, il était d'une conscience et d'un dévouement rares, la cause du mouton à laine au Soudan a contracté pour toujours envers sa mémoire une grosse dette. Sa science s'était enrichie par une pratique poursuivie, en France d'abord, au service vétérinaire de la Ville de Paris, puis en Uruguay avant la guerre, lorsqu'il était à la tête des services vétérinaires de cette république sud-américaine, au Soudan enfin depuis 1922.

Jugé à sa valeur, il fut chargé de la direction pratique des essais administratifs d'introduction du mouton à laine.

Esprit positif, constamment tourné vers les réalités, il mena ses premiers travaux sans hâte, étudiant le pays auprès des indigènes, cherchant toujours la raison des usages empiriques, fruits de l'expérience séculaire des pasteurs locaux : il en élimina les pratiques nuisibles pour adopter celles qui étaient justifiées. Il sut tirer des pratiques locales expurgées et des connaissances scientifiques européennes des données qui nous ont amenés aux résultats que nous avons vus précédemment.

Dans le domaine de l'alimentation ses recherches appliquées furent aussi heureuses : la station agricole et la ferme-école avaient été annexés à la bergerie, il put élargir son champ d'expérience et avant de mourir, il avait démontré que les fourrages naturels et artificiels, qu'ils soient indigènes ou européens, pouvaient permettre l'élevage intensif.

Il faut avoir vu la bergerie et la station agricole aux mois de janvier et février pour être convaincu de la réussite : dans les parcs ou au pâturage les animaux sélectionnés, en bon état, à l'œil clair ; les jeunes aux mouvements vifs et gais se livrant à leurs jeux, tout comme en France les agneaux bien portants ; aux plus mauvais mois de l'année, en juin et juillet, le contraste est frappant entre les troupeaux des indigènes et ceux de la bergerie : les premiers sont minables et laissent de nombreux traînards se tenant à peine, leurs jours étant comptés, les seconds sont homogènes, bien groupés, es animaux évidemment fatigués par la chaleur, mais conservant, même aux yeux du profane, une vitalité prometteuse.

Dans les champs d'essais irrigués, l'impression était aussi favorable : maïs fourrager, aux rendements maxima connus, obtenu avec des semences du pays ; blé épais coupé en fourrage et permettant encore à la repousse une récolte de grain nullement négligeable ; orge ; navets fourragers, coupés en cossettes dont la conservation après séchage à l'air assure la subsistance pendant la mauvaise saison ; rutabaga, betteraves, sainfoin, lupin ; luzerne aux neuf coupes annuelles ; dans la concession, au milieu des dunes réservées au parcours des troupeaux, les plantations de niébés indigènes verdissent aux premières pluies et fournissent un excellent fourrage avant et après la récolte ; les arbres épineux, délivrés de la fureur destructive des nomades, sont superbes et certaines espèces fournissent avec leurs gousses, au moyen du gaulage, un fourrage arbustif qui peut atteindre 150 kilogrammes par pied.

Ce tableau peut paraître forcé, notamment en ce qui concerne le blé produisant des épis en quantité suffisante après une coupe fourragère; et surtout les neuf coupes annuelles de luzerne sembleraient pour beaucoup d'une exagération inacceptable : il faut considérer que nous sommes en terrain irrigué, dans un pays au climat tropical.

Ces affirmations ne sont pas le résultat de déductions plus ou moins bien étayées, mais la relation de choses vues et vérifiables.

(L'Afrique française: bulletin mensuel du Comité l'Afrique française et du Comité du Maroc, Volume 42, 1932)

La station agronomique.

La station agronomique d'**El-Oualadji** a été spécialement créée, en 1916, pour l'expérimentation des cotonniers de type égyptien, et a repris l'idée, amorcée en 1914 par l'Association cotonnière, d'apporter à la culture cotonnière le secours de l'irrigation.

En 1917, deux ingénieurs du Service de l'agriculture, Vuillet et Vitalis, y introduisirent une variété égyptienne (Mitafifi).

En 1925, selon M. Vitalis, on avait obtenu les rendements égyptiens. On les avait, paraît-il, quelquefois dépassés.

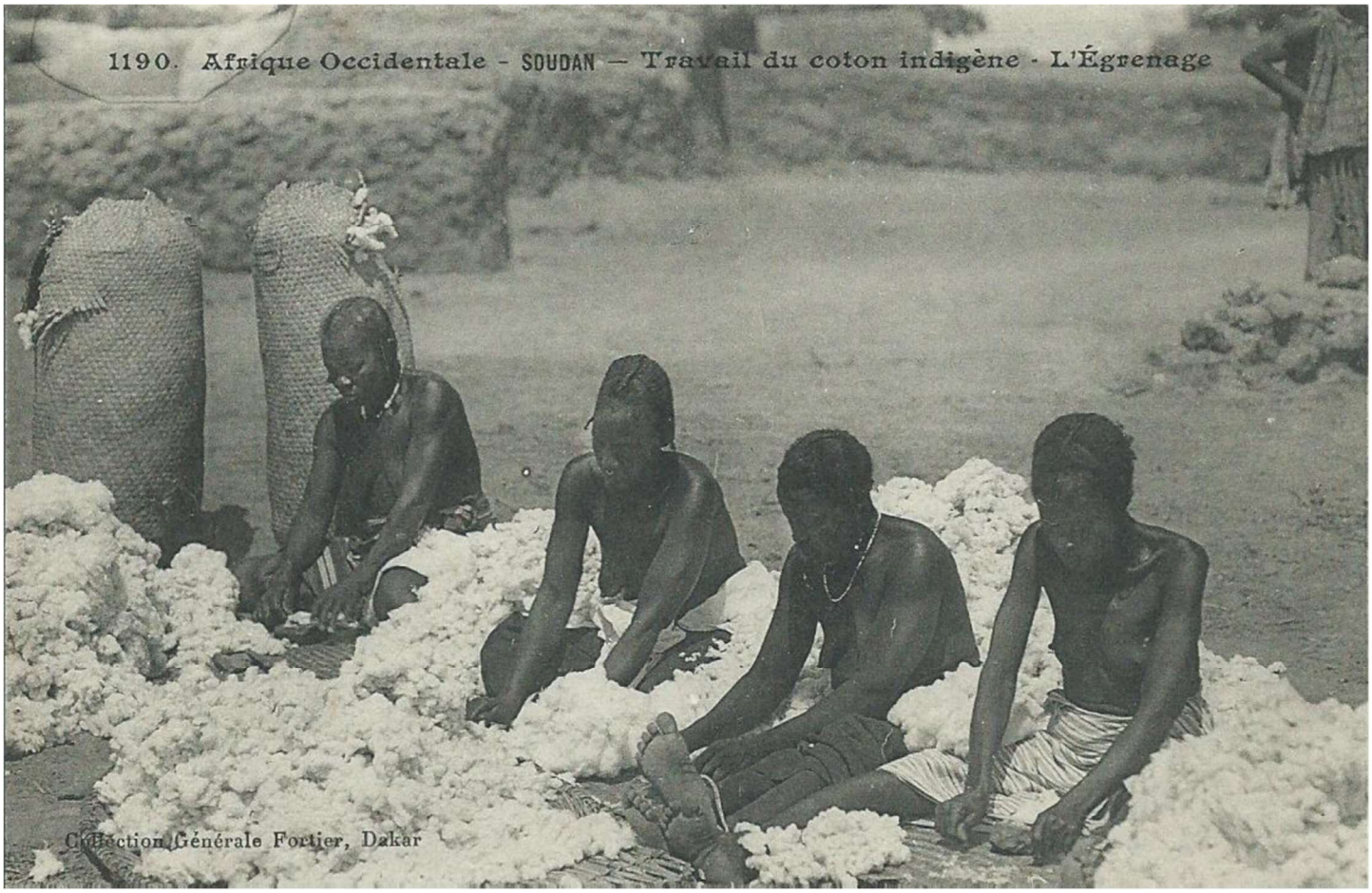
Pourtant, avec le recul (Le coton en Afrique occidentale et centrale avant 1950. Un exemple de la politique coloniale de la France, Régine Levrat, L'Harmattan, 2008), on peut dire que :

« Les tentatives françaises de diffusion du coton les plus anciennes furent faites en AOF, ensemble le plus proche de la métropole, où la colonisation débuta. Les premiers essais, réalisés par l'Administration sur le fleuve Sénégal, à une époque où on ignorait tout de la culture cotonnière, ne purent aboutir. Les suivants, faits dans des régions de culture traditionnelle, également par l'Administration, avec le concours de l'Association Cotonnière Coloniale représentant l'industrie textile française, échouèrent aussi, faute de financement pour leur suivi. Les résultats furent le plus souvent dérisoires, du fait de la faiblesse des rendements aux champs et à l'égrenage ; ils furent cependant un peu meilleurs au Togo et au Bénin, où les conditions étaient plus favorables aux plans écologiques, humains et logistiques. La principale opération, l'Office du Niger, qui misait sur la culture irriguée, fut aussi un échec, malgré les investissements importants de la métropole, qui lui sacrifia une grande partie du budget qu'elle consacra au coton dans la Fédération. »

- La mise en valeur des colonies françaises, Albert Sarraut, Payot & cie, 1923
- Le problème cotonnier et l'Afrique Occidentale Française: une solution nationale, Henry Bloud, E. Larose, 1925

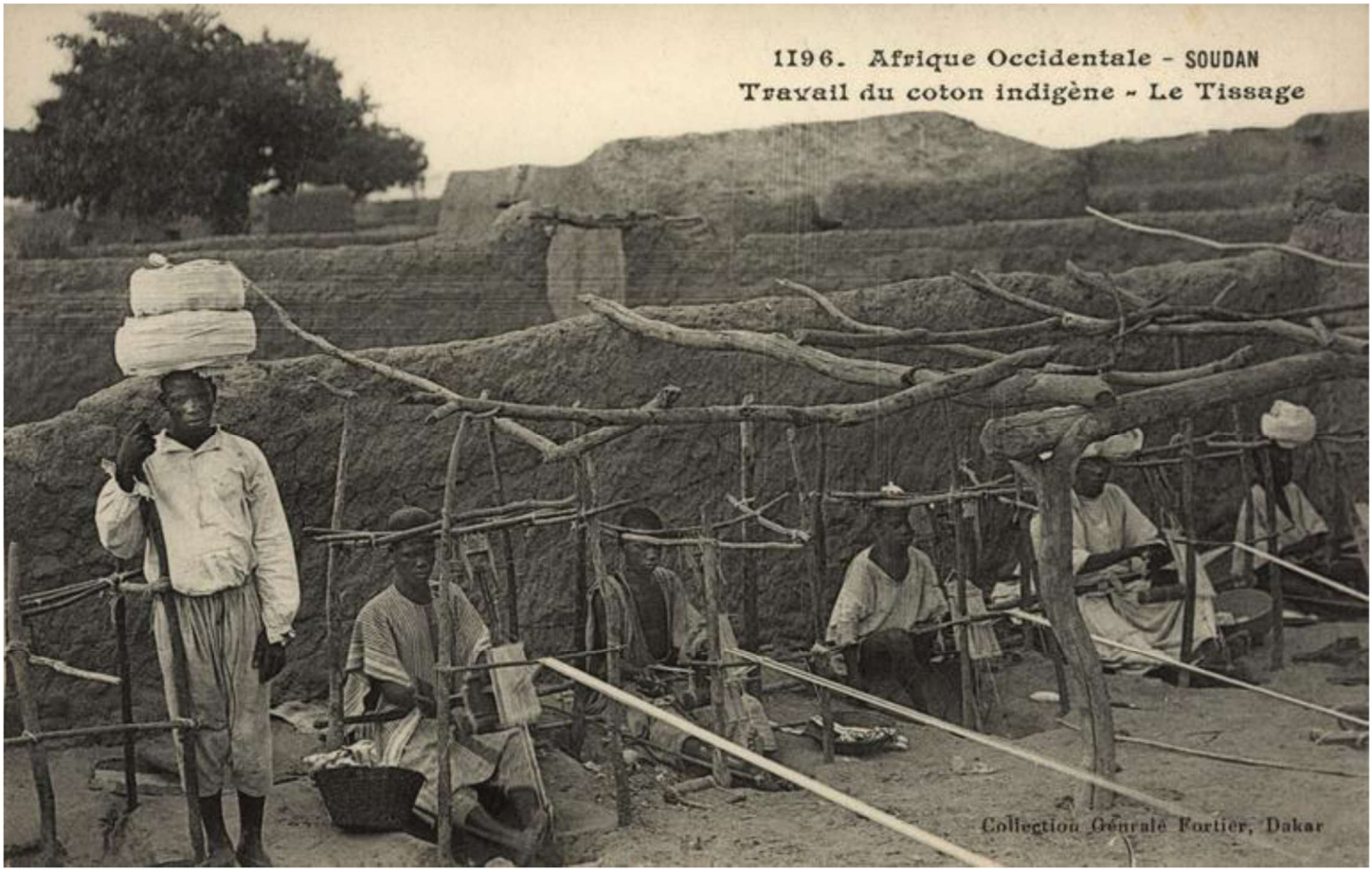
Depuis 1922, la station agronomique travaillait à l'amélioration par sélection de la qualité des blés du Soudan (blés durs à barbes très développées, possédant une forte proportion de gluten et donc plus propres à la fabrication des pâtes qu'à celle du pain). En 1928, les résultats obtenus n'étaient pas encore satisfaisants.

- Le littoral (journal de Cannes) 21 octobre 1928 ; las blés au Soudan et en A.O.F.




1192. Afrique Occidentale - SOUDAN — Travail du coton indigène - Le Cardage
Collection Générale Fortier, Dakar


1194. Afrique Occidentale - SOUDAN — Travail du coton indigène - Le filage
Collection Générale Fortier, Dakar



La ferme-école.

Arrêté du 19 août 1922.

Vu le décret du 31 décembre 1920, instituant des services d'Agriculture, de l'élevage et des forêts en Afrique Occidentale Française, promulgué par arrêté du 15 février 1921 ;

Vu l'arrêté du 18 avril 1921, réorganisant les services de l'agriculture de l'élevage et des forêts en Afrique Occidentale Française …

Article premier. — Une école d'agriculture est créée à **El-Oualadji**, cercle de Goundam, sous la dénomination de Ferme-Ecole d'**El-Oualadji**.

Article 2. — Elle est destinée à apprendre aux indigènes de la région l'utilisation des animaux de trait et l'emploi des instruments aratoires.

Article 3. — Les élèves dont le nombre maximum est fixé à 40, à raison de 20 par année, seront recrutés dans les cercles de Tombouctou, Goundam, Bamba, Gao, Nioro, Nara, Niafunké, Bandiagara, parmi les jeunes gens de familles d'agriculteurs et de nomades en voie de sédentarisation.

Article 4. — Ils, devront présenter des aptitudes physiques les rendant aptes au travail de la terre et être munis d'un certificat administratif attestant qu'ils sont âgés de 16 ans au moins et de 20 ans au plus.

Article 5. — Les élèves qui auraient manqué d'assiduité, feraient preuve de mauvaise conduite habituelle, ou dont les aptitudes physiques seraient jugées insuffisantes seront licenciés par le Directeur de l'établissement qui rendra compte de ce licenciement dans un rapport détaillé.

Article 6. — Le personnel enseignant placé sous l'autorité immédiate du Chef de Service de l'Agriculture comprendra : un Directeur choisi parmi le personnel du Service de l'Agriculture du Soudan Français et deux chefs ouvriers indigènes.

Article 7. — La durée de l'enseignement est de deux ans. Cet enseignement sera exclusivement pratique. Il comprendra : 1° la sélection dans le choix et la préparation des semences; 2° les méthodes de préparation

Article 9. — Entretien des élèves. — Les frais d'entretien et d'habillement des élèves seront supportés par le budget local de la Colonie. Les élèves recevront pour leurs menus frais une allocation de 15 francs par mois de présence effective.

Article 10. — Des élèves bénévoles pourront être admis à suivre les cours. Ils recevront la ration en nature.

La station agronomique et la ferme-école d'**El-Oualadji**, voisines de la bergerie, ont été annexées à cette dernière en 1926 ; elles étudient les aliments, naturels ou artificiels du mouton, la répercussion de l'irrigation sur l'amélioration des fourrages.

On y cultivé du blé et de l'orge qui donnaient bon espoir à la fin 1926 ; différentes graminées fourragères européennes qui, ainsi qu'il était à prévoir, n'ont pas donné de résultats ; des essais de légumineuses, Lupin, trèfle d'Alexandrie, luzerne, féveroles, fenugrec, Lotier ; des racines : carottes fourragères, navets, rutabagas. La réussite de ces derniers essais n'est pas encore connue.

Ont donné de bons résultats : des espèces de blé importées, en vue de leur consommation en fourrage, des essais de la variété locale du maïs en plante fourragère.

La ferme-école forme des moniteurs indigènes qui seront à la fois de bons agriculteurs et de bons bergers, qui appliquent les nouveaux procédés : soins à donner aux moutons, labourage, culture des plantes vivrières et fourragères, essai de création en prairies artificielles, lutte contre les maladies.

- Extension intensive et rationnelle des cultures indigènes: enquête-résultats, 1929
- Revue générale de médecine vétérinaire, Volume 35, E. Privat, 1926
- L'Agronomie coloniale, Volume 17, 1928
- Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale, Volume 7, Muséum national d'histoire naturelle, Laboratoire d'agronomie coloniale, 1927

Un témoignage datant de l'époque du séjour de Louis Vatrican.

« Trois de nos voisins de guéridon, qui étaient en train de siroter des orangeades, se mêlèrent à la conversation. L'un était un ingénieur agronome en tournée, l'autre un commerçant de Ségou venu à Bamako pour affaires et le troisième un vétérinaire détaché à la bergerie d'**El Oualaddji**, entre Niafunké et Tombouctou. […]

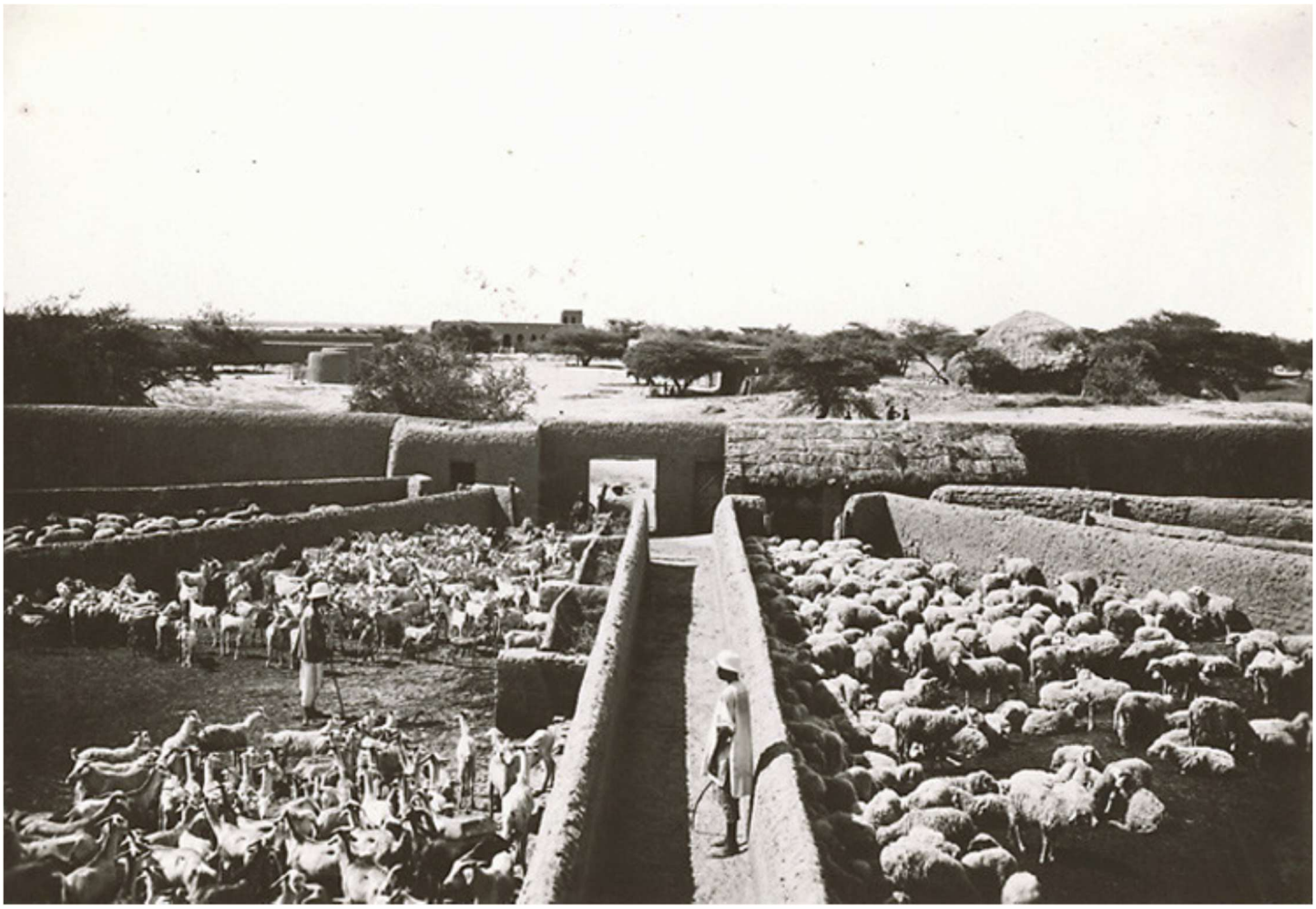
L'ingénieur agronome nous affirma le plus sérieusement du monde que la France trouverait bientôt, grâce à l'apport soudanais, les deux cent quarante mille tonnes de coton qu'elle demandait chaque année à l'Amérique et à l'Egypte. Et il nous parla aussi des essais tentés par les Services qu'il dirigeait pour intensifier la culture du Da. [Il doit s'agir du dah, nom donné à plusieurs variétés d'hibiscus, hibiscus cannabinus, ou chanvre de Guinée, hibiscus sabdariffa ou jute de Java]

De son côté, le vétérinaire nous révéla qu'il s'occupait en liaison avec la Chambre de Commerce de Tourcoing, de l'importation au Soudan du mouton mérinos. Les services zootechniques de la colonie comptaient obtenir d'excellents résultats par le croisement d'animaux de race pure avec ceux de la race locale à la laine courte et rugueuse. Tout cela dans le but de favoriser le développement de certaines industries du pays comme celle des couvertures et tapis de Ségou. »

- Si blanche sous le grand soleil, Jeanne Valriant, Editions du conquistador, 1951)

Il s'agit du carnet de voyage de la femme d'un administrateur colonial nommé à Kati puis à Bandiagara. Une version plus romancée a été publiée en 1931 sous le titre La randonnée soudanaise de Suzanne Davenel.

Photos de la bergerie à une date indéterminée (peut-être les années 1930)

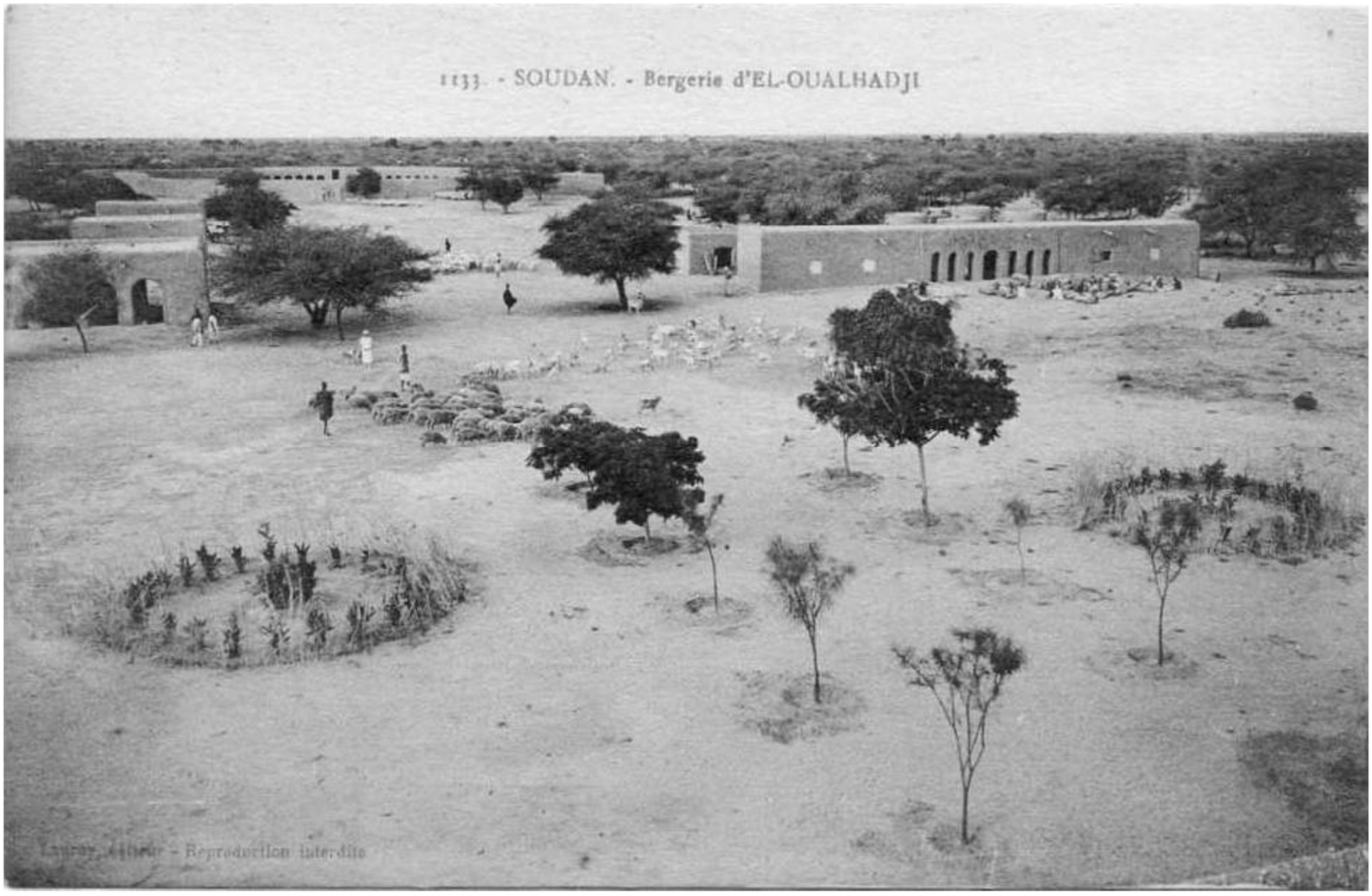


On distingue au fond la maison qu'occupait Louis Vatrican, et qu'il a prise en photo.

« Nous atteignons **El-Oualadji**. Une ferme magnifique y a été installée à grands frais par le Gouvernement. Cette région, en effet, est fort propice à l'élevage des moutons. Mais le bétail indigène est de si mauvaise qualité que l'on peut difficilement utiliser sa laine. On a donc pris le bélier par les cornes. Depuis plusieurs années on essaie d'améliorer la race et pour cela une immense bergerie modèle a été créée. Bien qu'entourée de hauts murs, on nous explique qu'il n'est pas rare que la panthère vienne ici, la nuit, chercher sa pitance. On a ajouté des murailles de fils de fer barbelés. En vain. Cette bête sauvage franchit tout. »

(Périple noir: Sénégal, Soudan, Niger, Haute-Volta, Nigeria,Hoggar, Jean Paillard, Les Oeuvres Françaises, 1935 - 251 pages)




1133. - SOUDAN. - Bergerie d'EL-OUALHADJI



Deux photos de la bergerie vers 1935





Enlissage du fourrage

Les photos suivantes ont été prises par Louis Vatrican.



Fr Onaladji novembre 28

De Gauche à droite
madame Mustapha Tall
Valnitzky (Sadka)
madame Doudou (monitrice)
madame Thivet (Botoma)





El Oualadji novembre 1928

De gauche à droite
mon cuisinier
Un infirmier
le cuisinier de la Station Agricole
Un élève de la ferme école (assis)
le porteur d'eau
mon boy (remarquer la veste de Lilez)
Un autre élève et le musicien à ses pieds
2 chefs de village
et Suzon







El Oualadji Novembre 1928

La Salle à manger

La vie à la colonie, ou en brousse, comme on disait à l'époque n'était pas toujours facile. Quelques anecdotes, racontées par ses enfants illustreront ce que les photos ne montrent pas.

*

* *

Il fallait faire beaucoup de choses soi-même. Développer les photos bien sûr, mais le père de Louis Vatrican était photographe et avait dû lui montrer comment faire.

Mais il fallait aussi faire soi-même son beurre.

* *

En tout cas on avait du temps et c'est là que Suzanne a confectionné son trousseau : les draps, service de table et à thé brodés tout à la main car il n'y avait pas de machine à coudre.

*

* *

Les menus n'étaient pas variés poulet, canard. Quand Louis Vatrican et Suzanne rentraient en France Louis Vatrican n'avait qu'une idée en tête : un bon steak. Une autre chose lui manquait beaucoup : c'était le saucisson.

*

* *

Le milieu était assez hostile.

Il faisait chaud. Mais il y avait des astuces pour lutter contre la chaleur :

Jeter un seau d'eau sur le sol de la pièce et l'évaporation faisait office de climatiseur.

Passer ses poignets à l'eau froide pour donner une sensation de fraîcheur.

Pour avoir de l'eau fraîche, la mettre dans une cruche, si possible en terre, car la terre respire, et l'entourer d'un linge lui-même trempé dans l'eau. Ainsi par un phénomène d'évaporation l'eau à l'intérieur de la cruche se rafraîchit-elle.

Boire du thé chaud quand on a très soif.

* *

Il y avait tant de moustiques, qu'il fallait une moustiquaire pour tout recouvrir, absolument tout.

* *

Un jour, Suzanne rentre dans la salle d'eau et découvre un énorme serpent lové dans la fraîcheur de la douche. Il s'était introduit par l'écoulement, qui était un simple trou conduisant à l'extérieur. Elle appelle les boys qui enlèvent l'animal, le dépouillent, le font cuire au court bouillon et le mangent. Ils donneront la peau à Louis Vatrican qui la ramènera chez lui à Monaco. Elle était exposée dans le salon accrochée au mur.

* *

Il y avait aussi la panthère qui essayait de s'introduire dans la bergerie, pour manger un mouton, et qui effrayait le cheval quand celui-ci la sentait. Louis Vatrican, et ses employés avaient creusé et camouflé un trou et guetté l'animal cachés dedans, armés de fusils. Un beau jour, ou une belle nuit, ils ont eu la panthère. Les boys ont préparé la peau, mais elle est restée raide car les indigènes ne savaient pas tanner les peaux. Elle a fini comme col pour un manteau.

« Un gros obstacle à l'extension de l'élevage du mouton à laine dans le Niger-Moyen est l'abondance des fauves, lions, panthères et hyènes. Ces carnassiers, qui ne craignent pas du reste de visiter aussi les parcs de bêtes à cornes, prélèvent chaque année un tribut considérable sur les troupeaux de moutons, rendent nécessaire l'emploi d'un nombre de bergers disproportionné par rapport à celui des animaux gardés, et empêchent même complètement le pacage dans certains districts. »

(Compte rendu des travaux du Congrès d'agriculture coloniale, 21-25 Mai 1918, Volume 4, Daniel Zolla, Union coloniale française, Paris, A. Challamel, 1920)



« La plupart des Peuhls et Toucouleurs du Macina, du Farimaké et du Guimbala habitent ainsi des villages fixes, tandis que la grande masse de leurs troupeaux va transhumer au loin pendant plusieurs mois, sous la conduite des bergers ; quelques vaches, chèvres et brebis sont conservées aux alentours du village pour les besoins journaliers. Elles rentrent le soir dans des zéribas, enclos de branchages épineux construits dans le village même qui les protègent contre les lions, les panthères et surtout contre les hyènes dont le cri sinistre se fait entendre partout, dès que le soleil a fui l'horizon. »

(Haut-Sénégal-Niger (Soudan français): séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)

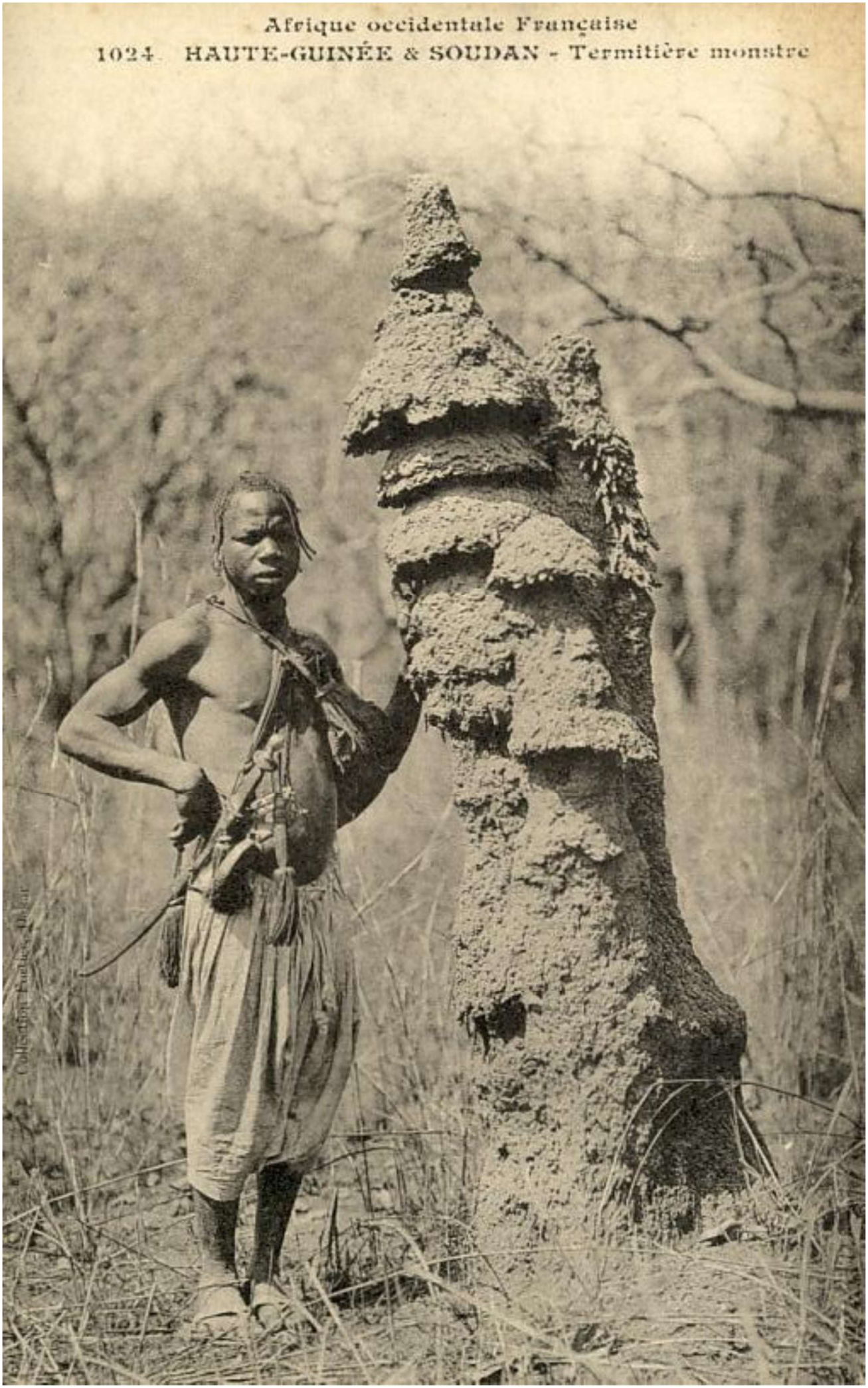
* *

Un matin Louis Vatrican a voulu enfiler ses bottes. Il s’est assis. Il a posé le pied dedans et là, tout est tombé en poussière.

Les termites, dans la nuit, avait mangé tout le cuir et avait remplacé le matériau par une substance qui s’est désagrégé au moment où il a enfilé son pied dans ce qui n’était plus qu’une reconstitution de l’objet englouti par elles.

La morale était qu'il ne fallait pas poser ses chaussures par terre mais sur un support élevé.

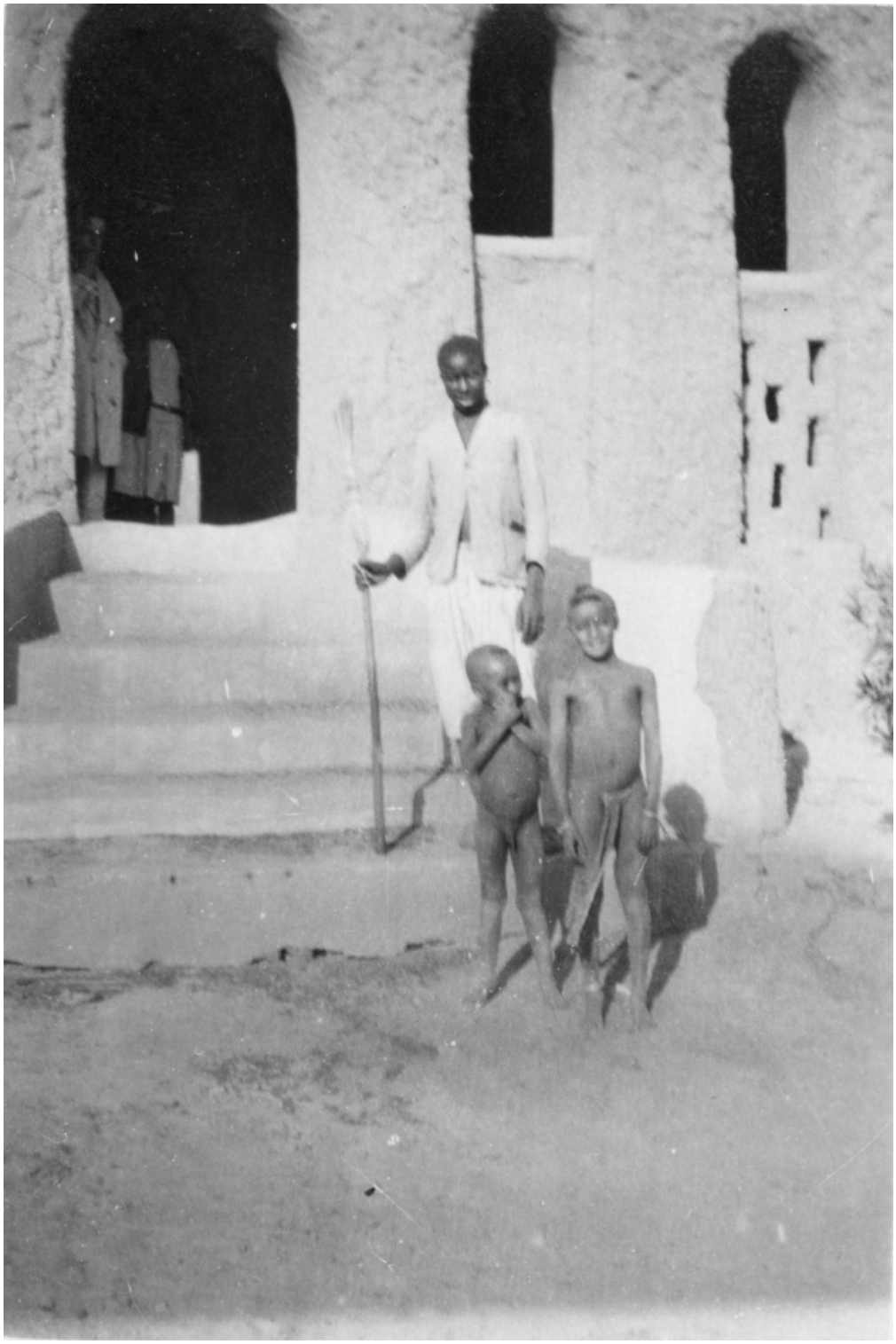
* *


Afrique occidentale Française
1024 HAUTE-GUINÉE & SOUDAN - Termitière monstre



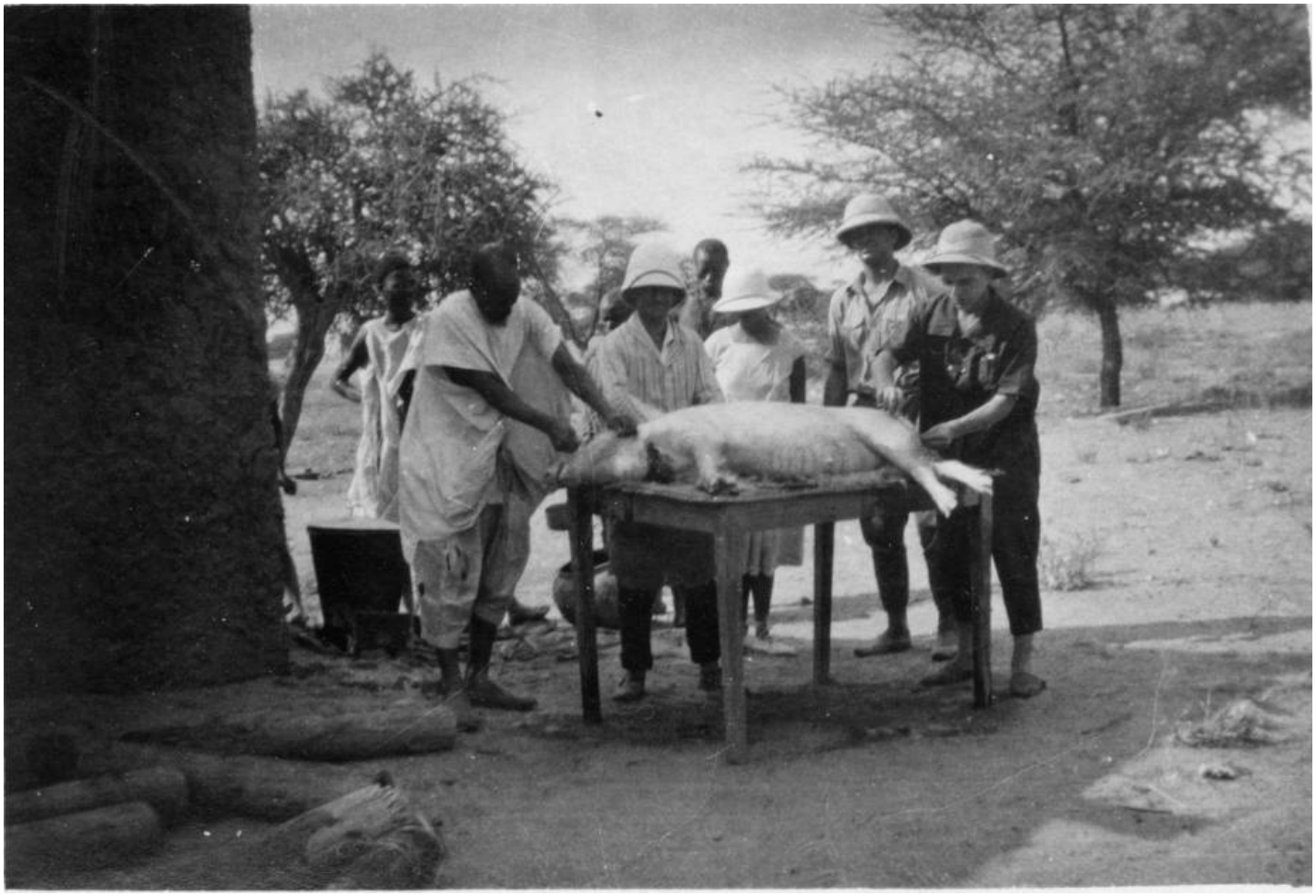
El Oualadji novembre 28

hôte case façade sud



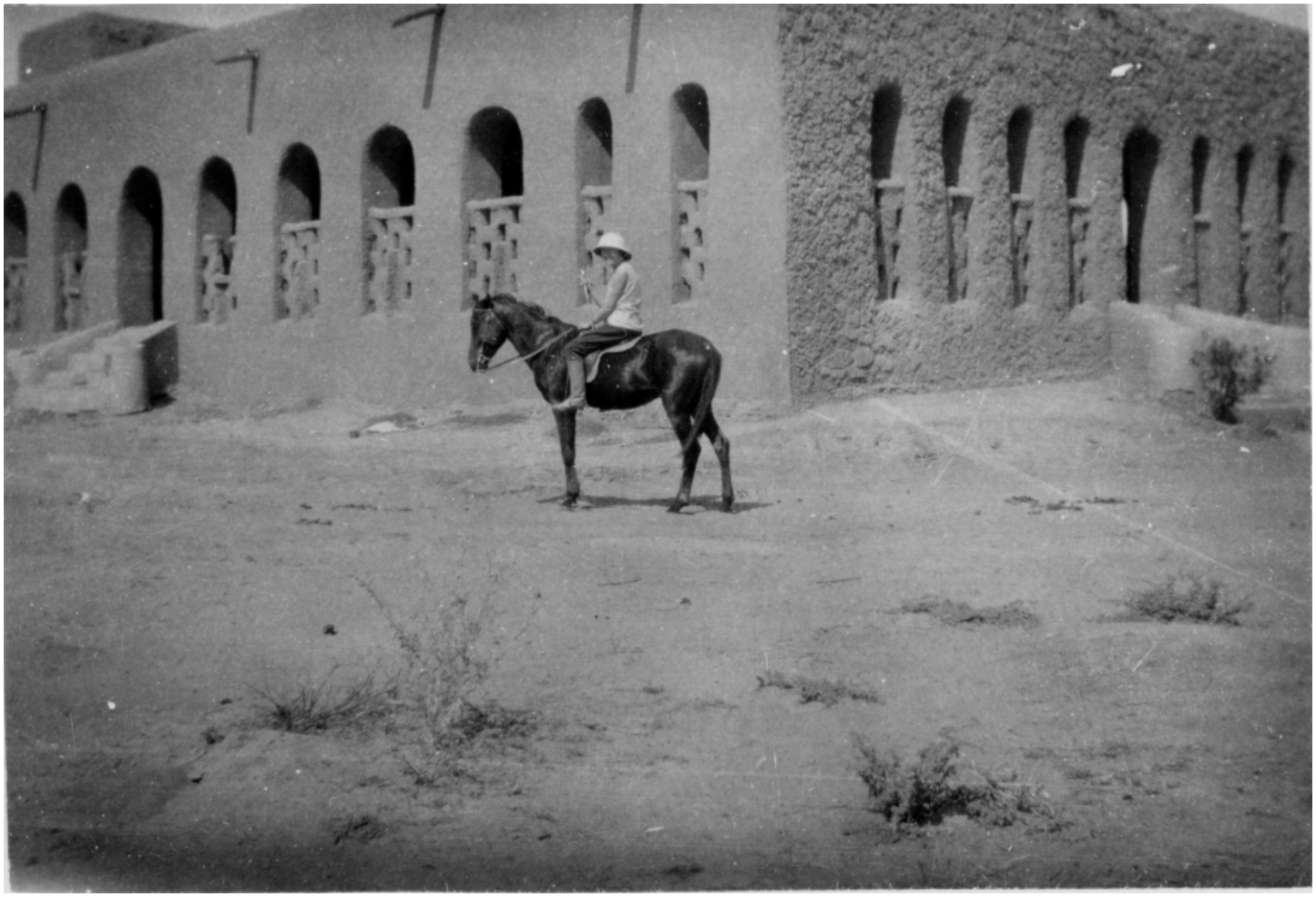
Garçon et fillette
indigène
Lui, Aldjouma dit Chocolat
Derrière Baba boy-

C’est le même boy que sur la deuxième photo.



El Oualadji 7-12-28
De gauche à droite
Samba mon cuisinier
Mr Novo - Mme Novo - Mr Thivet
Lily

Grattage du porc



El Oualadji 11-12-28

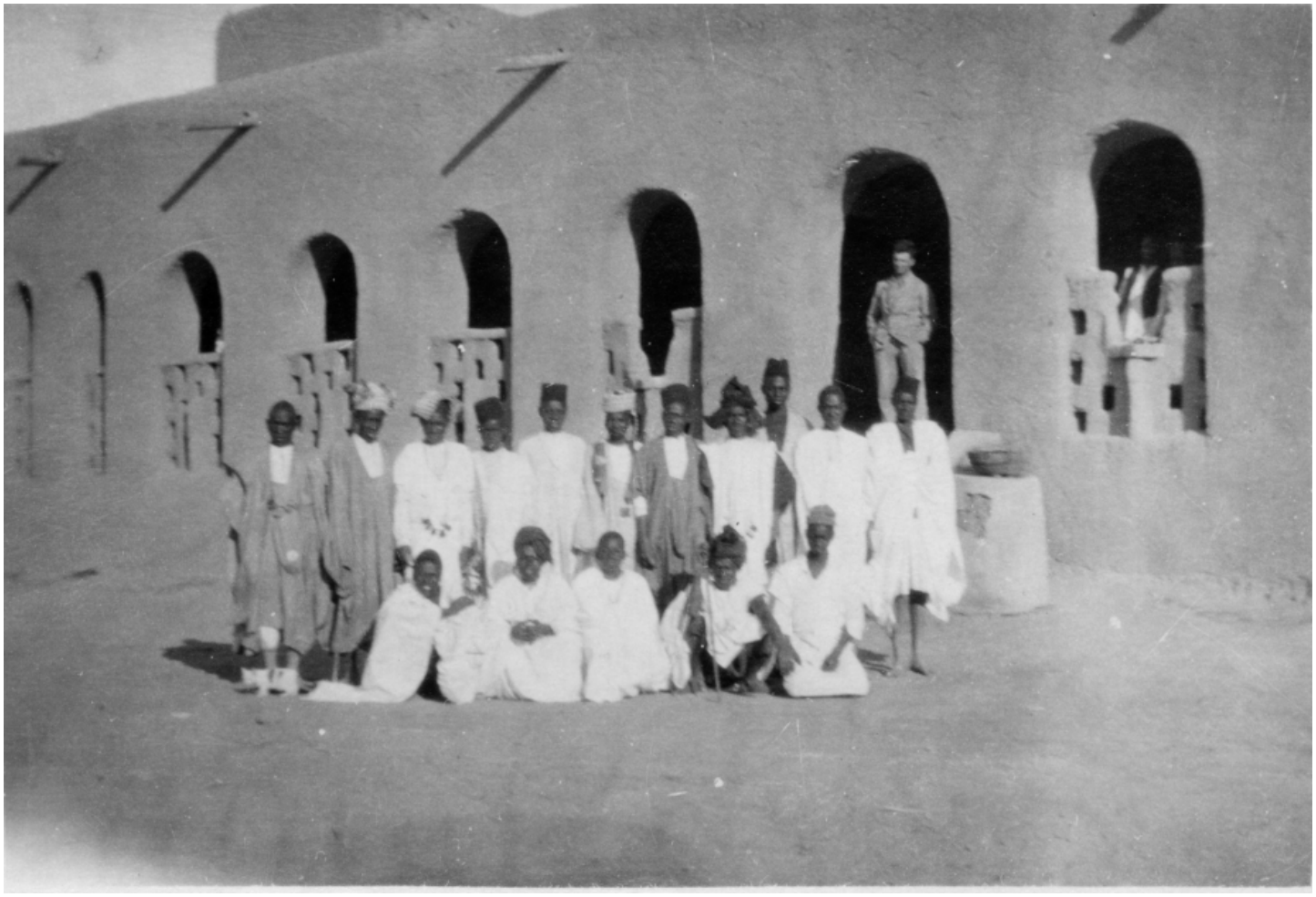
Suzon



El Oualadji départ de Mme et Mr Povo
16-12-28



El Oualadji 16-12-28
Départ de Mme et Mr 4000



El Oualadji 1er Janvier 29
Les élèves de la femme. école
viennent saluer le Directeur



El Oualadji

4-3-29

Au jardin

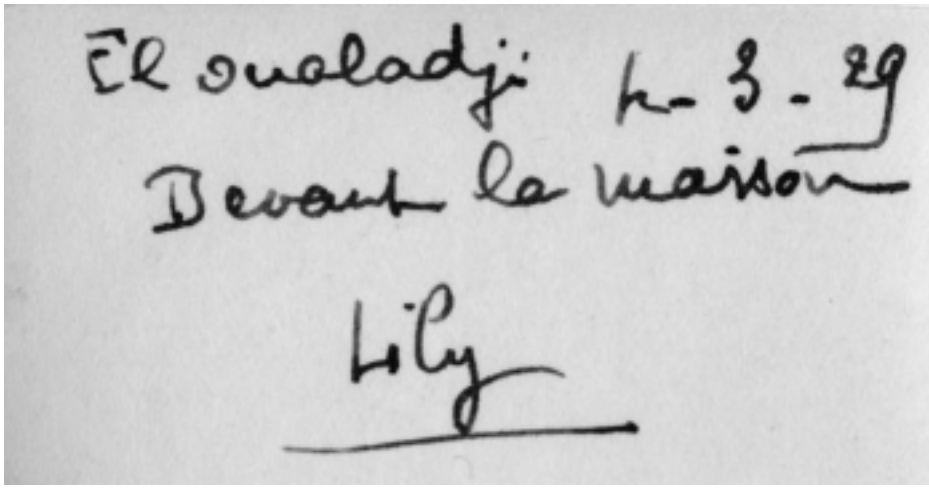
Sapo

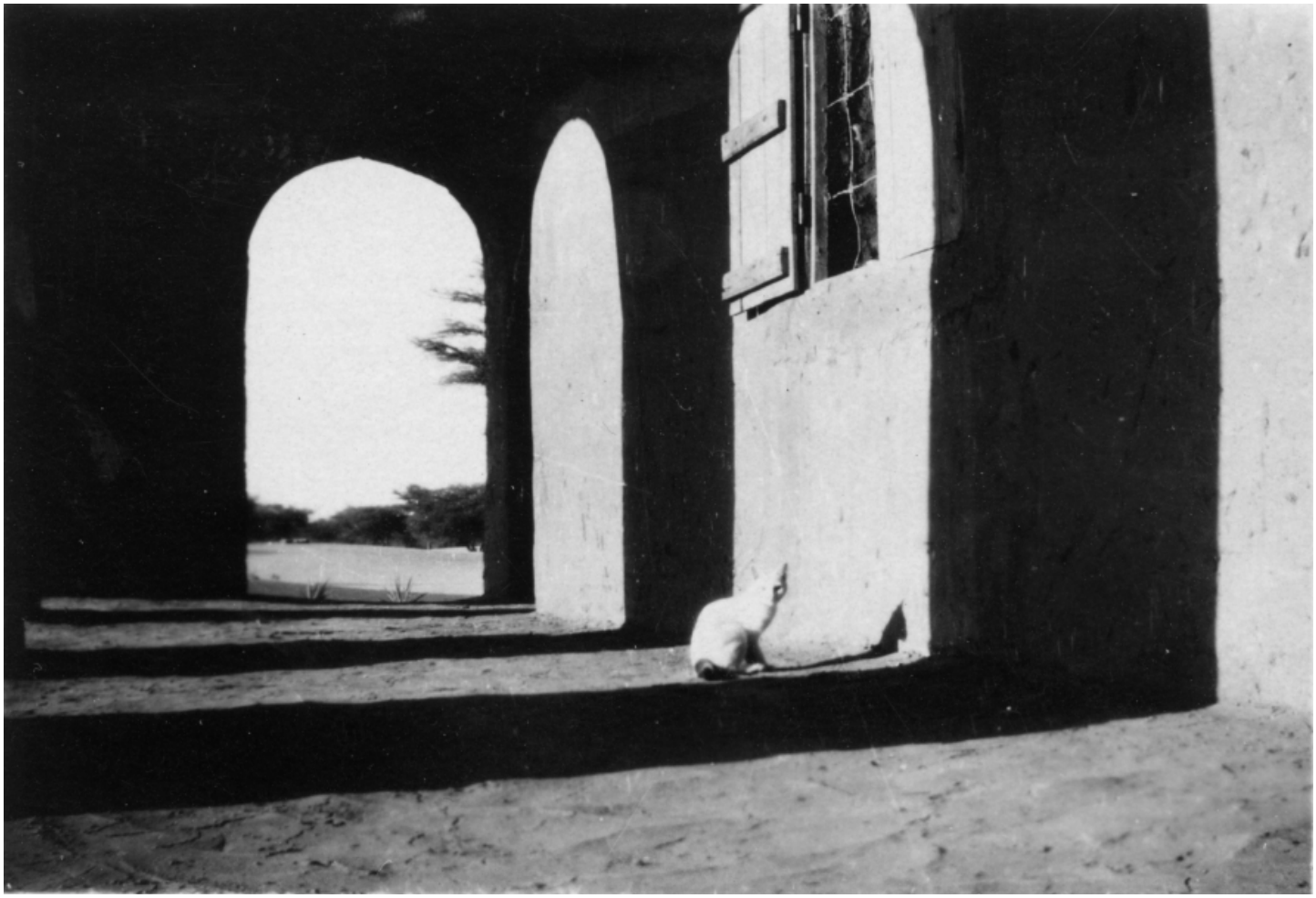


El oualadji 4-3-29
Maison du Directeur
et Lily

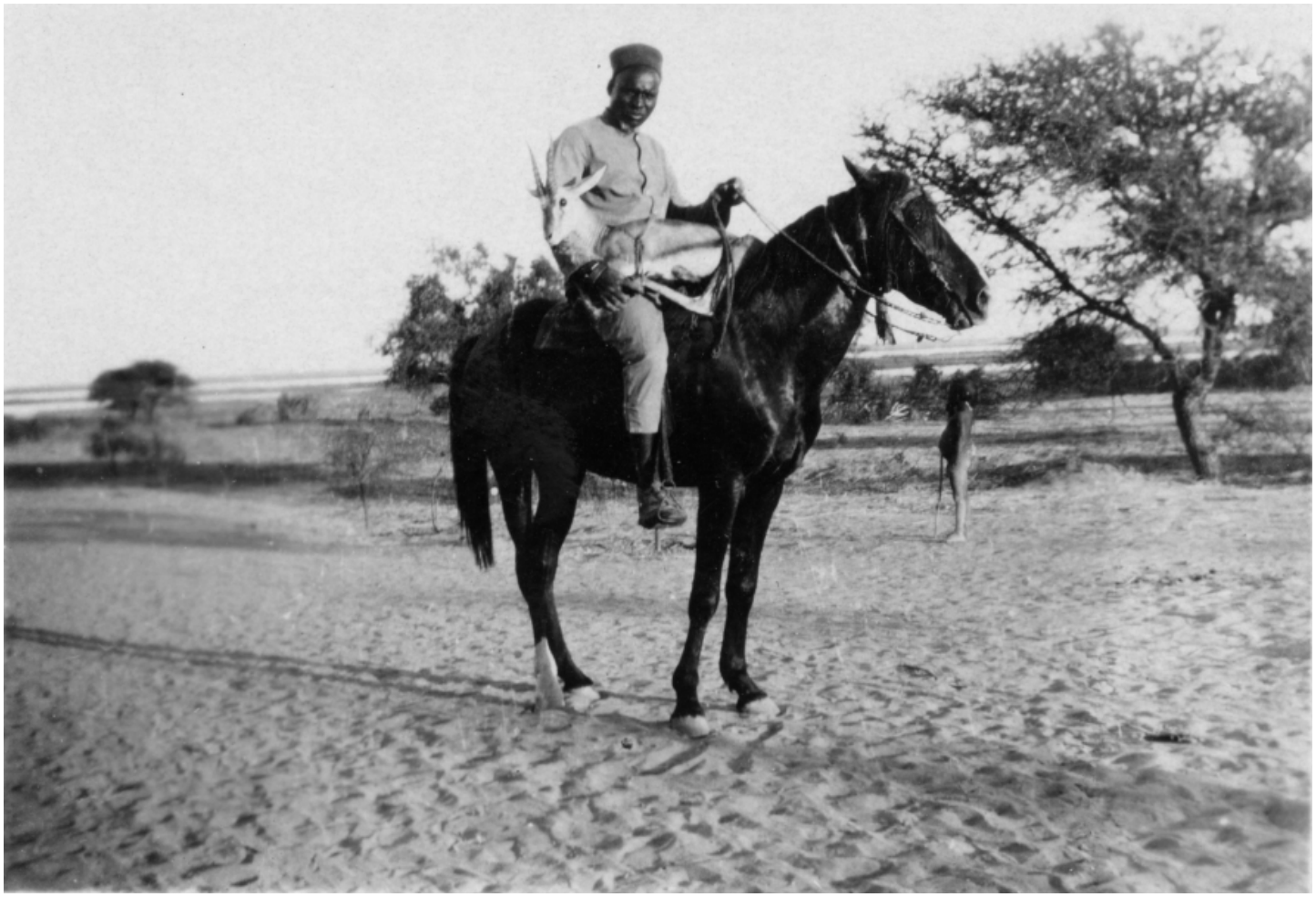


*


El oualadji 4-3-29
Devant la maison
Lily



El Oualadji 4-3-29
Mourmoune sous la
véranda.



El Oualadji 17-fr-29
La biche blessée est rapportée
par un ancien tirailleur
(La ligne blanche en arrière : le
Niger)





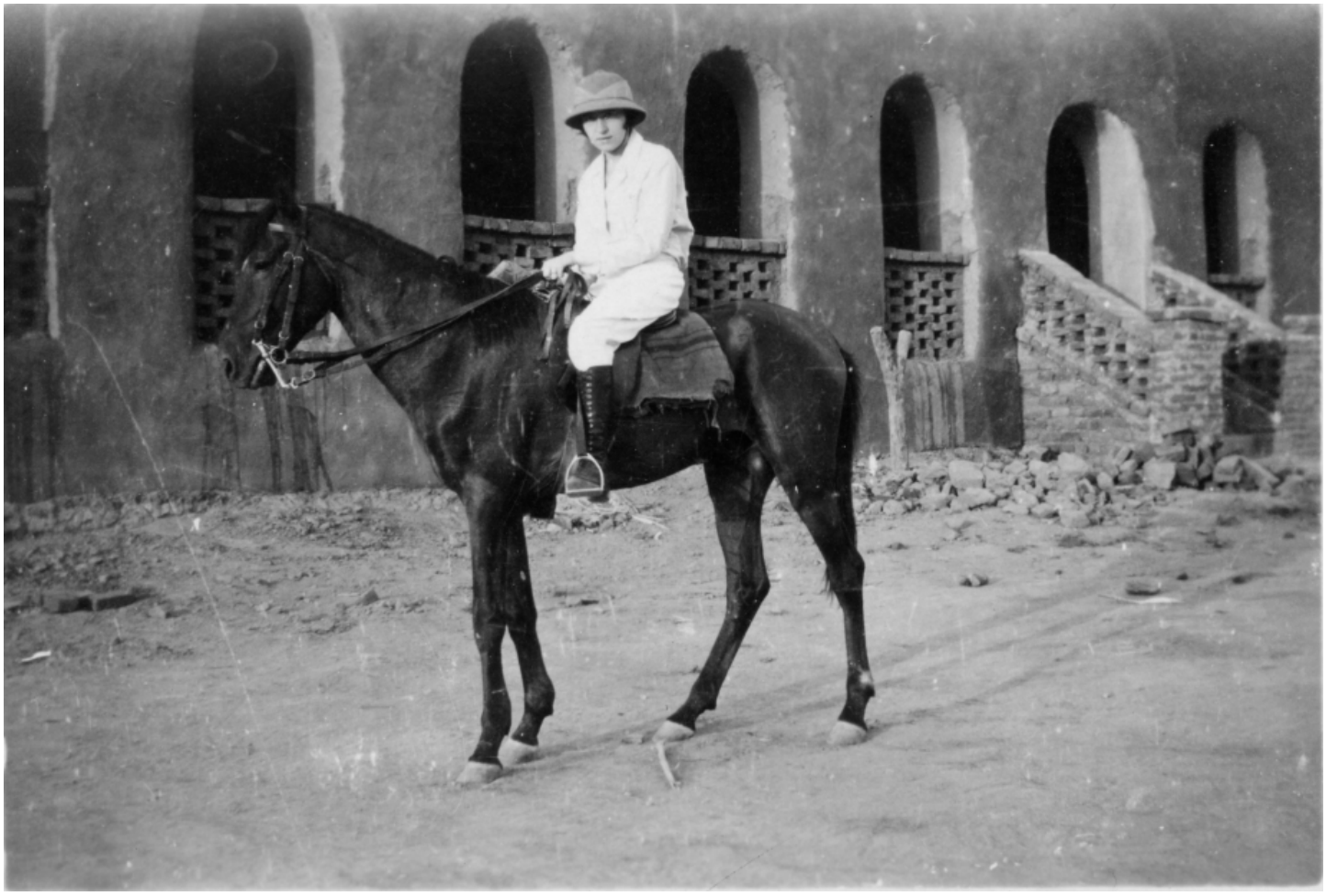
Cette maison, sur ces deux photos et la suivante, est différente de celle de 1928.



El Oualadji mai 1929

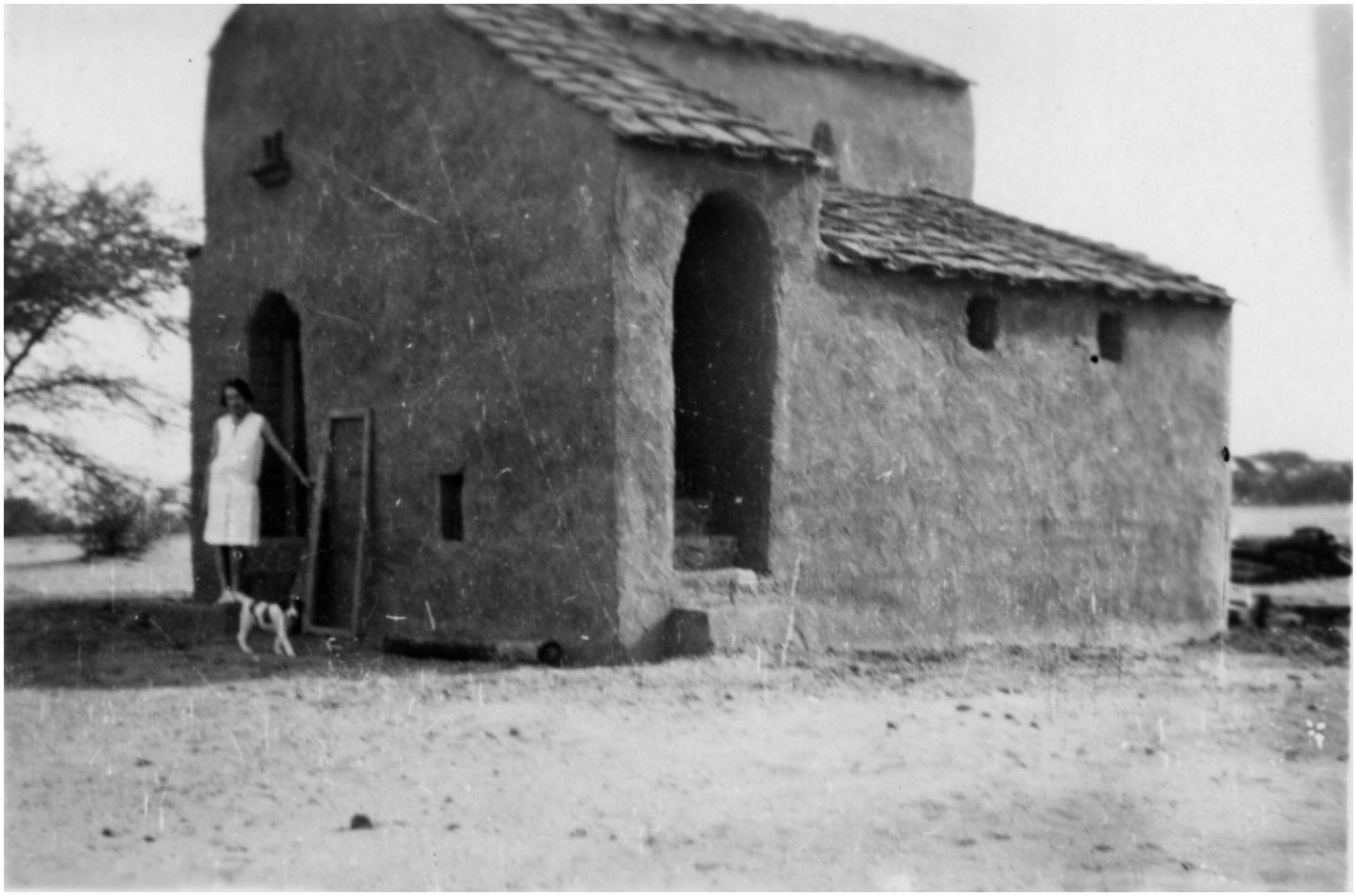
Notre maison

(Remarquer l'abondance de la végétation à cette époque)



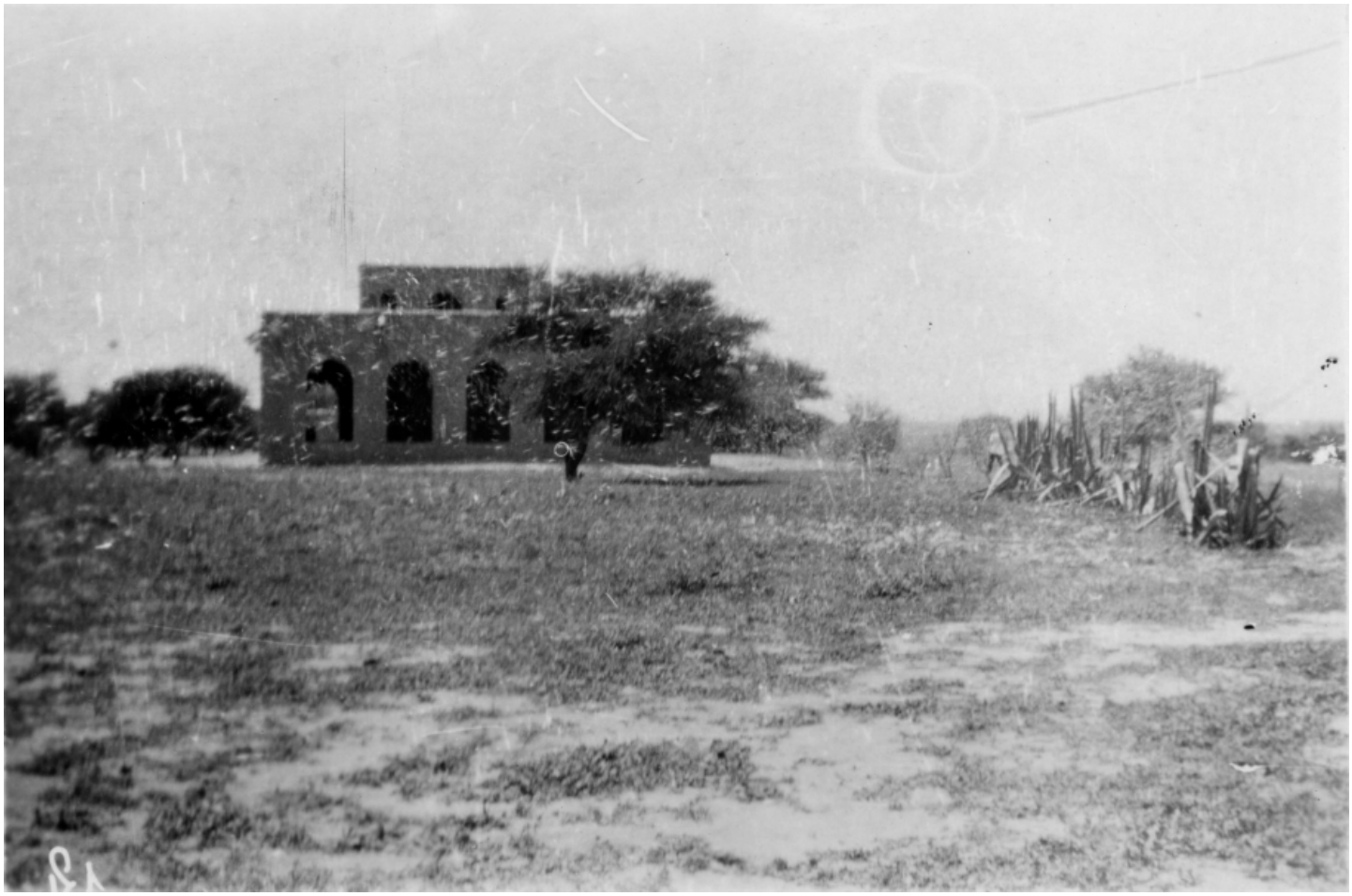
El Oualadji 30 Mai 1929





El Oualadji 2 juin 1929

Le poulailler pigeonnier



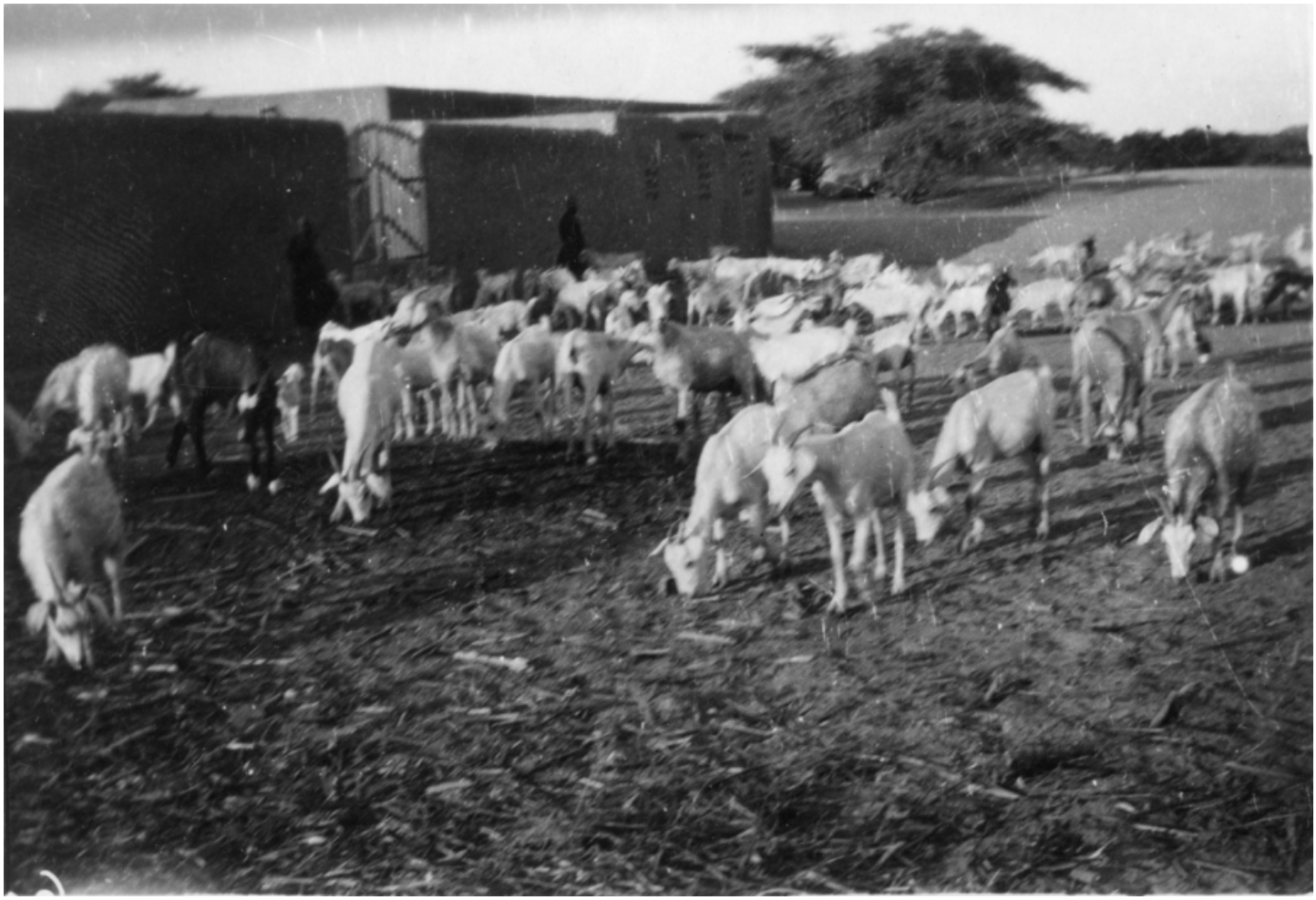
El Chaladji
1929
huée de sauterelles
en partie posée sur le
sol où elle couvre le sable
presque totalement
quelques unes volent et
le reste forme le nuage gris
à gauche



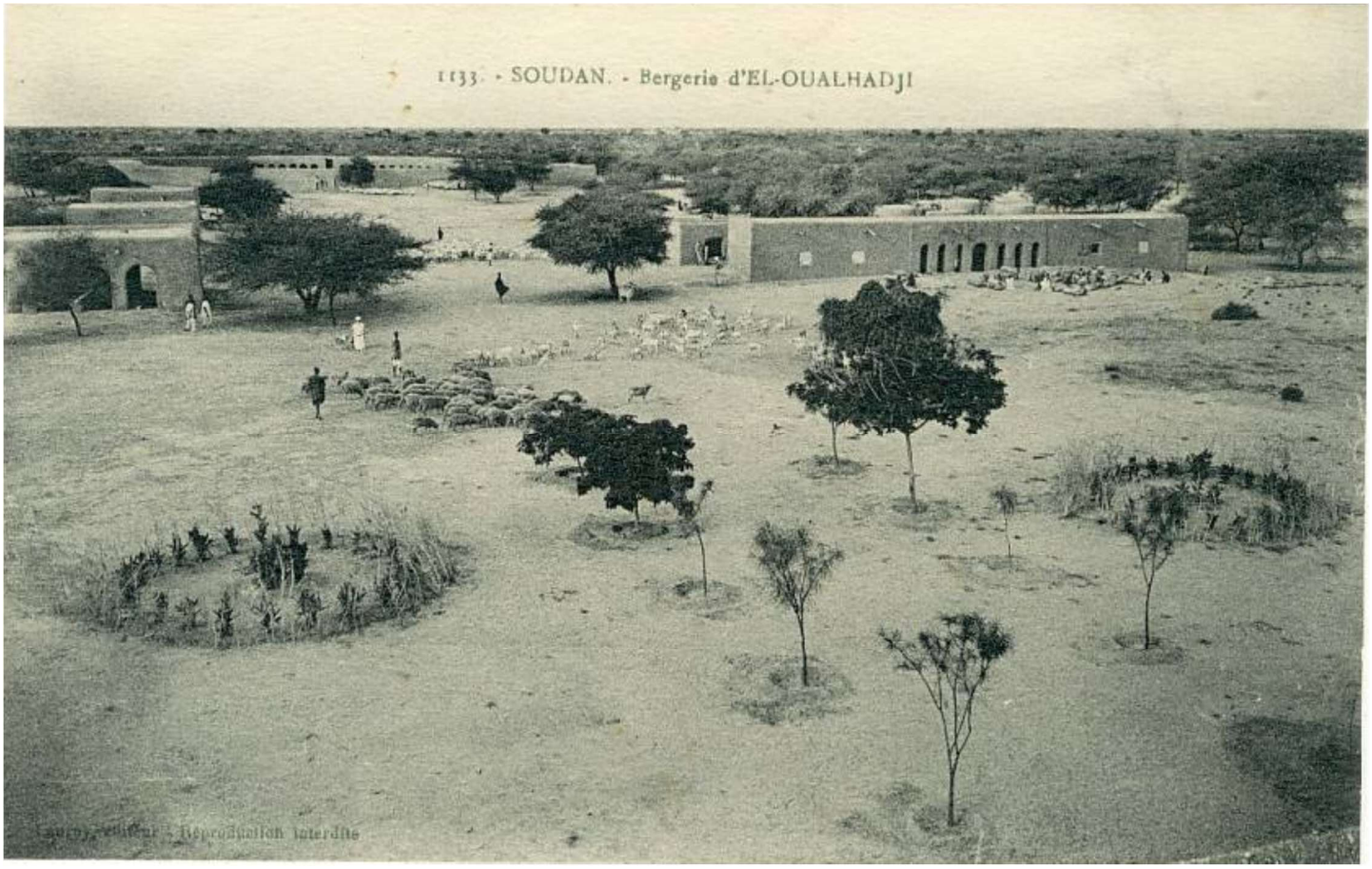
Autre vol de sauterelles

Ecuador 1929.





El Oualadji
1929
Troupeau de chèvres



Par rapport à cette carte postale d'El-Oualadji, la série de photos suivantes pose un problème. En les rapprochant entre elles et avec cette carte postale, on acquière la certitude qu'il s'agit du même lieu.

Pourtant, au dos de la première photo de cette série est écrit « Niafunké 1931 ». On peut penser qu'il s'agit d'une erreur de légendage.

Certes, on sait que Niafunké possédait une autrucherie :

« Niafunké possède également une autrucherie peuplée de fort beaux spécimens et l'élevage de l'autruche donne dans la région les meilleurs espérances. »

(L'Afrique occidentale française, Louis Sonolet, Hachette, 1912)

« Nous avons, en 1913, dans un article de la Revue française d'Ornithologie, raconté les essais de domestication qui furent tentés au Soudan près de **Niafounké** sur le Niger. Ces essais qui auraient pu réussir comme ceux faits par les Anglais, avec succès, en Afrique du Sud, ne furent pas continués et l'autrucherie dut être fermée. Ce fut un échec. »

(Oiseaux de l'Afrique tropicale, Volume 1, Georges Bouet, Office de la recherche scientifique et technique outre-mer, 1961)

De plus :

« L'autruche est élevée par beaucoup de villages dans la partie Nord de la boucle du Niger, et les indigènes en consomment la viande. »

(Les produits coloniaux: origine, production, commerce, Guillaume Capus, Désiré Bois, A. Colin, 1912)

Il se peut fort bien qu'il y avait également des autruches à El-Oualadji.



Autruches
au fond le Marché de N'Gaoundéré - 1931





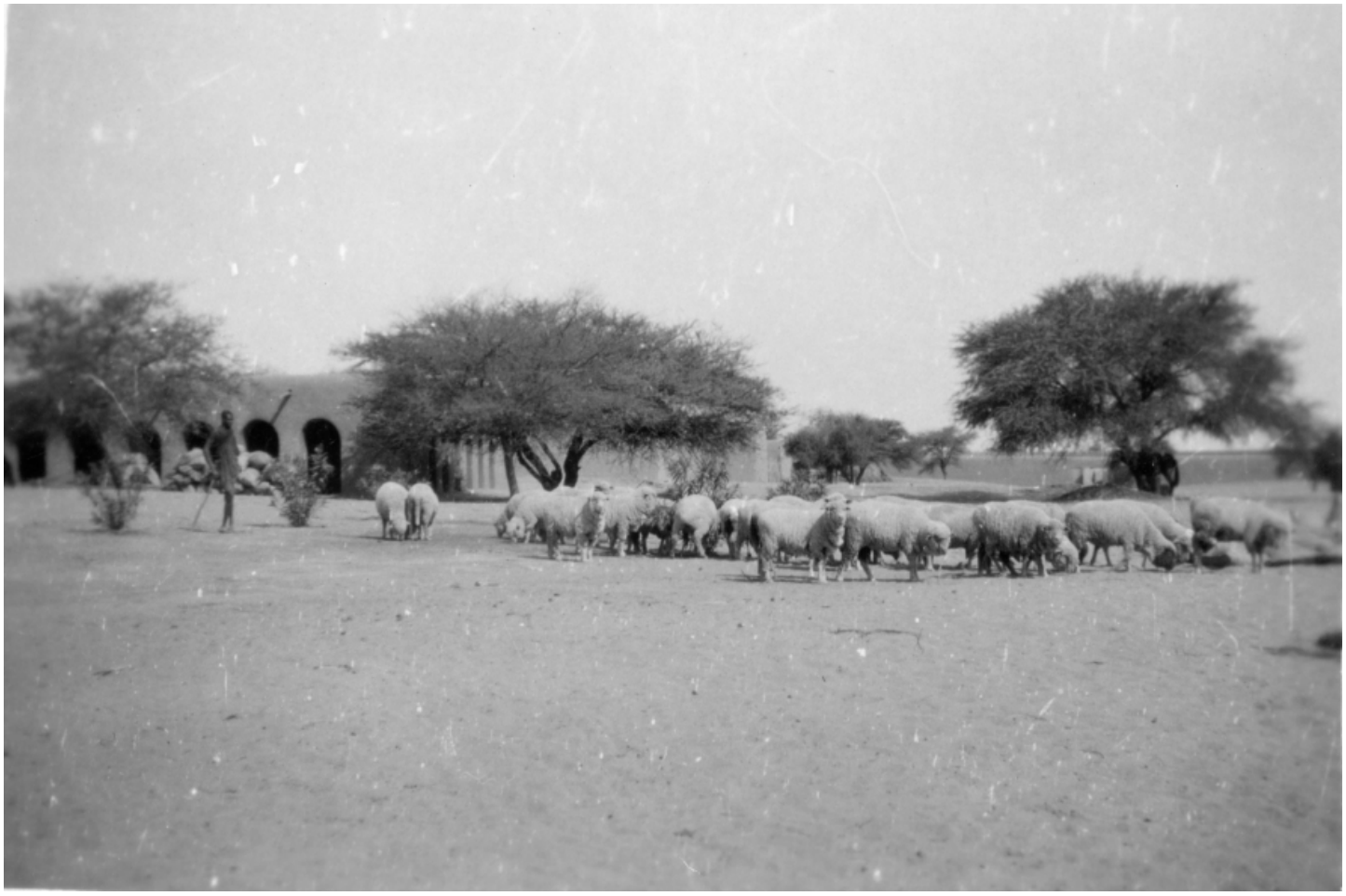






Sur la gauche, Suzanne.







Le retour de Suzanne en France.

Pour son retour, Suzanne a voyagé sur le paquebot Phrygie, de la compagnie Paquet : départ le 26 mars, arrivée à Marseille le 12 avril 1930.

Le départ du Phrygie a été annoncé par le journal L'Ouest-Eclair du 30 mars :


L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

31e ANNÉE

DIMANCHE 30 MARS 1930

25 CENTIMES


NOUVELLES MARITIMES



PAQUEBOTS ET VAPEURS
LONGS-COURRIERS

PARTIS. — De Port-Natal, 27, *Austral*, p. Brest; — de Ténériffe, 27, *France*, allant de NewYork à Alger; — de Barry, 27, *Agen*, p. Tabou; — de Dakar, 26, *Phrygie*, p. Marseille; — de Rio-de-Ja-

Chantier & Caractéristiques :

Gourlay Sons & Co., Dundee, Grande-Bretagne
Mis à flot : 1906
Terminé : 1906
En service : 17.12.1906 (MM)
Retiré : 20.04.1943 (MM)
Caractéristiques : 7 510 t ; 3 882 tjb ; 2 373 tjn ; 4 800 tpl ; 113,71 x 13,41 x 8,76 m ; 2 690 CV ; 1 machine alternative à triple expansion ; 4 chaudières cylindriques tubulaires ; 1 hélice ; 1 cheminée ; coque acier ; 13 nœuds aux essais, 11,5 en croisière.

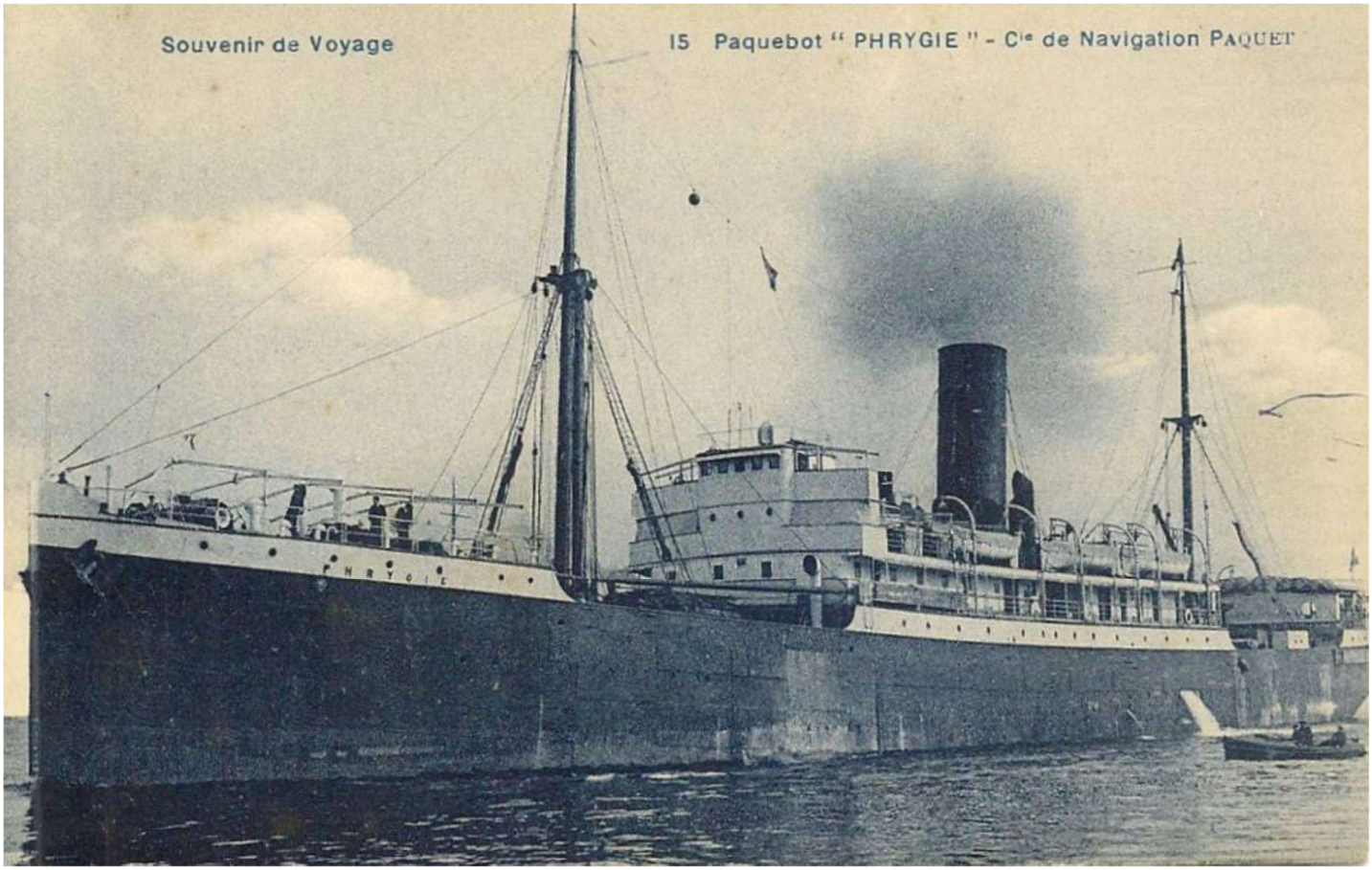
Principales dates & Observations :

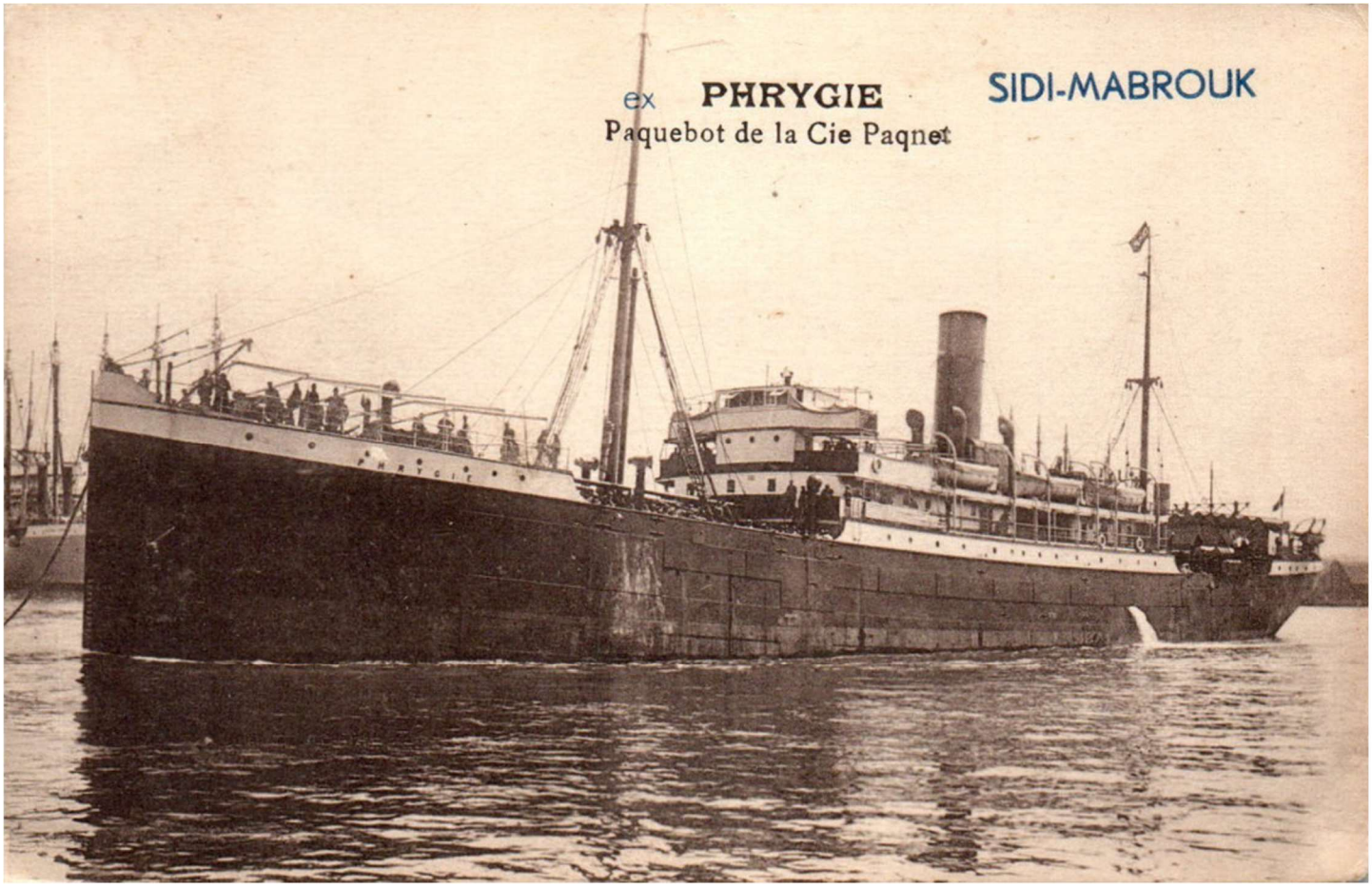
Paquebot mixte de la Compagnie Paquet.
17.12.1906 : francisé et mis sur la ligne de la Mer Noire
03.08.1914 : réquisitionné par le Consul de France pour rapatrier 400 français mobilisables alors qu'il est dans le Bosphore
07.08.1914 : rencontre sur sa route les croiseurs allemands GOEBEN et BRESLAU qui ne l'attaquent pas
1916 : assure le transport des troupes russes d'Arkhangelsk à Brest avec les CIRCASSIE, MINGRELIE, MEDIE et IONIE ; participe au retour vers la métropole où l'on en avait un besoin pressant, des Troupes Sénégalaises qui s'étaient rendues maîtres avec les Britanniques de la possession Allemande du Cameroun
Il assure ensuite diverses liaisons, parmi lesquelles on peut noter :
1919 : Maroc
1920, 1922, 1923, 1925, 1926, 1927, 1931, 1932 : Le Pirée, Constantinople, Batoumi, Novorossisk
1924, 1925, 1928, 1929 : Rufisque
1928, 1929, 1930, 1931 : Marseille, Tanger, Casablanca, Las Palmas, Dakar (en 9 ou 10 jours)
01.1933 : vendu à la Compagnie Schiaffino qui l'utilise pour le transport des pèlerins pour La Mecque sous le même nom. Fait un seul voyage.
08.1933 : vendu à la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur et rebaptisé **MABROUK**. Effectue des transports de moutons entre Marseille et l'Algérie
20.04.1943 : saisi par les Allemands à Martigues, cédé aux Italiens qui le renomme **SASSARI**
03.10.1943 : sabordé par les Allemands dans le port de Bastia
15.10.1946 : renflouage de l'épave
25.10.1946 : l'épave jugée irrécupérable est démolie.








Souvenir de Voyage
15 Paquebot " PHRYGIE " - Cie de Navigation PAQUET


ex PHRYGIE
SIDI-MABROUK
Paquebot de la Cie Paqnet

Le retour Louis Vatrican en France.

Louis Vatrican a voyagé sur le paquebot Swiatowid (anciennement Ouessant) de la compagnie des Chargeurs Réunis : départ le 6 août 1930, arrivée au Havre le 15 août.

Le départ du Swiatowid a été annoncé par le journal L'Ouest-Eclair du 8 août :

L'Ouest-Eclair

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

32e ANNÉE — N° 12.338

VENDREDI 8 AOUT 1930 St Justin

25 CENTIMES

NOUVELLES MARITIMES



PAQUEBOTS ET VAPEURS
LONGS-COURRIERS

De Londres, 5, *Commandant Dorise*, pour Vladivostock; — d'Istanbul, 6, *Pierre Loti* pour Beyrouth; — de Majunga, 5, *Chambord* pour Maurice; — de Djibouti, 5, *Bernardin de Saint-Pierre* pour Maurice; — de Colombo, 6, *Sphinx* pour Yokohama; — de Singapore, 6, *Athos II* pour Marseille; — de Callao, 5 *Arkansas* pour Le Sud; — de Plymouth, 7, *Ile de France*, 6, *Paris*; — de Vera-Cruz, 6, *Ontario*; — d'Anvers, 6, *Arizona*; — de Santos, *Jamaïque*; — de Dakar, 6, *Swiatowid*; — de Suez, 7, *Forbin*; — de Saïgon, 6, *Cap Saint-Jacques*; — de Cotonou, 5, *Fort Médine*.

Et son arrivée au Havre par celui du 17 août :

L'Ouest-Eclair

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

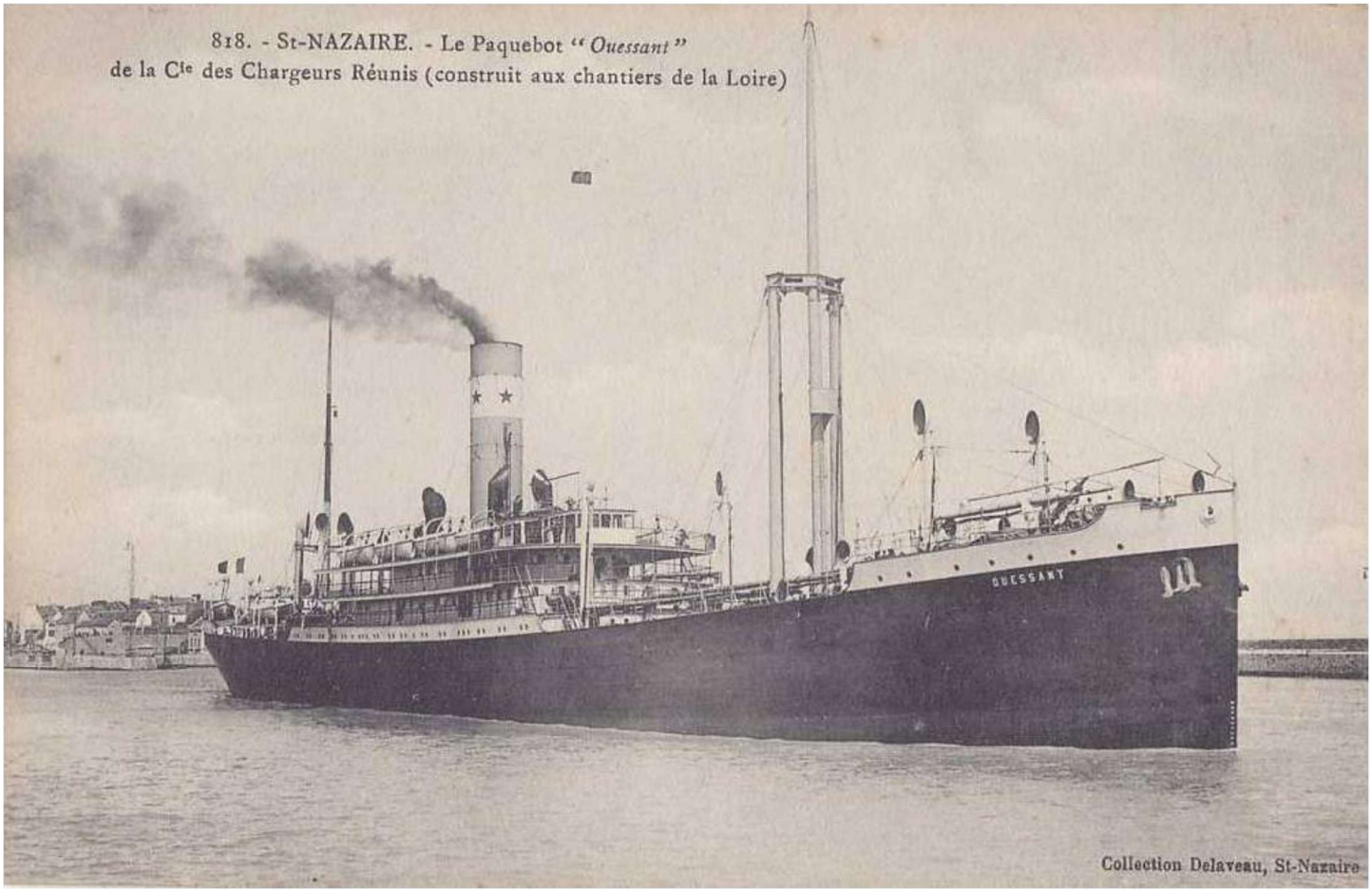
32e ANNÉE — N° 12.337

DIMANCHE 17 AOUT 1930 St Septime

25 CENTIMES

PAQUEBOTS ET VAPEURS
LONGS-COURRIERS

ARRIVES. — A La Pallice, 13, *Orcona*, de Valparaiso; — à New-York, 13, *Jacques-Cartier*, de Dunkerque; — au Havre, 15, *Swiatowid*, du Brésil; *Ville-de-Verdun*, de Nouméa; — à Marseille, 14, *Recca*, de New-Orléans; 15, *Mongolia*, de Sydney; *Radja*, de Macassar; *Chindwin*, de Rangoon; — à Suez, 15, *Aven*, all. de Haïphong à Dunkerque;



Chantier & Caractéristiques :

Ateliers et chantiers de la Loire
Lancé à Saint-Nazaire : 3 février 1908
Caractéristiques : 8.497 tx ; dimensions, 147,88 x 17,10 m ; deux mâts ; deux machines alternatives à triple expansion développant 8.200 CV ; propulsion, deux hélices ; vitesse, 15 nœuds ; 60 passagers en 1re classe et 72 en 2nde classe)

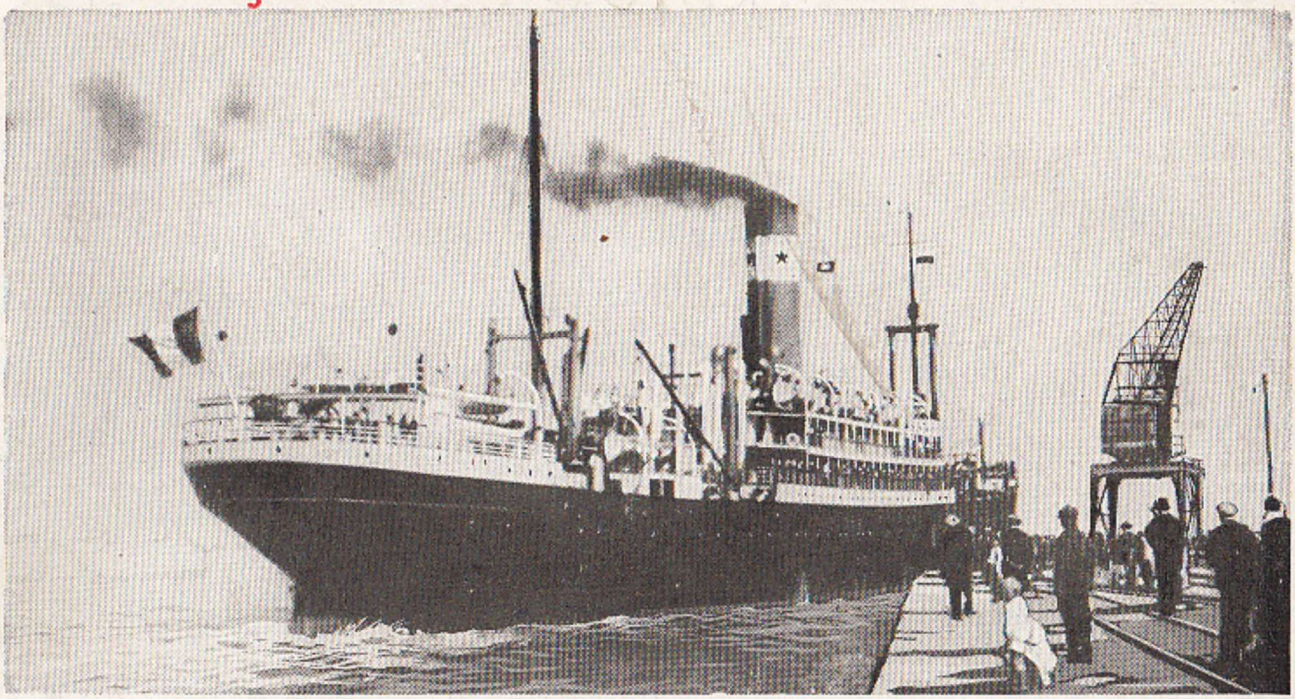
Paquebot de la série des "îles", quatre sister-ships commandés par les Chargeurs Réunis en 1906
- au chantier de la Loire de Nantes-Saint Nazaire pour **OUESSANT** (futur **SWIATOWID**) et CORSE (futur NIAGARA de la Transat)
- au chantier Swan Hunter & Richardson de Newcastle pour MALTE et CEYLAN

Principales dates & Observations :

Paquebot mixte de la *Compagnie française de navigation des chargeurs réunis*, dont le siège social était établi à Paris.
03.07.1908 : francisé
08.1908 : premier départ pour un voyage autour du monde
17.03.1909 : transféré avec le MALTE et le CEYLAN sur la ligne d'Amérique du Sud, quitte Dunkerque à destination de Buenos-Aires, via le Havre.
guerre de 1914-1918 : il est doté d'installations frigorifiques lui permettant de transporter de la viande congelée.
08.1928 : de même que le MALTE, il est réaménagé afin d'assurer le transport d'émigrants polonais à destination du Brésil (Rio de Janeiro et Santos - São Paulo), de l'Uruguay (Montevideo) et de l'Argentine (Buenos Aires) au départ de Gdynia (Pologne), en passant par Hambourg, Le Havre et Dakar. Renommé **SWIATOWID** il pouvait transporter 850 personnes, ainsi qu'une quinzaine de passagers de 1re classe. Sa jauge brute passait de 8.497 à 8.665 tx.
01.1934 : vendu à la démolition pour environ 8.000 £ à la société *Gosselin et Duriez*, de Dunkerque, pour sa démolition dans ce port

CHARGEURS RÉUNIS - LINJA BEZPOŚREDNIA „GDYNIA - AMERYKA POŁUDNIOWA„

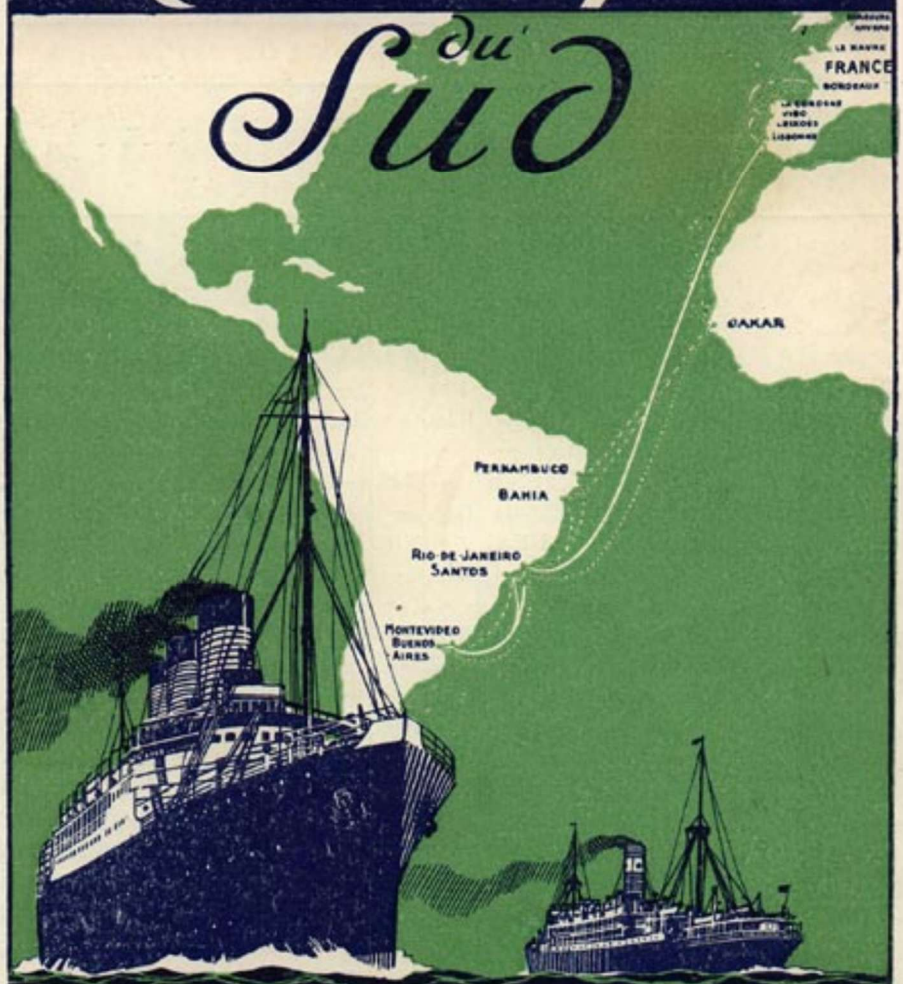
OKRĘTY "KRAKUS" "ŚWIATOWID"



OKRĘT LINJI BESPOSREDNIEJ OPUSZCZA GDYNIĘ

N° 59 JUIN 1928

Amérique du Sud



PAR LA

Cie SUD-ATLANTIQUE

ET PAR LES

CHARGEURS RÉUNIS

Ernest BOYER



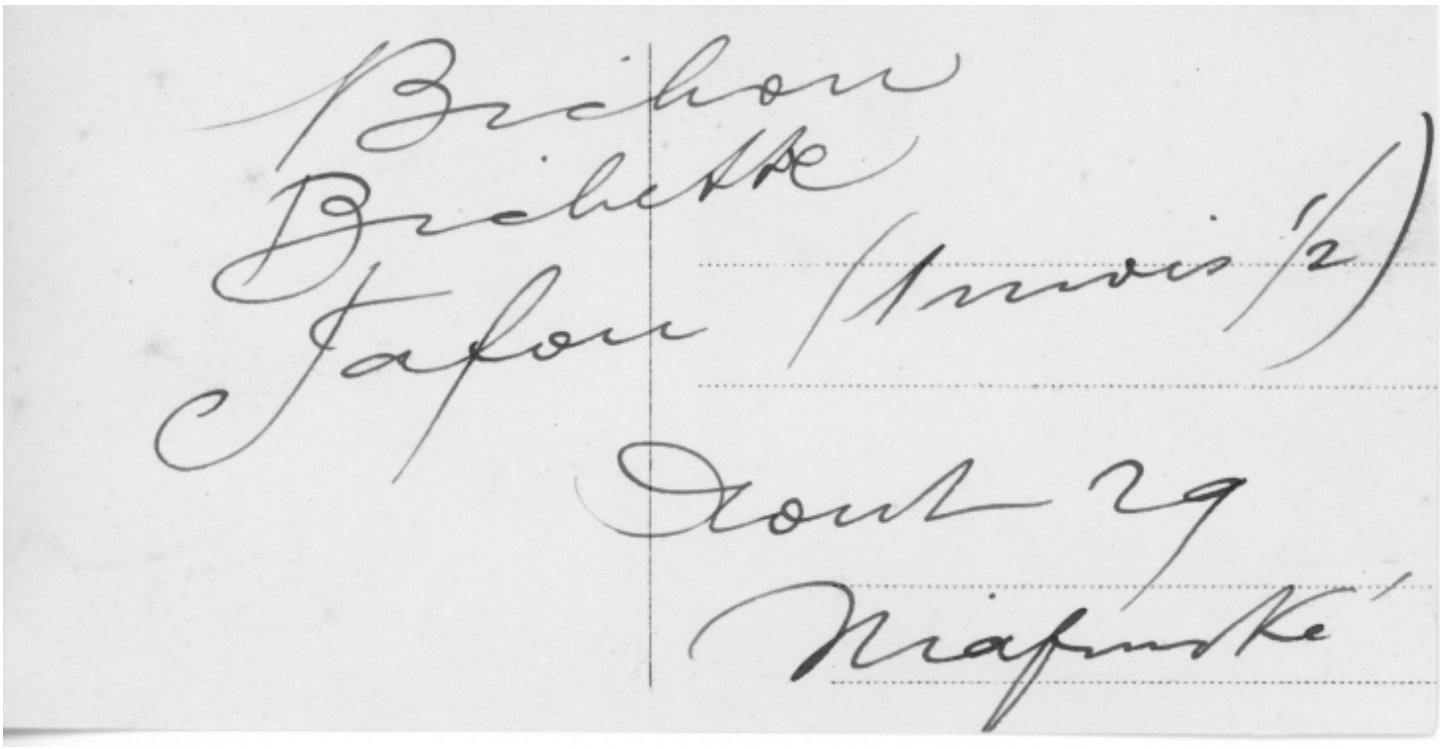
Pendant son séjour en Afrique, Louis Vatrican s'est lié d'amitié avec Ernest Boyer. D'après les photos que nous avons, on apprend qu'il était en poste à Niafunké en août 1929, qu'il se rend au Dahomey en mai 1932 et qu'il continue des séjours dans les colonies jusqu'en 1946.

D'après les souvenirs des enfants de Louis Vatrican, de retour en France, il est allé voir sa sœur en Corse. Il s'est marié avec une femme, qui avait déjà une fille, et avec qui il est reparti, en ayant laissé la fille en pension. Il a ensuite habité à Nice et y a travaillé pour les marchés.

Du fait que la bergerie d'El-Oualadji a été créée comme annexe de celle de Niafunké, dans le but de recevoir l'excédent des troupeaux de cette dernière, la rencontre de Louis Vatrican avec Ernest Boyer a dû se faire dans le cadre professionnel.

Certaines photos sont de lui et non de Louis Vatrican. Son écriture au dos des photos, très caractéristique, est très reconnaissable.

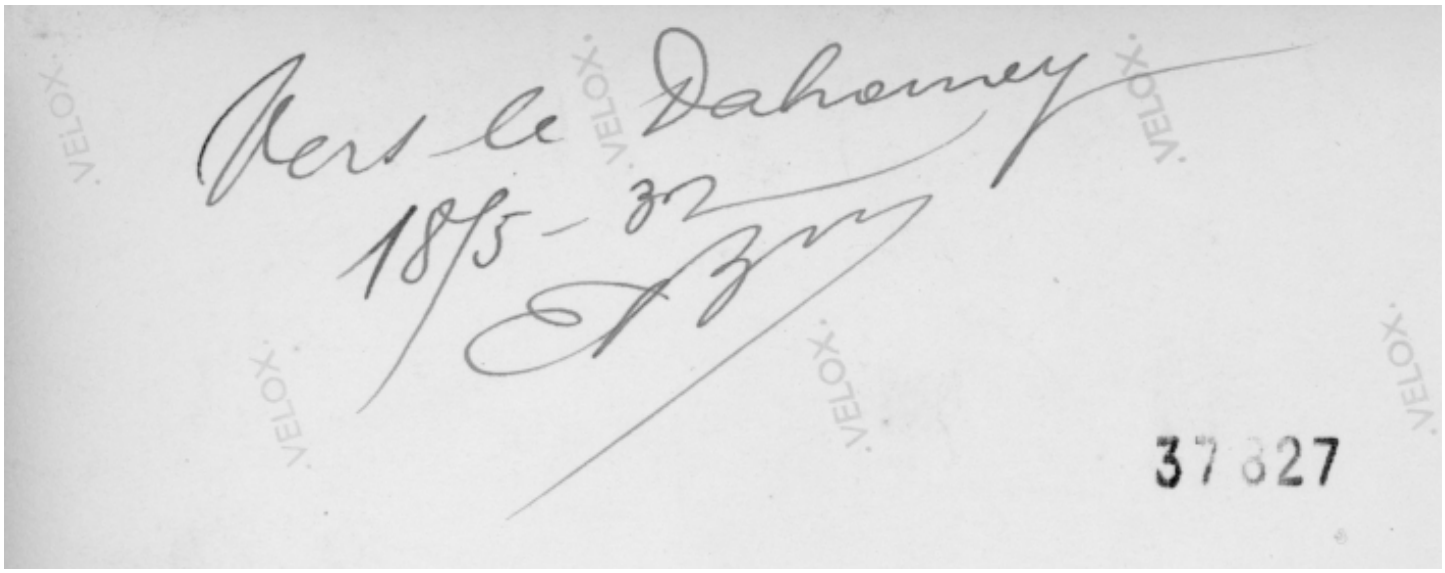



Brichon
Brichette
Jafon (1 mois 1/2)
Août 29
Niafinské

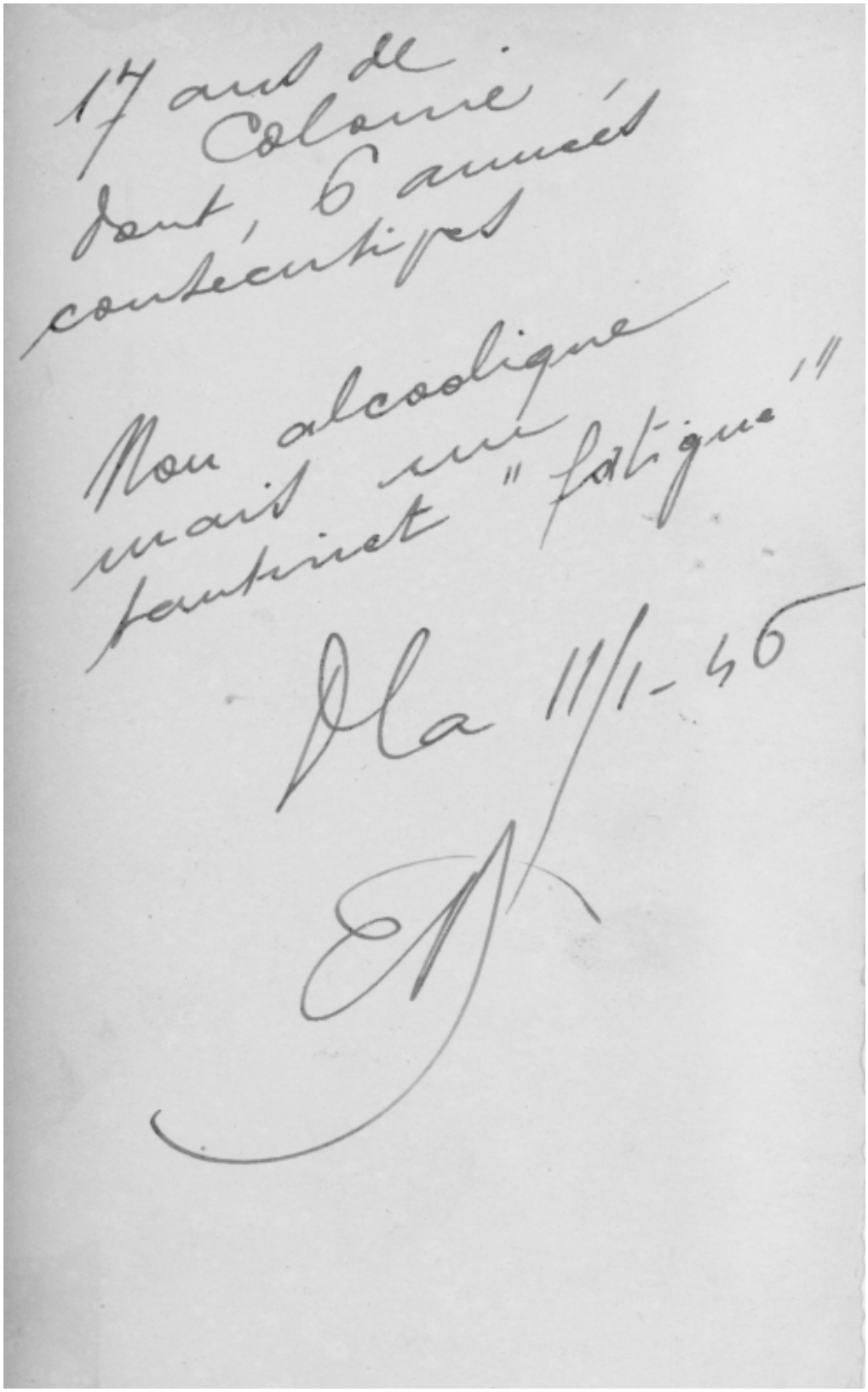


Le lion Fafou




Vers le Dahomey
1895 - 97
37827




17 ans de Colonie dont, 6 années consécutives

Non alcoolique mais une fatigue !!

Dla 11/1-46

Ces 2 photos, prises à Monaco sur la place du palais, montrent bien que Louis Vatrican et Ernest Boyer ont continué à se voir après leur retour d'Afrique.





Nous ne savons pas quand Ernest Boyer et Louis Vatrican se sont rencontrés mais nous avons plusieurs indices.

Tout d'abord 3 photos où nous les voyons ensemble.



De gauche à droite, Louis Vatrican, Ernest Boyer, Suzanne.





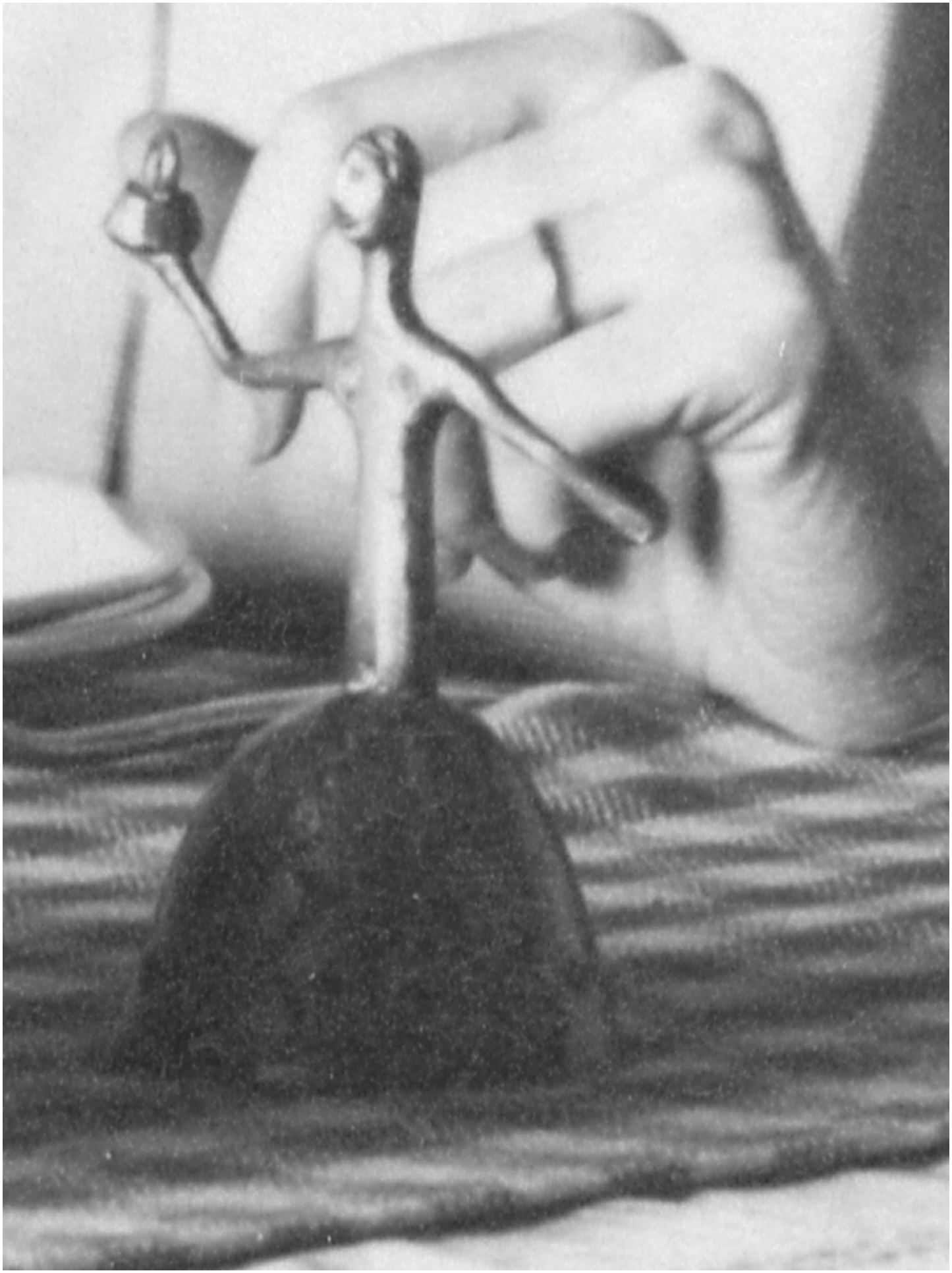


Ce repas peut avoir lieu chez Ernest Boyer ou chez Louis Vatrican, mais on reconnaît des objets qui sont assez caractéristiques et qui appartiennent à Louis Vatrican (ils sont maintenant chez ses enfants) : le dessous de plats, la salière et le poivrier mais surtout la clochette.

Cela se passe donc chez Louis Vatrican.

Cette clochette apparaissait déjà sur une photo de novembre 1928, à El-Oualadji, ce qui confirme notre hypothèse :

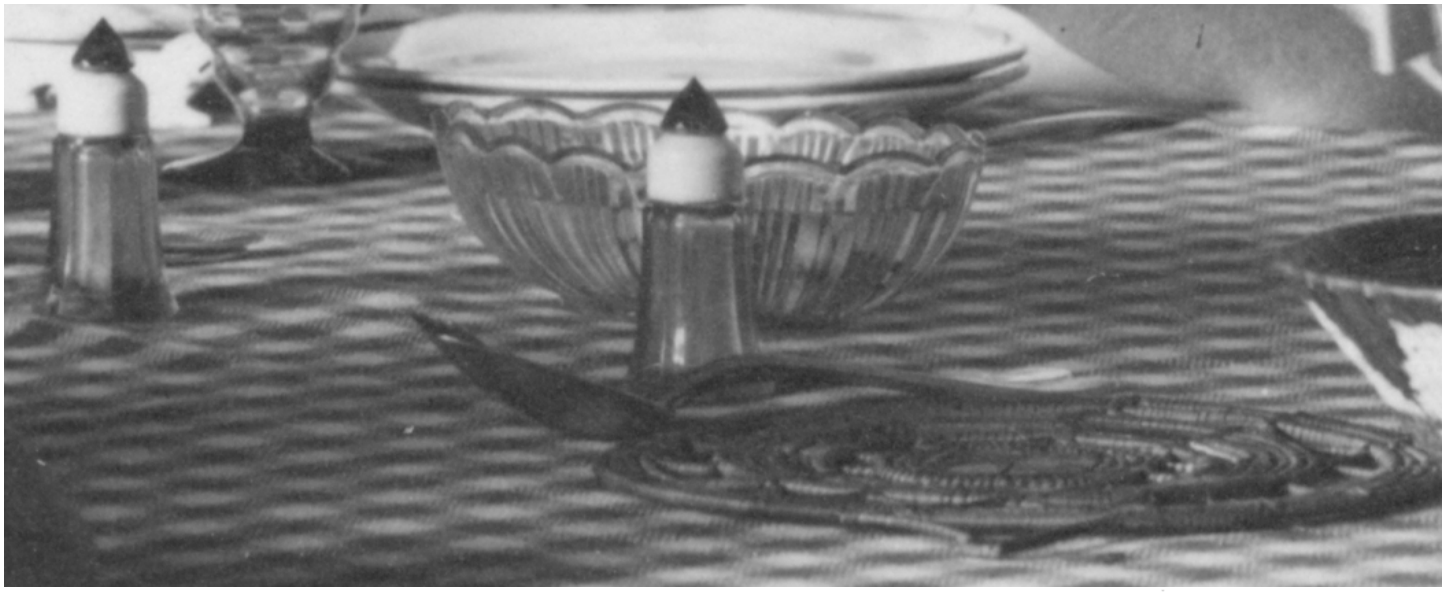




Cette clochette a une histoire. Dans une discussion Louis Vatrican aurait dit qu'une femme ne pouvait pas soulever du poids et la cloche fabriquée par un indigène pour prouver le contraire lui a été offerte.









La salière et le poivrier étaient un cadeau de mariage, qu'ils avaient emporté avec eux..





De gauche à droite, un couple inconnu, Ernest Boyer, Suzanne.

Ça pourrait être la terrasse de la deuxième maison de Louis Vatrican, à El-Oualadji.

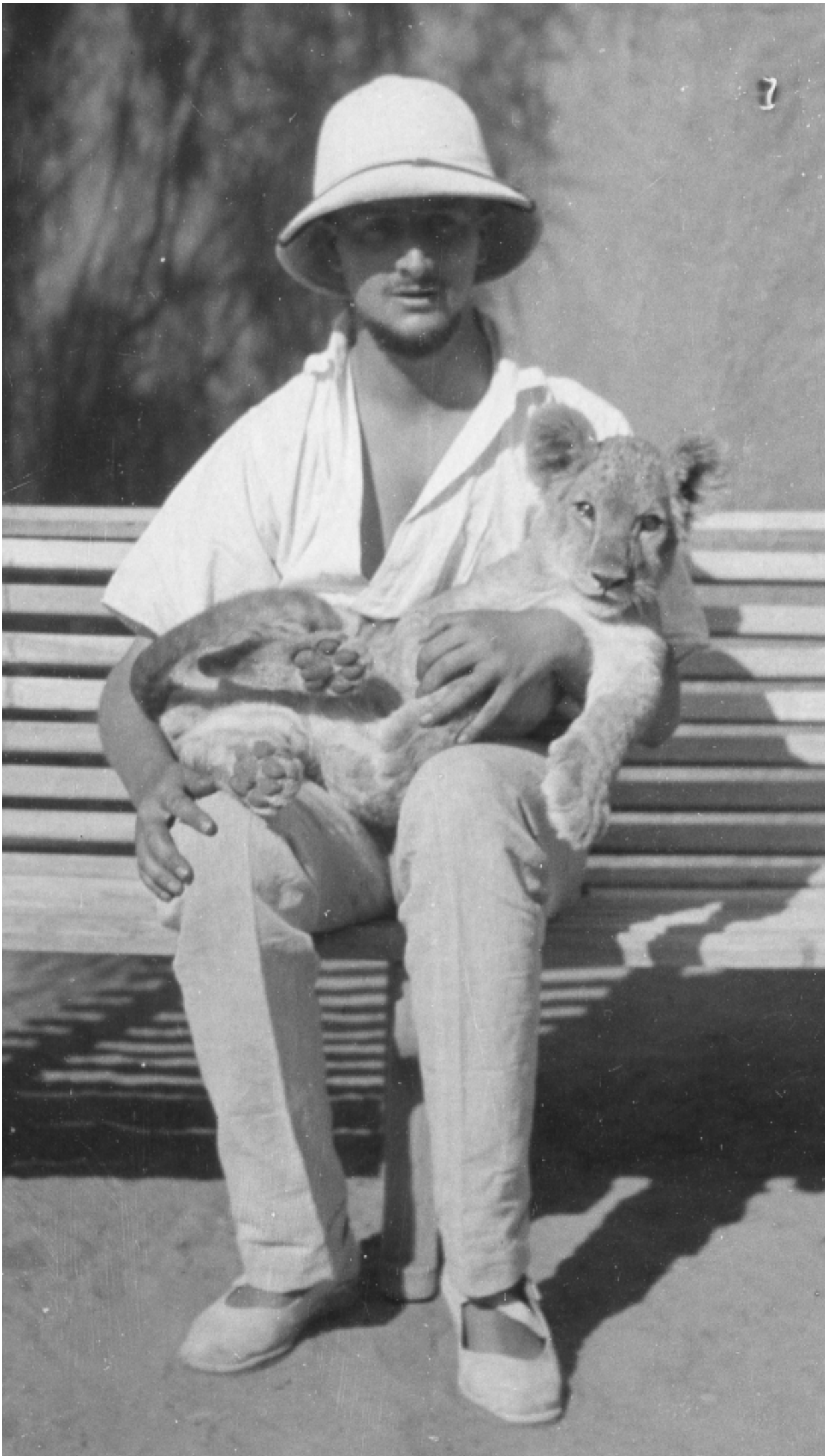
Ernest Boyer et Louis Vatrican ont pu se rencontrer quand ce dernier était à El-Oualadji. Les deux bergeries de Niafunké et de El-Oualadji étaient assez proches (42 kilomètres). Ces deux bergeries créées à quelques années d'intervalle devaient certainement coopérer et s'échanger des animaux.

On reconnaît, sur les photos suivantes, le lion Fafou qu'Ernest Boyer avait adopté tout jeune.





















Ce lion devait être connu à Niafunké, puisque il en a été tiré une carte postale :



CARTE POSTALE

L'Héliogravure Rotative, Paris.

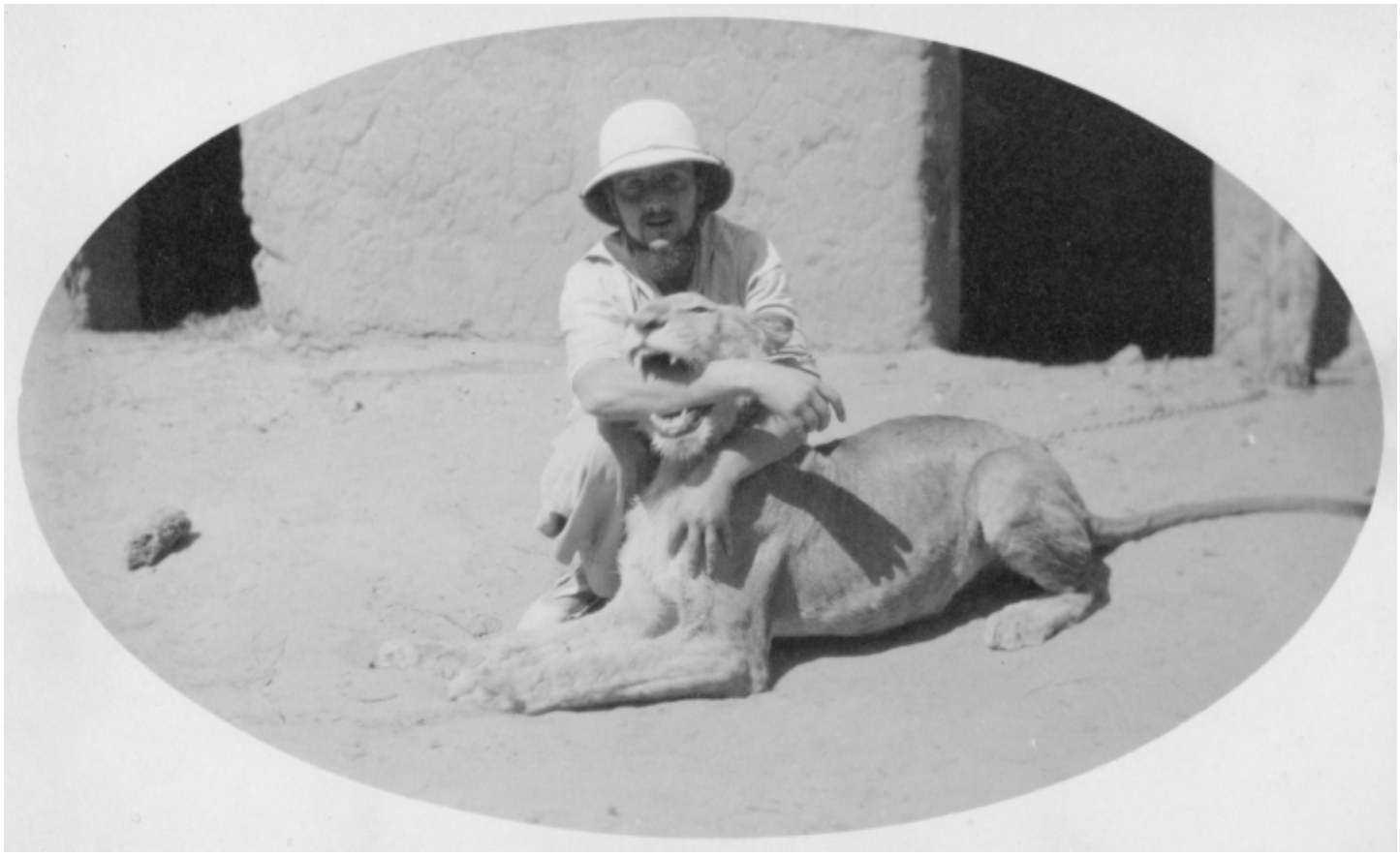
M.....

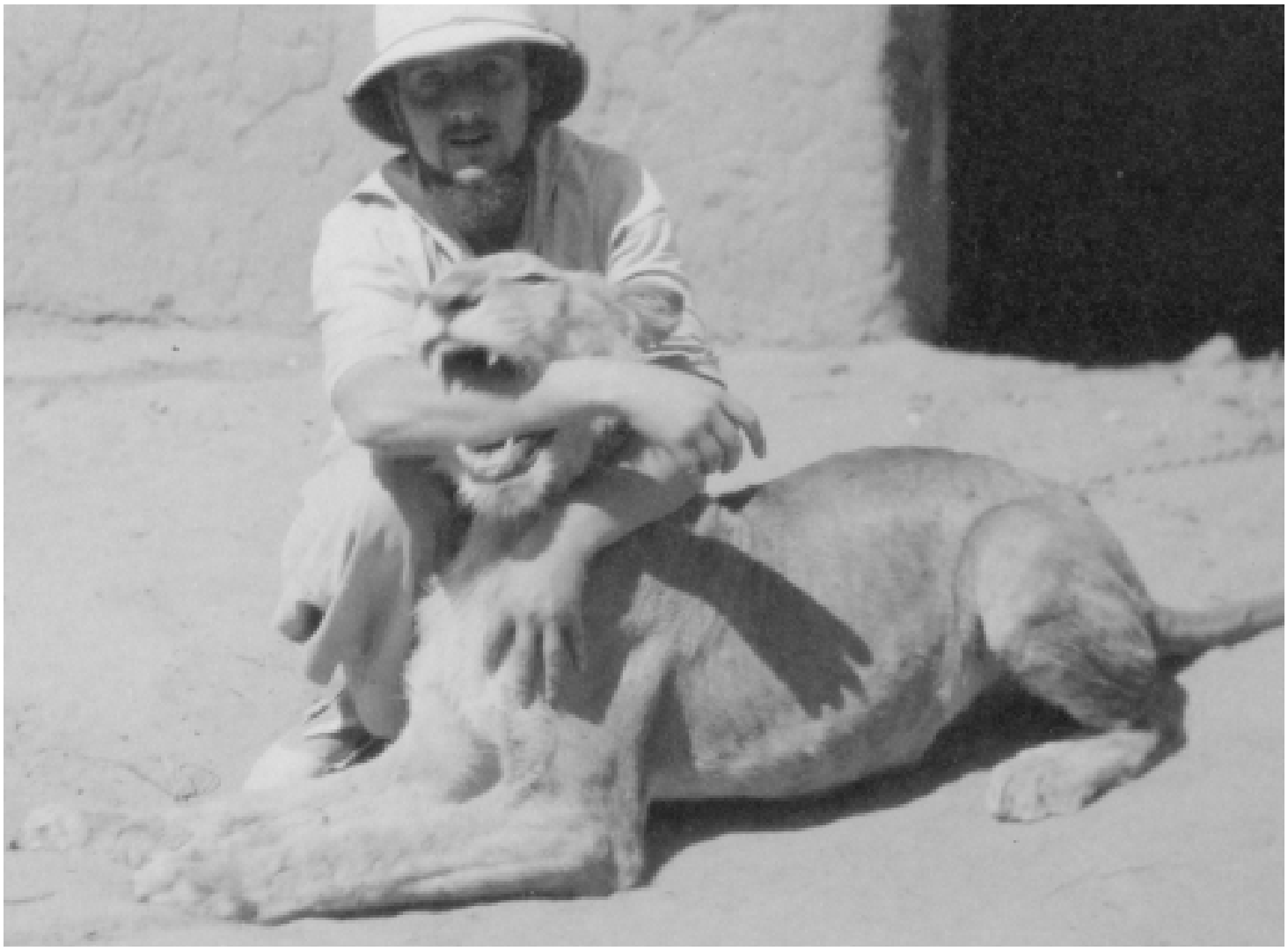
.....

.....

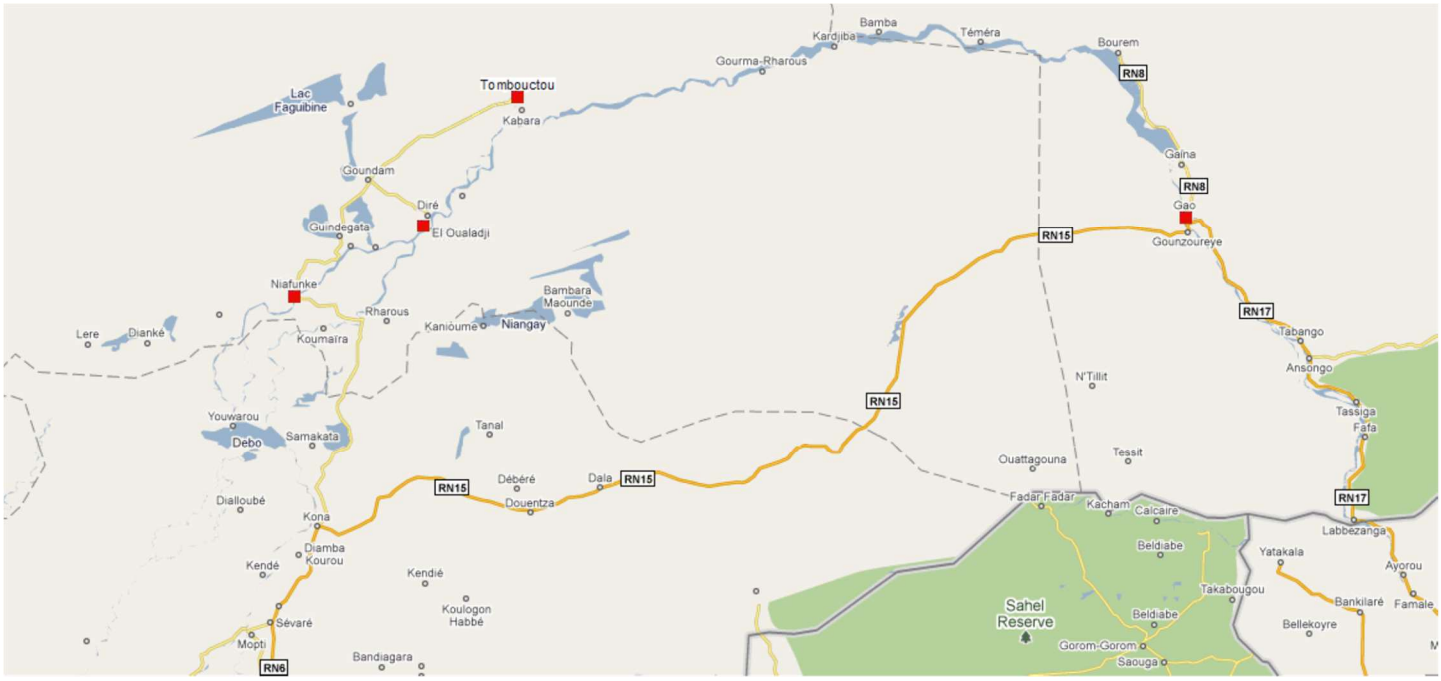
.....

NIAFUNKÉ. — " Fafou ", jeune lion apprivoisé, adore jouer avec son maitre.





Niafunké



Par le Niger, Niafunké est à 729 kilomètres de Koulikoro, soit 42 kilomètres avant El-Oualadji.



La bergerie est située en amont du village de Niafunké, sur la rive gauche de l'Issa-Ber, à 5 kilomètres au Sud-Ouest du village de Goumbo.

« J'ai visité à **Niafunké** une ferme modèle installée par l'administration et qui contient plusieurs centaines de reproducteurs de choix. Elle est protégée des incursions nocturnes du lion et de la panthère par de véritables remparts, ce qui n'empêche qu'il se passe peu de nuits sans qu'on ait à déplorer l'enlèvement de quelque bête. »

(L'Afrique occidentale française, Louis Sonolet, Hachette, 1912)



En 1907, suite à la décision, de M. Roume, gouverneur général de l'AOF et de M. Ponty, gouverneur du Soudan Français, et au voyage d'étude de M. Vuillet, l'agent principal de culture Vitalis installe une bergerie à **Niafunké**.

Les directeurs : En alternance, jusqu'en 1922 :

Adrien Vitalis, ingénieur agronome, diplômé de l'Ecole supérieure d'agriculture coloniale de Nogent (1907, 1912)

Keisser ingénieur agronome, diplômé de l'Ecole d'agriculture de Montpellier et de l'Ecole supérieure d'agriculture coloniale de Nogent (1909, 1920, 1922)

Les effectifs :

Au printemps de 1908, cette bergerie possédait un troupeau de 80 reproducteurs indigènes ; elle a reçu à cette époque, 8 béliers améliorateurs : 4 southdowns et 4 mérinos de la variété dite Rambouillet, nés en Patagonie, offerts à la colonie par M. Gravitz, filateur à Marseille et à Mazamet, acclimateur osé, mais peu averti, qui avait fondé un comptoir d'achat de laine à Mopti. Ils sont malheureusement morts l'année suivante.

Au mois d'août de la même année, le même troupeau s'est augmenté de 17 béliers algériens barbarins à queue fine et mérinos barbarins, amenés de Sétif, dans la province d'Oran, par le chef du service zootechnique du Sénégal, M. le vétérinaire Teppaz.

Les béliers américains furent utilisés dès leur arrivée à la bergerie ; quant aux algériens, parvenus à Niafunké en plein hivernage, ils ne furent mêlés aux brebis que dans le courant de novembre. Les uns et les autres résistèrent mal : le 28 mars 1909 tous les béliers importés d'Amérique et 12 algériens sur 17 étaient morts.

A la fin de l'année 1909, M. le vétérinaire Choteau, chef du service zootechnique de la colonie, a ramené d'Algérie 19 mérinos nés dans le pays, dont 9 ont été introduits en mars 1910 à la bergerie, 4 mis à la disposition du cercle de Djenné, 6 mis à la disposition de M. Mourot, colon à Mopti.

Jusqu'à 1910, en dehors des béliers confiés à M. Mourot et de ceux de Djenné qui ont fait 80 saillies cette année, les béliers importés depuis 1907 n'ont lutté qu'à la bergerie, et aucun reproducteur amélioré n'a encore été distribué ni aux indigènes ni aux colons.

En 1910, dans le courant de décembre, le troupeau s'augmenta encore de 80 mérinos de la Crau croisés de barbarin, rustiques, mais malheureusement à toison colorée, achetés dans la région de Sétif par M. le sous-inspecteur d'agriculture Keisser, qui, grâce à une surveillance et à des soins de tous les instants, parvint à amener ces animaux à Niafunké en bon état, n'en ayant perdu qu'un, tué en mer accidentellement.

En 1911 la bergerie reçut 60 mérinos de la Crau croisés de barbarins et barbarins pris à Sétif.

En fin 1912, cinquante béliers améliorés ont pu être distribués aux Peuls de la région de Goundam.

En 1913, le poids des toisons a doublé ; la laine est plus fine, plus longue. Cinquante béliers métis mérinos, nés à la bergerie, furent répartis dans un troupeau de 2.000 jeunes brebis.

En 1922, nouvelle introduction de béliers algériens.

En 1928, Louis Cros écrivait (L'Afrique française pour tous) : Au Soudan, la bergerie modèle de Niafunké a déjà trente années d'existence. Ses succès sont indéniables. Par croisement nous avons réussi à créer des béliers trois quarts de sang, qui, incorporés dans les troupeaux indigènes, donnent des produits laineux encore imparfaits, mais recommandables.

Avec beaucoup de vigilance — qu'il est bien difficile d'exercer vis-à-vis des pasteurs indigènes — peut-être pourrons-nous espérer améliorer la qualité des « laines Macina » réparties sur 600.000 moutons. Ces perspectives restent subordonnées à l'activité des services zootechniques et à l'observation par les bergers des règlements interdisant sur les mêmes pacages la présence des « laineux » et des « poilus ».

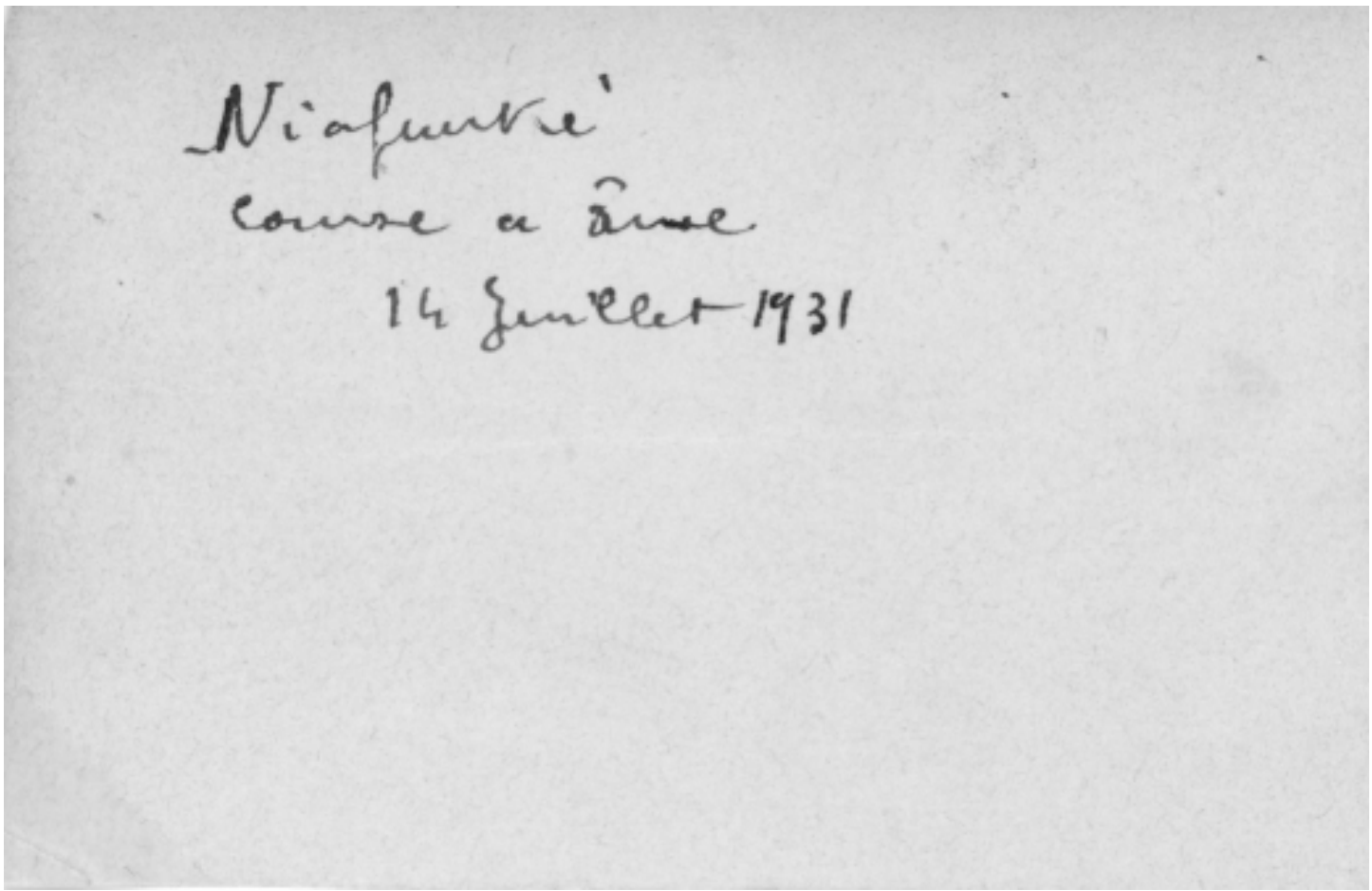
En 1934, Jacques Weulersse (L'Afrique noire) nous dit que « Niafunké distribue aux alentours ses béliers mérinos ».

Voici quels étaient les effectifs présents à la bergerie :

	Indigènes	South-down	Mérinos de Patagonie	Algériens	Métis South-down	Métis Patagonie	Métis algériens	3/4 sang
1907								
Béliers		4	4	33				
Brebis	400							
Total	**400**	**4**	**4**	**33**				
1910, 1er janvier								
Béliers	38			4	1	2	13	
Brebis	362				1	7	10	
Agneaux							83	
Agnelles							67	
Total	**400**			**4**	**2**	**9**	**173**	
1910								
Béliers				12		3	9	
Brebis	329				1	6	9	
Agneaux							47	
Agnelles							44	
Total	**289**			**12**	**1**	**9**	**109**	
1911, 1er janvier								
Béliers				18			50	
Brebis	304						49	
Agneaux et agnelles							266	
Total	**304**			**18**			**365**	
1911, 1er mars								
Béliers				10			48	
Brebis	276						53	
Agneaux et agnelles							289	15
Total	**304**			**10**			**390**	**15**
1911, 30 novembre								
Béliers				10			-	-
Brebis	286						-	-
Agneaux et agnelles							-	-
Total	**286**			**10**			**644**	**22**
1911, 31 décembre								
Béliers				28			31	
Brebis	286			45			48	
Agneaux				12			265	11
Agnelles				11			305	11
Total	**286**			**96**			**649**	**22**
1912, 30 novembre								
Béliers				26			200	17
Brebis	283			40			191	33
Agneaux				15			88	29
Agnelles				20			181	62
Total	**283**			**101**			**660**	**141**

Les photos suivantes ont été prises par Louis Vatrican, sans doute lors d'une ou plusieurs visites qu'il a faites à Ernest Boyer, alors qu'il était dans sa deuxième affectation à la bergerie de Gao..







Niafunké
Juin Déc 1931
Retour de chasse
(canards - Pélicans)





Niagunské
14 Août 1931
Départ en excursion



Un vol de
Sauterelles
Niafunké 1931

A **Niafunké**, des arbres encore ombragent heureusement l'esplanade qui monte jusqu'aux piliers roses du poste où siège le tribunal indigène.

[…]

L'administrateur du cercle et ses collaborateurs ont installé une sorte de bergerie modèle à quelque distance du poste. On s'y rend d'agréable manière, dans ces maisonnettes flottantes à persiennes qu'on appelle ici un chaland, et qui glissent selon l'effort des bateliers aux longues perches. Des champs de nénuphars magnifiquement épanouis, butinés par de fragiles et curieux insectes ralentissent un peu la course, mais la promenade s'accomplit à travers un véritable jardin de fleurs aquatiques.

Aux bonds des panthères fréquentes et dévoratrices, une zériba d'épines s'oppose autour du parc à moutons. Il occupe une éminence sur la dune, avec des hangars et des abris qui protègent un millier de têtes bêlantes. Trois catégories sont formées. La première comprend la progéniture des brebis soudanaises et de béliers algériens. Parmi ces demi-sang, les brebis sont triées, unies encore à des algériens. Les produits femelles de cette seconde alliance sont également mariés à des algériens. Ainsi la laine de la descendance, pense-t-on, doit acquérir les qualités de souplesse et de poids,la chair celles du volume et de la saveur. En cinq ans le troupeau modèle, après les sélections méticuleuses, a passé de trois cent cinquante à douze cents têtes.

Lauréat de nos écoles agronomiques à Montpellier et à Nogent, Monsieur **Keisser** dirige cet élevage avec bonne humeur. Il sait faire bondir le troupeau entier en se déployant au galop vers les auges creusées dans les arbres. D'eux-mêmes, les moutons se répartissent, au signe des bergers peuls, fort adroitement, le long de la provende. Le mil parfois manque à **Niafunké**, tandis qu'au Mossi, vu sa profusion, il ne possède pas de valeur marchande. Avec les moyens de communication que l'avenir complétera, les cultivateurs du Mossi pourront vendre à **Niafunké** leurs céréales quatre ou cinq francs la tonne, prix rémunérateur dans tout le Soudan.

L'éleveur s'est fait construire un ermitage en banco très intéressant; l'architecture, par son archaïsme amusant, évoque un cloître contemporain de l'évêque Prétextât et de Frédégonde. Les petites fenêtres ogivales, leurs volets, les piliers intérieurs forment un décor suggestif et d'un art certain. La France mérovingienne ressuscite dans le pays de **Niafunké**, au milieu des villages que se partagent les bergers peuls et leurs moissonneurs bambaras.

En dépit de ces mécomptes actuels, le jeune directeur de la bergerie ne doute pas du succès, ni l'administrateur, ni personne. Tous estiment que, dans un avenir proche, le cercle de **Niafunké** sera réputé par l'excellence des races ovines qui vont y évoluer. Laborieux, le chef du troupeau modèle se fait aussi mécanicien, horloger, agriculteur, bien entendu. Dans la fraîcheur de son moustier mérovingien, il répare les montres, et construit pour ses collègues des machines à glace. Il accumule des clichés photographiques, révélateurs de la vie nigérienne, de paysages aquatiques aux beaux nénuphars, de types ethniques parfaitement significatifs et d'un pittoresque sans égal. La conversation évoque les mœurs des Péruviens, parmi lesquels il s'occupa de fabriquer la cocaïne, et toute l'antique civilisation des Incas, avec leur architecture étonnante résultant de blocs ajustés en queue d'aronde. Ce Français blond, trapu, râblé, campé sur des jambes solides en molletières, donne une idée réconfortante de notre élite active. La solitude intellectuelle sur cette dune brûlante, au milieu de bergers antiques, ne semble pas déprimer le moins du monde la vigueur de cet esprit.

Au reste, ici comme ailleurs, nos fonctionnaires sont des exemples de courage et de noblesse. Malgré la douloureuse ophtalmie qu'il a contractée en s'exposant trop à l'intense lumière des midis tropicaux, l'administrateur de **Niafunké** cache, derrière ses lunettes noires, une âme robuste et attentive de penseur. Un de ses agents, M. Chéradâme, agréable parisien aux manières fort élégantes, laisse imaginer, en l'écoutant, qu'on se trouve simplement à l'Opéra, devant un décor bien conçu de l'Africaine, et qu'il joue à vous abuser sur le réel de ces grands Touareg masqués, crispés contre leurs chevaux écumeux et sanglants, coiffés de prodigieuses tignasses, bleuis par l'apprêt instable de leurs tuniques, de leurs braies miroitantes, redoutables par leurs glaives et leurs javelots de Numides prêts à rejoindre les escadrons d'un Jugurtha ennemi de Rome et de ses légions.

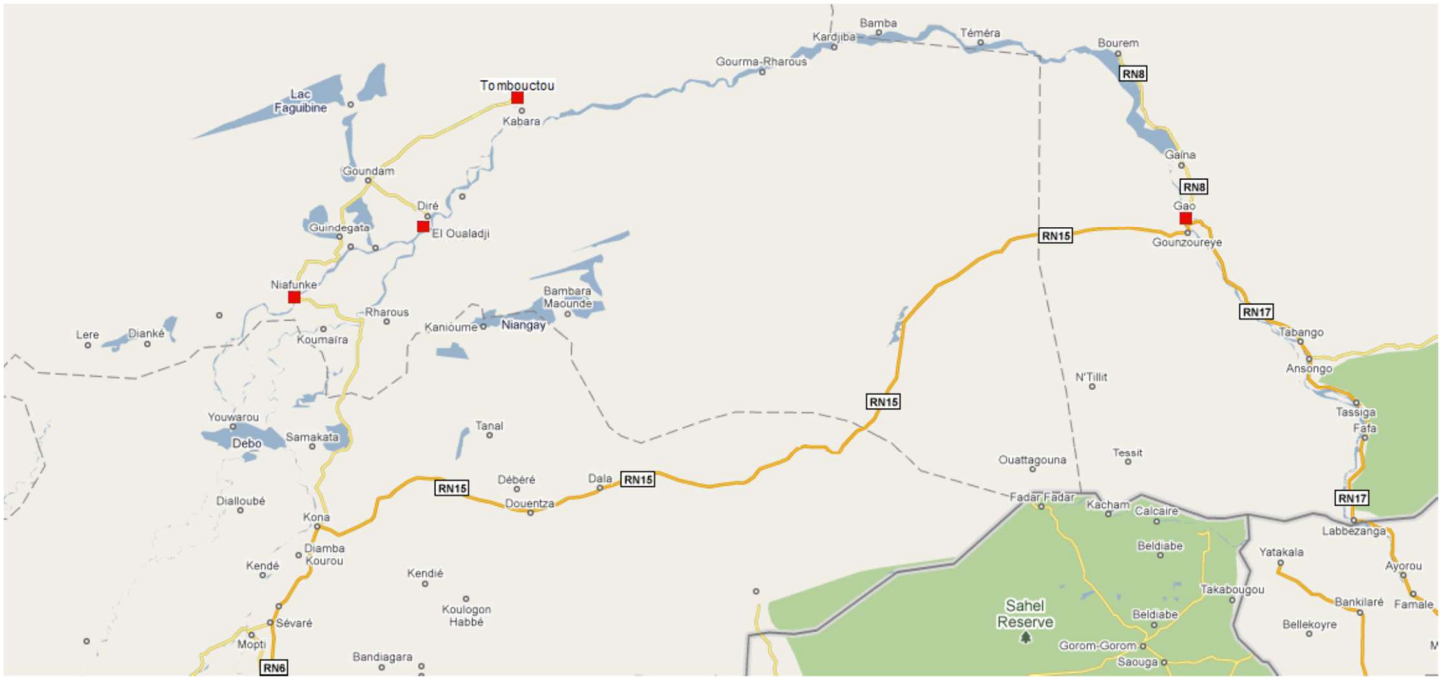
(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)

Décembre 1931

En décembre 1931 Louis Vatrican et Suzanne Magnant on fait un voyage sans doute touristique, d'après les photos qu'ils ont faites. Ils étaient à cette époque en poste à la bergerie de Gao.

Leur parcours a été : Tombouctou – El-Oualadji – Niafunké – Tondidarou.

Tous les commentaires au dos des photos sont de la main de Ernest Boyer, qui a donc du participer à ce voyage. Seules 3 photos, sans commentaire au dos, sont sans doute de Louis Vatrican.



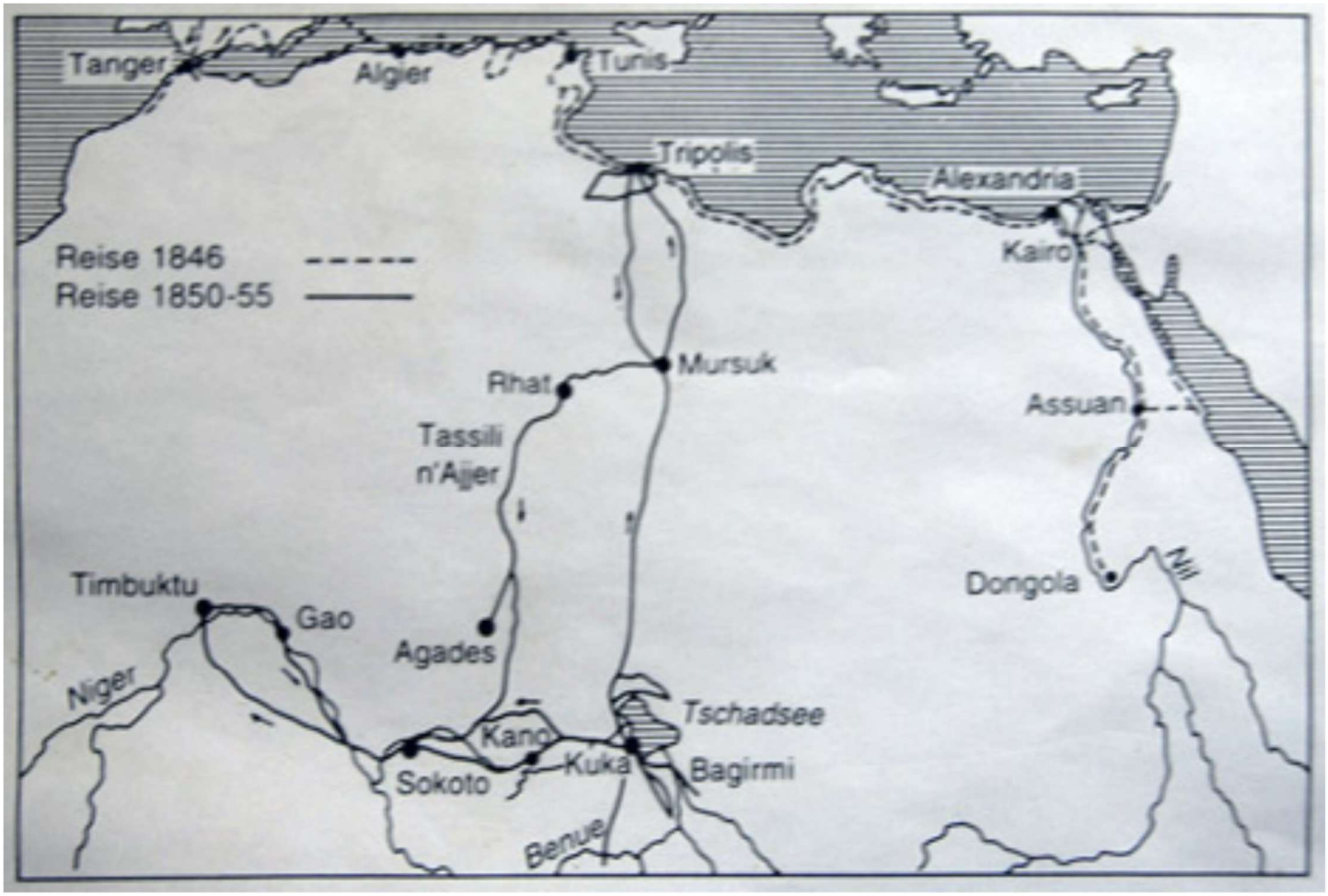
Première étape : Tombouctou

René Caillé est considéré comme le premier européen à avoir atteint Tombouctou et en être revenu. Lors de son retour en France en octobre 1828, il fut accueilli en héros.

En réalité, deux européens avaient séjourné à Tombouctou bien avant lui : le florentin Benedetto Dei qui était venu chercher de l'or en 1470, et le matelot français Paul Imbert, naufragé réduit en esclavage par les Maures en 1618, qui vécut à Tombouctou et mourut au Maroc vers 1630. Mais ils n'avaient laissé aucun journal de voyage.

Bien entendu il y eut des détracteurs qui mirent en doute cet exploit, surtout chez les anglais qui étaient les plus vexés d'avoir échoué dans leurs multiples tentatives fortement organisées. Ce n'est que vingt-cinq ans plus tard que l'explorateur allemand Heinrich Barth atteignit à son tour Tombouctou où il séjourna six mois.

(Sur les traces de René Caillié: Le Mali de 1828 revisité, Pierre Viguier, éditions Quae, 2008)



Les voyages de Heinrich Barth

Louis Vatrican et Suzanne Magnant avaient été précédés à Tombouctou, en 1928, par un visiteur plus connu, Paul Morand, qui écrit ceci dans « A.O.F. de Paris à Tombouctou » :

Tombouctou, disent les vieux chroniqueurs soudanais, est le lieu de rencontre de ceux qui voyagent en pirogue et de ceux qui cheminent à chameau.

Deux heures de navigation entre des dunes désolées, au sommet desquelles apparaissent parfois les oreilles d'un âne ou l'arc énorme d'un méhari. Sol pelé. Ondulations sablonneuses. Une heure de l'après-midi. La chaleur est telle qu'on se demande comment le Niger n'est pas immédiatement bu par les sables, volatilisé comme une source d'eau sur du fer rouge. Nous apercevons enfin, entre deux dunes, Tombouctou. Quelques casernes ocres à créneaux, des drapeaux français et des maisons carrées, de teinte mastic, sans une ombre, sans un relief. Paysage atone et décoloré par un soleil pris de démence.

Tombouctou, qui fut jadis une cité de plus de cent mille âmes, n'est plus qu'un village de cinq mille habitants. Envahie par le désert, gonflée de poussière, pénétrée par les sables, recroquevillée par les nuits fraîches, dilatée par la chaleur, fendue par les écarts de température, bâtie en matériaux périssables, elle tombe en ruines et n'a plus d'importance stratégique ou commerciale. Cependant l'impression que laisse Tombouctou est très forte. C'est la fin du monde nègre, de la beauté des corps, des gras pâturages, de la joie de vivre, du bruit, des rires : ici commence l'Islam avec son intolérance, sa silencieuse sérénité, sa décrépitude : pas une culture, pas une irrigation, malgré le Niger à quelques kilomètres, pas un édifice, ni une route, ni un ouvrage d'art. Le sable y fait éternuer comme du poivre, assèche et étouffe les poumons. Le pas feutré par ce sable, qui amortit tout bruit. Les maisons sans fenêtres qu'on dirait fortifiées, le vent coupant du désert, des têtes sinistres vous épiant derrière les grillages de bois peint, derrière les portes cloutées comme des coffres-forts, les terrains vagues, les rues tortueuses, les entrées disposées en chicane et les places désertes où seuls quelques méharis reposent à l'ombre, gardés par un Touareg voilé, maigre comme une chèvre, la bouche barrée de noir, je n'oublierai plus cela. Les nègres, à Tombouctou, ne sont pas beaux, tant il y a eu de croisements, de métissages. Ils sont relégués à l'arrière-plan. Les femmes sont effrontées et habituées à servir, à exploiter l'étranger, à calmer le jeûne de générations de voyageurs. Elles descendent des anciennes courtisanes de Tombouctou, célèbres par leur culture et leurs appât sociables. Déjà, en 1350, Ibn Batouta, voyageur arabe, remarquait avec indignation qu'ici « les femmes recevaient des hommes sans que les maris en prissent ombrage ». On reconnaît là déjà la facilité de mœurs des Noirs. C'est que Tombouctou, s'il est l'Islam, n'est pas l'Islam pur.



Onze heures du soir. Tombouctou dort. Pas une lumière sur la place Joffre. Il n'y a plus d'éclairée que notre terrasse.

Les étoiles nous couvrent de grenaille d'or. Nous sommes enfermés dans le désert, captifs du silence. La seule porte de sortie, c'est le Niger ; portes chaudes ou thermopyles, disaient les Grecs. Les murs renvoient une chaleur solaire qui ne s'apaisera qu'à l'aube et craquent comme un poêle qui refroidit.

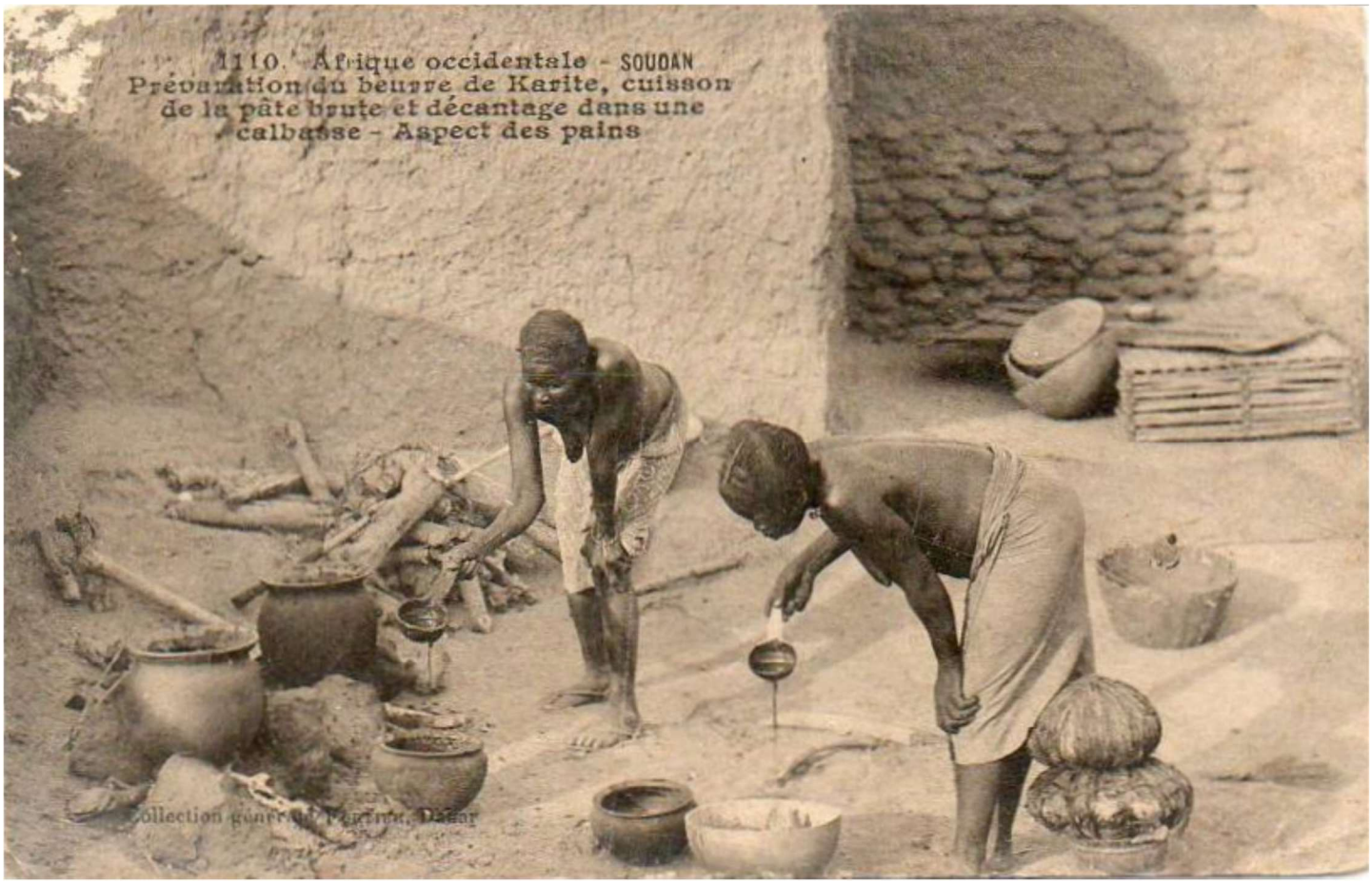
Je pense au mystère de ce Benedetto Dei, le premier Européen qui vint à Tombouctou en 1469. Quelles aventures se cachent sous l'extraordinaire concision de la phrase unique qui porte témoignage de son voyage : « J'ai été à Tombouctou, dit-il, en dessous du royaume de Barbarie, en pays très arides dans les terres. » Comme on a honte d'écrire des notes prolixes après un si pur récit.

Dubois, l'auteur de Tombouctou la Mystérieuse, l'a nommée ainsi parce qu'il y entra à une époque (1897) où, sous la menace du Touareg, les riches marchands s'étaient terrés au fond de leurs demeures. Ecoutons-le :

« L'habitant transforme ses vêtements et sa maison, maquille sa vie et sa ville ... Au lieu de turbans blancs... en tissu scintillant comme du mica, la population ne se coiffa plus que de loques peu tentantes et de bonnets sans prix. On s'attifa de vieux vêtements étriqués dont la malpropreté était le seul ornement et n'éveillait pas la tentation. Dans leurs rares sorties, les femmes se couvraient d'étoffes grossières et quittaient leurs ornements d'or et d'ambre. Les habitations se travestirent comme leurs propriétaires. On se garda de réparer quoi que ce soit ; mais à l'extérieur seulement. A l'intérieur, on continuait la coutume de l'entretien annuel. Tout s'émiettait par les rues, sauf les portes cependant, ces portes bardées et si obstinément closes qui étonnent aussitôt le voyageur... Le même mystère s'étendit naturellement aux occupations commerciales, on profitait du moment où aucun Touareg n'était signalé en ville pour aller traiter les affaires. »

Belles maisons délabrées, portes cadenassées même dans la journée, qui obligent le visiteur à parlementer à travers la serrure, riches déguisés en pauvres afin de ne pas éveiller l'attention. J'ai déjà vu cela à Leningrad.

Le marché de Tombouctou est un petit marché de village, en plein air, où quelques vieilles, accroupies, vendent des boulettes de ce beurre infect de karité, des piments, du mil et du poisson en poudre. Les légumes, la viande, tout a le même aspect poussiéreux, boucané, brisé en miettes. Félix Dubois témoigne, en 1895, du même étonnement : « Ça, le grand marché de la grande Tombouctou ! écrit-il. Des femmes qui, devant de petits paniers, de petites calebasses, de petites nattes rondes, vendent de ces infimes petits choses rouges, vertes, blanches, fauves, noires, épices ou légumes, pour d'infiniment petites sommes en coquillages. Ça ! le commerce universel de Tombouctou ! Moi qui comptais trouver ici un pendant à nos grandes foires de jadis, moi qui m'attendais à voir en amoncellement les produits de l'Afrique arabe et de l'Europe en face des productions de l'Afrique nègre » Des courtiers nous apportent des cuirs teints, des armes, des étoffes qu'ils disent d'un prix inestimable, et qui n'ont aucune valeur. Je paie pour pouvoir ne rien acheter.



Touaregs. On s'étonne que les Touaregs portent encore l'épée en croix et l'écu oblong des croisés; ils ont simplement adopté et conservé les modes du XIIe siècle, comme les nègres d'aujourd'hui adoptent le chapeau melon ou les guêtres.



Voici la maison de Caillé, qui était ici il y a cent ans, déguisé en Egyptien, la maison de l'Écossais Laing, assassiné plus tard. Mais je n'ai pas vu la maison de l'Allemand Barth. J'aime beaucoup la page où Dubois parle du major Laing. « Pourquoi l'avez-vous assassiné ? » demande-t-il aux habitants de Tombouctou. (En fait, on a tué Laing parce qu'il levait des plans et prenait laconiquement des notes.) Les Soudanais firent à Dubois cette délicieuse réponse : « Le major ne bavardait pas avec les gens. Il ne les a pas amusés par ses récits. Sinon, il aurait eu des amis dans la ville. »







Aucune conquête coloniale n'aura été meilleur marché que la conquête française. (Voir les dépenses anglaises ou américaines, les budgets des Dominions, les fonds spéciaux, la propagande politique, les traitements du Colonial Office, etc..) Nos soldats nous ont donné ces mondes pour un sou par jour ; nos officiers se sont expatriés, non par attrait des grosses soldes ou du sport, comme en Angleterre, mais par devoir ou par dégoût de

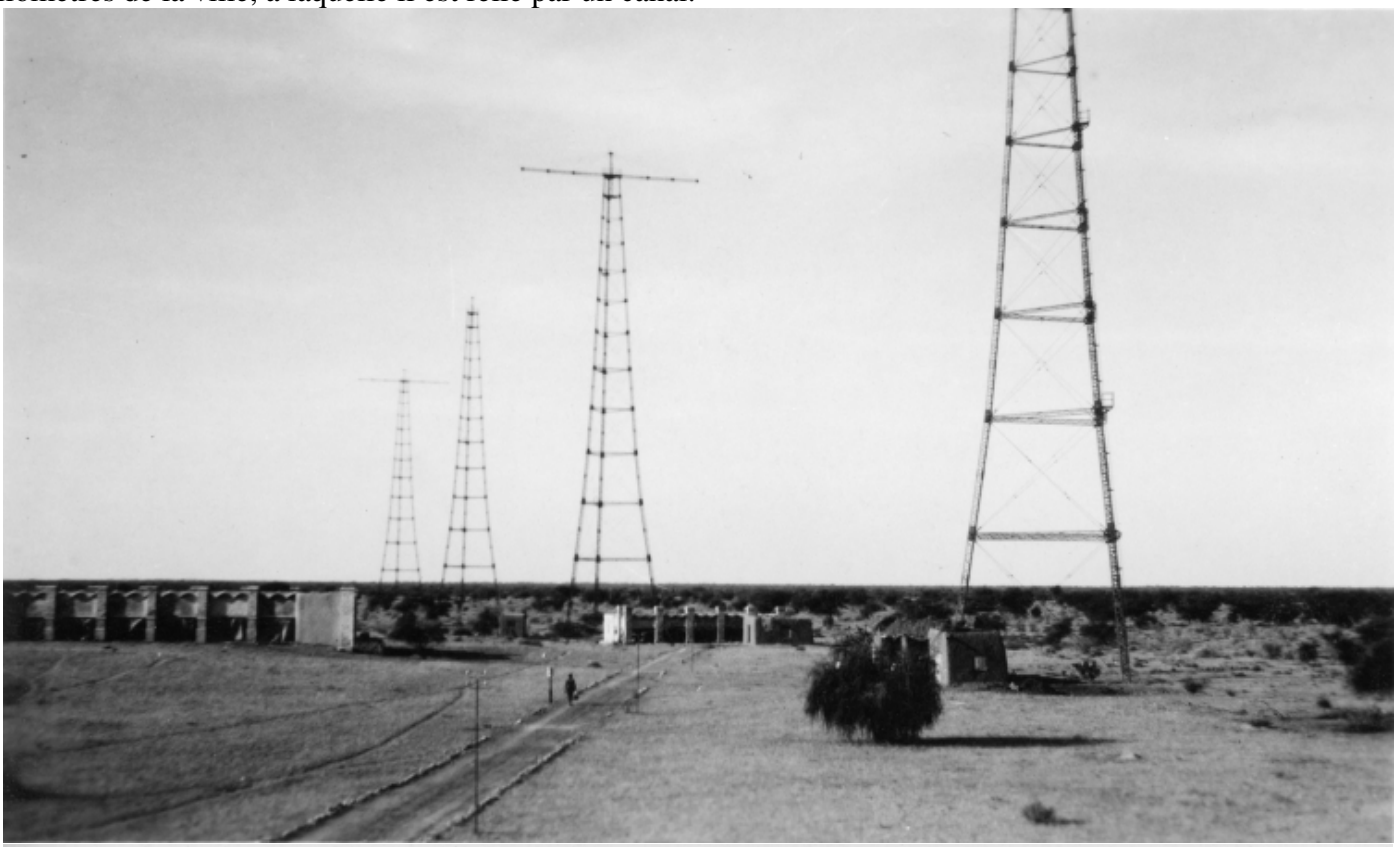
la politique métropolitaine. Le travail local a été gratuit. Dubois cite le cas d'un grand fort sur le Niger qui a coûté à l'Etat français quarante-neuf francs soixante centimes. Il estime que l'Angleterre a dépensé dix-huit millions pendant le XIXe siècle pour tâcher d'atteindre Tombouctou. Or, le gouverneur du Sénégal refuse six mille francs à Caillé pour entreprendre son expédition. Caillé ne se décourage pas. Il se rend dans une colonie anglaise, la Sierra Leone, où le gouvernement lui offre tout de suite un traitement pour diriger une fabrique d'indigo. C'est avec les deux mille francs d'économies qu'il fait — grâce à l'Angleterre —, qu'il peut s'acheter une pacotille, se déguiser et offrir Tombouctou à la France.

Ce matin, au lever du soleil, je monte sur la plus haute terrasse, une des fameuses terrasses de Tombouctou. Le sable étouffe les bruits, entre partout, dans les oreilles, dans les chemises, par les poignets et par le col ; on en trouve dans les plats, et même dans les bouteilles cachetées. Il y a, à l'horizon, une sorte de brouillard de poussière.

Tombouctou a maigri et flotte dans le manteau de ses murailles qui, jadis, allaient jusqu'au Niger. Mieux que dans les tranchées des rues, je vois d'ici les mosquées, Djamé Sankosé, Sidi Yaya, Djidjiriber... Dès que le soleil sera un peu plus haut, la ville va perdre sa couleur, contrairement à ce que l'on voit en Europe. Pour le moment, cette affreuse boue grillée est d'un rose précieux. Tombouctou est pétrie de la matière même du désert.

Paul Morand

Kabara, ancien village datant de l'empire Songhaï, est le port de Tombouctou, sur le Niger, situé à 7 kilomètres de la ville, à laquelle il est relié par un canal.



Kabara
5/12 - 31

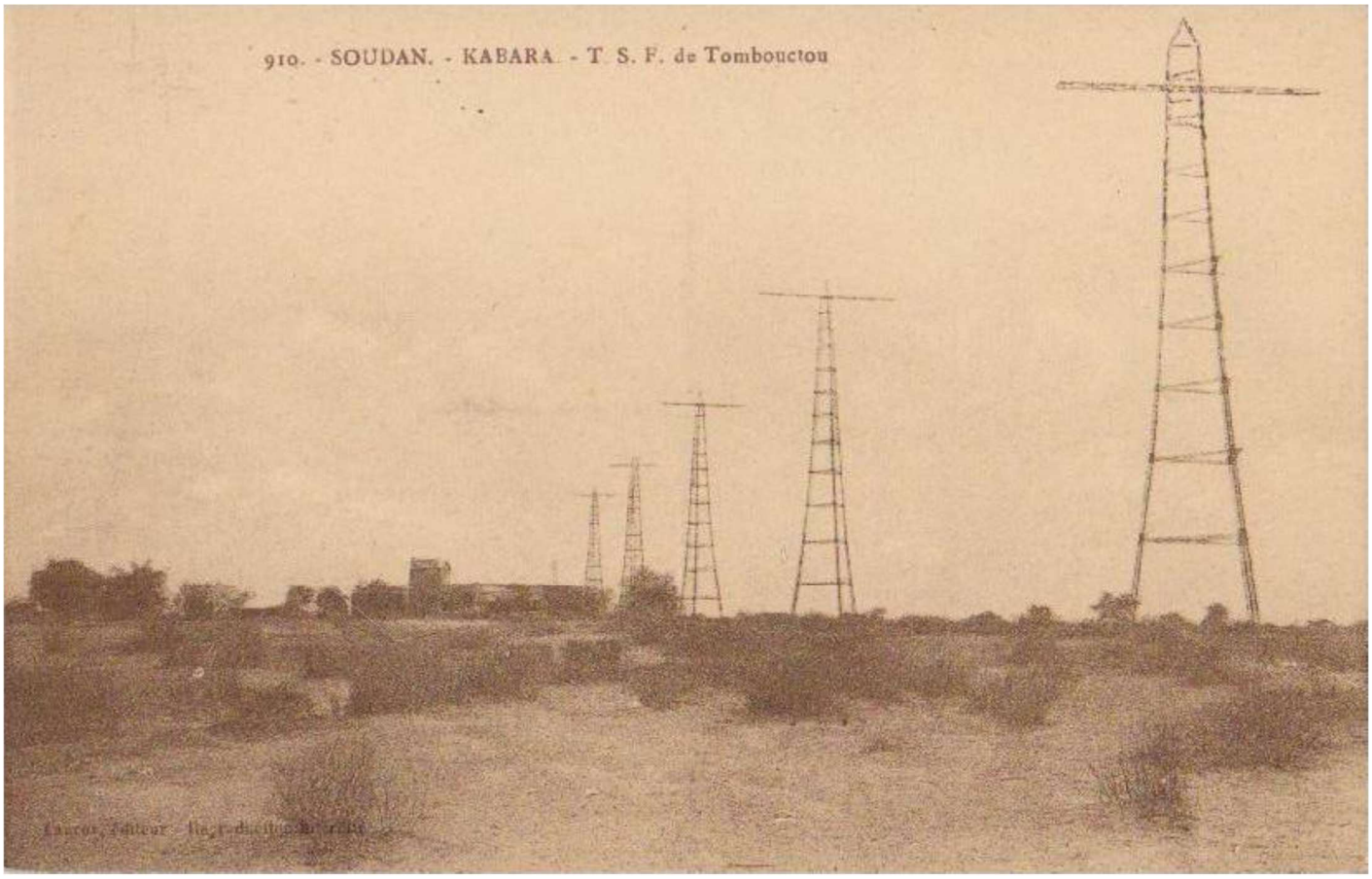
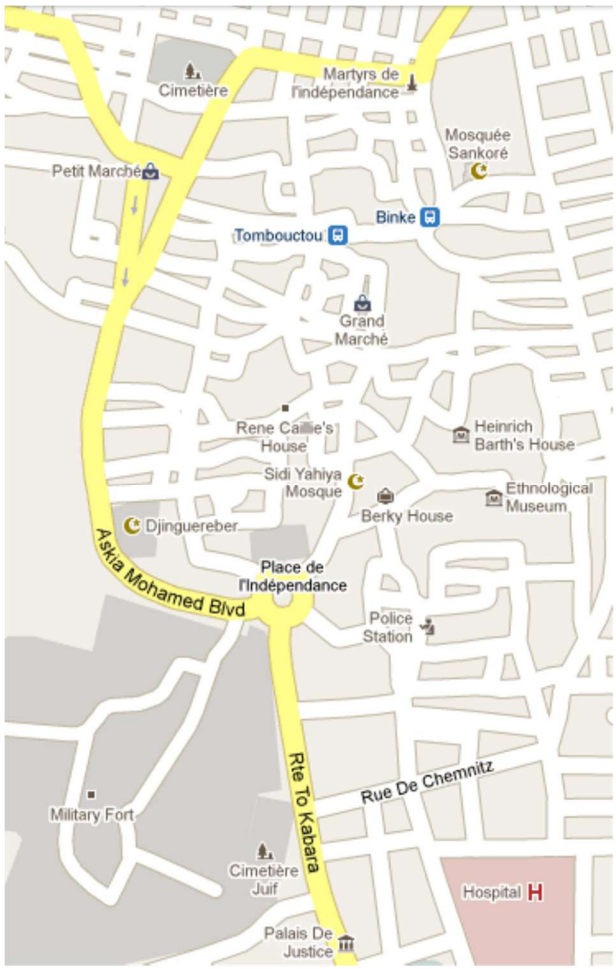






Photo d'archive : le canal de Kabara ; à gauche la mosquée de Djinguereber, à droite les bâtiments aux abords du fort Bonnier (voir le plan qui suit)





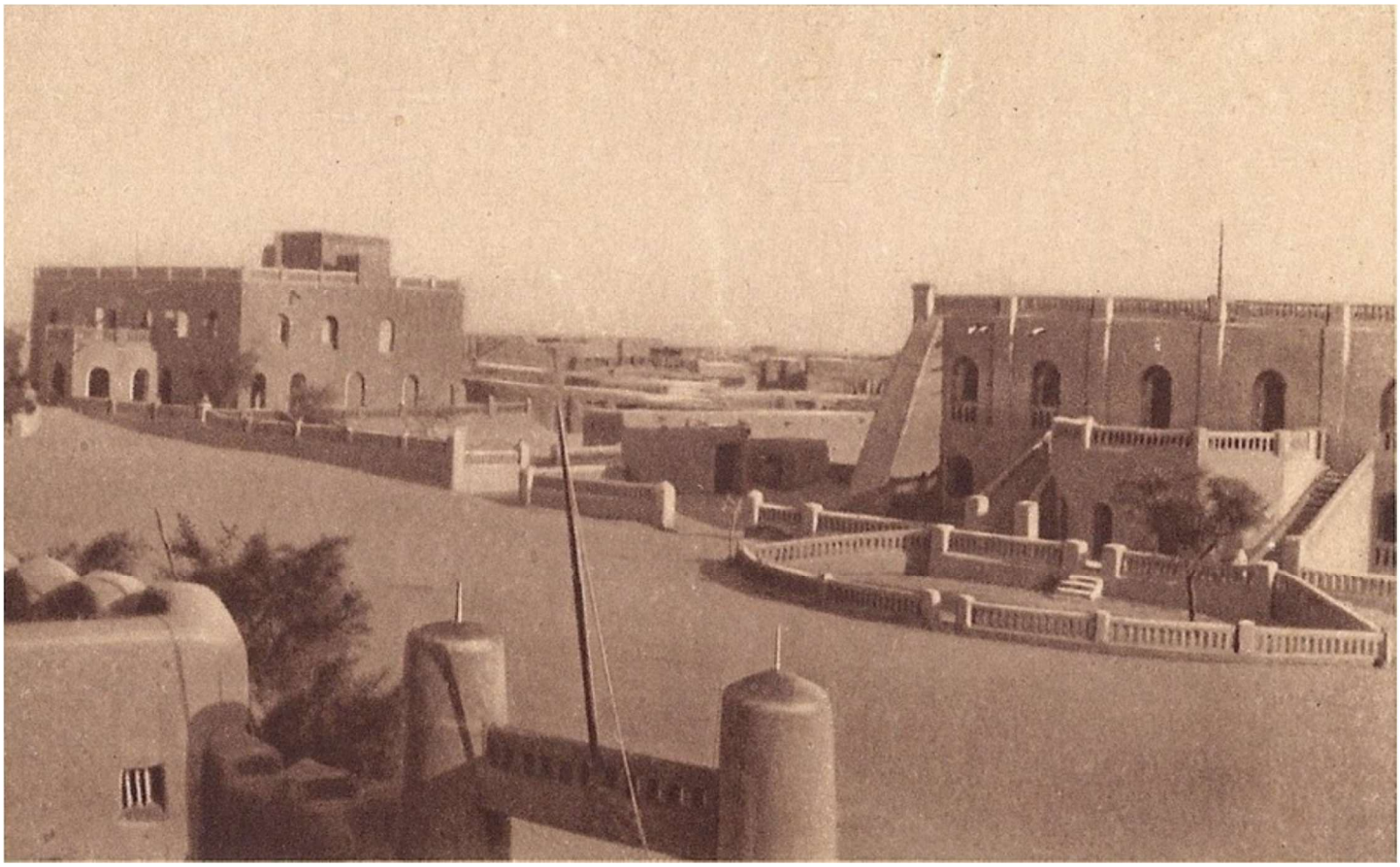
Pour situer les photos suivantes, il est intéressant de comparer le plan de Tombouctou de 1897 et le plan actuel. L'ovale irrégulier de la ville ancienne est écornée au Sud-Ouest par les bâtiments administratifs et militaires du fort Bonnier, au Nord-Est par le fort Hugueny (anciennement fort Philippe). La place Badjindé est située au milieu de l'agglomération ancienne (grand marché actuel).



Un bâtiment en face du fort Bonnier, que l'on retrouve sur les 2 photos d'archive suivantes.



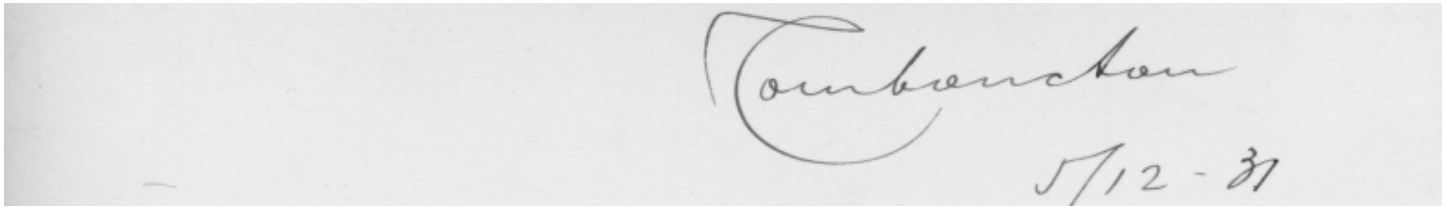
Bureaux



Villas



La place du Maréchal Joffre (actuellement place de l'indépendance), vue depuis le toit d'un bâtiment du fort Bonnier



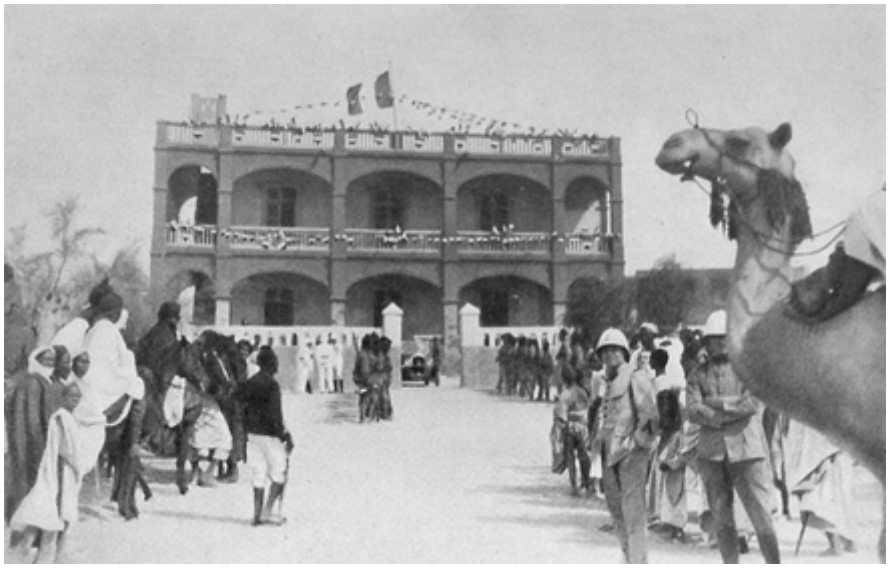


Le cercle militaire (actuellement Gouvernorat)



« La halte a lieu entre deux palais, celui du colonel, celui de l'administrateur. Imposants édifices larges et carrés, à deux étages d'arcades, et qu'assiègent les plaideurs, les solliciteurs, les réclamants. Des baliveaux [jeunes arbres] grandirent au cœur de l'humus importé, dont les jardiniers noirs soignent, arrondissent et arrosent les tas précieux »

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)



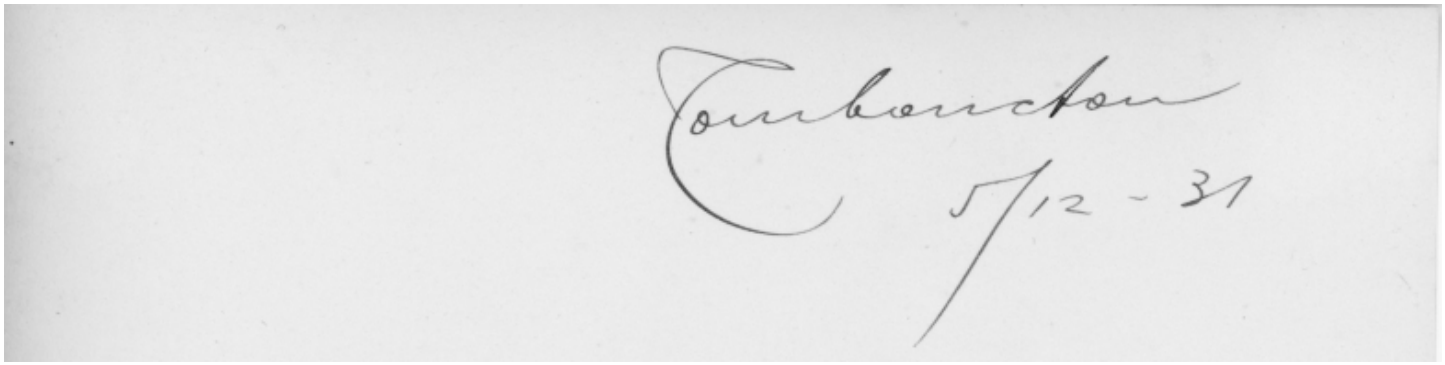
16 février 1929 : Maginot, ministre de la guerre, sort du cercle militaire (photo d'archive)

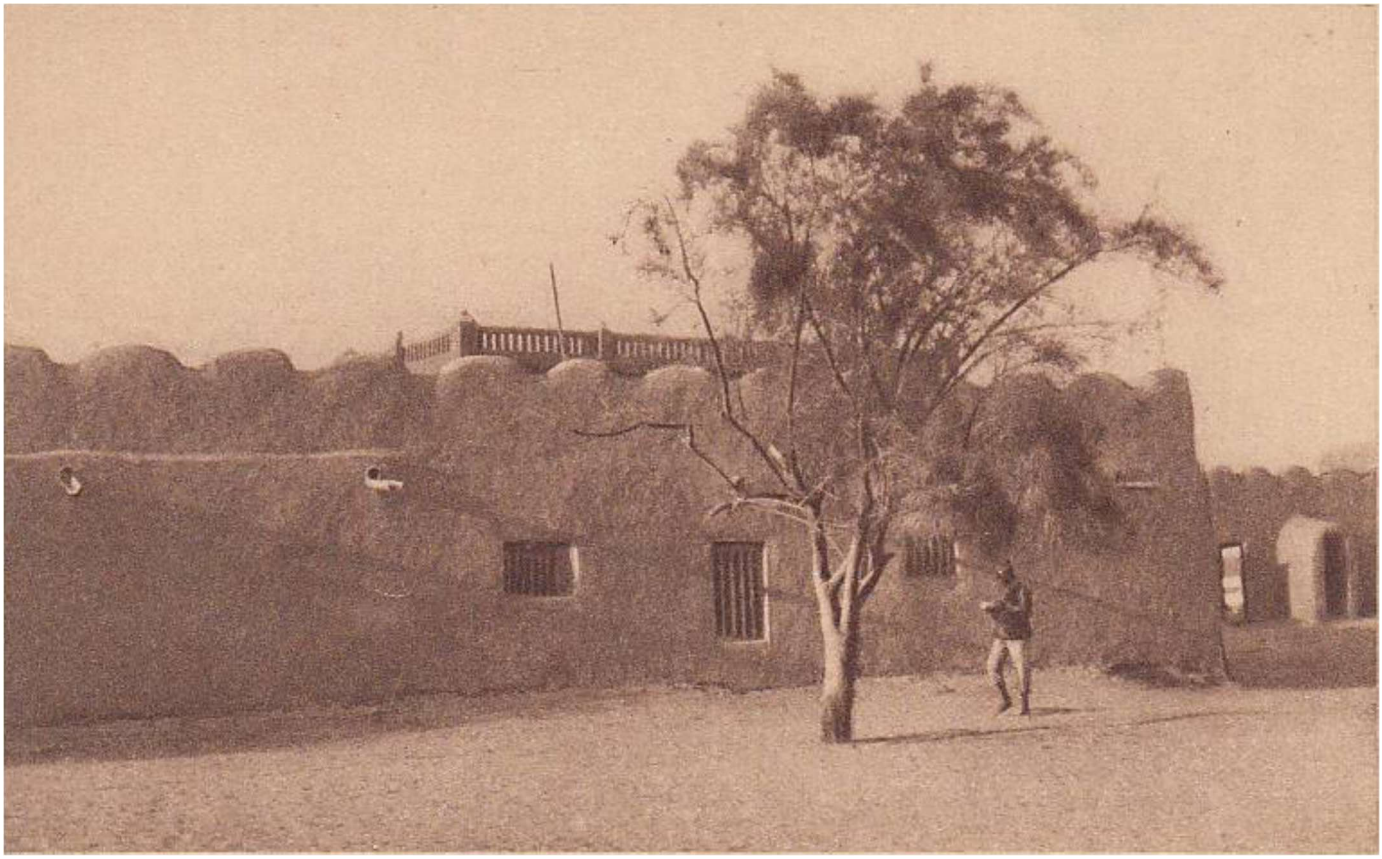


Pied-à-terre du Gouverneur (photo d’archive)



La justice de paix, sur la place du maréchal Joffre, vue depuis le toit d'un bâtiment du fort Bonnier





Carte postale du fort Bonnier







Justice de paix (2 photos d'archive)





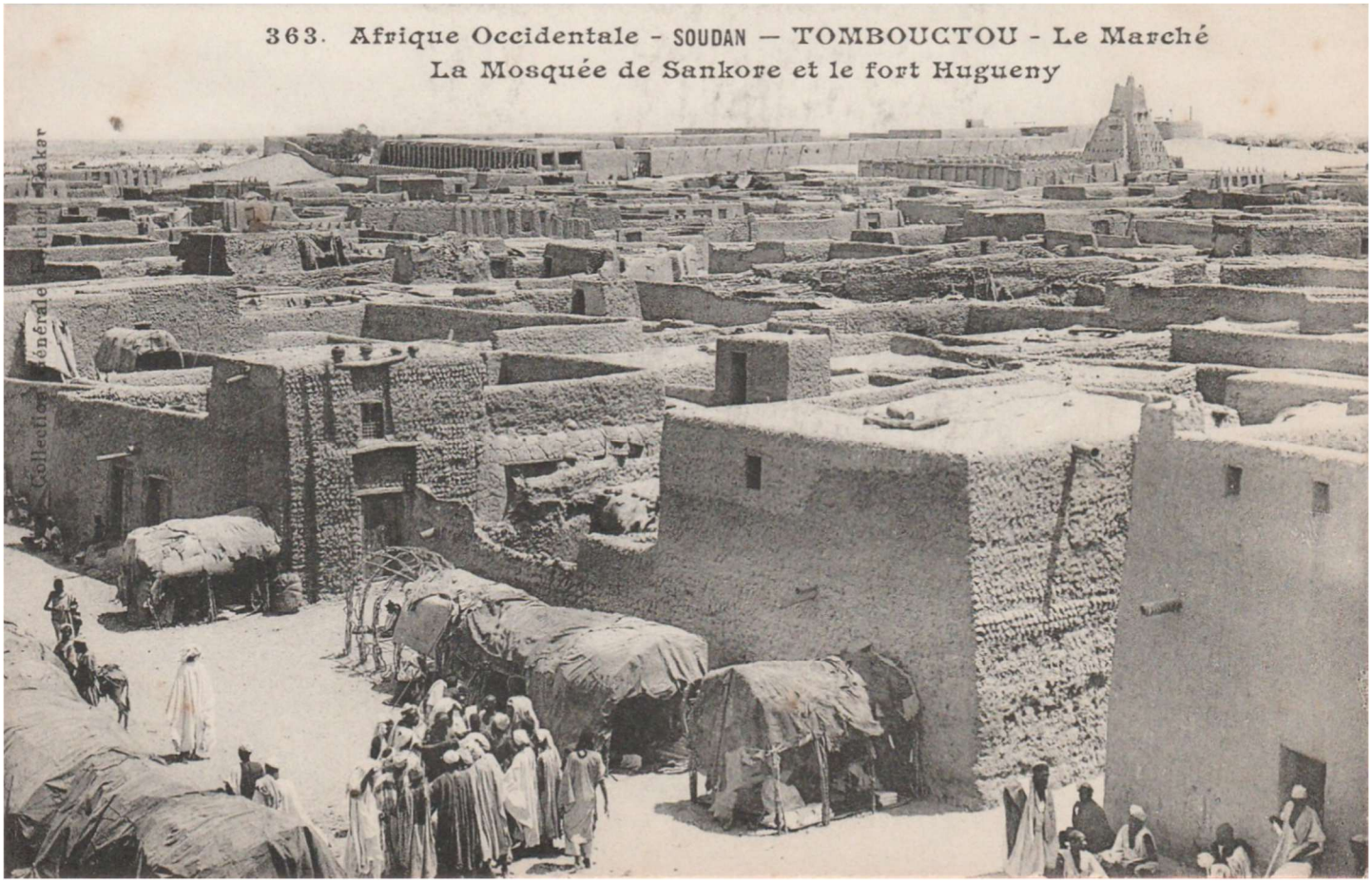
Tombouctou
Rue Générale
Sortie du Fort Hugueny
Le 5/12-31

C’est la mosquée de Sankoré. Le fort Hugueny s’appelait avant fort Philippe. C’est actuellement la gendarmerie.

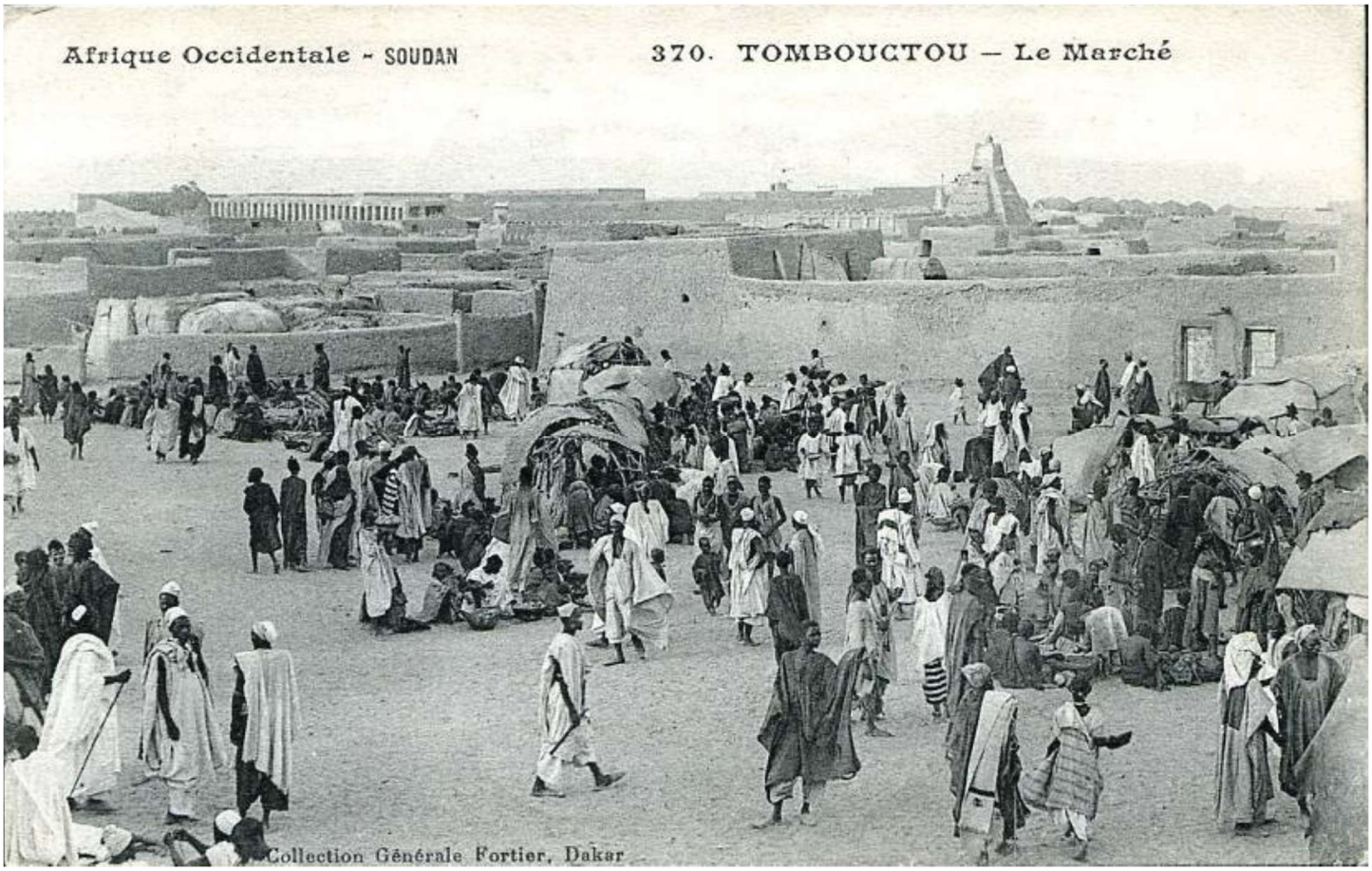


Cette photo (sans commentaire) est prise depuis le côté gauche de la photo précédente. Les 2 photos précédentes sont à rapprocher de cette carte postale.



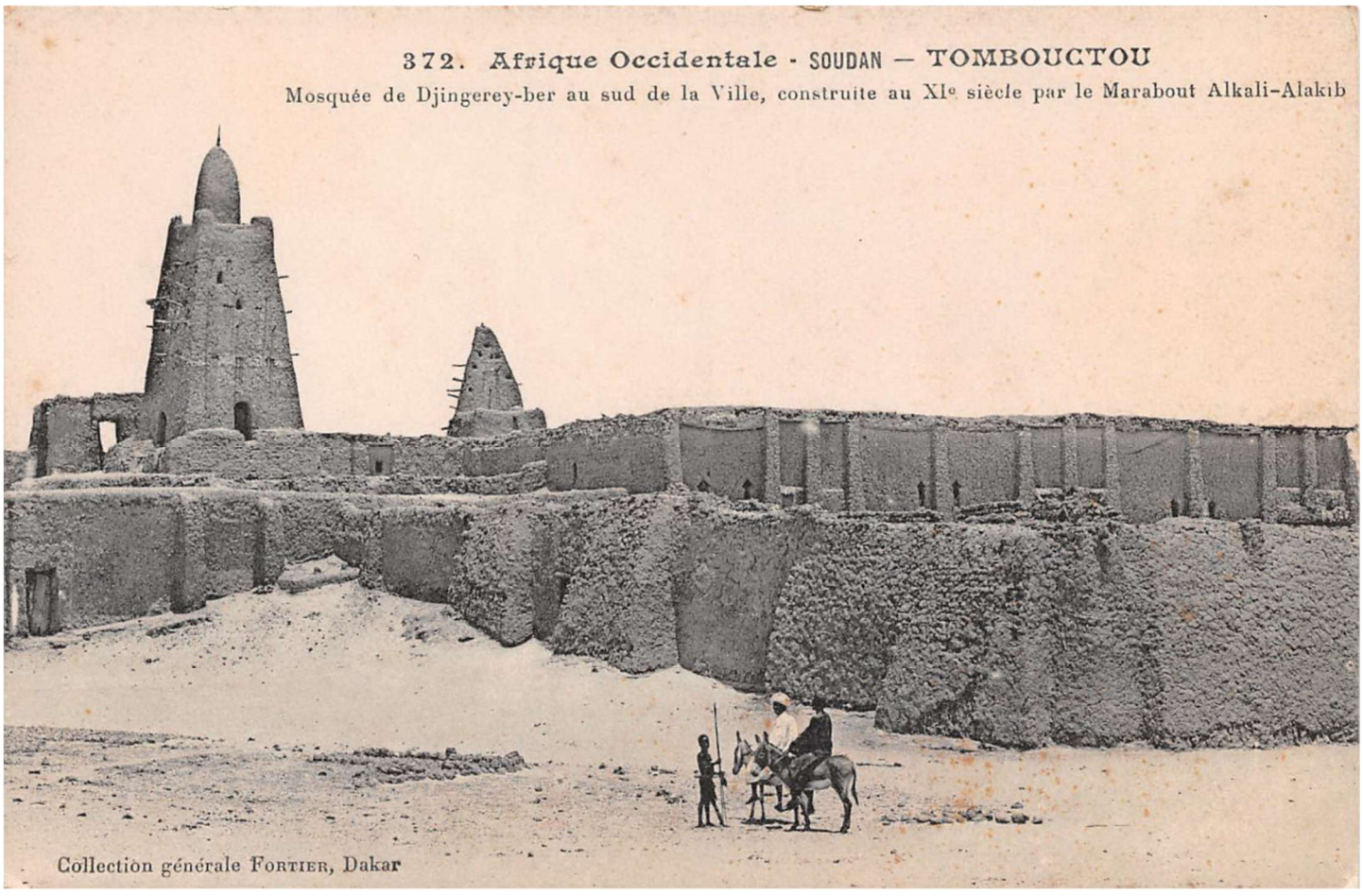


Cette carte, qui montre le fort Hugueny, est la vue inverse de la précédente.





Sur la photo de la mosquée de Sankoré, on distingue au loin la mosquée de Djinguereber, ou grande mosquée.





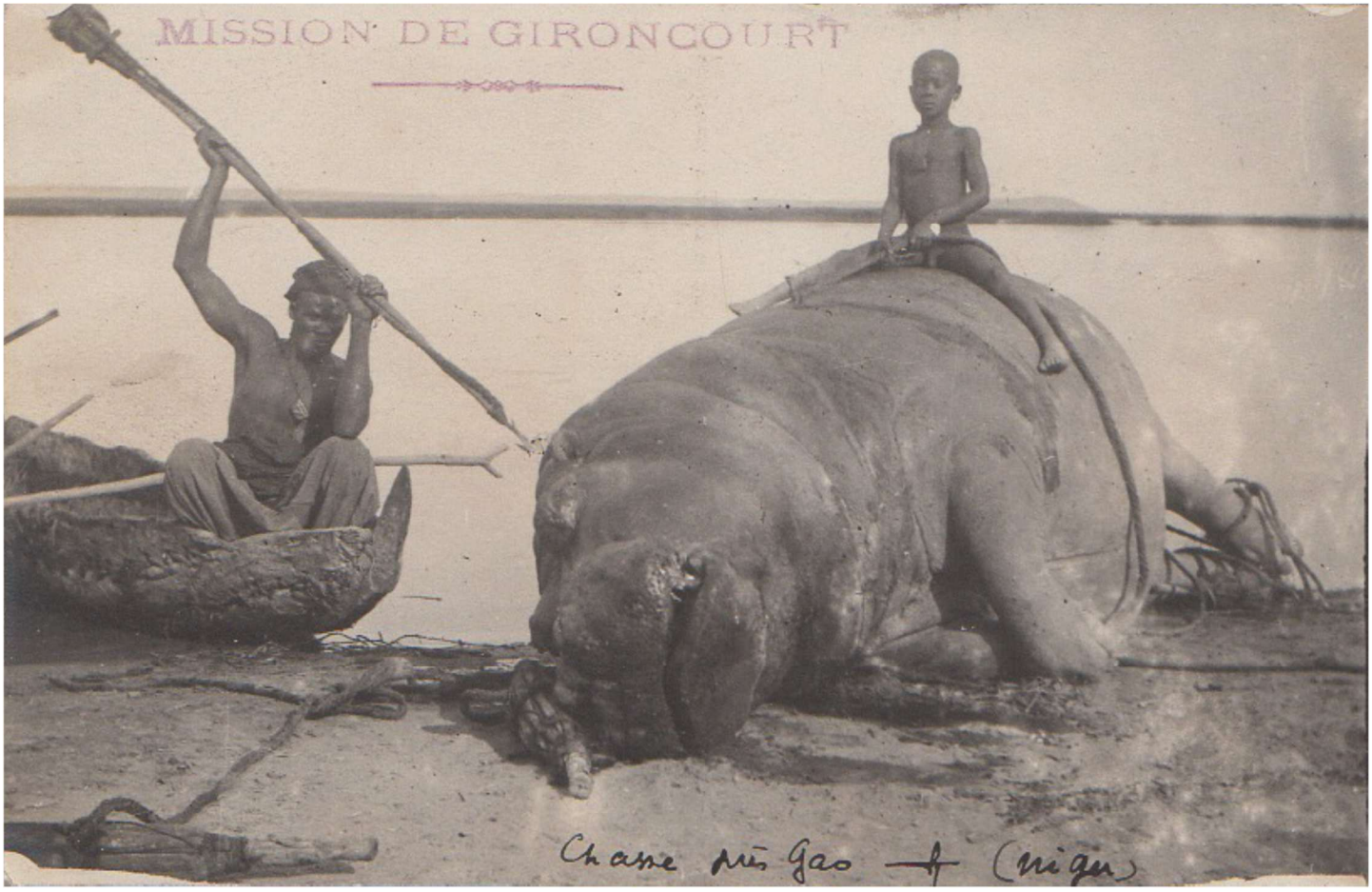
Toujours sur la photo de la mosquée de Sankoré, on remarque que la ligne d'horizon est assez semblable à celle que l'on voit depuis la place Badjindé. A droite la mosquée de Djinguereber, à gauche les bâtiments administratifs de la place du maréchal Joffre.

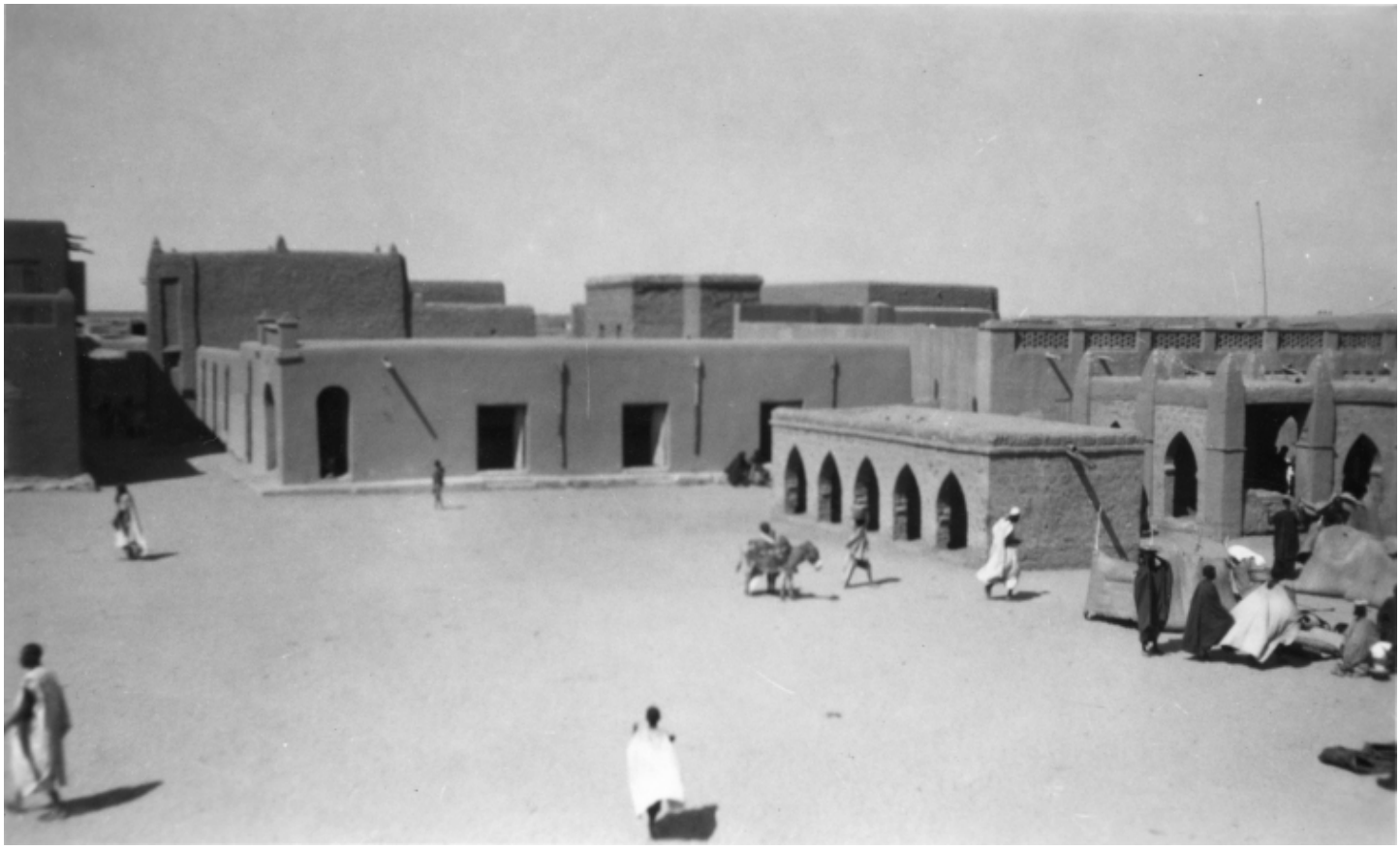
Cela permet d'orienter les photos de cette place : ici c'est le côté sud.



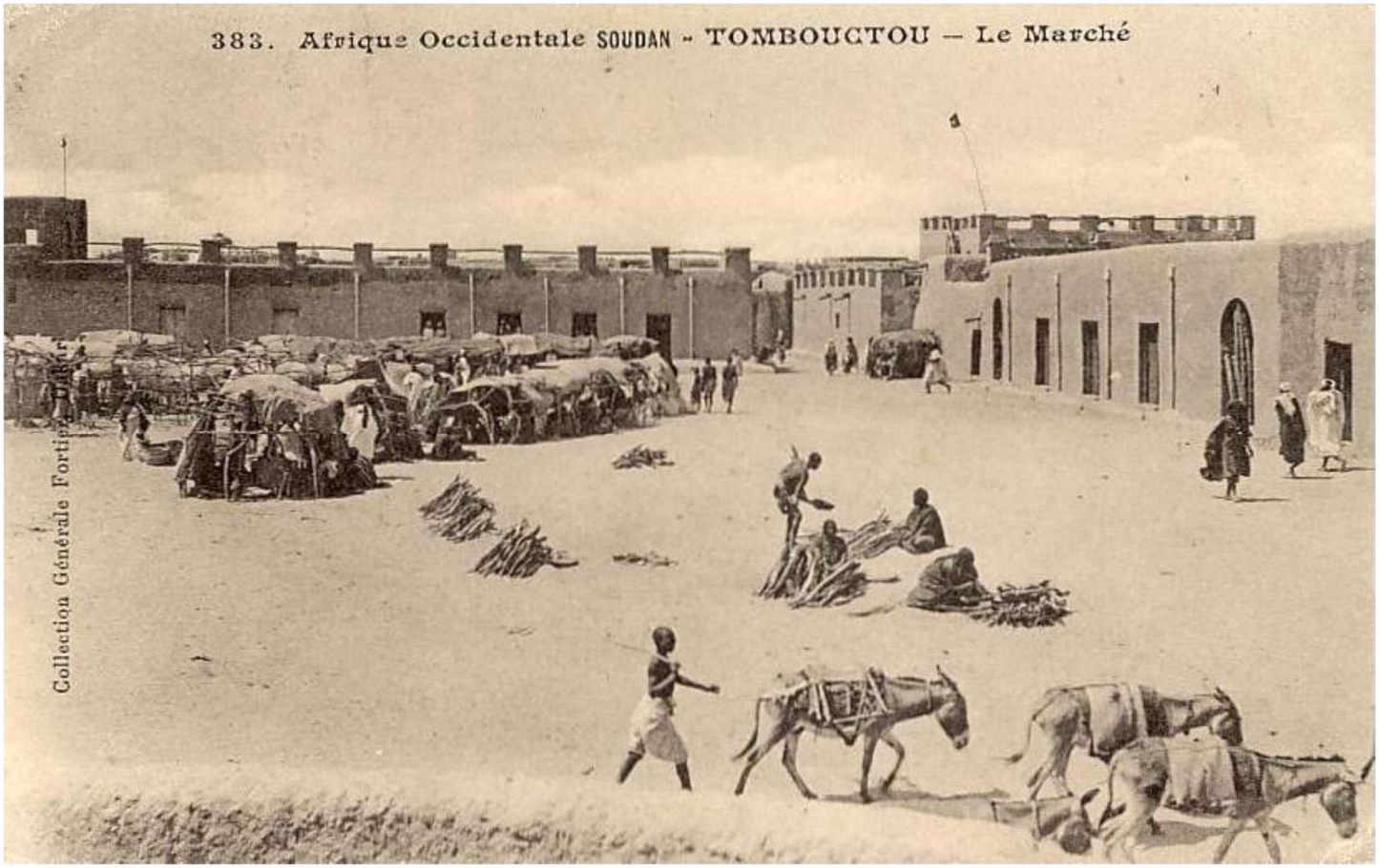
« Toutes les traditions s'accordent pour dire que l'emplacement de la ville était, autrefois, un territoire totalement inondé et marécageux. A une date encore récente on pouvait voir des hippopotames sur l'emplacement de Ba Jindé au centre de la ville, le nom du quartier signifiant le canal des hippopotames. »

(L'arbre cosmique dans la pensée populaire et dans la vie quotidienne du nord-ouest africain. Viviana Pâques. L'Harmattan, 1964)

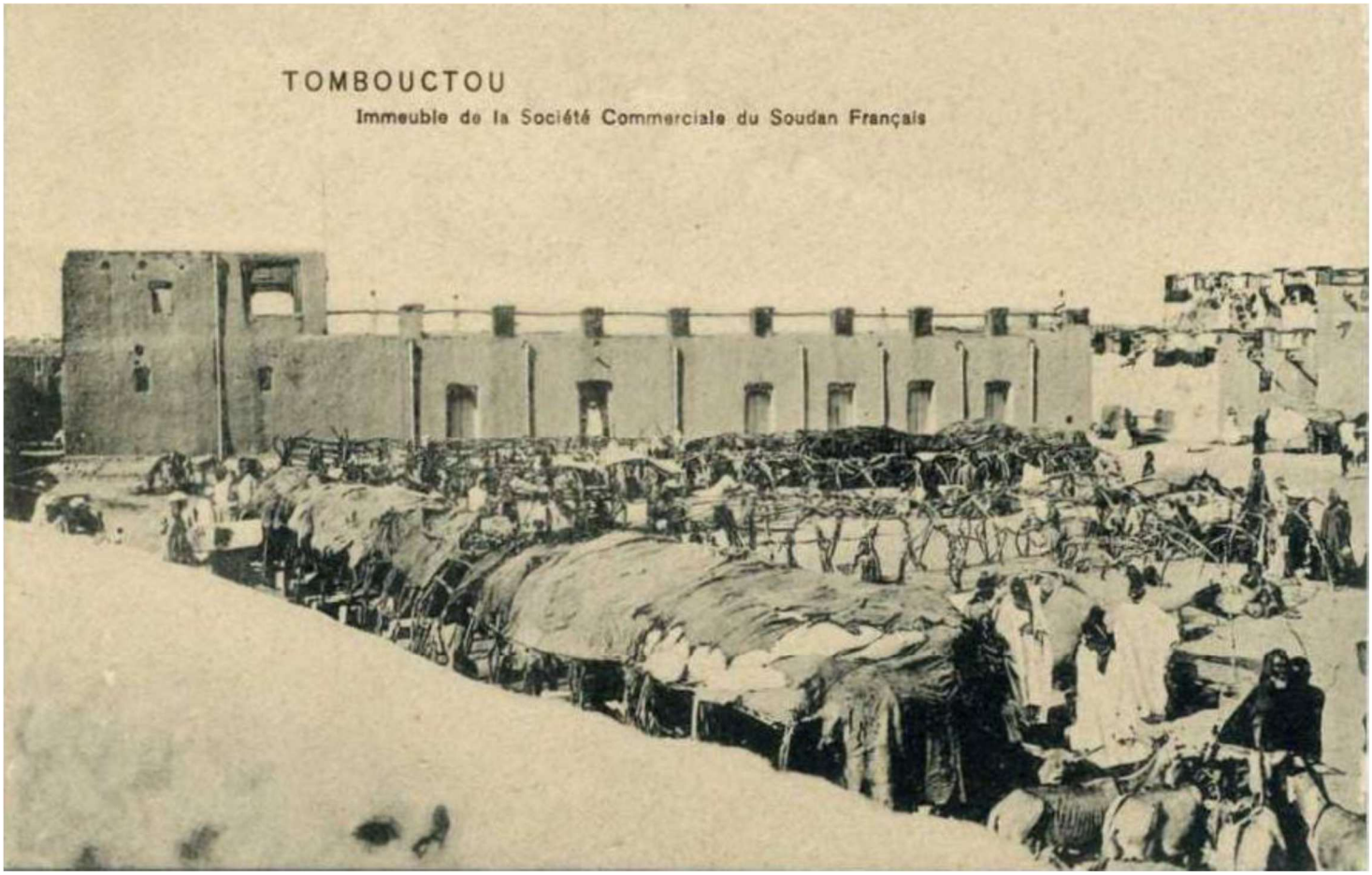




Côté ouest pris depuis le sud de la place. Les arbres n’existent plus.



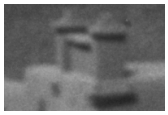
Côté sud (à gauche) et sud-ouest (à droite, identique au côté ouest précédent)



Côté sud

La Société Commerciale du Soudan Français était une maison de commerce, dont le siège était à Rotterdam (au 1 Diergaardelaan en 1915). Le bâtiment que l'on voit ici est sur le côté droit de la place. La carte postale précédente qui montre cette même Société présente le côté gauche de la place.

On reconnaît sur ces 2 cartes le détail de maçonnerie, au coin du bâtiment, qui se trouve sur la photo précédente :









Côté ouest pris depuis le nord de la place.



Côté ouest et centre pris depuis le sud de la place



Centre pris depuis le sud de la place



Centre pris depuis le sud de la place



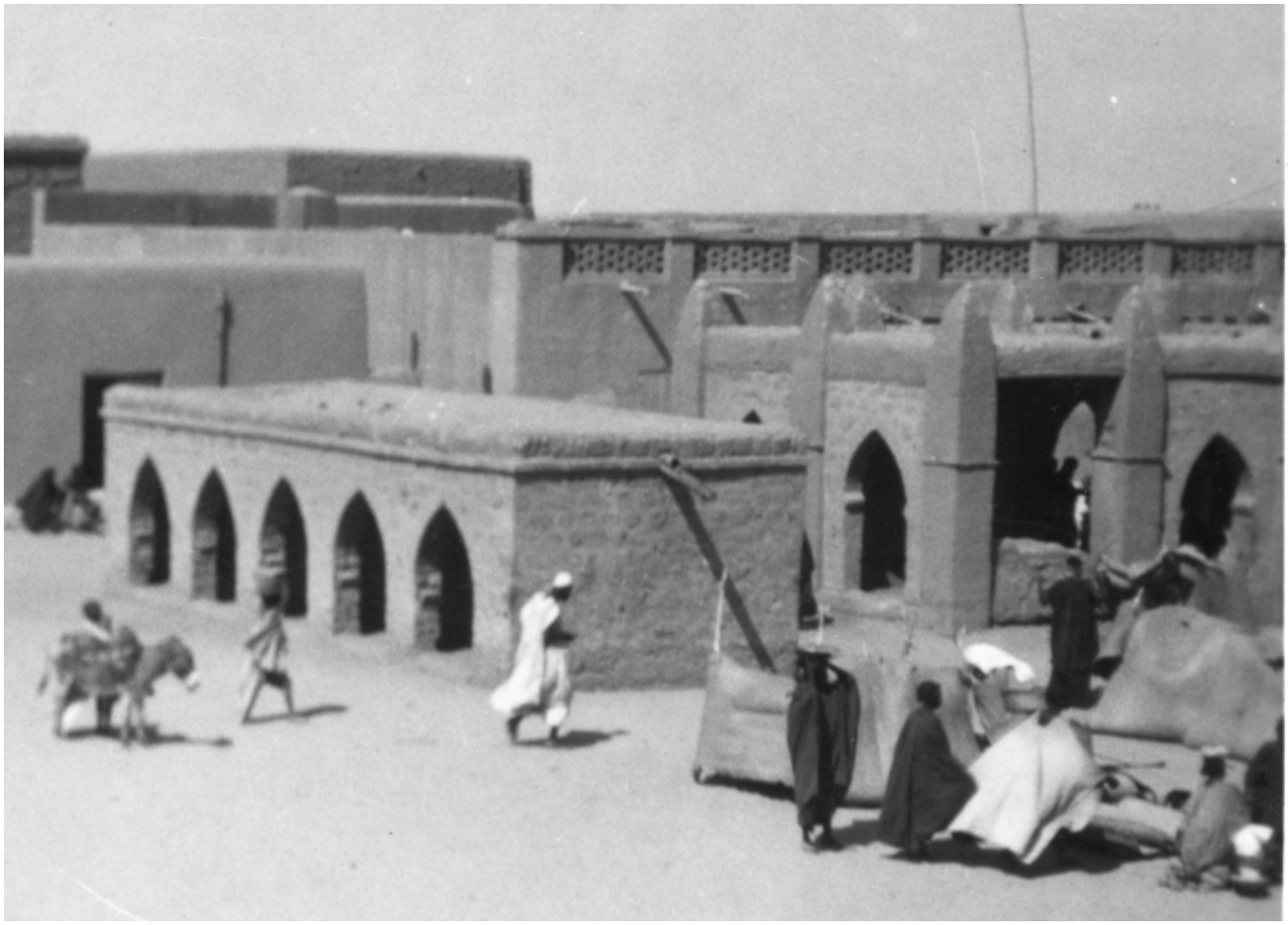
Ce bâtiment est celui qui apparaît au fond, sur les 2 photos précédentes

On le retrouve sur cette photo d'archive

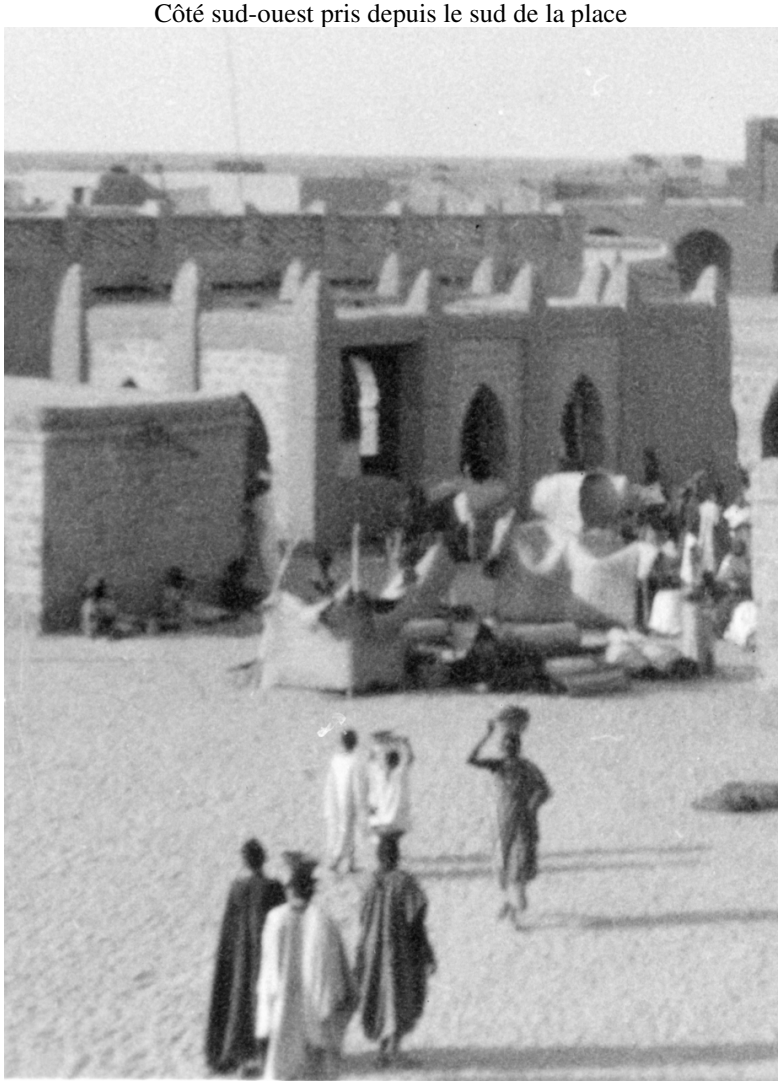


Factorerie (photo d'archive)

Une factorerie était un établissement implanté par une compagnie de commerce en pays étranger, notamment dans les colonies.

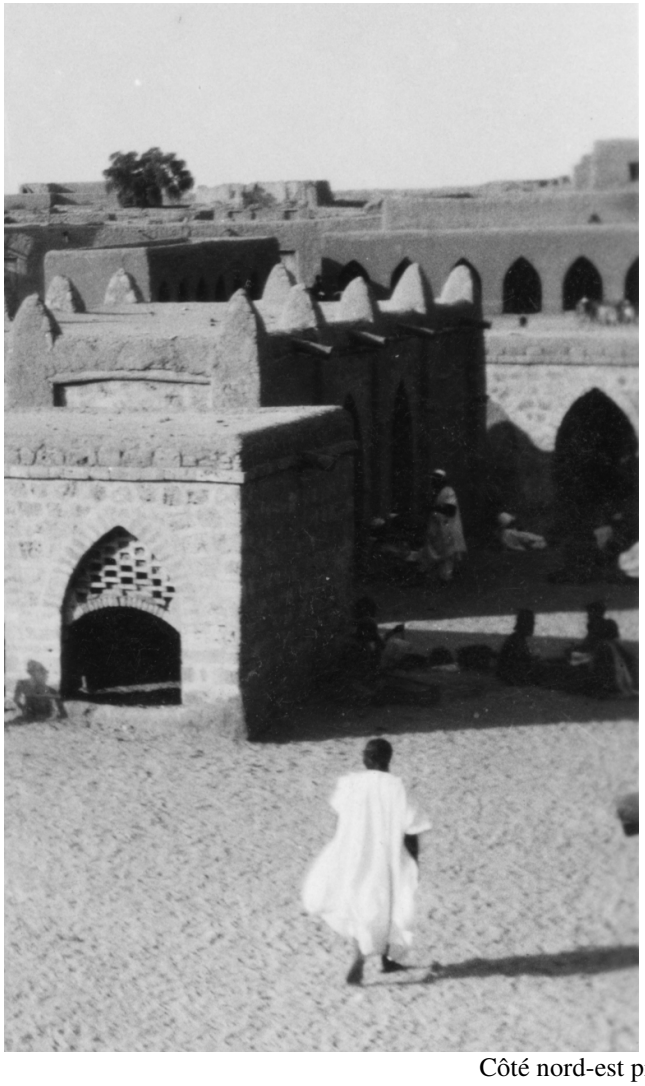


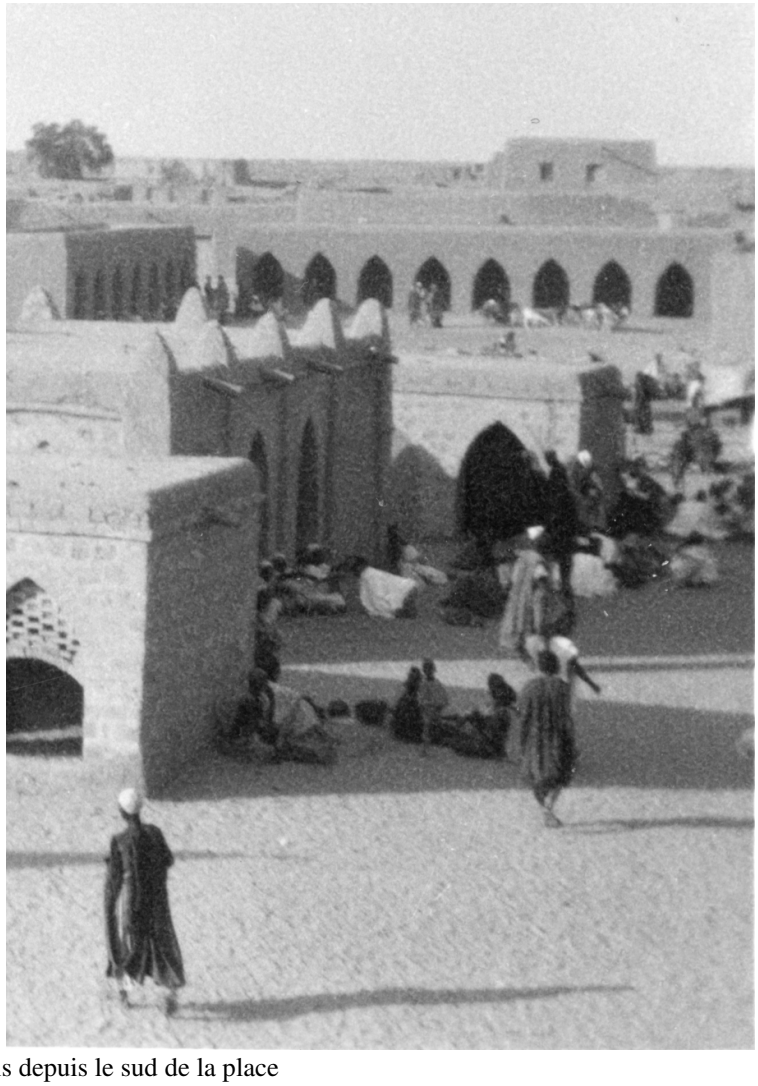
Côté sud-ouest pris depuis le sud de la place





Côté nord pris depuis le sud de la place





Côté nord-est pris depuis le sud de la place



Côté est pris depuis le sud de la place





Côté est pris depuis le sud de la place

On reconnaît le côté est. Mais, depuis cette carte postale, le bâtiment en rez-de-chaussée, au milieu de l'alignement des maisons, a été surélevé, avec un balcon au premier étage.



On peur situer les photos précédentes, par rapport aux deux cartes postales suivantes.



Vue d’ensemble côté Nord-Ouest



Vue d’ensemble côté Ouest

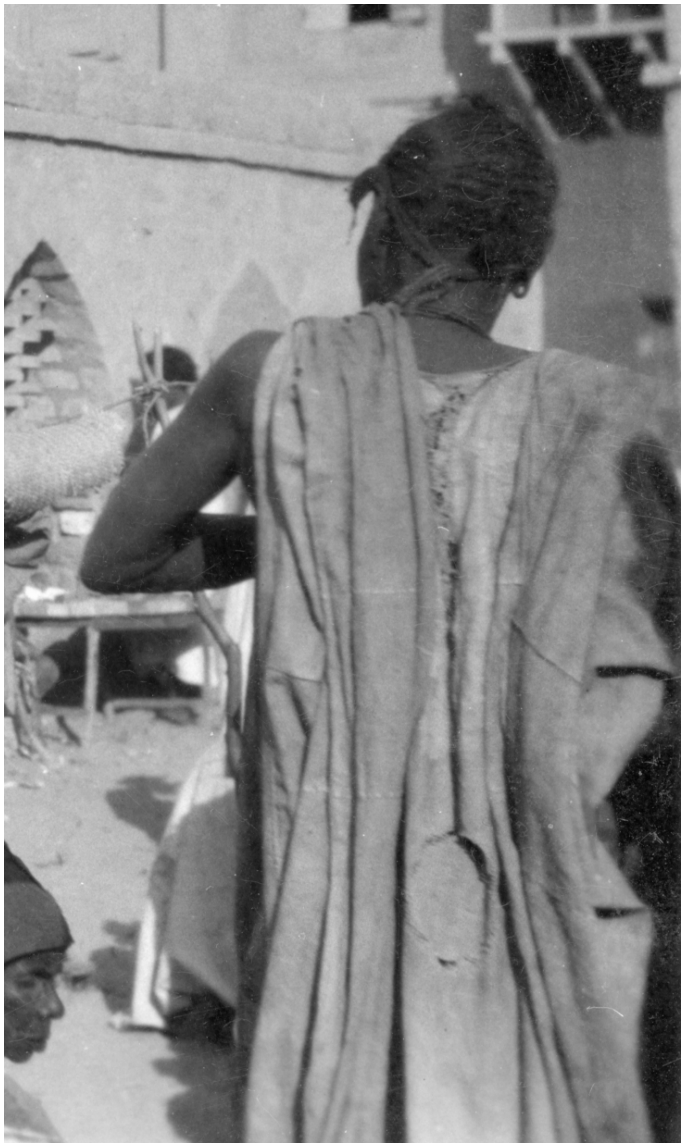


Côté nord-est



Aile nord-est prise depuis le centre de la place







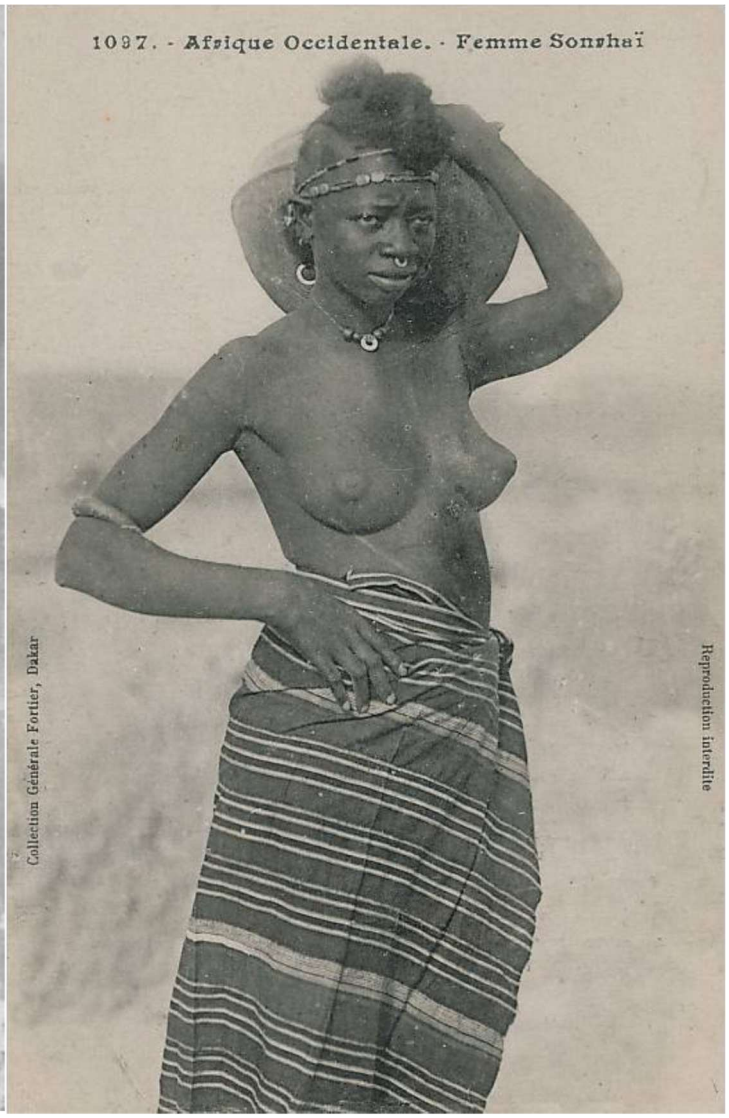
La jeune fille a-t-elle vu le photographe ?

« C'est un spectacle inoubliable que le marché. L'immense place carrée regorge de monde aux heures mêmes où le soleil est au zénith. Dans les cases construites autour de la place se vendent les denrées qui servent à la vie quotidienne de la ville.

Les femmes songhays, aux coiffures étranges, sont les maîtresses du lieu, et la vente ou l'achat des produits semble le moindre souci de tous. On est là pour causer, et les marchandes, souvent jolies, ne laissent jamais tarir les longs discours ni les apartés joyeux. La longue lance, que chacun porte avec lui, semble constituer, à elle seule, une tenue de cérémonie, et, sous les rayons aveuglants de la lumière réfléchie par le sable, tous ces peuples semblent avoir oublié leurs guerres et leurs querelles, et être heureux de se rencontrer dans la ville lointaine. »

(Sur les routes du Soudan, Émile Baillaud, Privat, 1902)





On retrouve cette coiffure songhaï sur les photos du marché, prises par Ernest Boyer.

D’après les plans de Tombouctou, la maison de René Caillé est située entre la place Badjindé et la place du maréchal Joffre.



MAISON DE RENÉ CAILLÉ A TOMBOUCTOU



RAID CITROËN

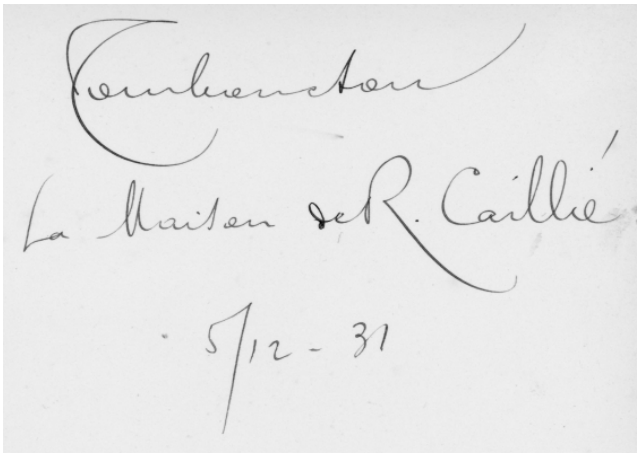
La première traversée du Sahara en automobile

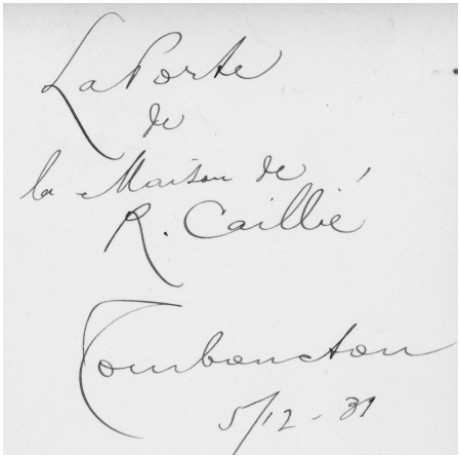
Mission Haardt-Audouin-Dubreuil

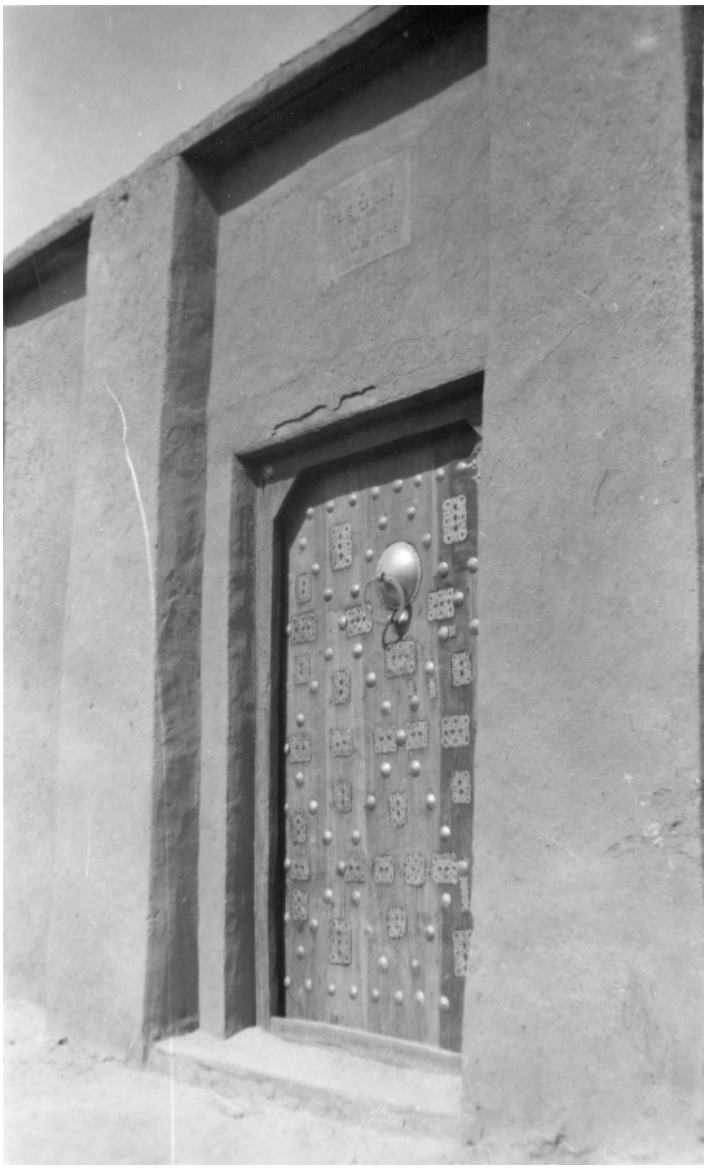
Edit. A. Testu Mauzé.

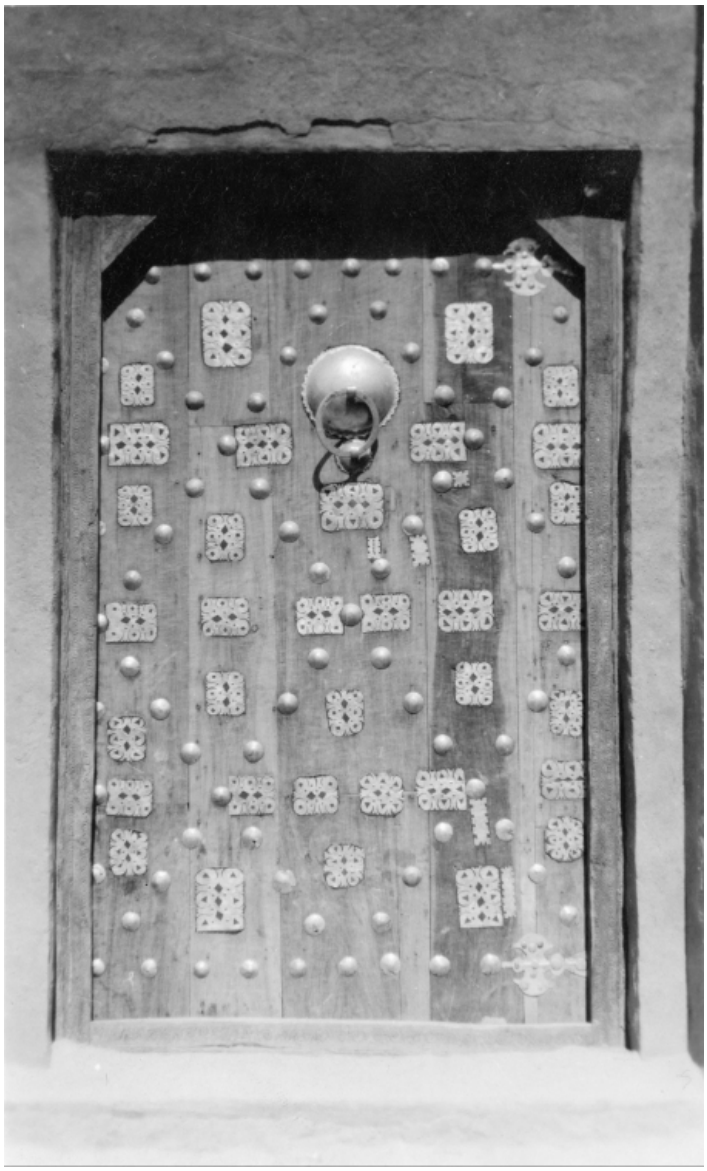
Avant 1923 (date du raid)

Nous avons 2 photos de la maison de René Caillé. Ça ne semble pas être la même que sur la carte postale précédente, mais la maison avait très bien pu être transformée ou reconstruite entre temps.

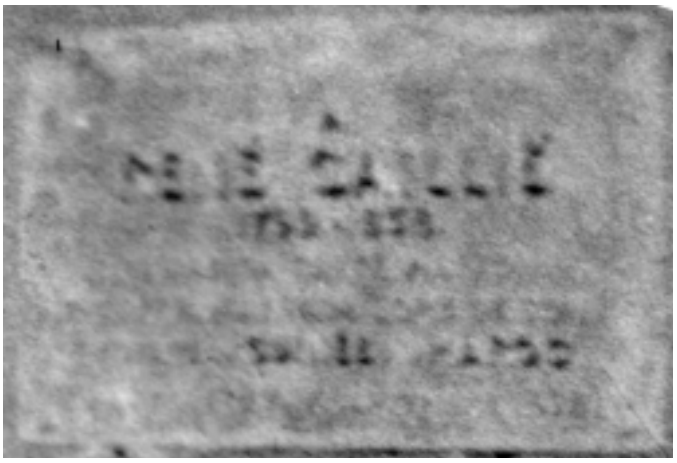








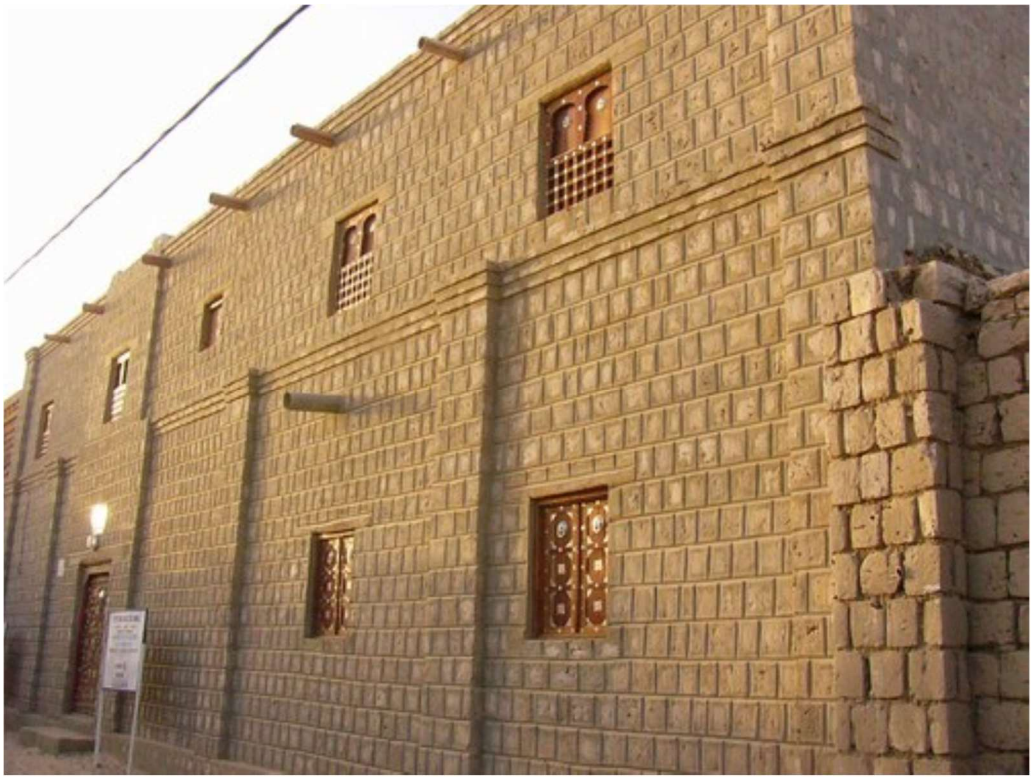
Si on la compare avec la maison qui est considérée actuellement comme la sienne, on remarque que la plaque commémorative a l'air d'être la même, et qu'il doit s'agir, après encore quelques transformations, de la même maison.

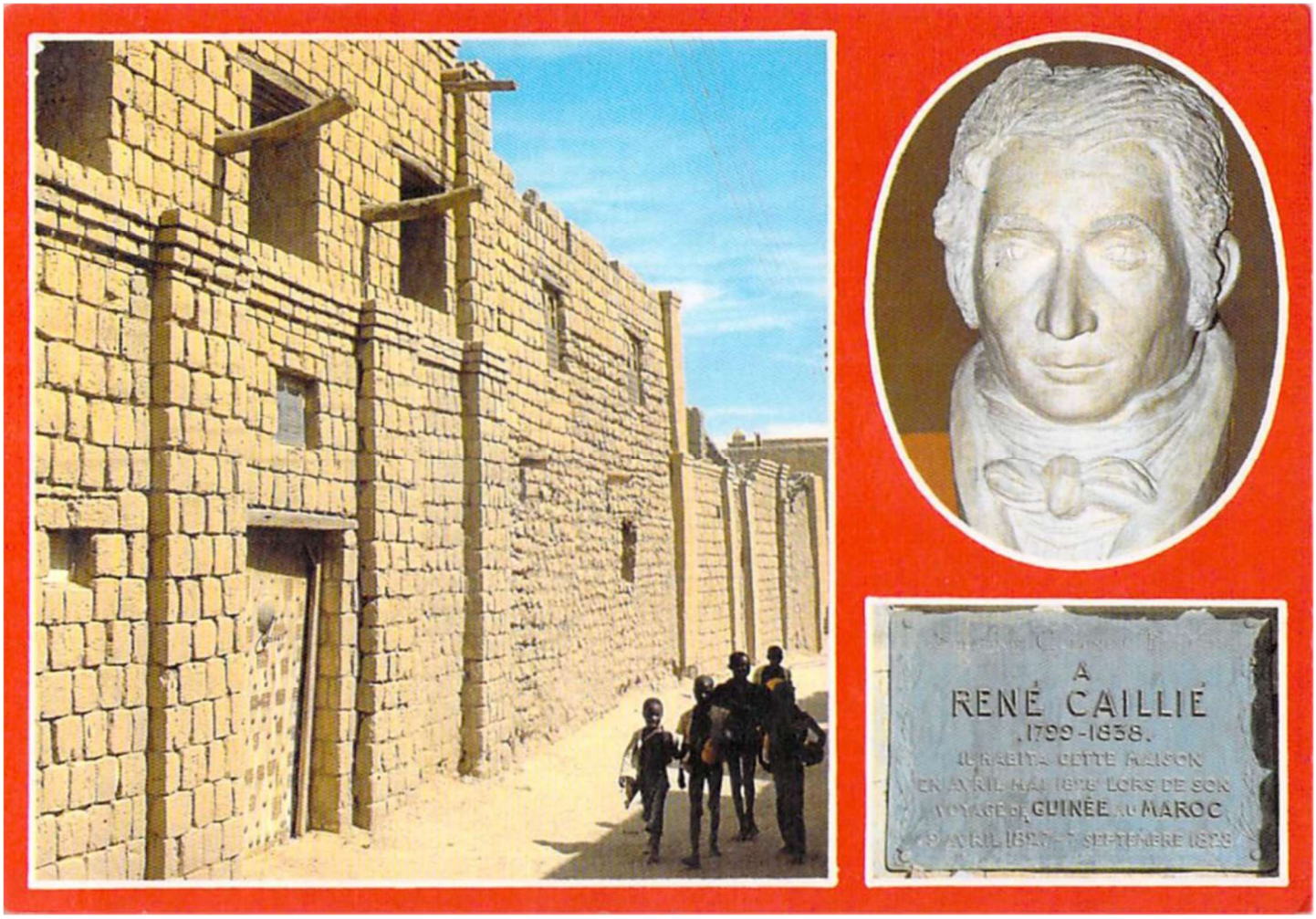



SOUVENIR COLONIAL FRANCAIS
A
RENÉ CAILLIÉ
.1799-1838.
IL HABITA CETTE MAISON
EN AVRIL MAI 1828 LORS DE SON
VOYAGE DE GUINÉE AU MAROC
9 AVRIL 1827 - 7 SEPTEMBRE 1828









Cette photo semble plus ancienne que les précédentes et plus proche de la maison d'origine.

Deuxième étape : Le fort Joffre à El-Oualadji



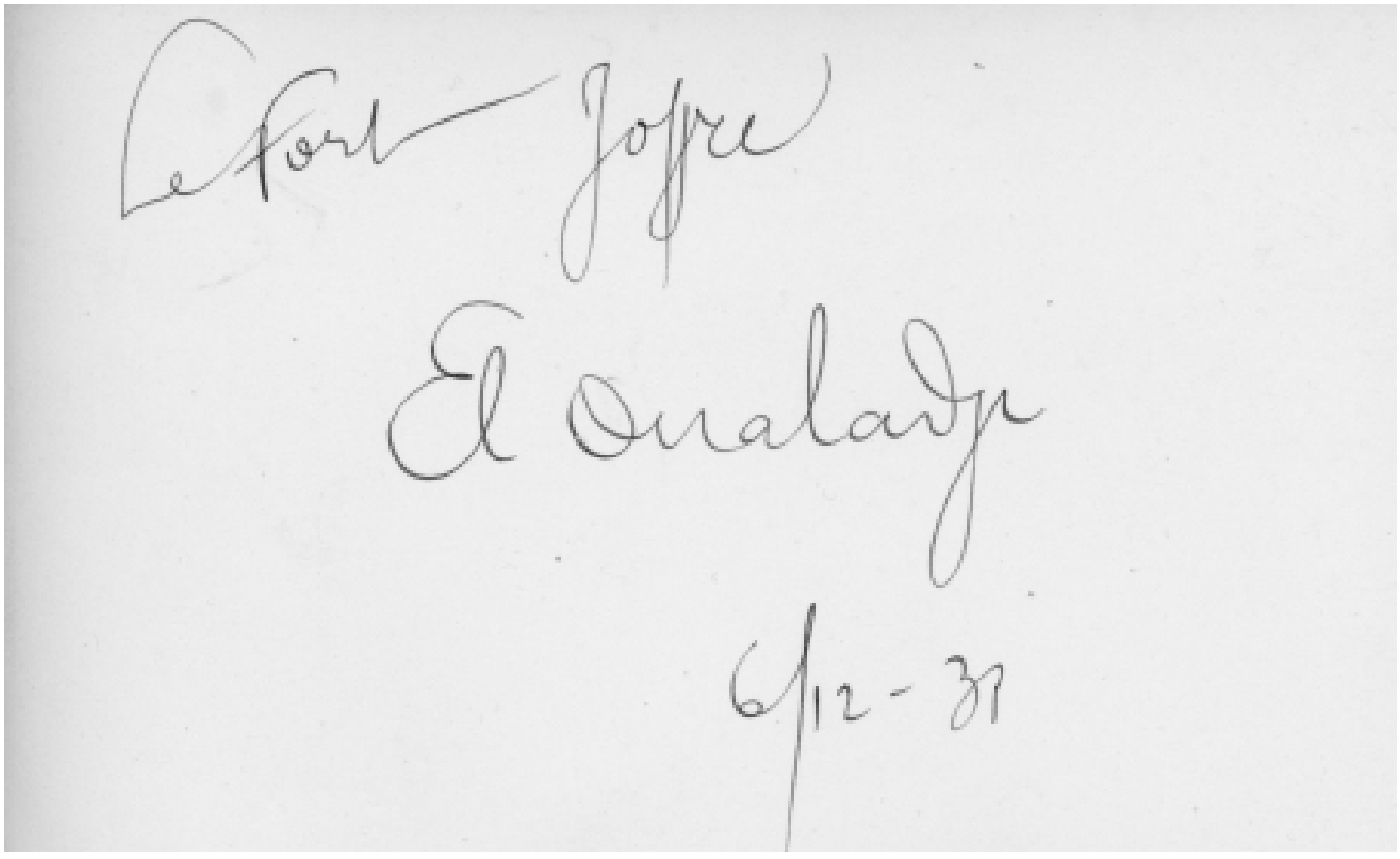
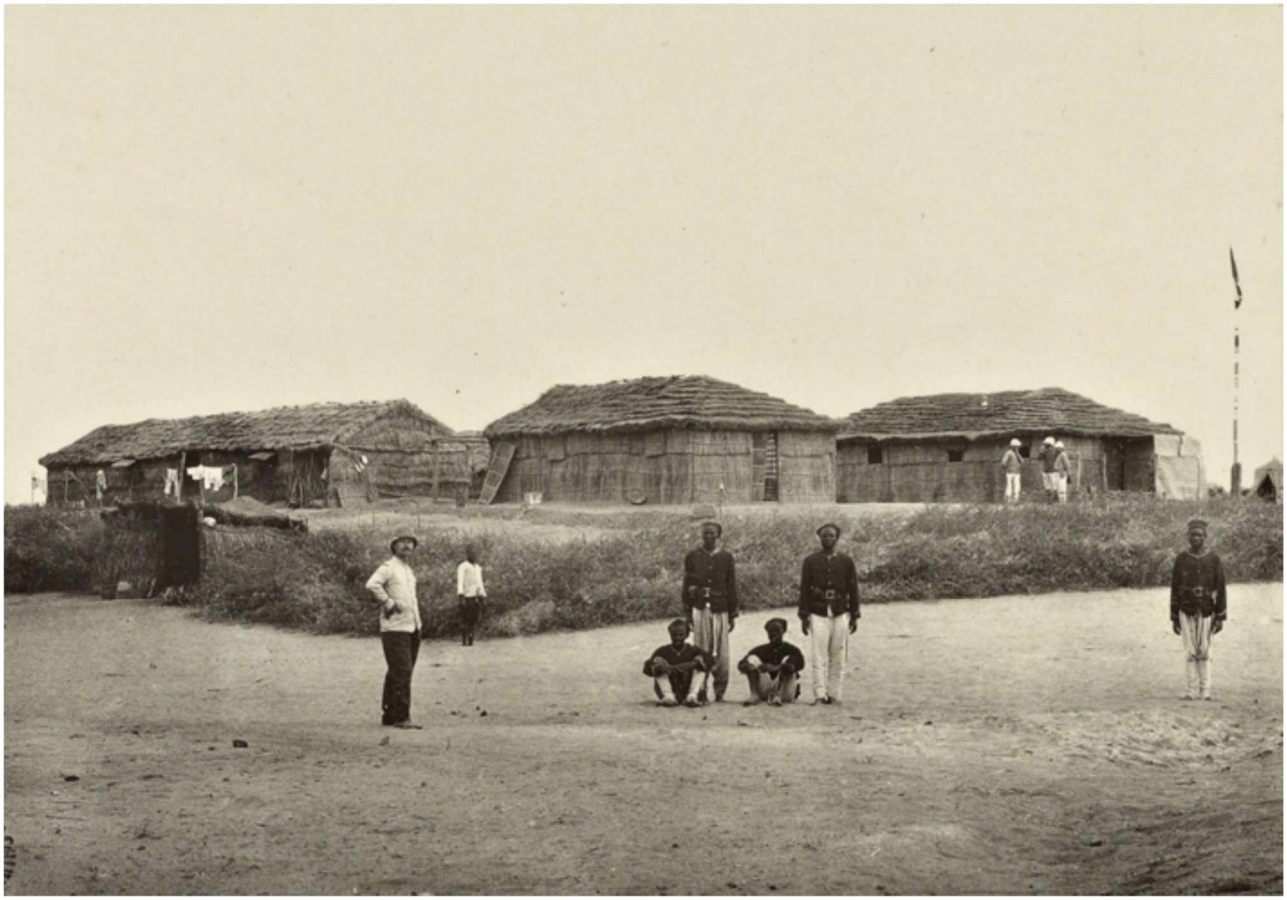




photo sans commentaire

En 1897, Félix Dubois, dans Tombouctou la mystérieuse, décrit un fort. Mais il était en bois, et le site ne semble pas être le même que celui du fort Joffre. Cela montre tout de même qu'il y avait déjà une garnison à cette époque.



Le poste d'El-Oualadji, entre 1895 et 1901

« Depuis un an seulement nous avons pris pied en cette région, naguère domaine d'exploitation et de pillage des Touaregs. On conçoit que les postes ne soient pas ici de simples centres de surveillance et d'administration, mais qu'ils aient conservé leur caractère de forts et toute leur valeur de points stratégiques. De loin on voit scintiller les baïonnettes des sentinelles. Des vigies, haut placées, surveillent l'horizon.

Le fort d'EI-Oual-Hadj, en particulier, a une note militaire très intense : c'est tout à fait un poste de pionniers, élevé de toutes pièces par une demi-compagnie de tirailleurs soudanais. Au milieu d'un bois de palmiers-rhoniers sur les bords du Niger, imaginez une clairière. Là, sur un tertre rectangulaire et artificiel, se dressent quatre hangars se faisant vis-à-vis : ils ont été édifiés uniquement avec le bois des arbres abattus dans la clairière. Deux servent d'habitation aux blancs, officiers et sous-officiers; les autres aux soldats noirs. Une palissade court autour du terrassement, dont les pentes sont en outre jonchées de fourrés d'épines mortes, et les abords tendus de fils de fer en prévision des assauts. Point de murs ni de meurtrières. Ne pas être surpris et pouvoir envoyer facilement des feux de salve, telle a été la donnée rudimentaire sur laquelle on s'est installé, ayant quelques pelles, pioches et haches pour tous outils et des soldats nègres pour tous artisans. Savez-vous ce que la construction du fort a coûté au budget ? La somme formidable de 49 fr. 50 !

Et pour ce prix il est même pourvu d'un merveilleux mirador d'où une vigie peut signaler les arrivées suspectes, et par terre et par eau.»

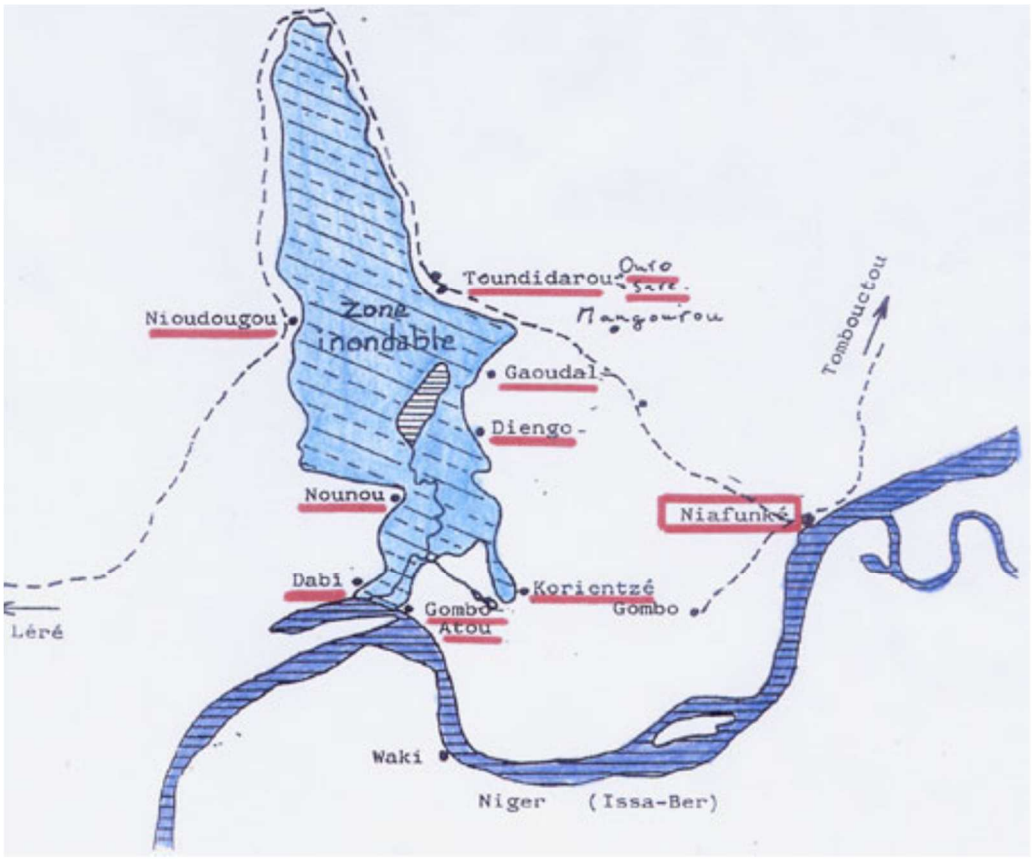
Troisième étape : Niafunké.



Sur le Niger
à Niafunké
9-12-31



Quatrième étape : Les mégalithes de Tondidarou, près de Niafunké.



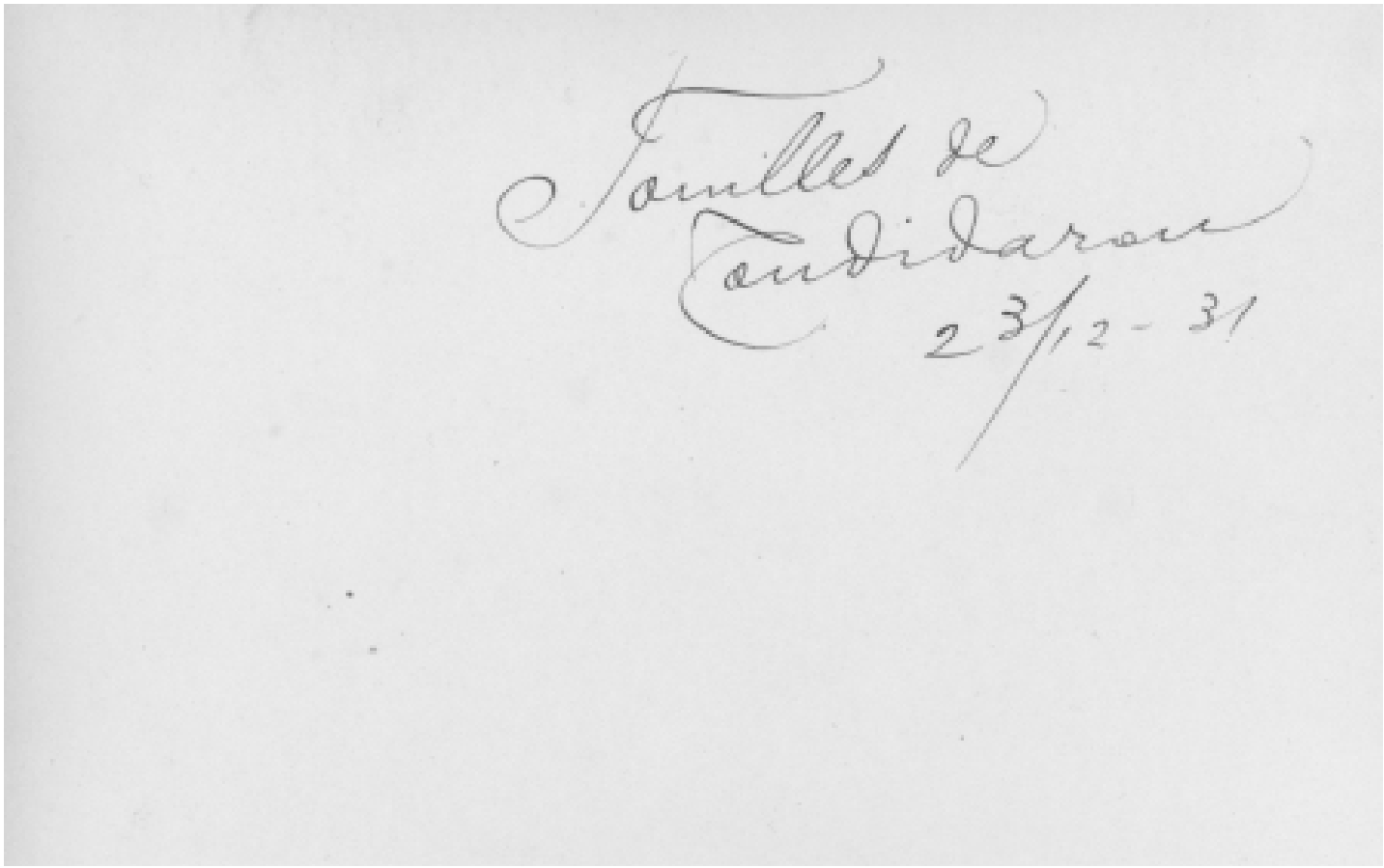


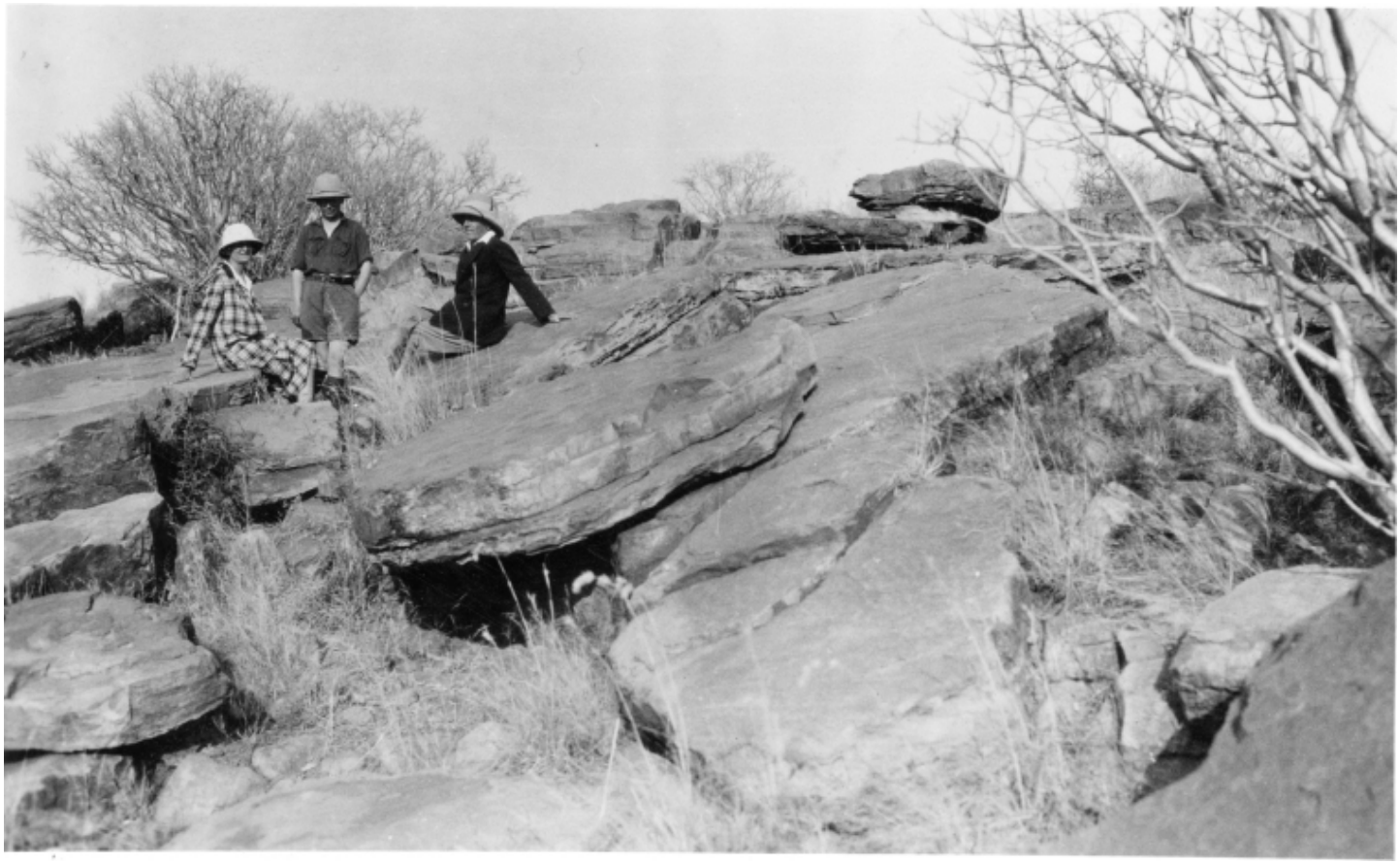




photo sans commentaire







Le couple de cette photo semble bien être le couple inconnu de la photo sur la terrasse, avec Ernest Boyer et Suzanne.



La troisième personne pourrait être celle que l'on voir sur la photo de groupe à El-Oualadji :







Extraits de :

Recherches archéologiques au Mali : prospections et inventaire, fouilles et études analytiques en Zone lacustre.
Michel Raimbault, Kléna Sanogo
Editions Karthala et ACCT, Paris 1991

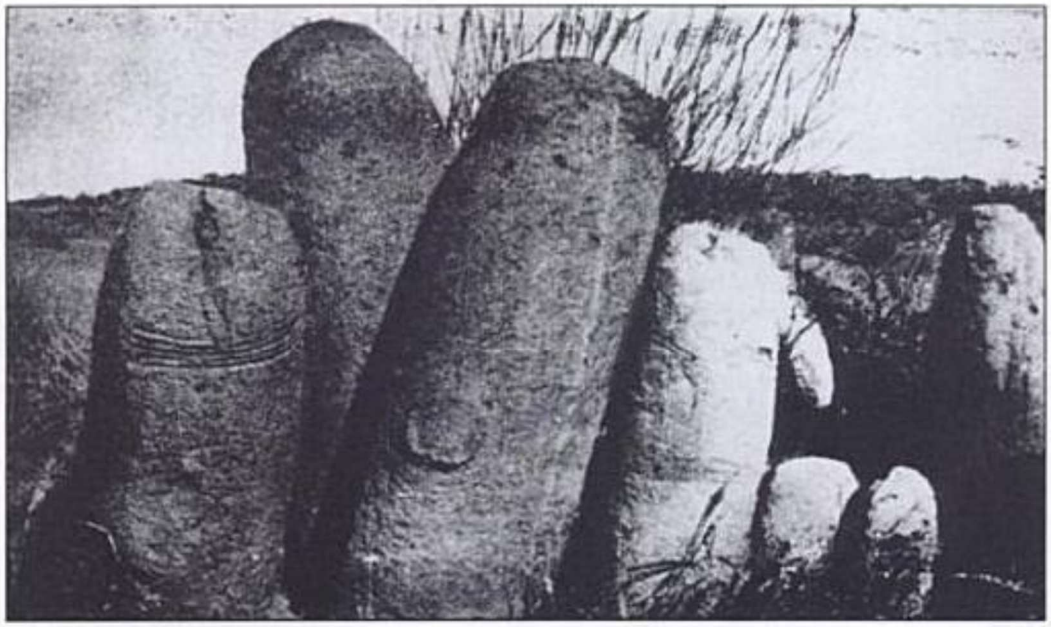


Photo 4. — Site de Tondidarou : vue partielle du principal groupe de mégalithes en 1924 (Cliché Dr Maës)

Tondidarou est considéré comme le plus important centre de mégalithes de l'ouest africain. La présence de ces monuments a régulièrement retenu l'attention des voyageurs et des chercheurs qui ont parcouru les environs de Niafounké depuis le début du XIXème siècle.

Il a été signalé par J. Brévié pour la première fois en 1904. Il est sommairement décrit par L. Desplagnes dès 1906. La même année, une fouille très superficielle est publiée en 1906 par le Docteur Decorse, qui fait parvenir les objets recueillis au Professeur Hamy. G. de Gironcourt, en 1920, donne également quelques dessins des pierres effectués au cours de missions entre 1908 et 1912, mais l'agencement qu'il décrit manque de réalisme. La première véritable description détaillée des pierres est celle du Docteur Maes, en 1924, qui effectua également une campagne de fouilles. Pour cet auteur, le toponyme de « Tondidaro » est formé d'un mot songhaï : « tundi » qui veut dire pierre et d'un mot arabe « dar » qui signifie maison ou pays. Le problème de l'origine de ce toponyme (en fait To–ndi Daru) a été discuté par plusieurs auteurs dont Cheik Anta Diop (1955), qui y voyaient des racines sérères : « Tund » signifiant colline et « Daro » union sexuelle. Ce toponyme devenait ainsi la trace d'une migration de populations sérère ou wolof, développant par la suite une culture mégalithique en Sénégambie. Ces discussions ont été reprises par B. S. Diouf (1980), M. Dembélé (1986), M. Dembélé et A. Person (1987). Il semble que l'interprétation du Docteur Maes faisant intervenir la juxtaposition de deux mots de langue différente soit peu vraisemblable. Les origines sérère ou wolof semblent peu convaincantes (le site est en bordure de lac et au pied d'une falaise, il ne correspond en rien à une colline). En songhaï « Tondi » signifie pierre et « Daru » debout. Cette traduction de « pierres levées », qui est celle des habitants actuels de la région, nous semble pour l'instant, la meilleure.

Rappelons enfin pour mémoire, que L. Tauxier (1933) a émis l'hypothèse de la construction des mégalithes du moyen Niger (pays Habé et Tondidarou) par des populations antérieures aux Dogons et venues de l'est : les Nouba – Haoussa.



Photo 1. — Le premier groupe de mégalithes de Tondidarou devant le lac Tagadji en mars 1980 (Cliché A. Person)

La vision actuelle que l'on peut avoir du gisement est celle qui résulte des fouilles et des « restaurations » réalisées au cours de deux campagnes (1931 et 1932) et poursuivies sans méthode par H. Clérisse, journaliste au quotidien *l'Intransigeant*. Le « plan » manuscrit laissé par celui-ci donne une idée de l'ampleur des travaux et des déprédations.



Photo 5. — Restauration après fouilles des mégalithes de Tondidarou. Cliché publié en 1924 par le Dr Maës. Le monolithe gravé de gauche exporté en 1932 par H. Clérisse est aujourd'hui conservé au Laboratoire de préhistoire du Musée de l'Homme

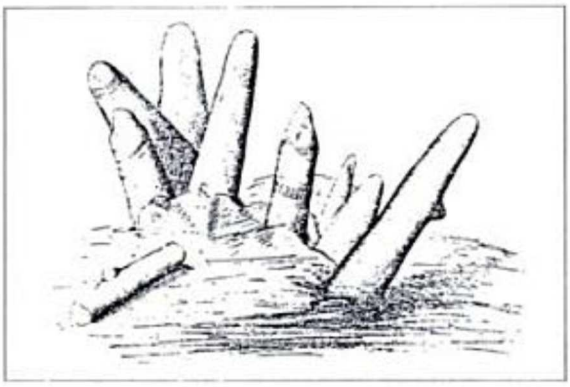


Fig. 3. — Dessin d'un alignement de mégalithes de Tondidarou publié en 1906 par le Dr Decorse (à comparer avec la photo 9 du troisième groupe)



Photo 6. — Restauration arbitraire d'une partie du site après les fouilles de 1932 (Cliché photothèque du Musée de l'Homme)

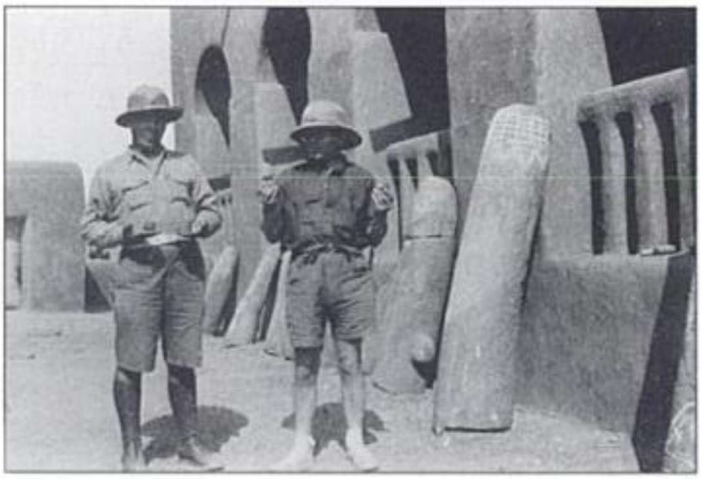


Photo 7. — Monolithes destinés à être exportés, dans le village de Tondidarou (1932) (Cliché photothèque du Musée de l'Homme)

Le site était donc déjà complètement défiguré lors du passage de R. Mauny en 1954, qui en fait un croquis en signalant que « Toutes les pierres remises debout par Clérisse ... sont aujourd'hui tombées sauf une». L'état actuel du premier ensemble qui regroupait à l'origine plus de cent cinquante pierres (Maes, 1924) laisse supposer

que la disposition des mégalithes s'inscrivait en ellipses. Cependant, les premières observations de Desplagnes (1907) ne le mentionnent pas : « Toutes ces pierres sont réunies par groupes de 15 à 20, très serrées les unes contre les autres et sans ordre bien apparent ». Les mégalithes juxtaposés ont-ils constitué des alignements de blocs jointifs de type : « mur » ? La question peut se poser lorsque l'on examine attentivement les clichés réalisés par L ; Desplagnes (1906, 1907), les dessins du Docteur Decorse (1906), ou ceux du Docteur Maes (1924). On constate de plus sur les photos publiées par ce dernier, que pour une zone bien repérable des alignements, il y a davantage de mégalithes dressés que sur les documents enregistrés vingt ans auparavant par L. Desplagnes. Il apparaît clairement que la plus haute pierre du cliché de Maes ne figure pas sur celui de Desplagnes. Le Docteur Maes aurait donc procédé au relèvement de certaines pierres après ses travaux et donc modifié k'état du site par rapport au moment de sa découverte. Nous avons donc là la preuve de remises « en place » non signalées par leurs auteurs.

Cependant E. Maes (1924), malgré l'emploi du terme « alignement » dans le titre de son article, décrit bel et bien la disposition générale des pierres comme dessinant « une ellipse à grand axe vers le Nord. Au centre sont situées les pierres les plus grandes entourées d'une ceinture de pierres plus petites. » De plus, il est le seul à faire mention d'une orientation des monolithes encore en place : « la coupe des pierres restées debout n'est pas ronde, mais forme une ellipse dont le grand axe est orienté dans la direction du nord-ouest / sud-est, la face gravée de la pierre étant tournée vers le sud-est. Ces descriptions donnent elles la disposition originelle du site ? Si c'est la cas, pourquoi diffèrent elles à ce point de ce qui a été vu et photographié par L. Desplagnes (1907) ?. Entre le passage des deux observateurs, n'y a-t-il pas eu d'autres visiteurs dont la curiosité maladroite pourrait justifier ces différences ?

Quoi qu'il en soit, la restauration fantaisiste et éphémère effectuée par H. Clérisse, après les fouilles de 1932, fait que la disposition actuelle au sol n'a qu'un rapport éloigné avec le plan des constructeurs. Des pierres jointives, disposées en alignement à l'origine, tombées à terre une première fois, redressées sans précautions et effondrées à nouveau, pourraient bien donner à l'Heure actuelle une impression d'ellipse.

[…]

Les mégalithes portent souvent des signes non figuratifs, simplement incisés ou piquetés, ou mis en valeur par la technique du faux-relief.



Photo 11. — Mégalithe phallique gravé de Tondidarou conservé au Musée de l'Homme (Photo Daniel Ponsart, Musée de l'Homme)



Photo 12. — Chevrons et disque à rayons sur le fût du monolithe ci-contre (Photo Daniel Ponsart, Musée de l'Homme)

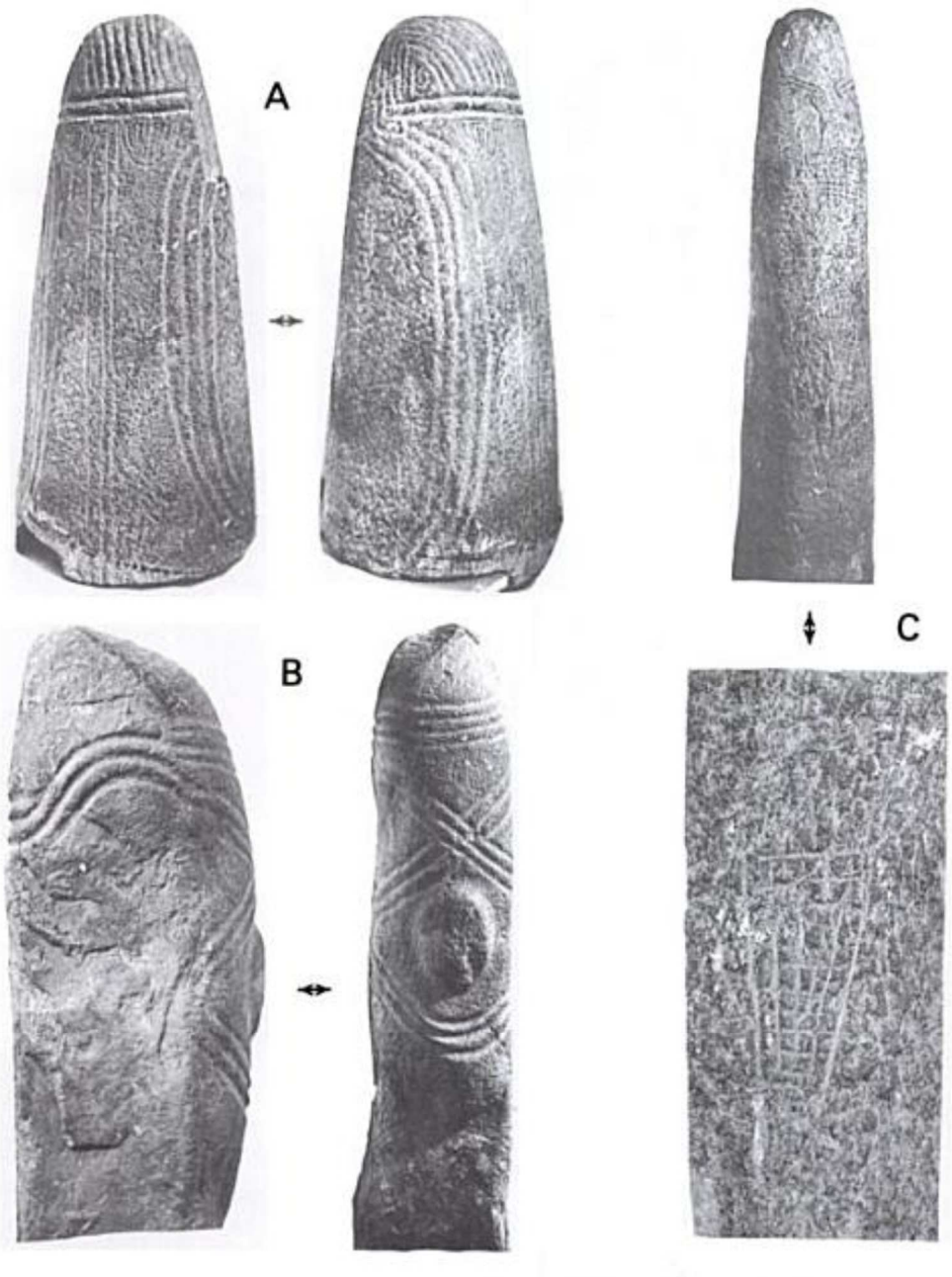


Photo 17 a. — Les types de gravures des monolithes conservés depuis 1932 au Laboratoire de Préhistoire du Musée de l'Homme. Clichés réalisés par Daniel Ponsart (Musée de l'Homme).

Les monolithes phalliques gravés, très nombreux sur les clichés des premiers découvreurs, sont actuellement minoritaires sur le site de Tondidarou. Il est probable qu'ils aient été les plus recherchés pour être exportés. Certains ont été employés comme ornements de jardin (résidence du Commandant de Cercle de Niafunké et palais de Koulouba à Bamako), d'autres font partie de collection ethno-archéologique (Musée de l'Homme à Paris, Musée de l'I.F.AN. à Dakar).

De plus des pierres ont été récupérées comme enclumes par les forgerons de la région.

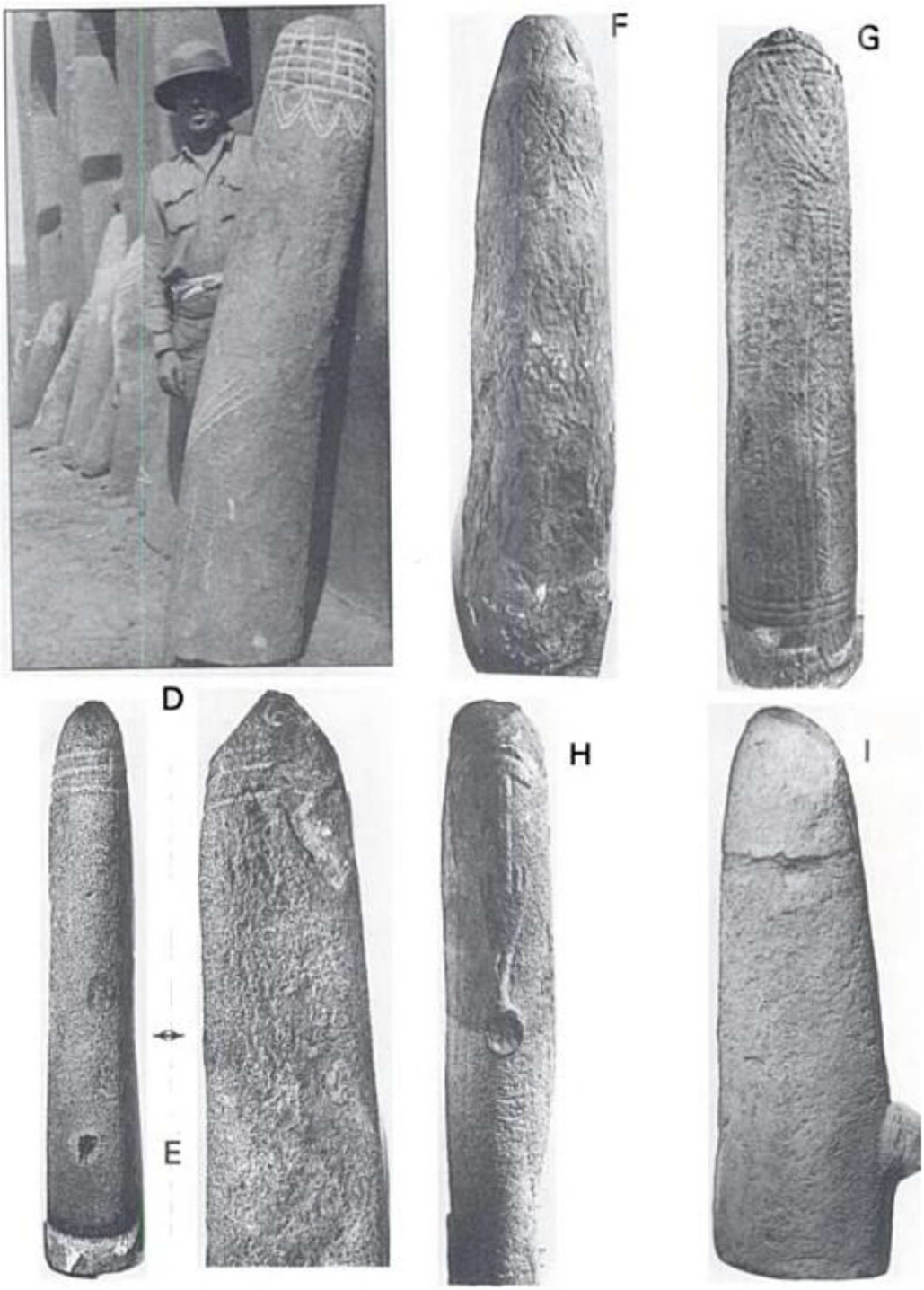


Photo 17 b. — Les types de gravures des monolithes conservés depuis 1932 au Laboratoire de Préhistoire du Musée de l'Homme. Clichés réalisés par Daniel Ponsart (Musée de l'Homme). Le mégalithe D se trouve dans les jardins du Palais de Koulouba à Bamak

[…]

Une première comparaison s'impose entre les mégalithes de Tondidarou et ceux de Sénégambie. […] Les pierres dressées de Sénégambie se distinguent de celles de Tondidarou par leur nature, leur forme et leur destination. […]

Les mégalithes du style de Tondidarou se rapprochent davantage des monuments du Sidamo éthiopien. Ce sont près de 10 000 pierres phalliques qui ont été recensées au sud de l'Ethiopie. C'est donc là la plus grande concentration de mégalithes du continent africain et certainement du monde entier.[…]

Les mégalithes de Sidamo sont certainement ceux qui présentent le plus d'analogies avec le style de Tondidarou.[…]

Des rapprochements sont encore possibles avec les monolithes gravés du Mont Evhilto (Togo) et ceux du sud-est du Nigeria, dans la boucle de la Cross River. […]

Des mégalithes phalliformes existent aussi en Europe occidentale, principalement en Corse du sud, où se trouve la plus grande concentration de menhirs des pays méditerranéens, sous forme d'alignements. […] Proposer une filiation avec les alignements de Corse serait une spéculation fantaisiste. […]

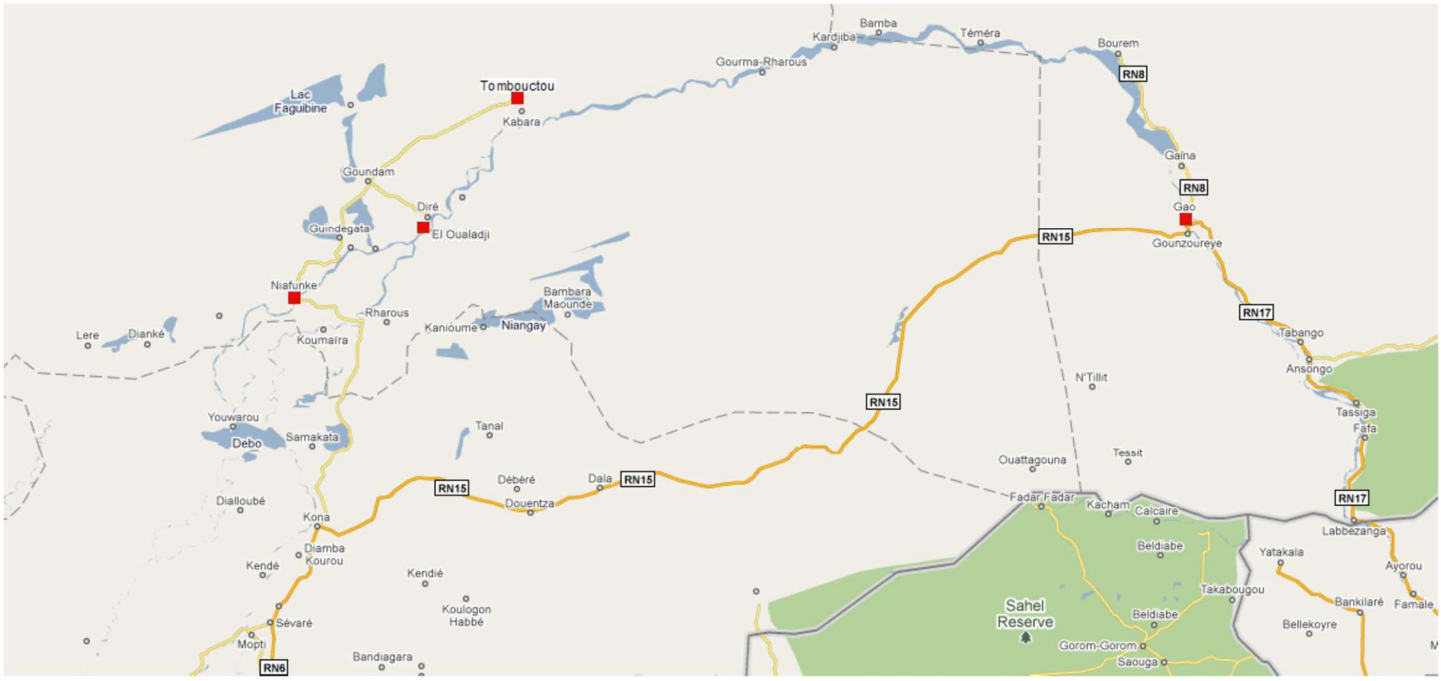
Le second type de mégalithes, à caractère fruste, distingué dans la zone lacustre, est plus courant.

[…]

Bien que les monolithes de Tondidarou montrent quelques analogies avec les pierres du Sidamo éthiopien, nous croyons à une origine autochtone de cette culture et nous repoussons les tentatives de trouver là des témoins du passage de populations en cours de migration (Cheik Anta Diop, 1955). En revanche, F. Anfray (1990), n'exclut pas de voir ici, au centre de l'Afrique de L'ouest, des racines pour le mégalithisme éthiopien.

Cette double forme de pierres dressées dans une même région géographique confirme la diversité et la complexité du « mouvement mégalithique » en Afrique noire, comme en Europe. Elle correspond probablement ici à des époques distinctes, sans qu'il soit encore possible de les caler chronologiquement. Il semble seulement vraisemblable que les mégalithes les plus frustes appartiennent à plusieurs périodes, les unes antérieures et les autres postérieures à la « civilisation de Tondidarou » qui demeure l'apogée du phénomène mégalithique de l'Afrique de l'ouest. Cette culture constitue donc un élément essentiel de l'apport malien au patrimoine de l'Humanité.

Gao, 1931 - 1933



Par le Niger, Gao est à 1308 kilomètres de Koulikoro.

Louis Vatrican et Suzanne ont voyagé sur le paquebot Brazza de la compagnie des Chargeurs Réunis : départ de Bordeaux le 21 février 1931, arrivée à Dakar le 1er mars.

Le départ du Brazza a été annoncé par le journal L'Ouest-Eclair du 16 février et du 22 février :

L'Ouest-Eclair

32e ANNÉE ★★★★★★★ N° 12.520

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

LUNDI 16 FÉVRIER 1931 Ste Julienne

25 CENTIMES

Adresse Télégraphique : OUCLAIR-RENNES
FIL TÉLÉGRAPHIQUE SPÉCIAL

NOUVELLES MARITIMES



Départs probables et courriers à poster

Pour le croiseur *Waldeck-Rousseau*, les *forces navales d'Extrême-Orient*, la *marine en Indochine*, la *Cochinchine* et le *Tonkin* : poster le 17 pour départ du paquebot *Désirade*, de Marseille le 19 (arrivée à Saïgon le 20 mars).

Pour *Diégo-Suarez*, la *station navale de l'Océan Indien*, *Madagascar* et *La Réunion* : poster le 18, pour dépagrt du paquebot *Général-Voyron*, de Marseille le 20 (arrivée à Diégo-Suarez le 17 mars; à Tamatave le 20 et à La Réunion le 23).

Pour *Dakar*, la *Marine au Sénégal*, le croiseur *Primauguet*, les contre-torpilleurs *Tigre* et *Chacal*, l'*Afrique Occidentale* et *Equatoriale Française* : poster le 15, pour le départ du paquebot *Hoggar*, quittant Marseille le 17 (arrivée à Dakar le 26 et à Conakry le 28).

Le courrier suivant devra être posté le 19, *pour le départ du paquebot* Brazza, *quittant Bordeaux le* 21 (arrivée à Dakar le 2 mars, à Conakry le 4, à Grand-Bassam le 7, à Libreville le 12) :

Pour *Pointe-à-Pitre*, *Fort-de-France*, les *Antilles*, la *Martinique*, la *Guadeloupe*, *Tahiti*, les *Nouvelles Hébrides*, *Nouméa*, la *Nouvelle-Calédonie* : poster le 14 février pour le départ du paquebot *Astrolabe*, de Marseille le 16 (arrivée à Pointe-à-Pitre le 3 mars, à Fort-de-France le 4, à Papeete le 30 mars, à Portvilla le 15 avril et à Nouméa le 20 avril).

Pour *Beyrouth* et la *division navale du Levant* : poster le 15 pour départ du paquebot *Mariette-Pacha*, de Marseille le 17 (arrivée à Beyrouth le 24).

Pour *Casablanca* et la *Marine au Maroc* : poster le 15, pour départ du paquebot *Meknès*, de Bordeaux le 17 (arrivée à Casablanca le 20).

LIGNES DE L'AFRIQUE C. O. A. — De Bordeaux, le 21 février, *Brazza*, p. Dakar, Conakry, Tabou, Grand-Bassam, Lomé, Cotonou, Souellaba (Douala), Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Banane, Boma, Matadi.

L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

32e ANNÉE ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ N° 12.530

ANNONCES : Lignes à points, repos : A L'AGENCE HAVAS 3 et 5, r. Le Peletier, PARIS 62, rue Richelieu, PARIS et dans toutes ses Succursales de Province
RÉDACTION PARISIENNE 20, Bd Montmartre, PARIS Tél. : Lafitte 08-11 et 08-12

DIMANCHE 22 FÉVRIER 1931 Quadragésime

ABONNEMENTS : Un an... 75 fr. Six mois. 40 f. Trois mois 22 f. Un mois. 8 f.
BUREAUX & ATELIERS 32, r. du Pré Botté, RENNES
TÉLÉPHONES : 3675-3676-3677-3678
Chèques postaux 110 Rennes

25 CENTIMES
Adresse Télégraphique : OUCLAIR-RENNES
FIL TÉLÉGRAPHIQUE SPÉCIAL



PAQUEBOTS ET VAPEURS LONGS-COURRIERS

PARTIS. — De Newport le 19 : *P. L. M. Vingt-Deux*, pour Caronte; — de Santos, le 19 : *Amiral-Villaret de Joyeuse*, allant de Anvers à Buenos-Ayres; — de Valparaiso, le 19 : *Saint-Joseph*, pour Le Havre; — de New-York, le 20 : *General-Gassouin*, pour Hambourg; *Sinaïa*, pour Alger; — de Cardiff, le 20 : *Gabriel-Guisthau*, pour Dakar; — de Saint-Nazaire le 21 : *Mexique*, pour Véra-Cruz; — de Marseille, le 21 : *Estrella*, pour Philadelphie; *Muirton*, pour Port-Gentil; *Mantola*, pour Beira; *Bhamo* pour Rangoon; *Anchisis*, pour Shanghaï; *Duchesse d'Aosta*, pour Vancouver; — du Havre, le 20 : *Docteur-Pierre Benoit*, pour Hambourg. *Sanjose* pour Vancouver; le 21 : *Sandiégo*, pour Dunkerque; — de Bordeaux, le 21 : *Brazza*, pour C.O.A.; *Ango* pour La Plata, — de New-York, le 20 : *Paris*, pour Le Havre; — de Valparaisa, le 21 : *Oraana*, pour Antofagasta; — de Saint-Nazaire, le 21 : *Mexique*, pour l'Espagne, La Havane, Vera-Cruz; — de Santos, le 21 : *Lipari*, pour Rio de Janeiro; — de Libreville, le 21 : *Foucault*, pour Douala; — du Havre, le 21 : *Groix*, pour La Corogne; — de Bordeaux le 21 : *Ango*, pour Rio-de-Janeiro; *Brazza* pour Dakar; — de Rotterdam le 21 : *Aden*, pour Port-Saïd; — de Pénang, le 21 : *Kashgar* pour Colombo; — de New-York, le 21 : *La Bourdonnais*, pour Vigo; — de San-Francisco, le 21 : *Winnipeg*, pour Los-Angelès; — d'Anvers, le 20 : *Indiana*; — de New-York, le 20 : *Paris*, pour Le Havre, via Plymouth.

Et son arrivée à Dakar par celui du 4 mars :

L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE
Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

32e ANNÉE ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ N° 12.536

ANNONCES : Lignes à points, repos : A L'AGENCE HAVAS 3 et 5, r. Le Peletier, PARIS 62, rue Richelieu, PARIS et dans toutes ses Succursales de Province
RÉDACTION PARISIENNE 20, Bd Montmartre, PARIS Tél. : Lafitte 08-11 et 08-12

MERCREDI 4 MARS 1931 St Casimir

ABONNEMENTS : Un an... 75 fr. Six mois. 40 f. Trois mois 22 f. Un mois. 8 f.
BUREAUX & ATELIERS 32, r. du Pré Botté, RENNES
TÉLÉPHONES : 3675-3676-3677-3678
Chèques postaux 110 Rennes

25 CENTIMES
Adresse Télégraphique : OUCLAIR-RENNES
FIL TÉLÉGRAPHIQUE SPÉCIAL



PAQUEBOTS ET VAPEURS LONGS-COURRIERS

ARRIVÉS. — A Rotterdam le 2, *Zembra*, de Denisaf ; — à Madeira le 2, *Sinaïa*, allant de New-York à Alexandrie ; à Dakar le 1er, *Montaigne*, allant de Marseille à Kaolack ; *Hélène-Vieljeux*, de Saint-Vincent ; *Mossi*, de Unknown ; *Brazza*, allant de Bordeaux à Matadi ; — à Callao le 2, *Alaska*, d'Antwerp ; — à Panama le 2, *Ville-de-Verdun*, allant de Nouméa à Dunkerque ; *Iowa*, allant de Corral au Havre ;



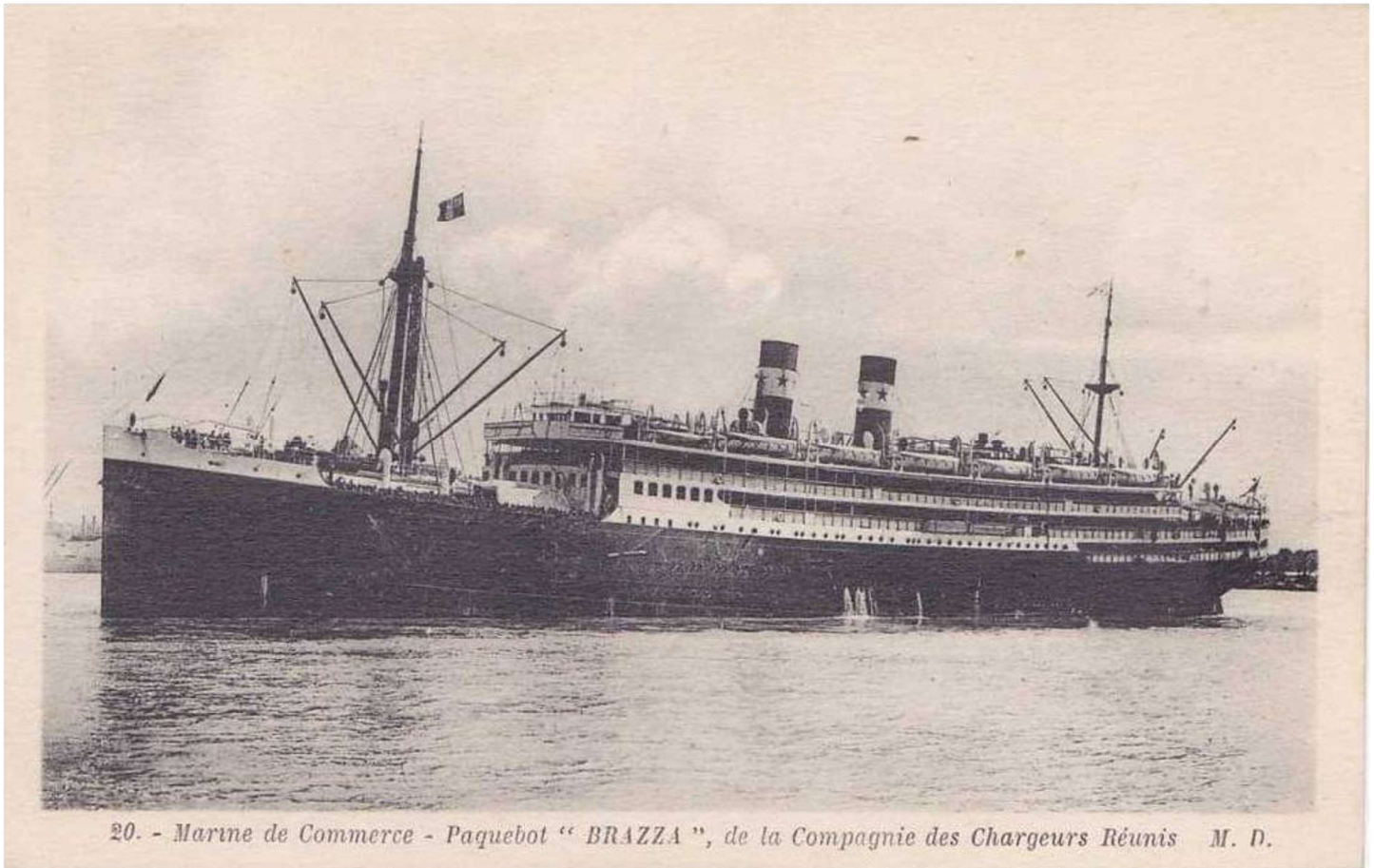
Chantier & Caractéristiques :

Ateliers et Chantiers de la Loire à Nantes
Lancé : 10 novembre 1923 sous le nom de **CAMRANH**
Caractéristiques : 17 715 t ; longueur entre perpendiculaires : 137 m ; largeur hors membres : 18 m ; creux sur quille : 12 m 18 ; une cheminée ; 2 hélices ; 2 moteurs Diesel-Sulzer à 2 temps et à 4 cylindres avec un alésage de 680 mm et 1 m 10 de course pouvant déployer au total 5400 CV ; 2 moteurs auxiliaires Diesel-Sulzer à 2 temps et à 4 cylindres développant 410 CV chacun ; vitesse, 12 nœuds ; 8 890 tjb ; 5 450 tjn ; 11 700 pel

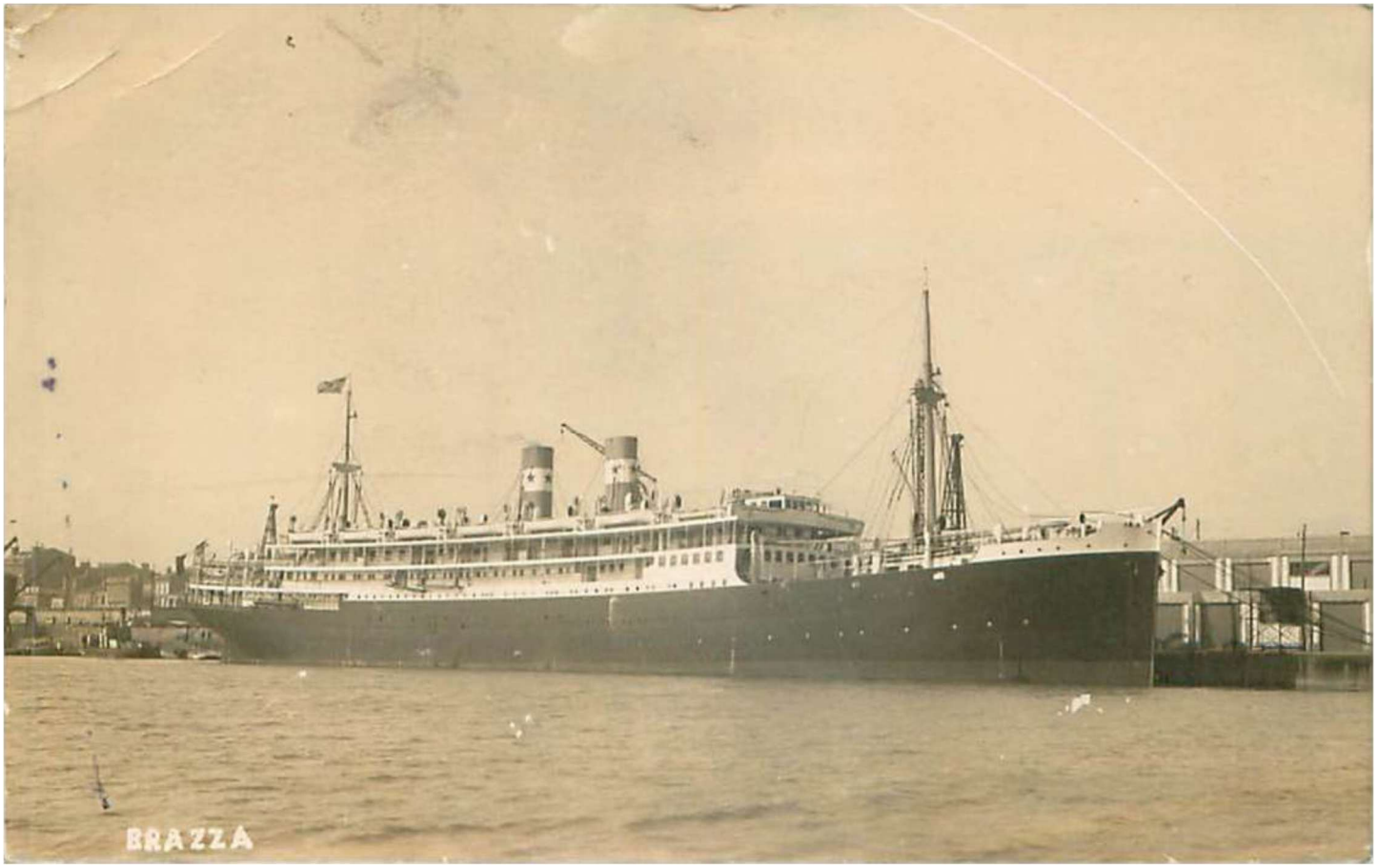
Caractéristiques après 1927 : vitesse, 13 nœuds ; 178 passagers 1ère classe ; 90 passagers 2ème classe ; 90 passagers 3ème classe ; 10 192 tjb ; 6 650 pel

Caractéristiques après 1936 : allongé à l'avant de 5 m 90 ; vitesse, 17,7 nœuds ; 10 387 tjb

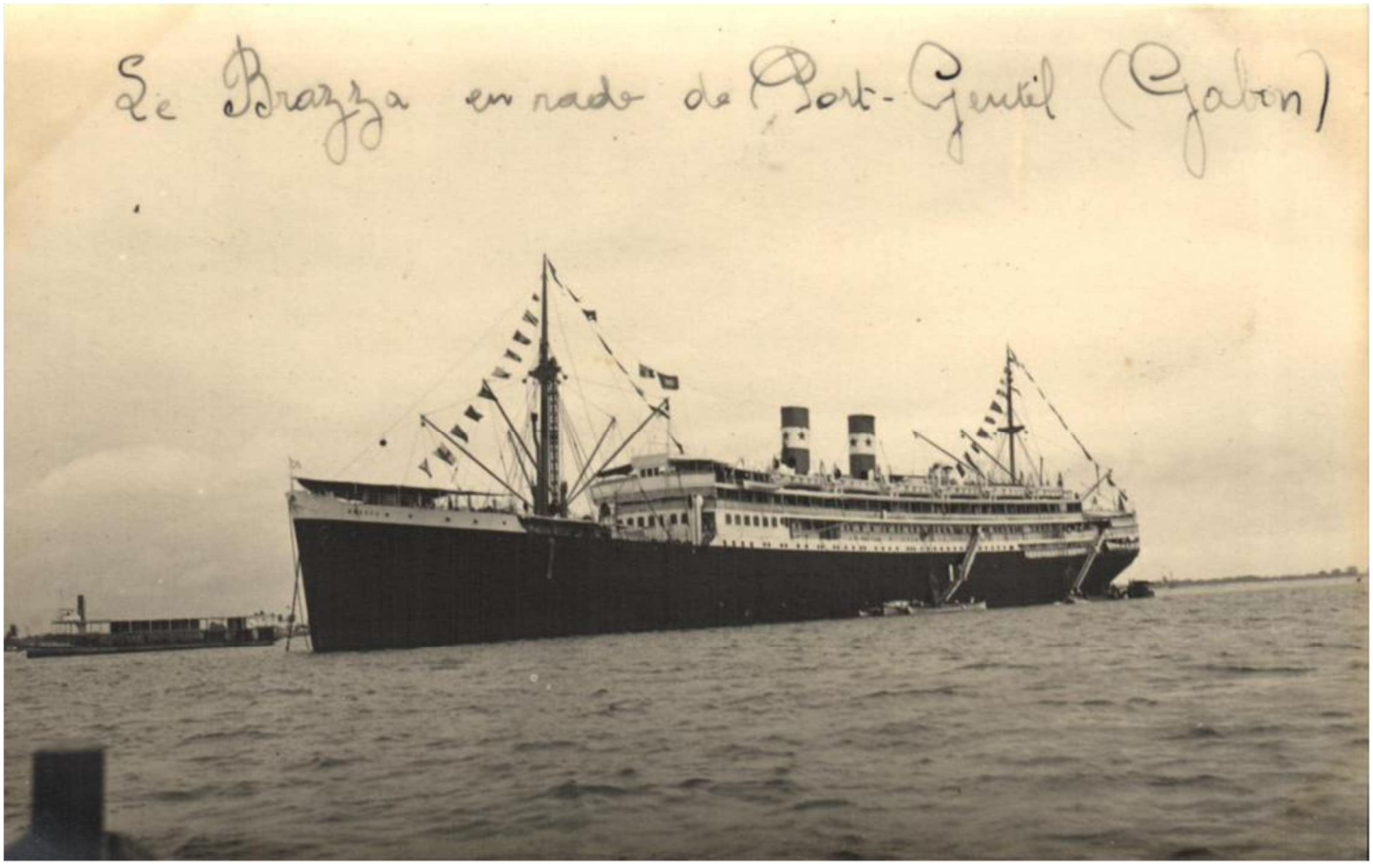




20. - Marine de Commerce - Paquebot " BRAZZA ", de la Compagnie des Chargeurs Réunis M. D.



Le Brazza dans le port de Dakar



Principales dates & Observations :

Cargo de la Cie des Chargeurs Réunis
Premier grand navire français à moteurs
Créé pour la ligne d'Indochine
13.01.1925 : départ du Havre à destination de l'Amérique du Sud (Rio de Janeiro, Santos, Buenos-Aires)
14.06.1925 : départ de Dunkerque pour Anvers, le Havre, Bordeaux, Marseille, Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapour ; arrivée à Saigon le 14 août ; reprend la mer le 15 septembre ; retour en France le 16 octobre.
1926 : Placé sur la ligne de la côte occidentale d'Afrique (Bordeaux, Dakar, Conakry, Tabou, Grand-Bassam, Lomé, Cotonou, Souellaba (Douala), Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Banane, Boma, Matadi)

1927 : Transformé en paquebot mixte et rebaptisé **BRAZZA**
16.10.1927 : Avaries importantes au niveau des superstructures, suite à un abordage en Gironde à bâbord arrière par l'Antinoüs des Messageries Maritimes
25.02.1929 : perd une hélice en rade du Verdon
05.1930 : défonce une plaque de sa coque dans l'estuaire du Congo
17.06.1932 : il s'échoue devant Libreville

1936 : une brochure décrit le trajet suivant :
Bordeaux, Madère, Tenerife, Dakar, Conakry, Tabou, Sassandra, Port-Bouet, Accra (optionnel), Lomé, Cotonou, Souellaba (Douala), Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire
26.01.1937 : il s'échoue à l'entrée de l'estuaire du Gabon et est renfloué avec l'aide du Montauban
1939 : Affecté au transport de troupe (croiseur auxiliaire). Equipé sur la poupe de deux canons de 90 mm, montés chacun sur un rail circulaire.

28.05.1940 : Coulé par un sous-marin allemand : Il quitte Bordeaux le 24 mai, pour son quatrième voyage de guerre pour Pointe-Noire, avec à bord 576 personnes, 444 passagers et 132 membres d'équipage. A l'entrée de la Gironde il reçoit son escorte l'aviso Enseigne Henry. En route sur Casablanca, le paquebot est torpillé au large du cap Finistère (Espagne) par le sous-marin allemand U37 à 100 milles dans l'ouest d'Oporto. 385 victimes selon une source ; 300 passagers et 79 marins (total 379), selon une autre. Le bateau s'est couché et a coulé en quatre minutes. Les escorteurs du convoi : l'Enseigne Henry et le HMS Cheschire ont récupéré 197 personnes





Le Camranh

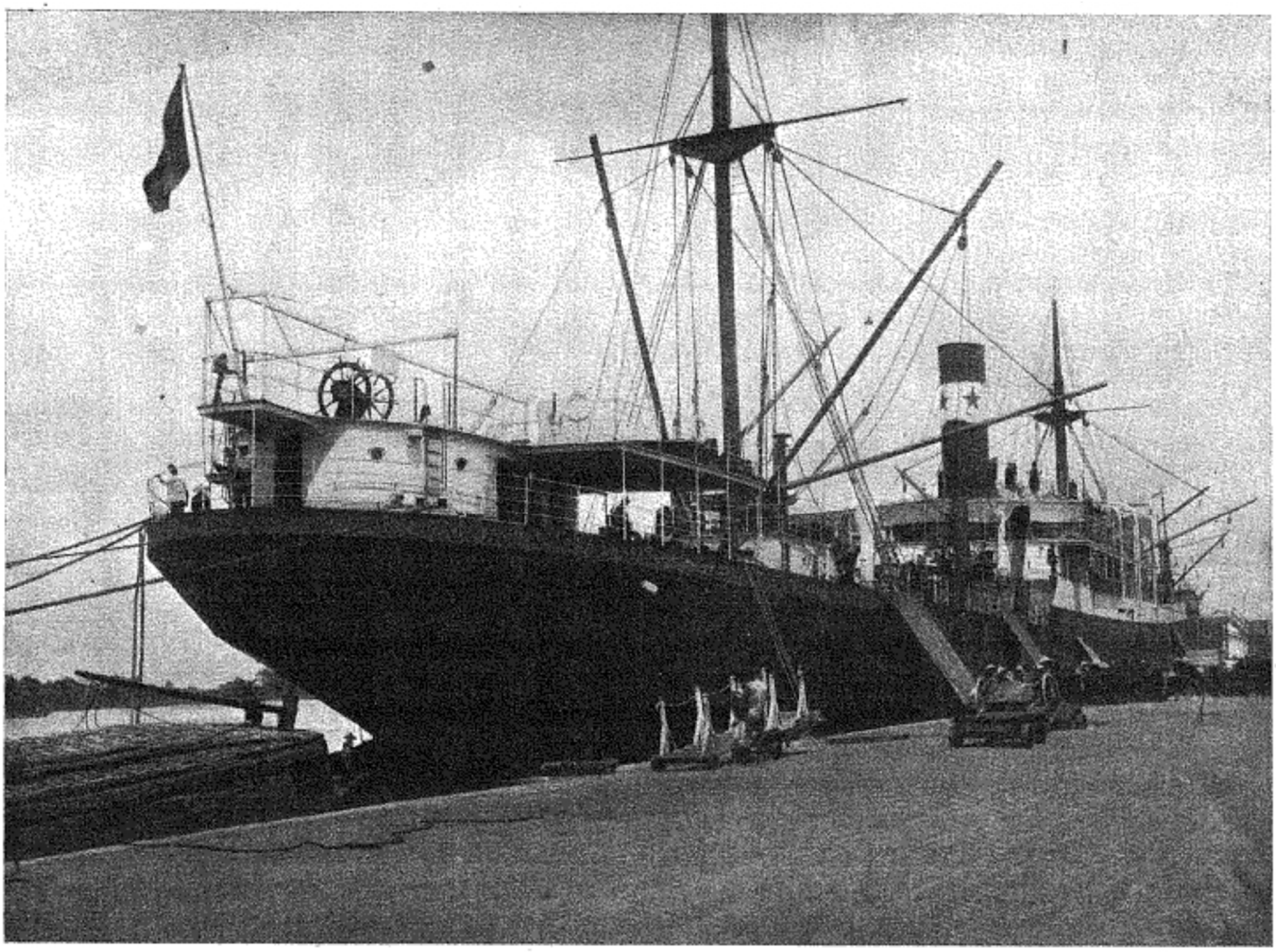


Fig. 1. — Le " Camranh *", aux quais de Saïgon (16 août 1925), vue prise par l'arrière.*

« Je comprends ceux qui s'embarquent non pour se rendre d'un point à un autre, mais, simplement, pour le plaisir de la traversée. La vie à bord d'un paquebot est le délassement le plus délicieux, le seul luxe moderne dont on ne puisse discuter la bienfaisance. Le grand air du large tonifie, lave les poumons, tandis que la solitude et le silence de l'eau vous entraînent dans une fraîche rêverie. Le matin, pour se détendre, on boxe un ballon, on s'installe aux avirons d'un canot mécanique, sans égaux pour entretenir les muscles et le souffle ; dans la salle des sports du **Brazza** on peut même compléter ces salutaires exercices en pédalant un ou deux kilomètres ; la distance ainsi parcourue, sur place, à bicyclette, est indiquée par les aiguilles, toujours trop lentes à votre gré, au seul horizon d'un vaste cadran. »

(Courrier d'Afrique, Maurice Martin du Gard, Flammarion, 1931)

* *

Autour des années 1930, l'ère des croisières commençait. La Compagnie des Chargeurs Réunis voulut se redonner de l'élan en exploitant le filon du tourisme. Deux paquebots consacrèrent une partie de leur programme aux croisières : le Brazza et le Foucauld : Açores, Iles Canaries, et surtout Grand Nord, Norvège, Iles Lofoten, Spitzberg.



Vue aérienne de GAO



« Cases en torchis, d'un brun jaunâtre, aux toitures plates, rassemblées le long du fleuve en un grand rectangle s'étendant sur au moins 2 km ; autour, vers le nord, des campements de nomades avec leurs cases en nattes ou en paille et installées sans ordre déterminé.

Dominant le tout, vers le nord, un énorme pylône en terre tout hérissé de piquets en bois indique le tombeau des Askias, anciens rois de Gao.

Deux hôtels, un poste de TSF important, un camp d'aviation militaire aux moyens puissants, situé à 6 km de la ville sur l'ancien Tilemsi, marquaient les modifications les plus apparentes apportées par les Européens.

Dans son ensemble Gao rappelle un peu, en moins grand, Ségou. Le dispositif général est le même : d'aval en amont on rencontre le Poste Militaire, les Bâtiments Administratifs, le marché entouré des maisons de commerce et la ville indigène.

Le Poste Militaire installé depuis 1898 se trouve à environ 50 m du fleuve. Une allée dite "des crânes d'hippopotames" conduit de ce poste au fleuve. »

(La Traversée du Sahara en 1933 par un officier des Troupes Coloniales, Marie Aragno, Editions Publibook, 2008)

Marthe Oulié, qui participait en 1930 au rallye Alger-Gao, est sans doute moins connue que Paul Morand, mais nous a laissé de Gao des descriptions pleines de finesse.



Gao dans les années 1920 ou 1930

Les commerçants français de Gao ont des « comptoirs » remarquablement achalandés, où l'on trouve de tout ; étant donné le coût du transport, ils ne vendent rien que d'excellente qualité. Ils habitent les rues, déjà très américaines, de Gao, coupées à angle droit, d'agréables maisons on, pour gagner de la fraîcheur, il semble qu'on ait adopté le système des poupées gigognes : en dépit des dimensions de l'enceinte, de galerie en galerie on parvient à une cellule habitable assez restreinte. La plus grande fantaisie règne dans les animaux favoris : chez le directeur du Comptoir Commercial du Continent Africain, un authentique guépard, aux yeux tendres et aux dents féroces, qui ronronnait sur une terrasse, me fit l'amitié de me lécher la main sans une lueur d'arrière-pensée dans ses prunelles de topaze.

D'autres commerçants sont des Syriens qui parlent à peine français; ils sont venus ici, obéissant à l'obscur instinct de leur race, qui les amène d'âge en âge d'Asie en Afrique.

Au cœur de cette Gao blanche, se tient, chaque matin, le marché noir. On n'y vend plus d'esclaves, mais seulement d'innocentes marchandises : noix de kola, condiments, grappes de piments de tous les rouges et tous les pourpres, et « diminta » (bouillie de millet mêlée de miel ou de piment), colliers de verroteries, calebasses, petites boîtes en peau de bœuf peintes, barres de sel. Tout cela n'est pas bien cher, et, en surplus, on y donne, pour rien, la vision pittoresque des différents types qui forment la population indigène de Gao. Les plus nobles sont représentés par les Touareg Oulimminden, cavaliers comme ceux que nous avons vus en chemin, et non méharistes comme ceux du Hoggar. Ils montent leurs petits chevaux avec une simple couverture en guise de selle, et, comme étriers, des anneaux de fer où ils accrochent leur gros orteil. Seuls, ils portent la lance et le glaive. Parmi les Noirs, plus ou moins foncés, on distingue les Bambara, les plus sculpturaux, les Kollaboro, les Bella au nez très aplati, les Daga, les descendants de ces Sonraï qui, sous la dynastie des Askia, formèrent, jadis, le plus grand empire nègre que l'Afrique ait connu, dit-on, et dont la capitale était Gao. En ces temps glorieux, elle s'étendait de Forgo jusqu'à Sokotoro; elle était suzeraine de Taoudeni et de Terrhazza, les villes du sel, dont les constructions étaient faites avec des blocs de sel liés par l'argile. Sa réputation était telle qu'elle attira son malheur :

le sultan de Marrakech, El Mansour, envoya une expédition, qui, forte de ses armes à feu, eut vite raison des armes primitives des Sonraï. Elle fut cruellement pillée, malgré la déconvenue des vainqueurs : « Le palais des Askia ne vaut pas la maison de l'ânier en chef du Sultan ! », s'écriait l'émissaire d'El Mansour.

De cette ancienne capitale, seule, la trace des murailles ruinées apparaît à flanc de sol, après la pluie. Et de la splendeur des princes Askia, ne subsiste plus qu'un tombeau, sorte de grossière pyramide de pisé, à trois étages en retrait, d'où sortent largement les branchages frustes des étais. On y grimpe par un escalier rudimentaire extérieur, puis intérieur, jusqu'à une plate-forme. L'enceinte de cet étrange monument englobe aussi une mosquée très rudimentaire, semblable à celte du vieux Ksar d'El-Goléa, et que tes piliers soutenant les voûtes basses encombrent presque entièrement. A terre, quelques nattes. Au dehors, les cases du village noir.

(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)



Parade militaire devant le tombeau des Askia

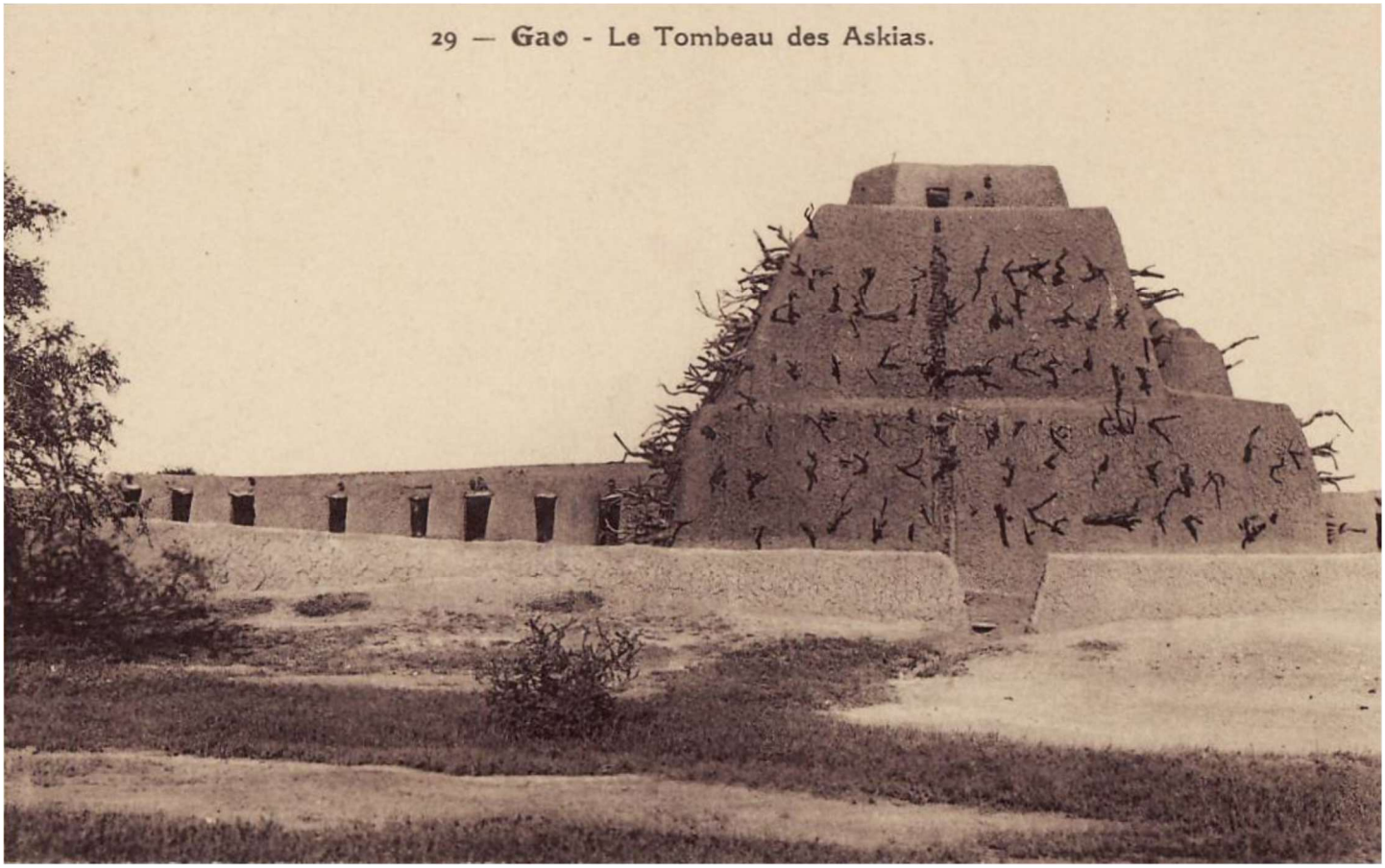
La pyramide élevée dans Gao, selon le vieux rite égyptien, sur le sépulcre d'Askia le Grand et à la gloire de sa nation, recouvre des os djennéens. C'est beaucoup plus loin, au bord du Niger, après sa courbe vers le sud. C'est dans une lande sablonneuse, dorée, tout le jour. Les ruches de la race laborieuse y sont enfoncées, blondes et fauves : et de grands hommes noirs y pullulent. Leurs femmes vont par théories, droites sous les fardeaux de leurs têtes, jusqu'aux scintillements du fleuve. D'autres en viennent avec les rires et les jeux de leur descendance heureuse. Et, au sommet de cette lande, enclose dans son mur de protection, la pyramide du héros se dresse dans l'éblouissement universel, leçon de fierté pour cette enfance. Quand vient le soir, les troupeaux de grands bœufs gris émergent de l'horizon, au retour des pâturages. Ils descendent pour boire, sous la conduite de leurs pasteurs armés chacun de deux lances étincelantes. Alors, de toutes les lagunes herbeuses, les hérons s'élèvent au-dessus des eaux. Leurs ailes déchiquetées, leurs pattes pendantes, s'agitent en silhouettes contre l'Orient vert du ciel. Ils y planent. En poussant mille cris rauques, ils semblent pleurer la mort de l'empereur et la gloire de l'empire qui gisent depuis cinq siècles sous la pyramide blonde empourprée par le déclin sanglant du soleil. Et, tout à coup, ces oiseaux s'abattent par centaines sur le bombax colossal qui fait face au monument. Dans l'air roux, ils se penchent et s'endorment à côté de l'empereur enseveli dont leurs aïeux en essor connurent les étendards orgueilleux et les clameurs de triomphe.

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)

Dans la tourmente des trois siècles qui ont suivi la conquête marocaine, Gaô, la capitale des Songhoïs a disparu. Du moins il ne reste plus rien de ce qui, dans leur centre principal, eût pu nous faire toucher du doigt la grandeur et la civilisation de ce peuple : monuments, mœurs, traditions ancestrales. Les Touaregs ont passé par là. Une tour massive en pylône, à la fois ruine de la grande mosquée (1) et tombeau d'Askia le Grand, puis, de quelconques cases de nègres, en petit nombre — voilà tout ce qui reste de Gao.

(1) Cette mosquée fut construite par le roi de Mali, Rounkour Moussa, au retour d'un pèlerinage à la Mecque, vers 1325 (Tarik é Soudan),

(Tombouctou la mystérieuse, Félix Dubois, Flammarion, 1897)





Louis Vatrican



Suzanne Magnant

Louis Vatrican et sa femme sont à la bergerie de In Tset (orthographié actuellement Im Tsed), près de Gao, de mars 1931 à mars 1933.



C’est une carte postale annotée au dos par Louis Vatrican. Cette vue de la bergerie permet d’identifier quelques photos dénuées d’annotations.

Cette bergerie, créée en 1929, est peu mentionné dans la littérature.

En 1931, Marthe Oulié, qui participait en 1930 au rallye Alger-Gao, écrivait dans son livre « Bidon 5 » :

« On espère aussi beaucoup de l'amélioration du cheptel, bœufs et moutons. Sur ce point, le Niger sera-t-il une autre Australie? Les industriels de Roubaix ont trouvé la perspective assez intéressante pour créer à **El-Oualadji** une bergerie modèle de béliers algériens et mérinos du Cap. Ici, à 15 kilomètres de **Gao**, nous en visiterons une autre, dont s'occupe le vétérinaire de Gao, et qui couvre des milliers d'hectares. »

Et, dit-elle plus loin « la bergerie modèle en est au début de son installation »

En 1932 (L'Afrique française: bulletin mensuel du Comité l'Afrique française et du Comité du Maroc, Volume 42) :

« Ces réalisations s'accentueront rapidement. Déjà la bergerie de **Nioro** a porté ses efforts sur le mouton à poils ; tentative plus hardie qui. elle aussi, a été couronnée de succès puisque l'amélioration, aussi curieux que cela paraisse, s'effectue, à une génération près, aussi vite que pour le mouton à laine « Macina ». Avant peu, si ce n'est déjà commencé, ce deuxième établissement, créé en plein pays maure, distribuera des géniteurs.

Cette deuxième expérience sera grosse de conséquences puisque notre action s'exercera, non plus sur 1.800.000 têtes, mais sur un chiffre à peu près triple en Afrique Occidentale Française. Forts de ces résultats positifs, les services vétérinaires ont installé deux nouvelles bergeries, l'une à **Nara** destinée à agir en pays peuhl et maure, l'autre à **Gao**, en pays songaï et targui. »

Et (Journal d'agriculture pratique, Volume 96, Numéro 2) :

« Le Service de l'élevage a eu le grand mérite de s'engager dans la voie si rare des réalisations par la distribution de reproducteurs améliorés ovins et caprins aux éleveurs indigènes. Il a été créé, en dehors des **bergeries** de **El-Oualadji**, Nioro et Nara, des premiers centres de distribution à **Niafunké**, **Gao**, Goundam et Korientze, avec chacun un ou plusieurs surveillants européens. Le personnel indigène comprend des infirmiers spécialisés et des moniteurs indigènes chargés d'étudier les plantes fourragères susceptibles d'être introduites ou répandues. »

En 1934 (Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale, Volume 14, Muséum national d'histoire naturelle, Laboratoire d'agronomie coloniale), un botaniste parle d'un acacia qu'il a observé « dans la vallée de l'oued **Tilémsi** (entre Gao et la bergerie d'**Im Tsed**) »

En 1936, le Bulletin Agricole du Congo Belge et du Ruanda-Urundi (volume 27) cite la bergerie de **Gao**.

En 1971 (Le mali, 60 ans après Meniaud, Gérard Brasseur), on apprend que « des bergeries […] n'ont pas non plus donné les résultats attendus (Nioro, Nara, **Gao**). »

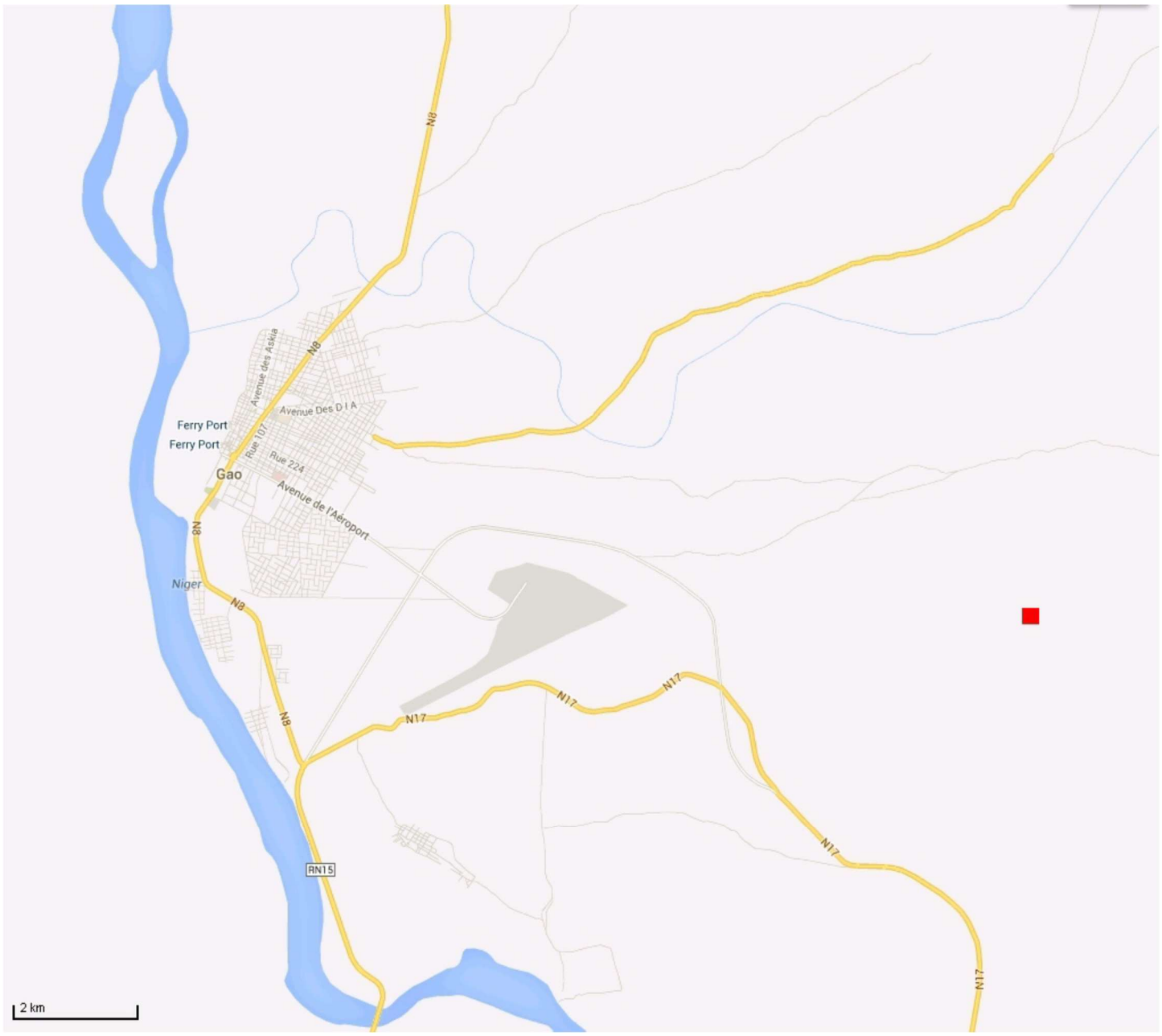


Campement Touareg Iforas dans le Tilemsi

« Vaste dépression orientée du nord au sud, le Tilemsi unit les régions sud-sahariennes au Soudan. Aujourd'hui désertique, cette vallée a été parcourue par un fleuve de l'Adrar des Iforas à Gao où il rejoignait le Niger. De nombreux sites préhistoriques jalonnent le cours de ce qui fut un oued pérenne. Cette densité paraît être la preuve de la désertification déjà commencée des régions voisines qui, à la fin du Néolithique, obligea la population à se regrouper le long du Tilemsi. »

(Les pointes de la basse vallée du Tilemsi, Amblart-Rambert et Gaussen,Journal de la Société des Africanistes, 1960)

La situation de la bergerie devait être approximativement celle-ci (au sud de l'oued Tilemesi) :



D’après Marthe Oulié, le directeur de la bergerie en 1930 était monsieur **Zalatoff**, ex-légionnaire russe. Elle décrit une scène impliquant celui-ci :

Comme je traverse cette place, le digne représentant de la presse algérienne accourt : « Où allez-vous si pressé, Monsieur Beusher ? — A la chasse au lion, me réplique-t-il noblement. Lisez plutôt. »

Et il me tend un papier, signé de M. Zalatoff, ex-légionnaire russe, directeur de la bergerie modèle, ainsi conçu :

« Monsieur l'Administrateur,

« Je vous attends donc demain, ainsi que M. le Vétérinaire et M. Beusher :

« 1° Extrêmement important : je n'ai plus de tabac; je vous serais reconnaissant de m'en apporter quelques paquets ;

« 2° Important : les puits n° 1 et 2 donnent de bons résultats : nous avons atteint la nappe. Le puits n° 3 atteint 67 mètres : nous ne trouvons pas l'eau ;

« 3° A titre d'information : les ouvriers Noirs font des difficultés pour aller à la corvée d'eau. La piste aux ânes est gardée par deux lions, qui ont, hier, démonté un cavalier et bouffé (sic) le cheval.

« Veuillez agréer... »

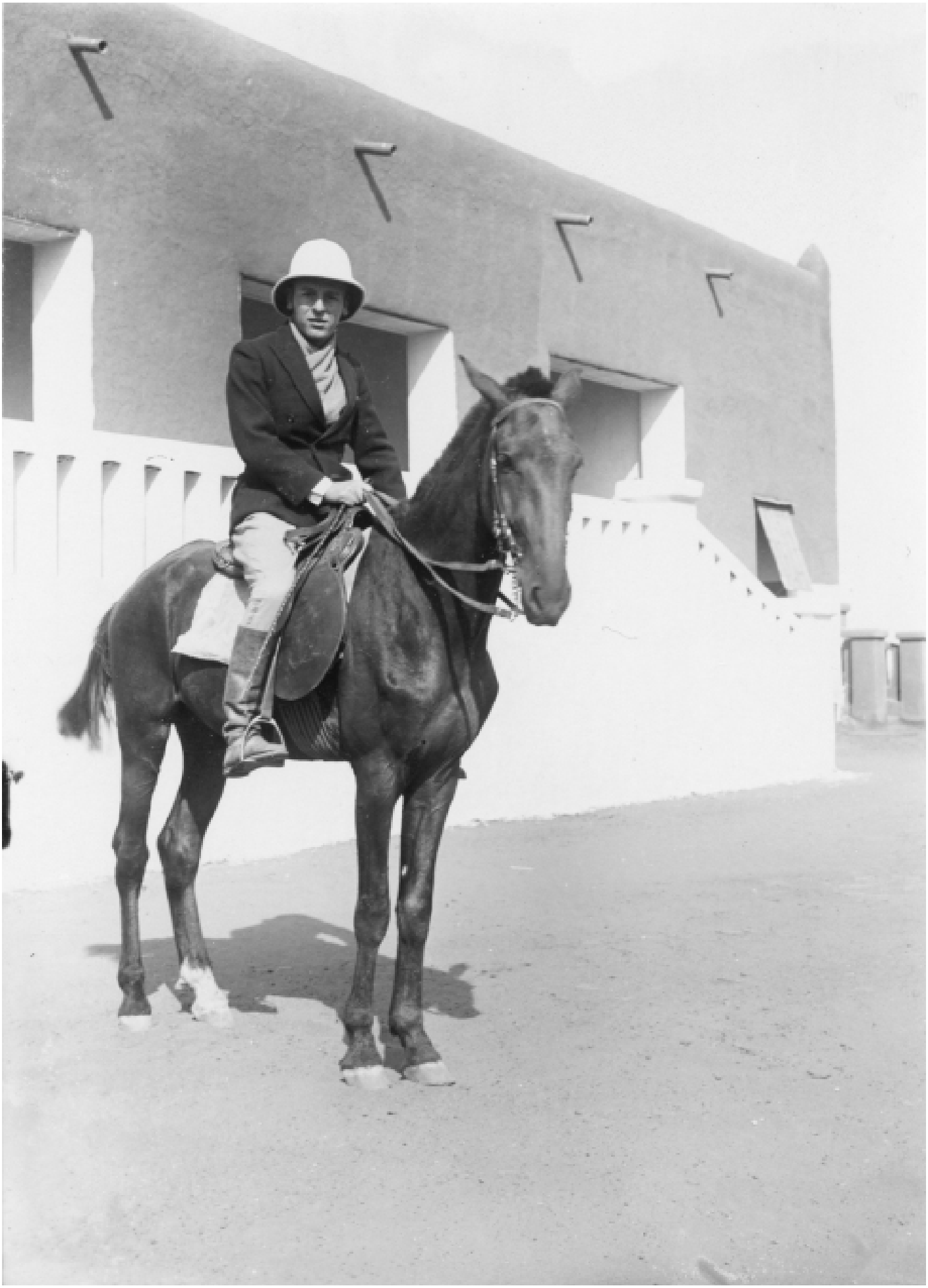
« Rude pays, ajoute M. Beusher, que celui où la disette de tabac est considérée comme une catastrophe, et la présence de deux lions comme un épisode normal ! »



Les photos suivantes sont de Louis Vatrican :







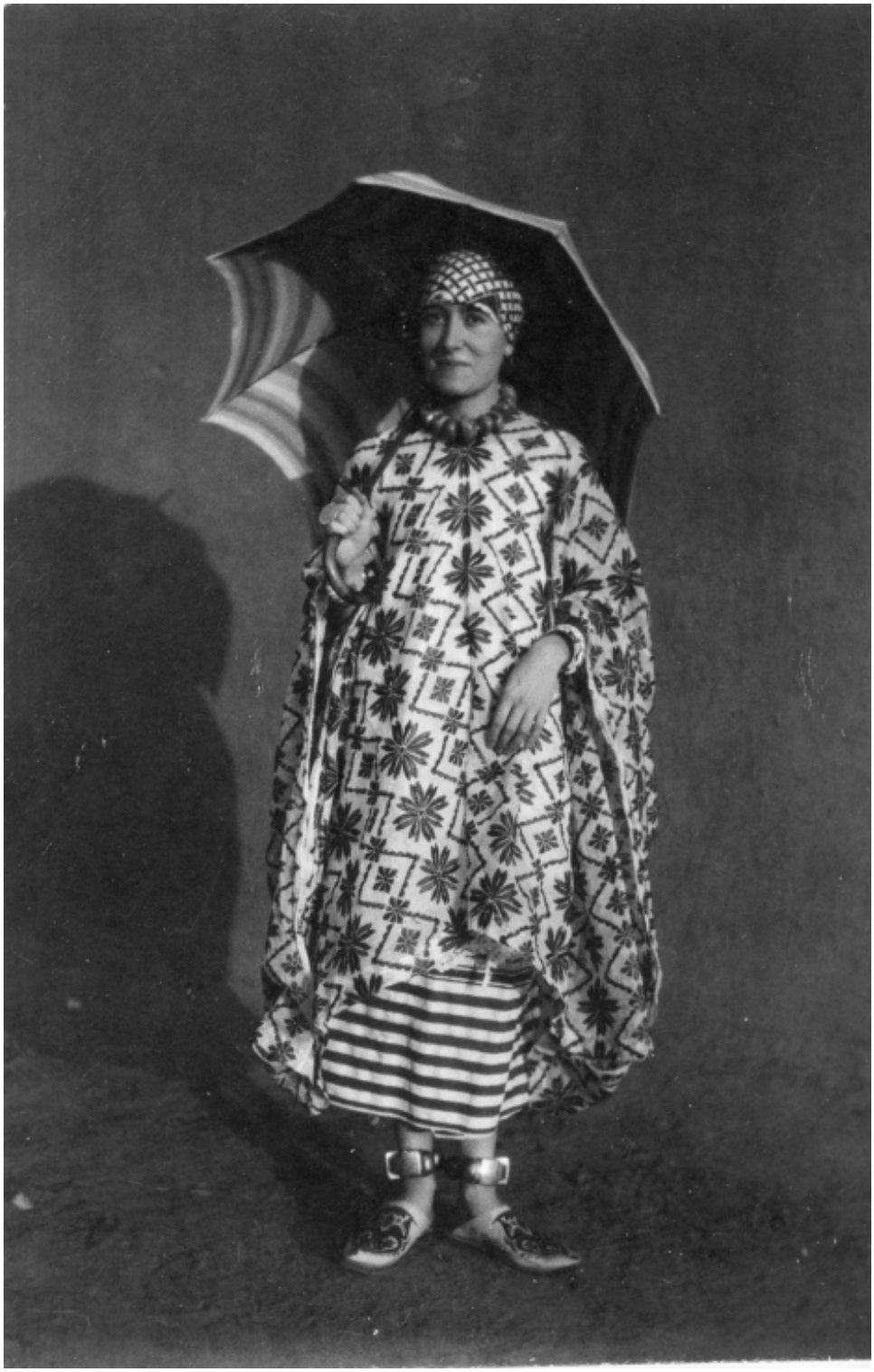






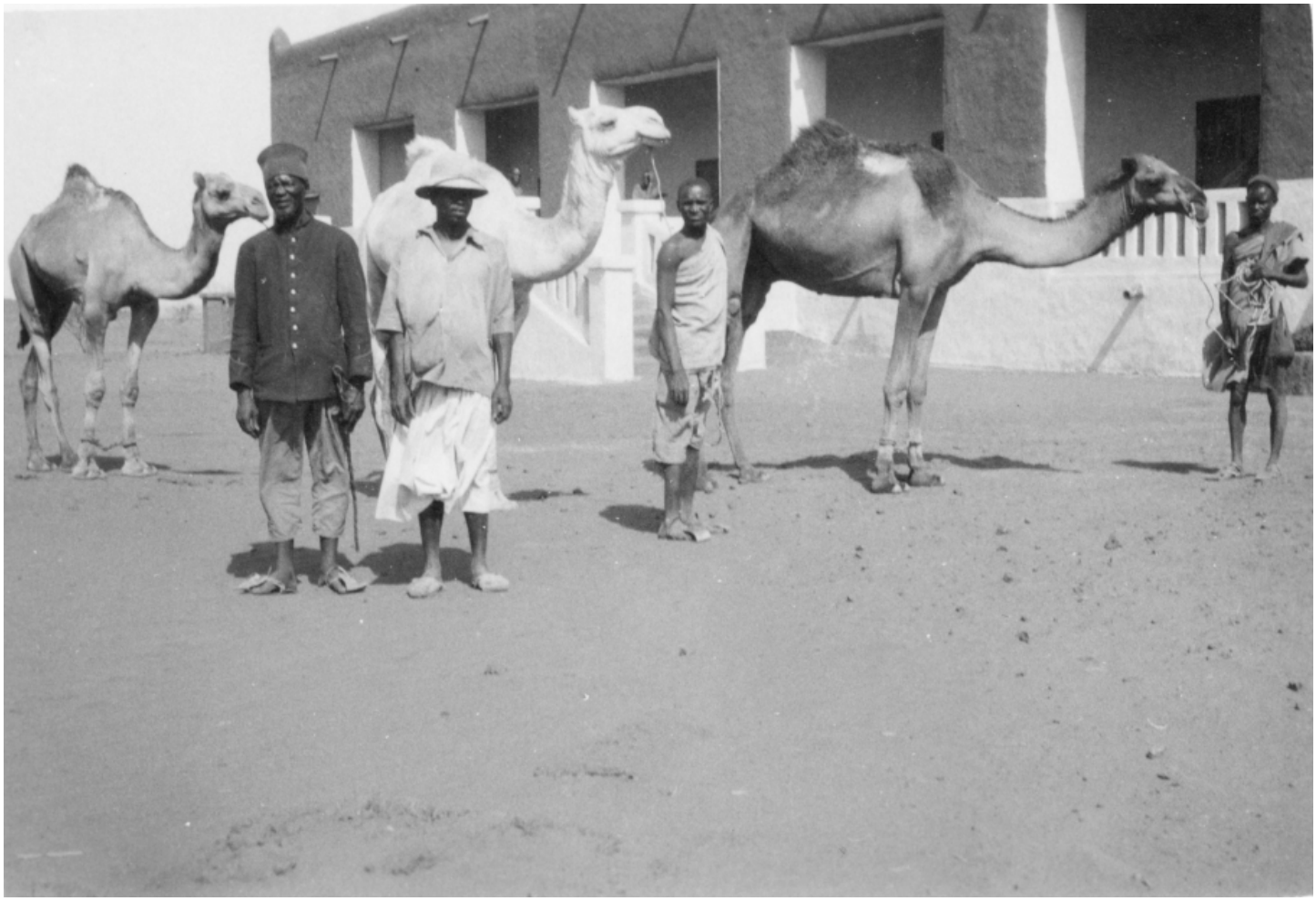


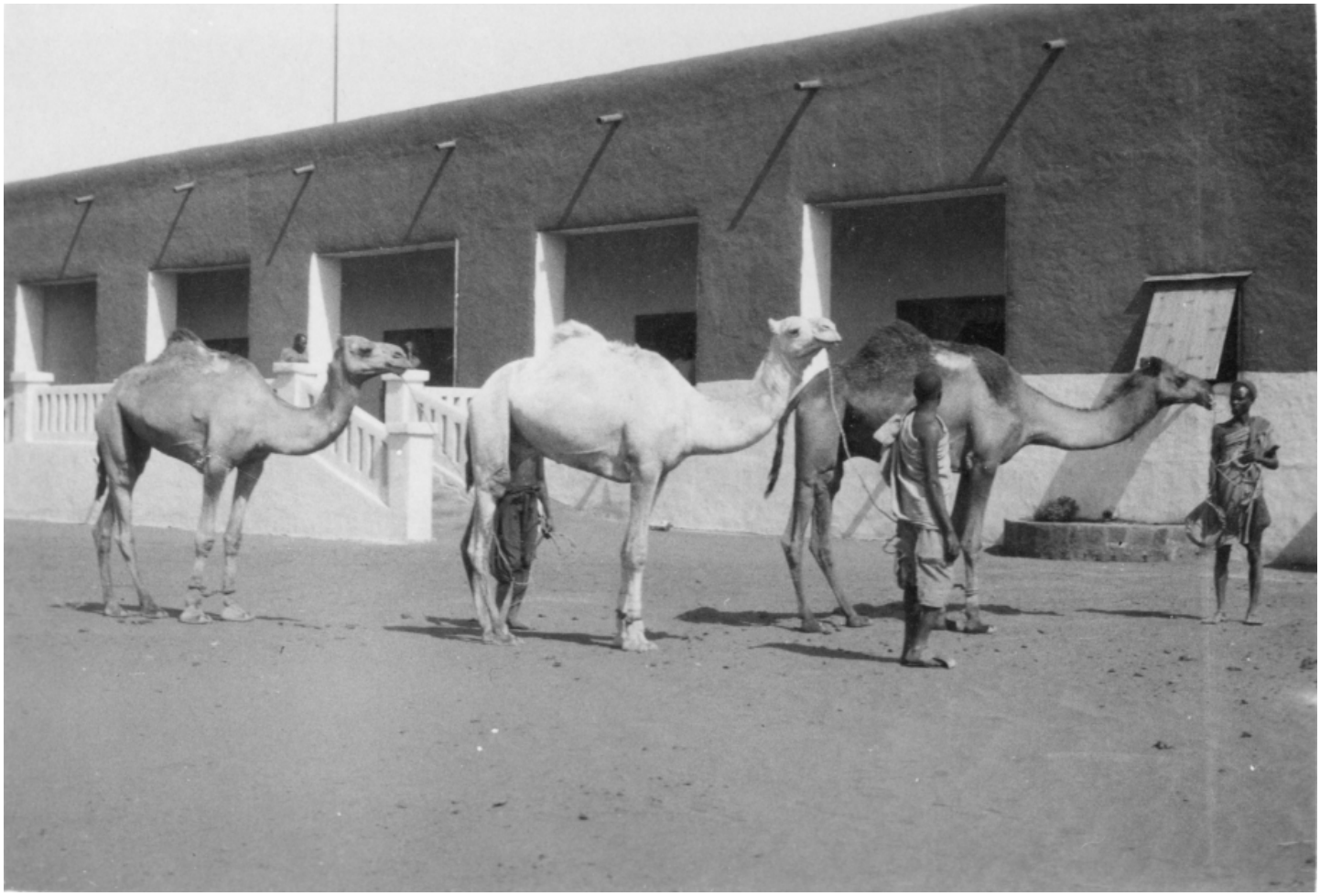




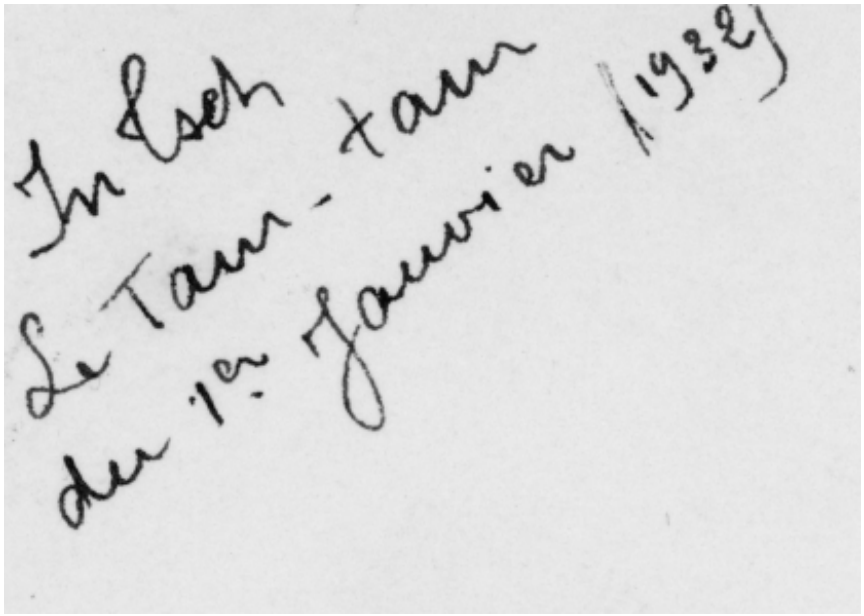
Costumes
Soudanais
Septembre 1931



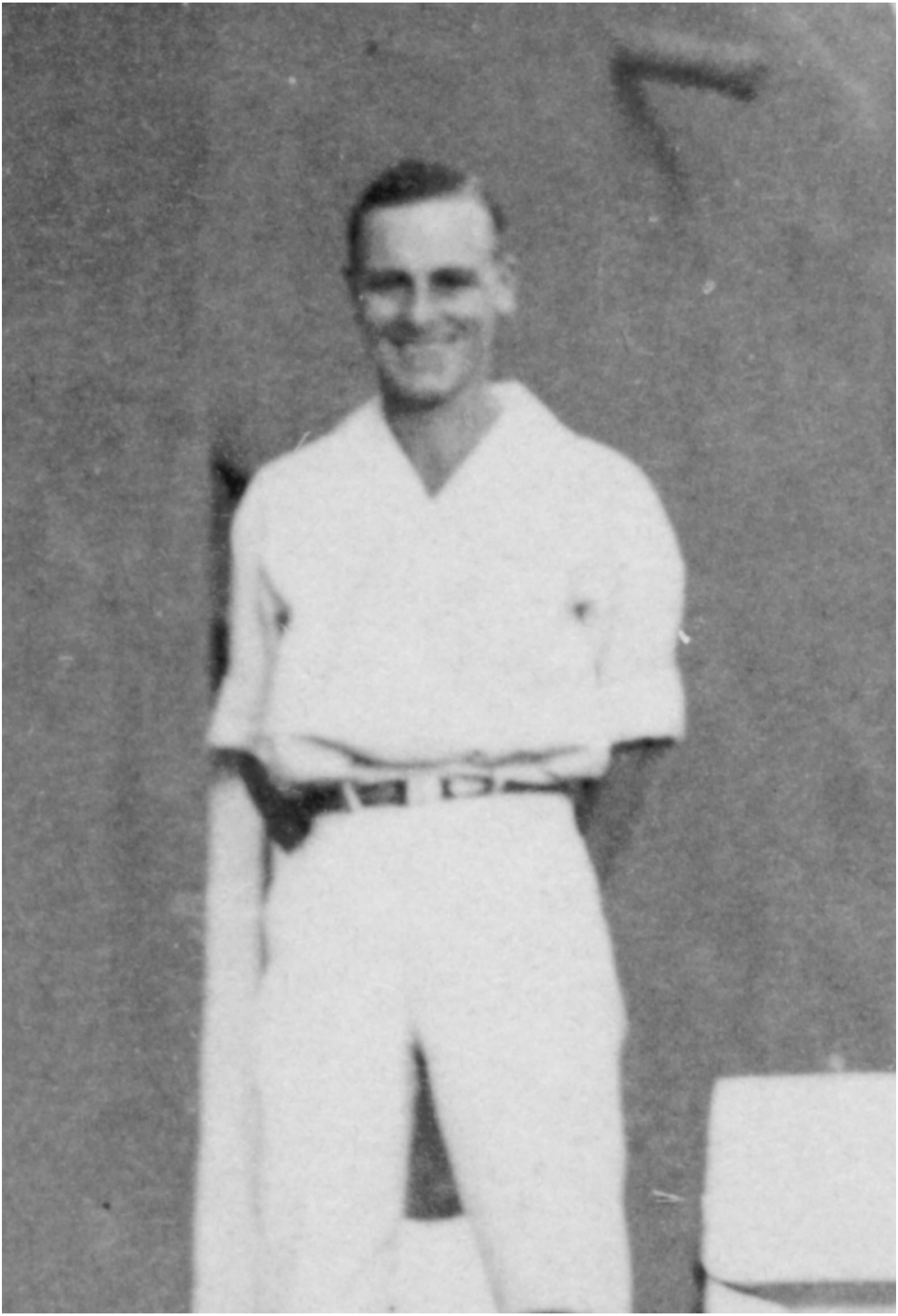




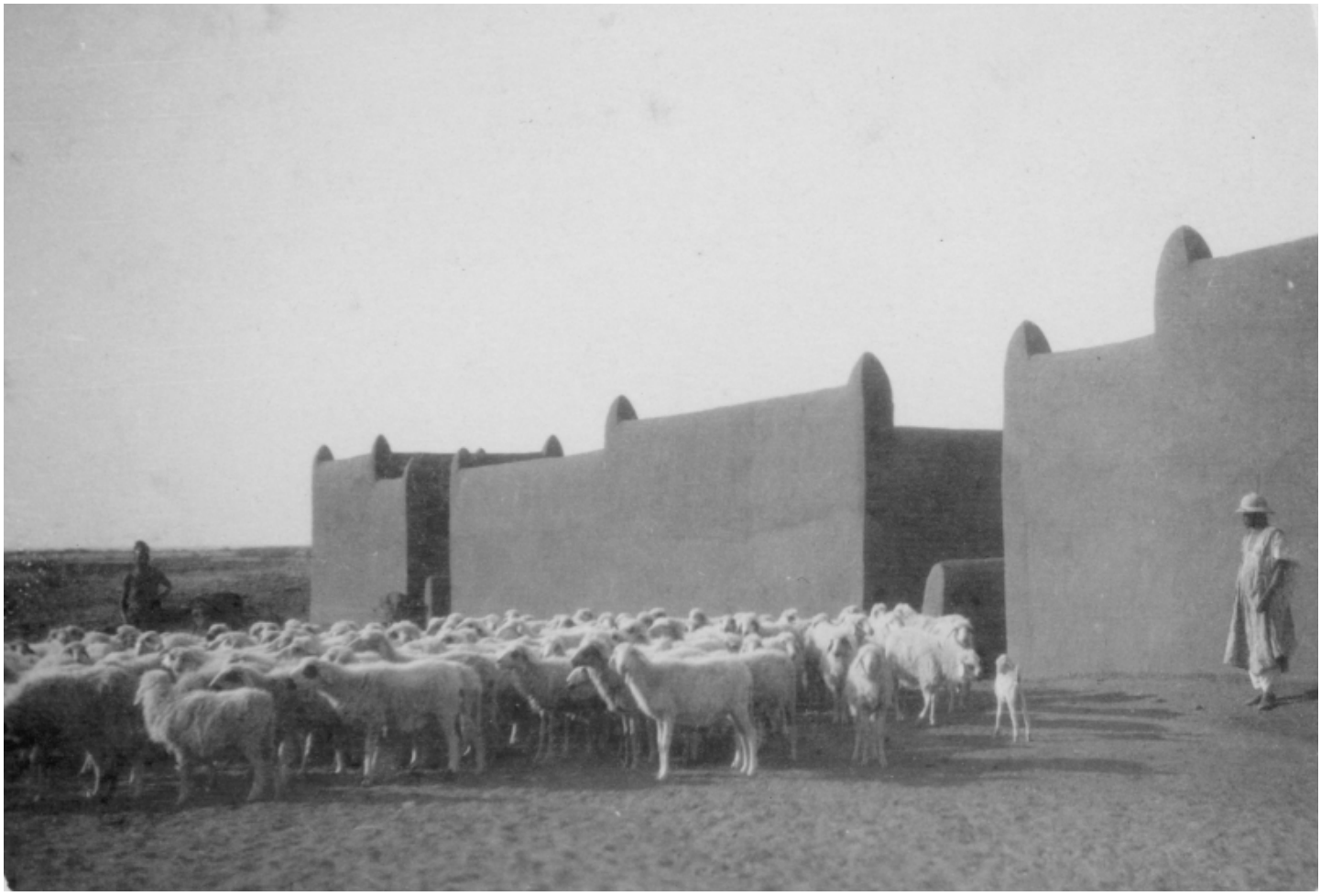


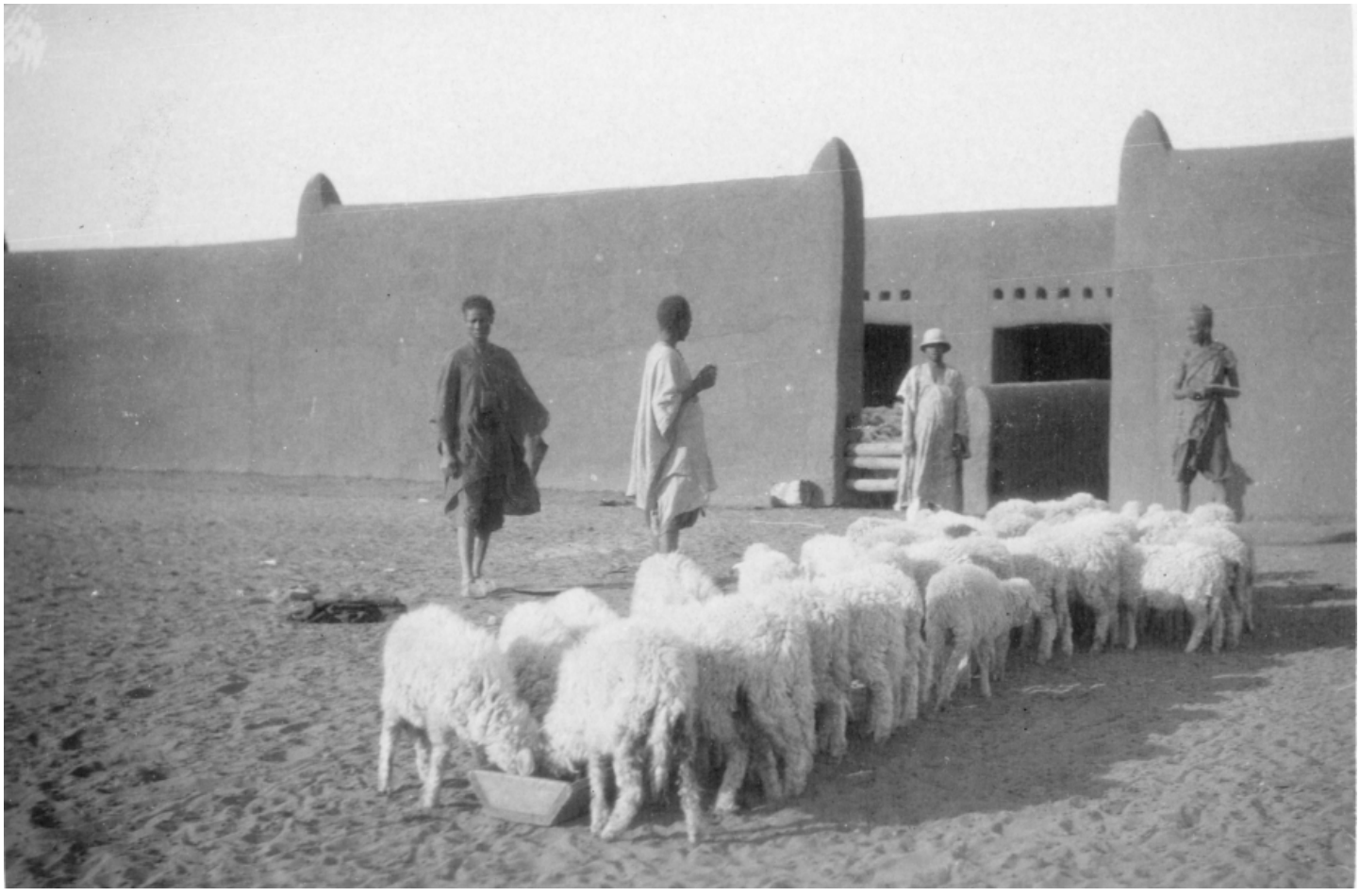

Le Tam-tam
du 1er Janvier 1938

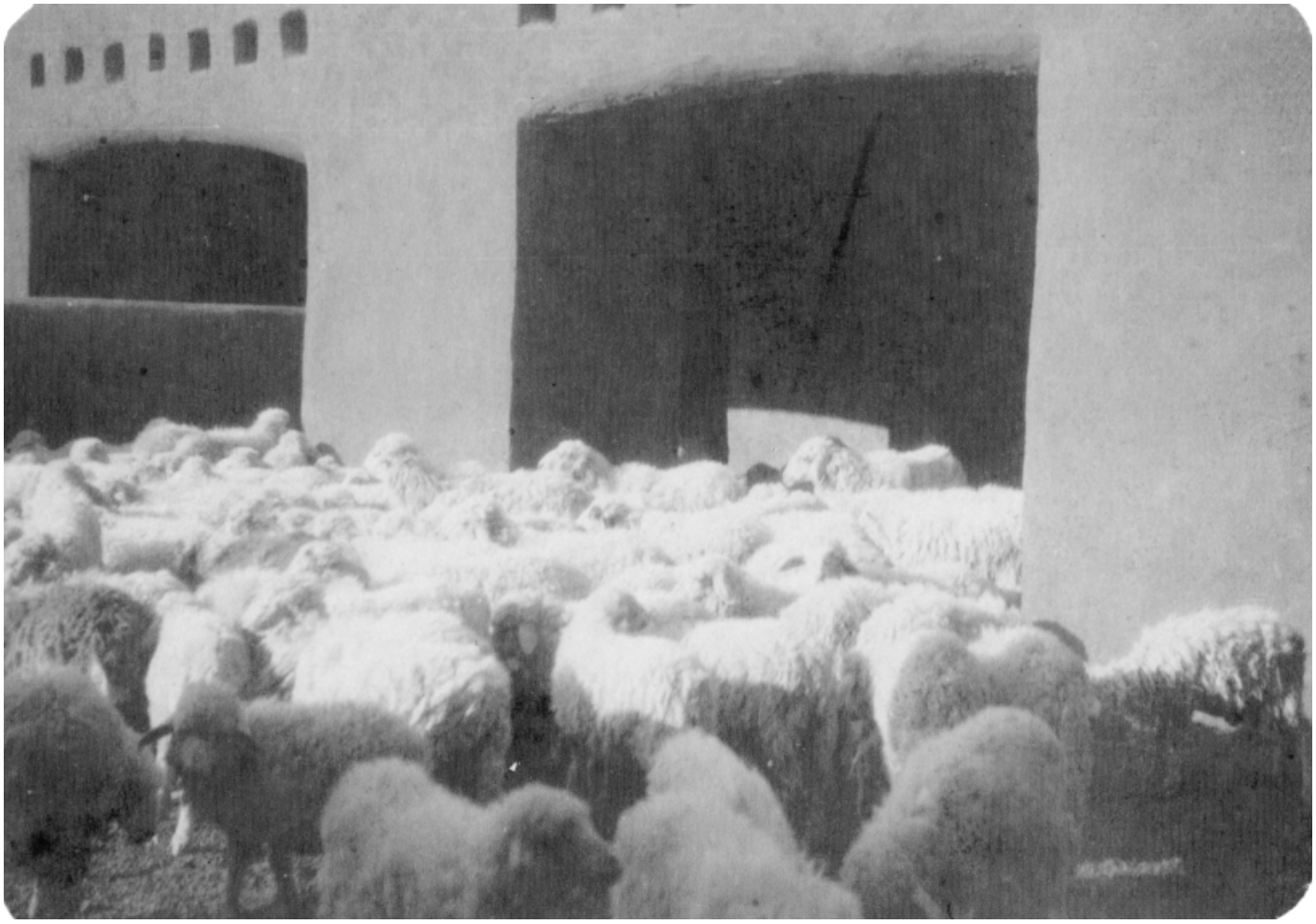




Des similitudes de paysages et de constructions laissent penser que les photos suivantes ont également été prises à la bergerie de In Tset.

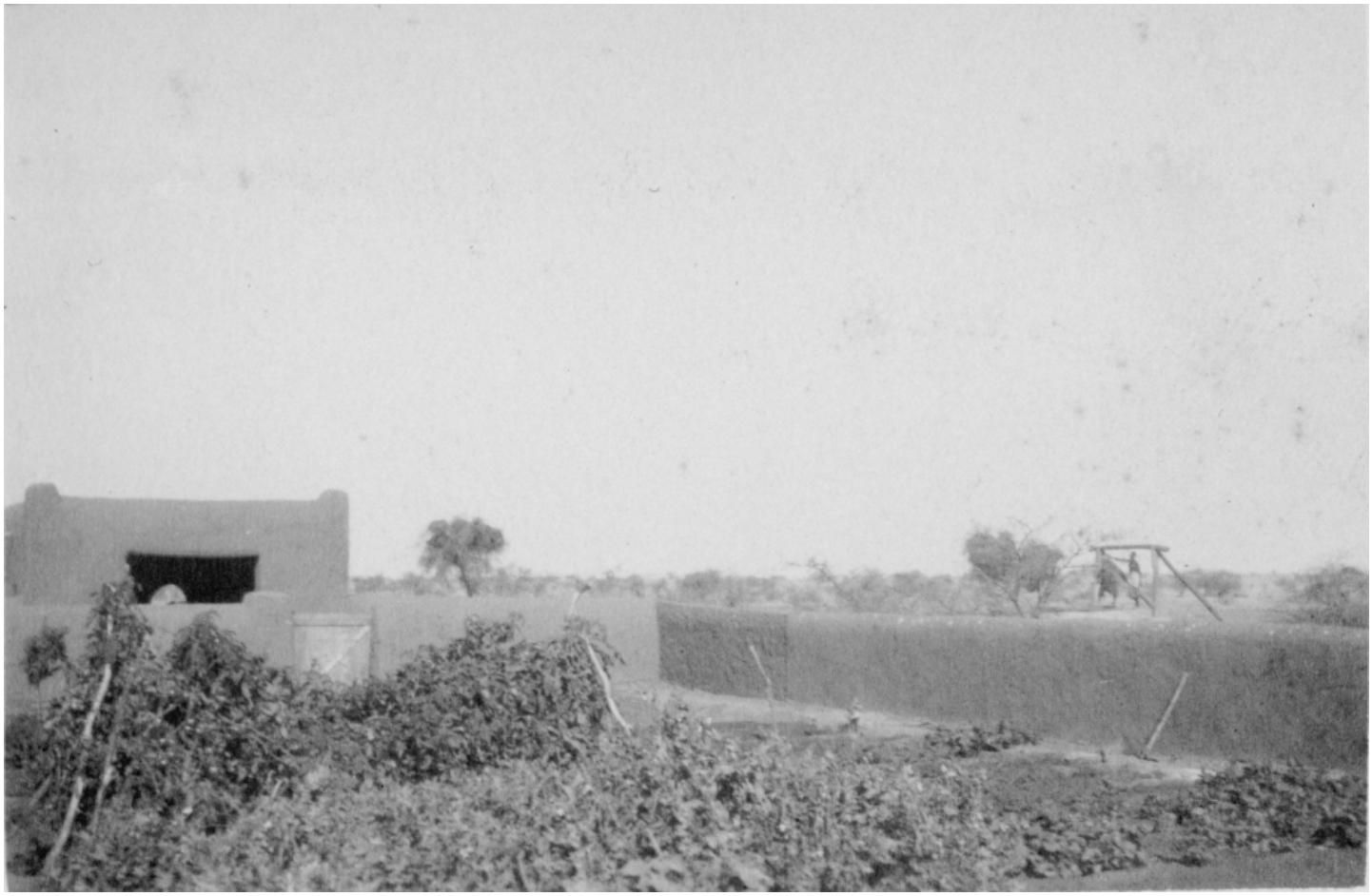


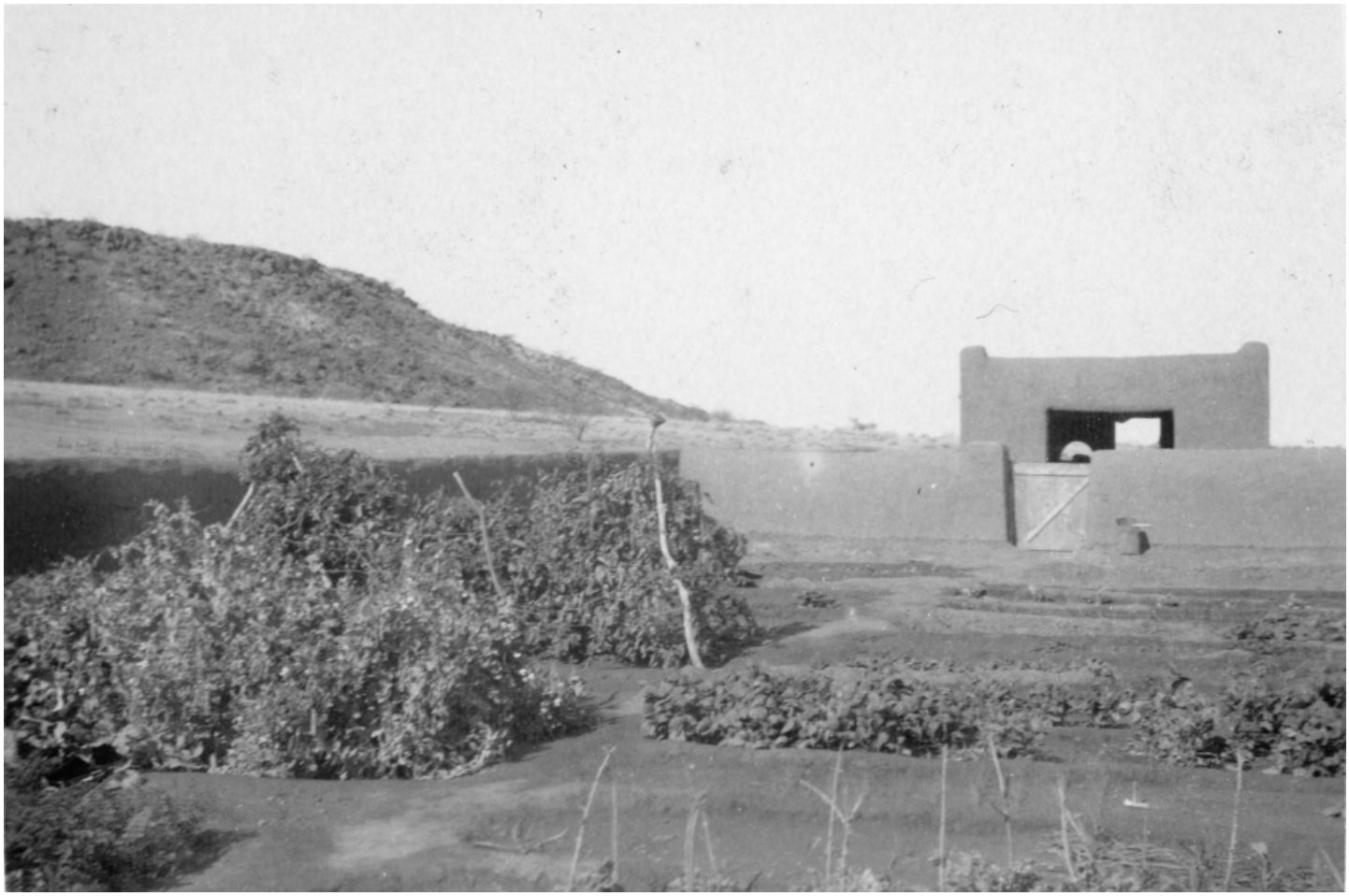




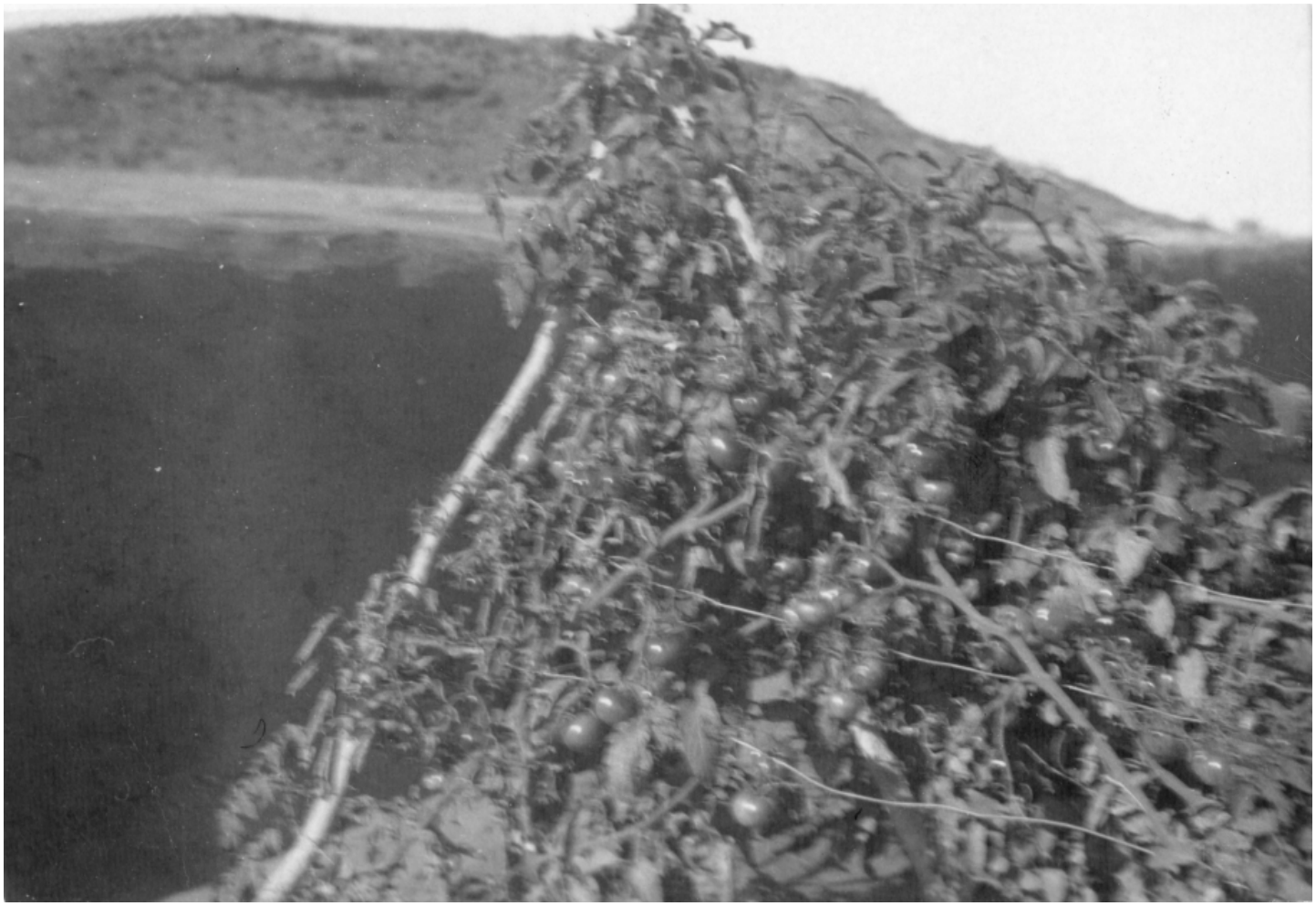


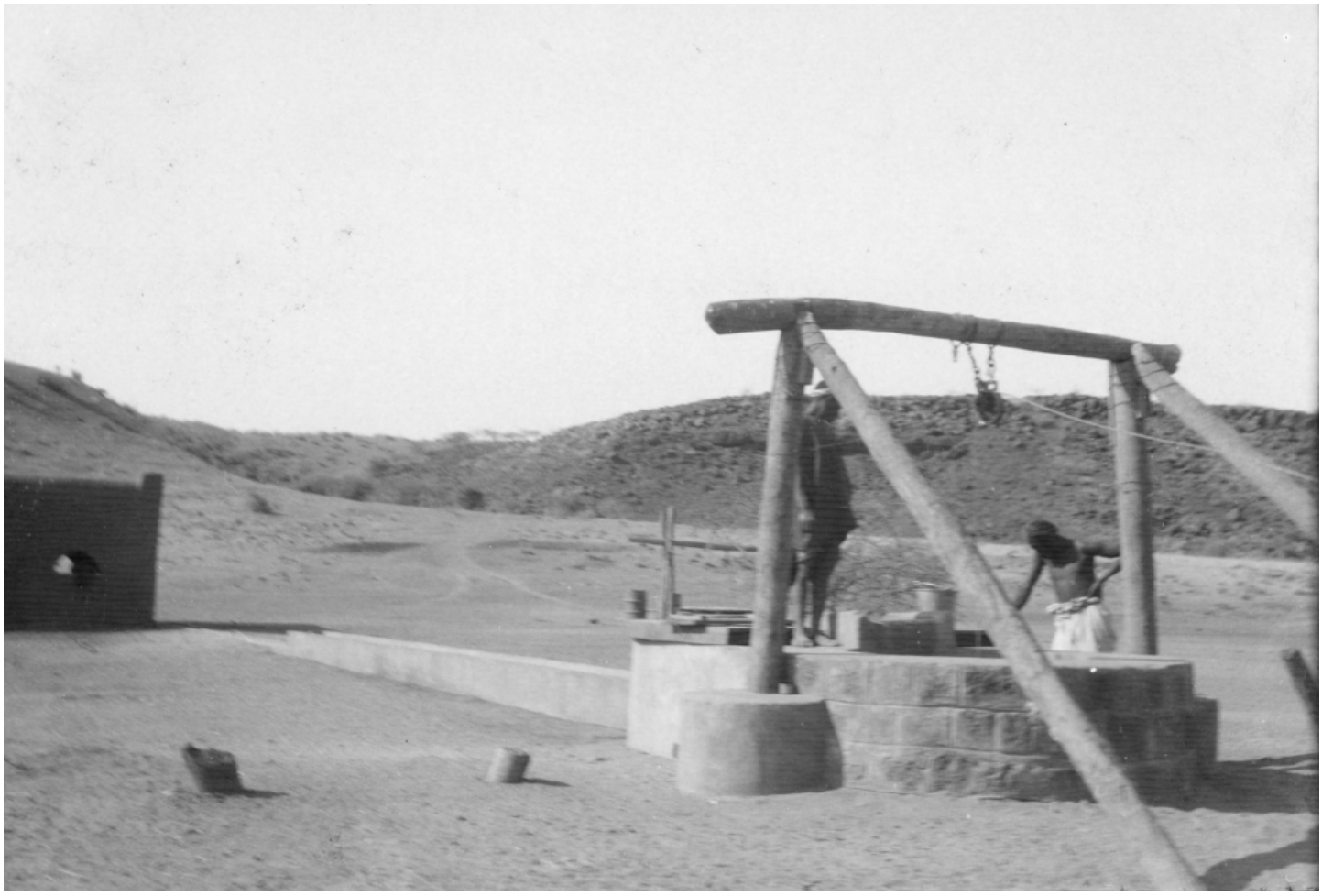


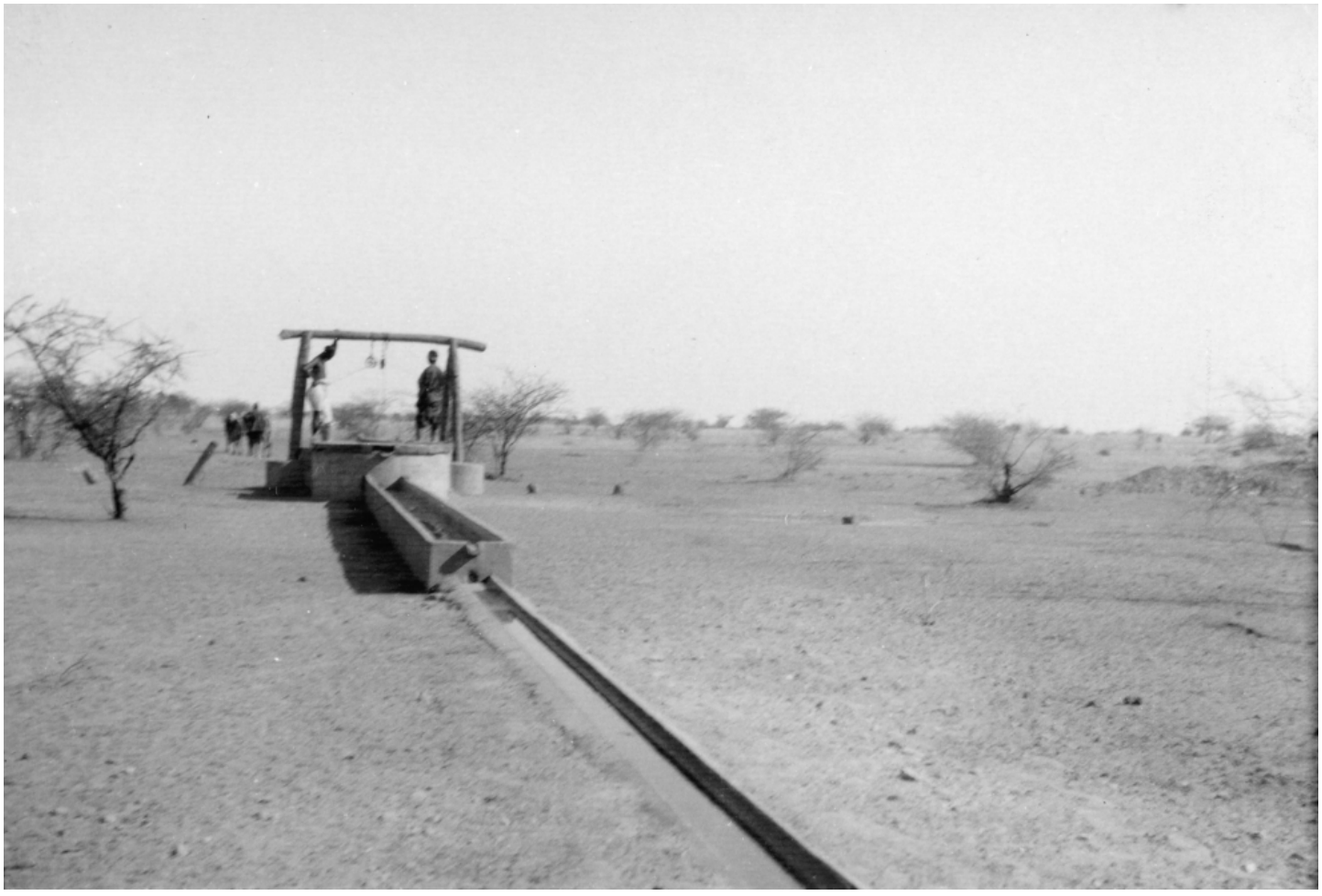








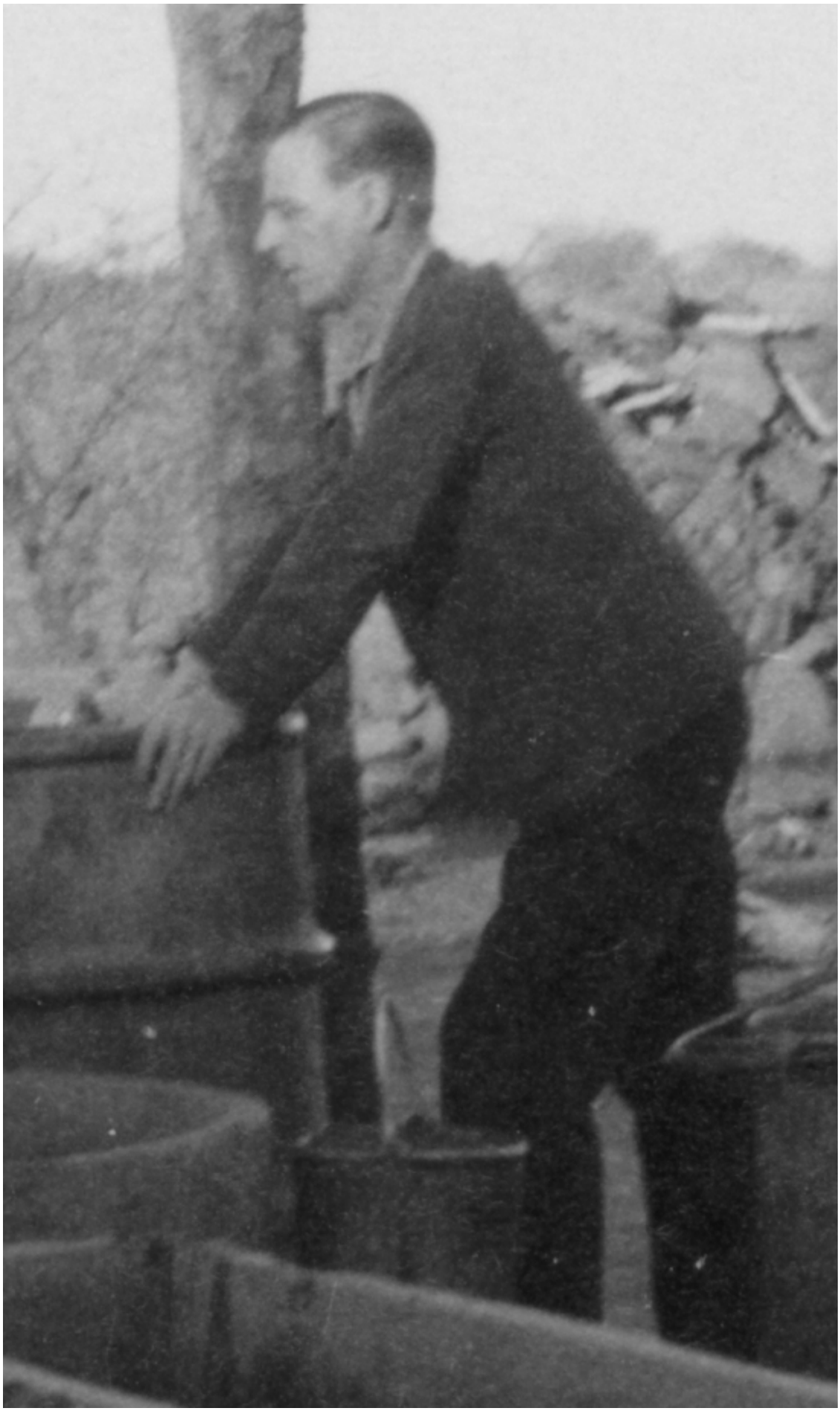




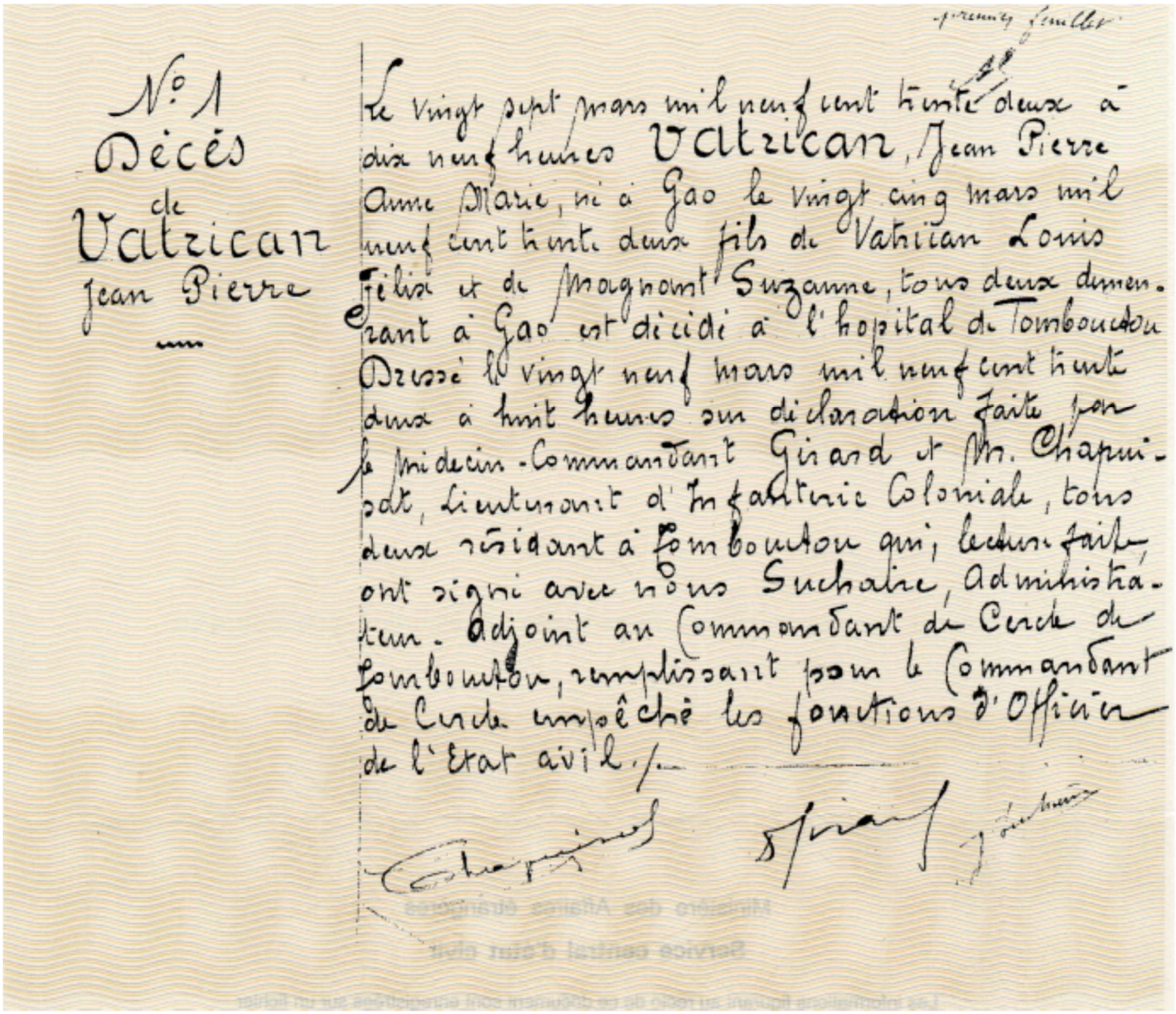
Deux images de puits, non situées. Ils pourraient être aussi aux alentours de la bergerie.







C’est à Gao qu’est né le deuxième enfant de Louis Vatrican et Suzanne Magnant, Jean Pierre, le 25 mars 1932, mais il est mort 2 jours après à l’hôpital de Tombouctou où il avait été transporté en urgence en avion grâce au concours des militaires.



N° 1
Décès
de
Vatrican
Jean Pierre

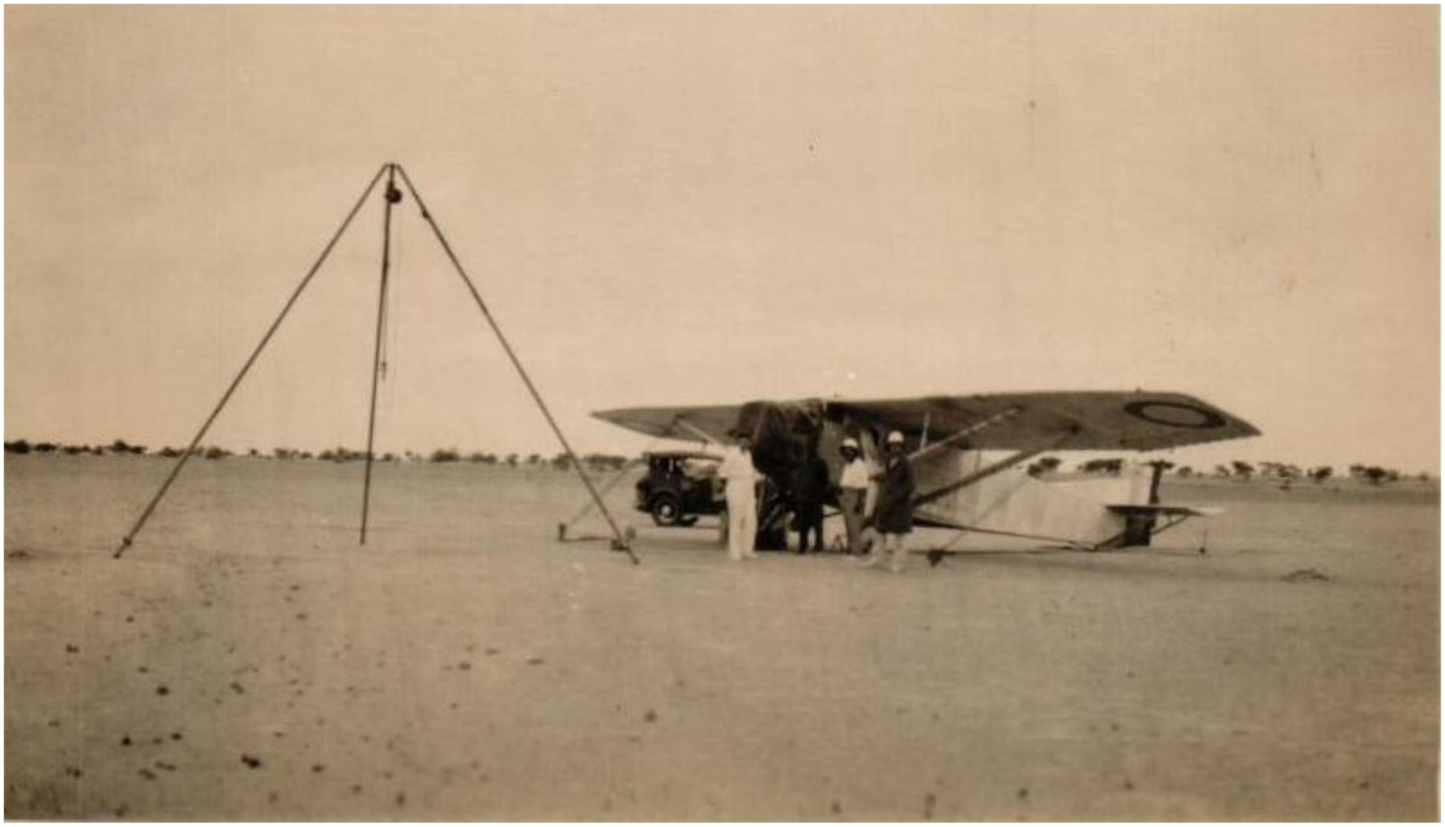
Premier feuillet

Le vingt sept mars mil neuf cent trente deux à dix neuf heures Vatrican, Jean Pierre Anne Marie, né à Gao le vingt cinq mars mil neuf cent trente deux fils de Vatrican Louis Félix et de Magnant Suzanne, tous deux demeurant à Gao est décédé à l'hopital de Tombouctou Dresse le vingt neuf mars mil neuf cent trente deux à huit heures sur déclaration faite par le Médecin-Commandant Girard et Mr. Chapuisot, Lieutenant d'Infanterie Coloniale, tous deux résidant à Tombouctou qui, lecture faite, ont signé avec nous Suchaire, Administrateur-Adjoint au Commandant du Cercle de Tombouctou, remplissant pour le Commandant de Cercle empêché les fonctions d'Officier de l'Etat civil./.

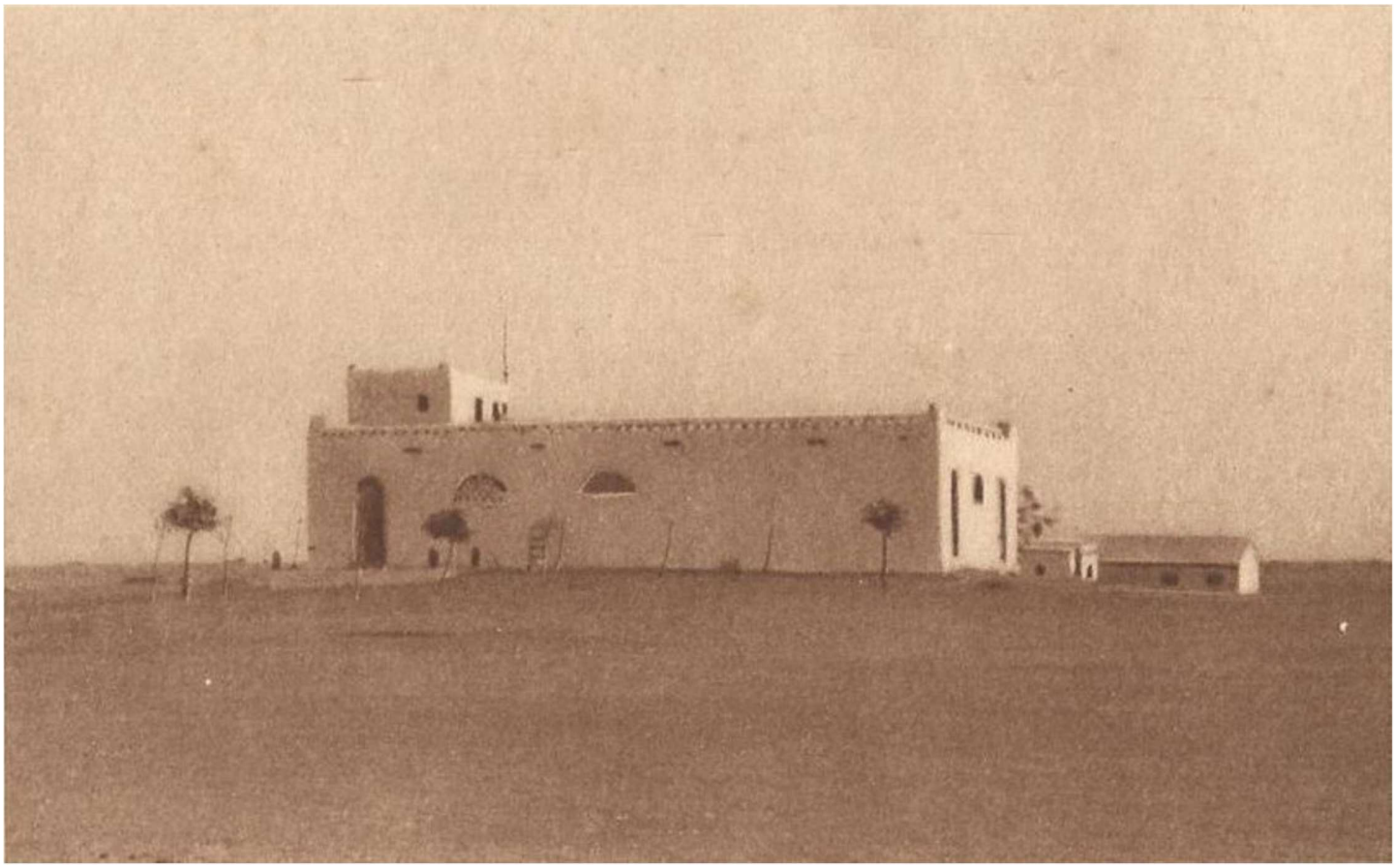
Il devait s’agir d’un avion de l’escadrille de GAO, troisième escadrille d’AOF, créée le 1er décembre 1931, avec un Farman 190 puis un Potez 25 A2 colonial (le numéro 524). En 1932 elle possède des Potez 25 TOE.

Un état-major de l’air en AOF a été créé en 1920 à Thiès. La première escadrille, de Bamako, a été créée en 1924, et la deuxième, de Dakar ou de Thiès, en 1929.

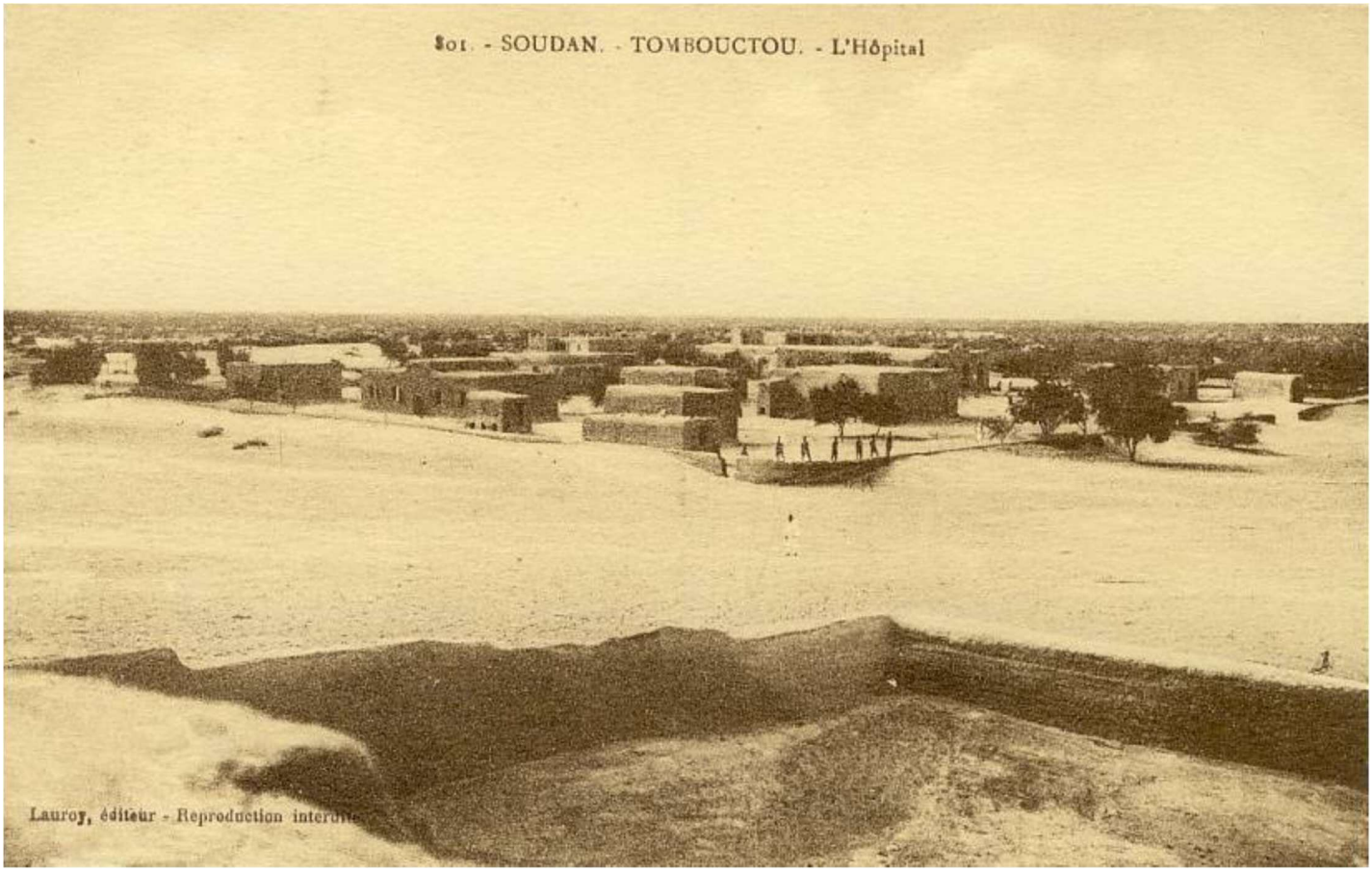
(L'impérialisme colonial français en Afrique: enjeux et impacts de la défense de l’AOF 1918-1940, Patrick-Papa Dramé, l’Harmattan, 2007)



Un Farman 190, à Gao (ou Bourem ?)



GAO : camp d'aviation, le mess des pilotes





Escadrille de GAO devant un Farman 190
(photo laissée par Louis Vatrican)



Rembourbé en allant
à In Abel.
Gao Dimanche
matin
21 Juillet 192



Mes visites du premier janvier 1933.







La photo de la voiture « embourbé en allant à In Tset » montre que Louis Vatrican et Suzanne Magnant, s'ils ne logeaient peut être pas à Gao mais à la bergerie (distante de Gao de 15 kilomètres) passaient quand même du temps à Gao. En tout cas, cette photo de premier janvier dénote une vie sociale à Gao, plus animée que celle d'El-Oualadji. A titre indicatif, dans les années 1940, Gao, avec un peu plus de 9 000 habitants, était trois fois plus peuplée qu'El-Oualadji.

Les personnages de cette photo se retrouvent sur d'autres, que l'on peut donc situer à Gao. Ce sont tantôt des sorties entre femmes (pendant que les maris travaillent) avec cependant parfois la présence d'un des maris, tantôt des cérémonies officielles où hommes et femmes sont présents, mais pas mélangés. La plupart du temps, Suzanne Magnant est sur la photo.







La femme à gauche sur la photo revêt une certaine importance. En effet Louis Vatrican en a fait un tirage à part, avec agrandissement, et une autre photo lui est consacrée.









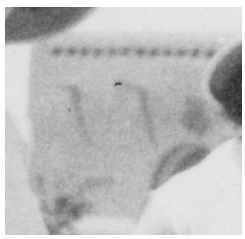






Cette photo est à rapprocher des deux suivantes, Différents indices montrent qu'elles ont été prises lors du même évènement (certainement pour les deux suivantes, peut-être un événement similaire pour celle-ci).

Le même bâtiment :





Les mêmes personnages, avec les mêmes vêtements :











Il devait s’agir d’une cérémonie assez officielle : vêtements élégants, bijoux.











Ces deux photos, au vu des habits, représentent des cérémonies moins officielles.





On reconnaît une personne sur la photo précédente :





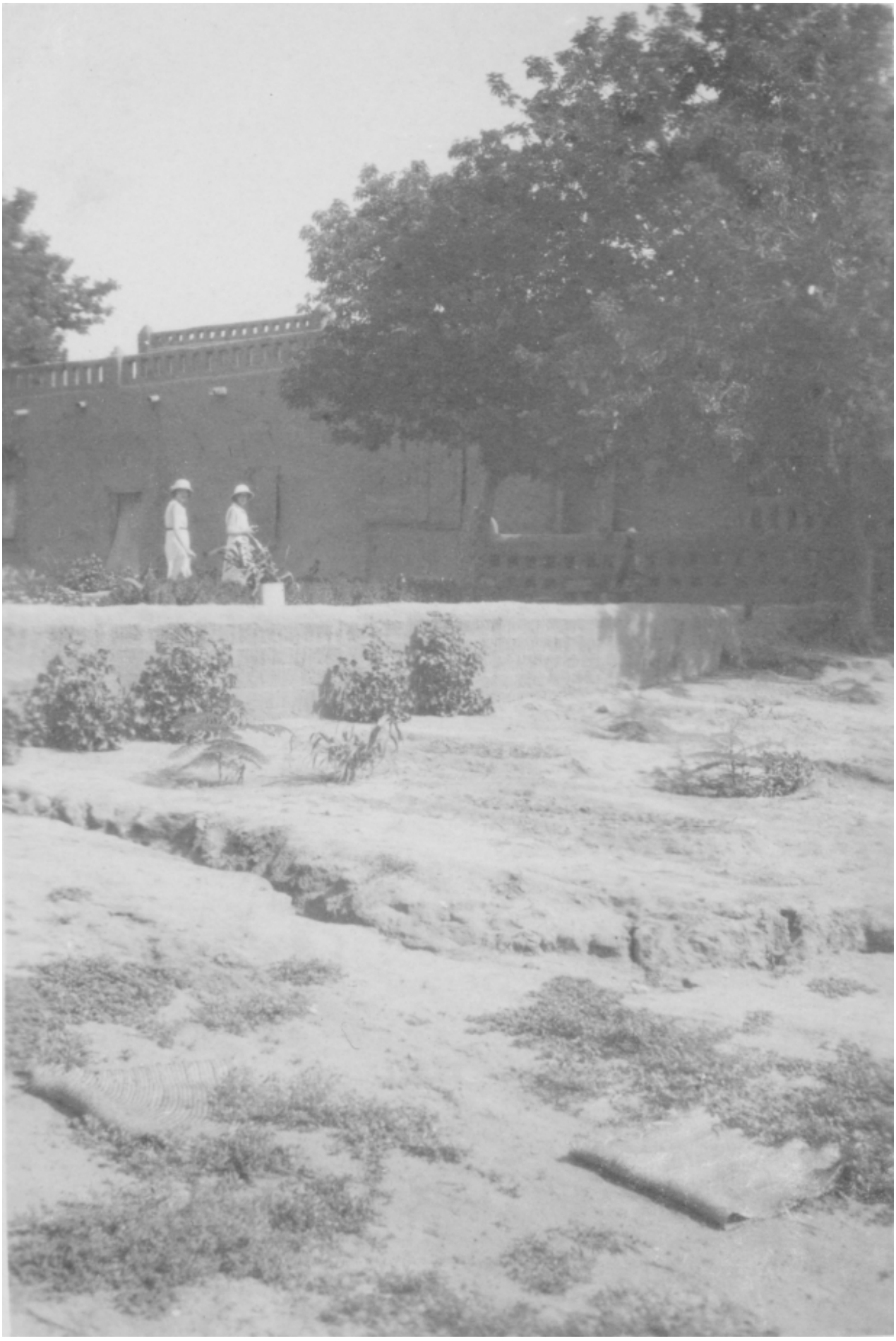
Sur les photos précédentes, Louis Vatrican apparaît deux fois :













On reconnaît la personne de gauche sur la photo suivante :







Sur cette photo, la suivante et une des précédentes apparaît une dame que nous avons déjà vue à Tondidarou et lors d'un repas :













Suzanne Magnant apparaît sur plusieurs photos :













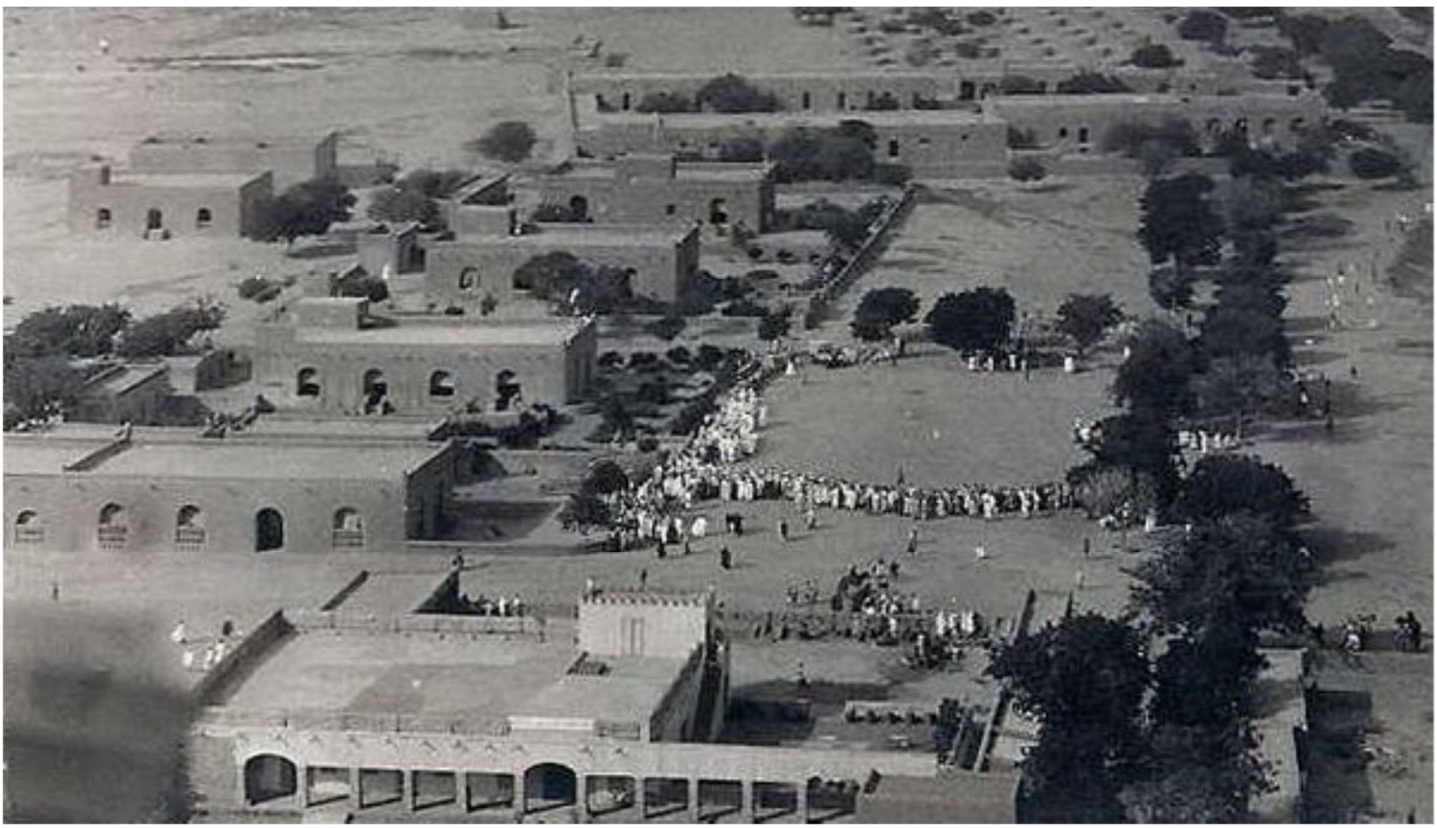
Les bords du Niger.

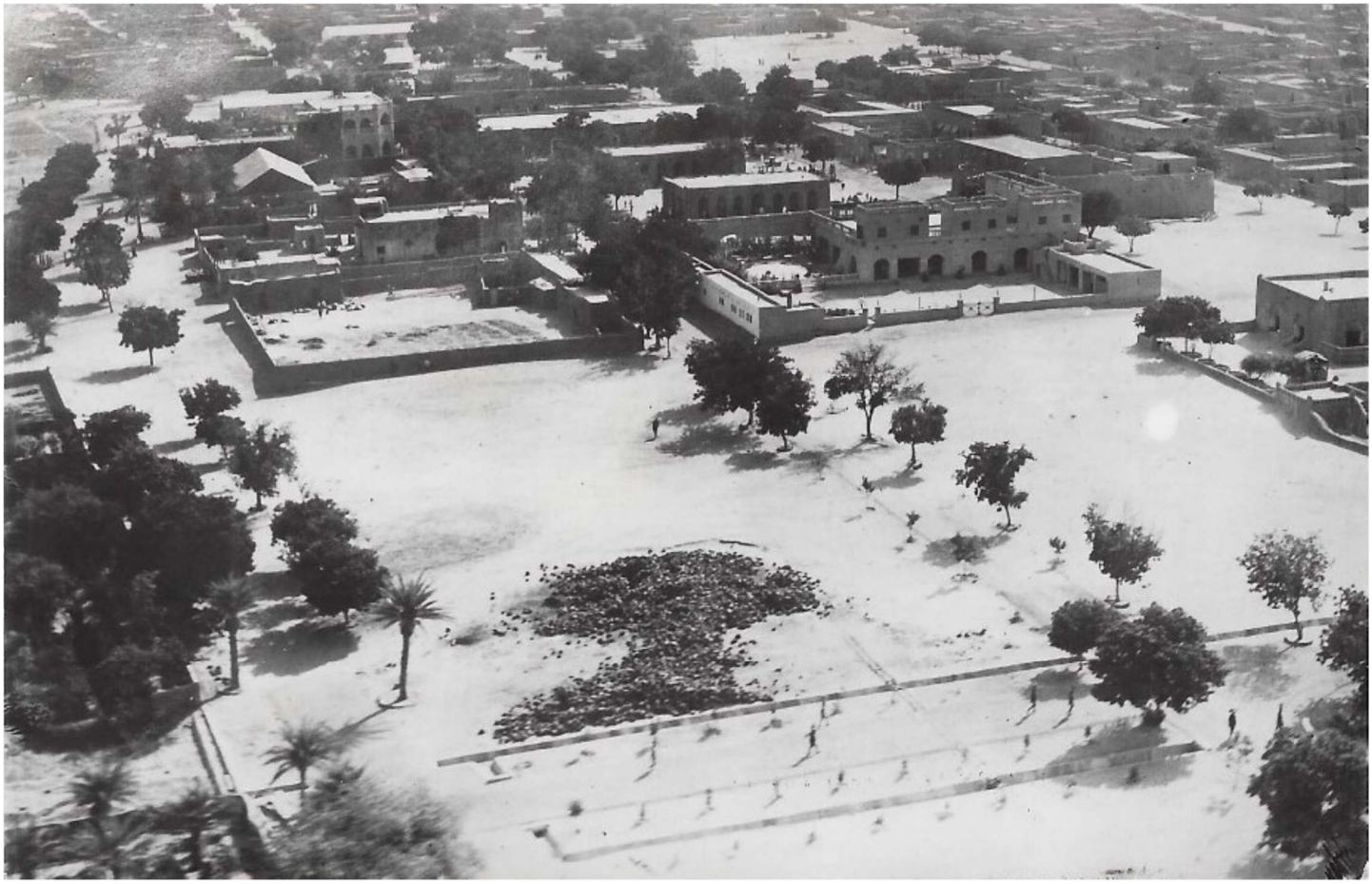




Plusieurs des photos précédentes pourraient avoir comme cadre la photo d'archive suivante. D'après la description de Gao, en début de ce chapitre, les constructions que l'on voit sont des bâtiments administratifs.

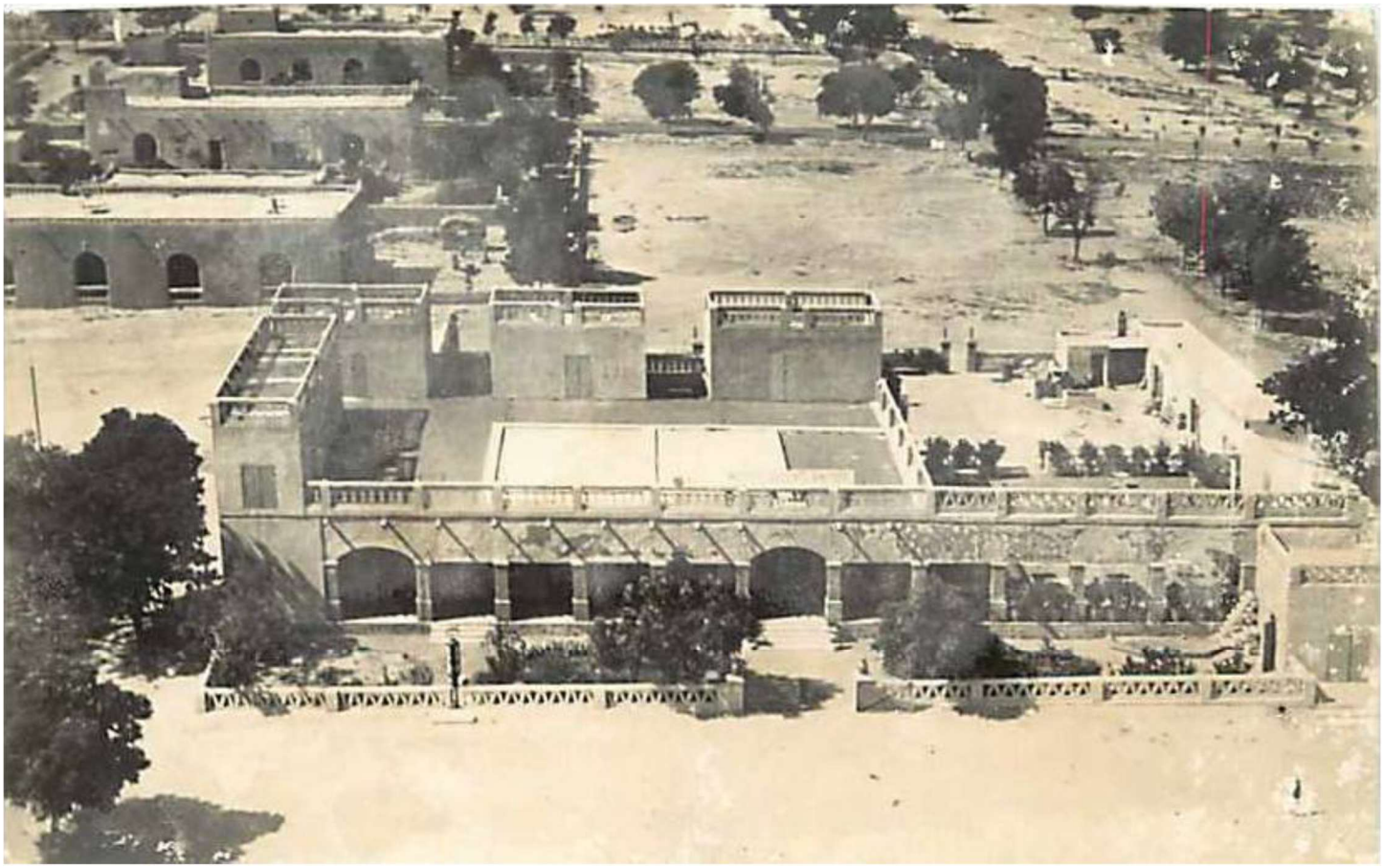






L’hôtel de l’Atlantide est au centre un peu à droite. Au milieu à droite se trouve le premier des trois bâtiments administratifs. Cette vue est prise du côté opposé par rapport à la photo précédente.

Le bâtiment au premier plan de la photo précédente est l'hôtel de l'Atlantide, que l'on retrouvera plus loin.

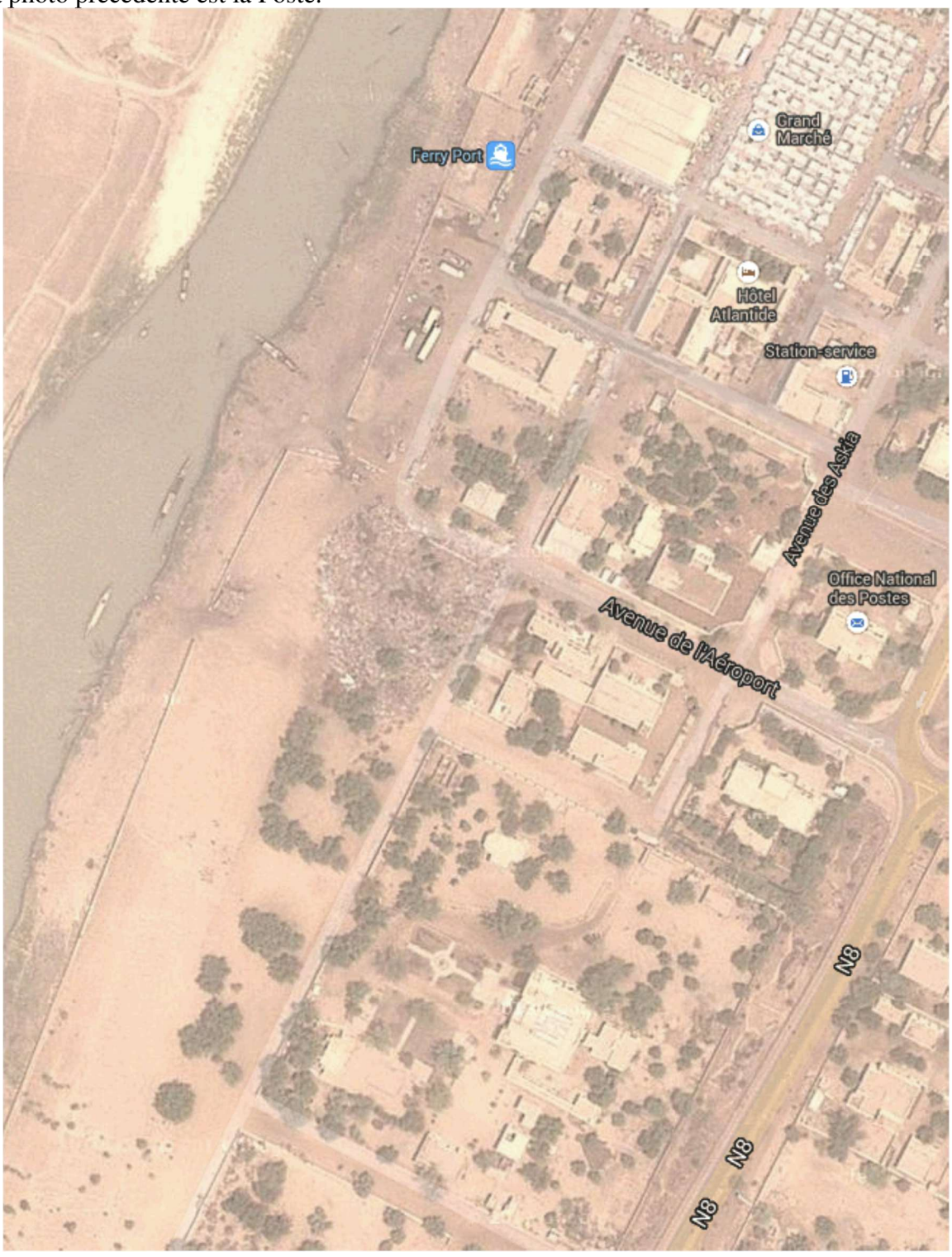


Carte postale : hôtel de l'Atlantide

Cette photo montre les bâtiments administratifs vus du côté opposé, par rapport à la première photo. L'hôtel de l'Atlantide est au fond à gauche.

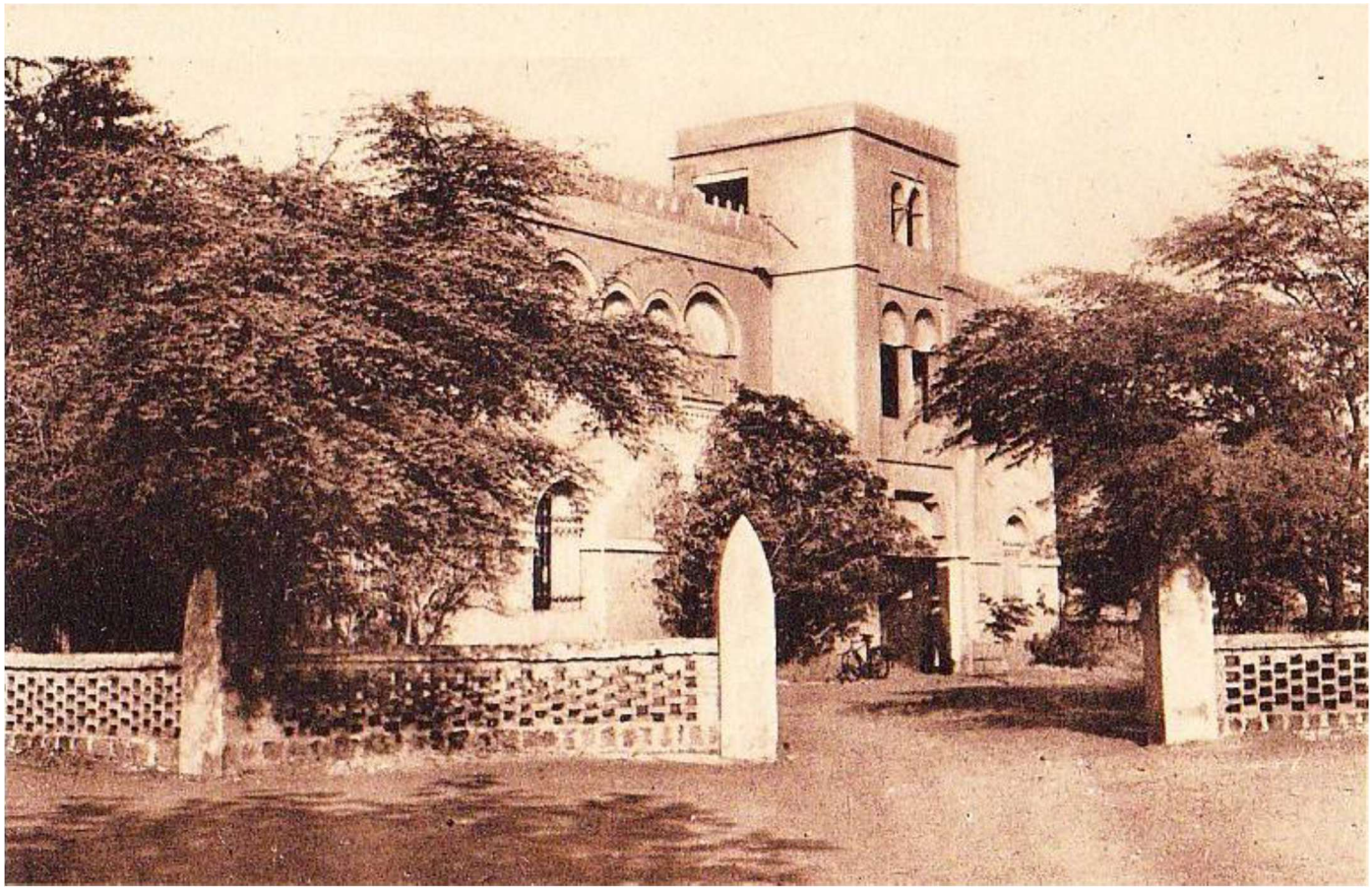


On peut faire le rapprochement avec le Gao actuel. Cette image nous montre que le bâtiment au fond à droite de la photo précédente est la Poste.





L'Hôtel de l'Atlantide.



La poste, vue du Sud-Ouest



La poste dans les années 30, vue du Nord

Quant au Palais du Gouverneur, difficile de le situer, à l'aide de cette simple photo :



GAO (Soudan) — Le Palais du Gouverneur



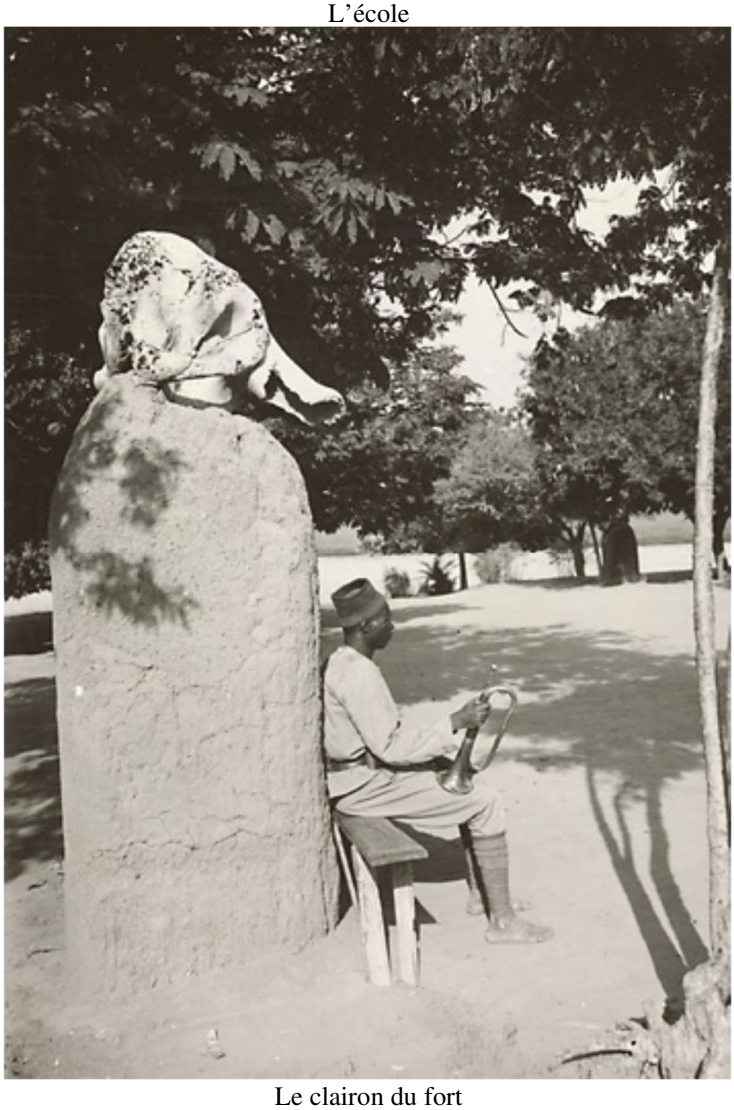
Le marché de GAO. Photo non annotée de Louis Vatrican, mais à comparer avec la carte postale suivante (on note l'inscription sur la façade de la maison de commerce >Devès et Chaumet)



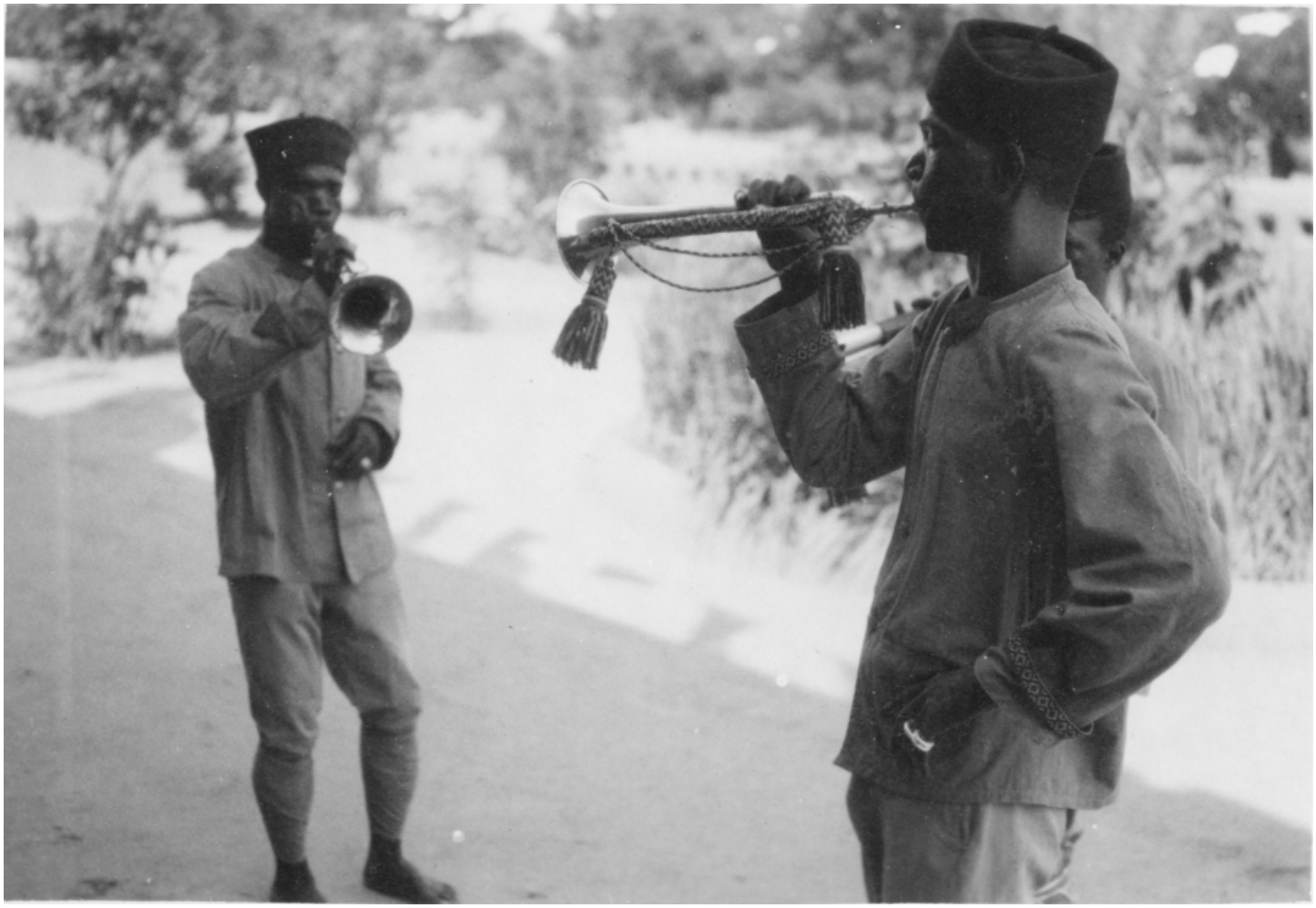
La série de photos suivantes est à comparer avec ces deux photos d'archive :



L'école



Le clairon du fort







Un Tam Tam





Une femme Griot







Carte postale : Gao, tam-tam conduit par la mère griot

Le retour de Louis Vatrican et Suzanne en France.

Le Journal officiel du Soudan français, dans son numéro du 1er mars 1933 écrivait :

18 février 1933. Une prime de fin de contrat, égale à six mois de sa solde de présence, est accordée à M. Vatrican (Louis), surveillant auxiliaire du Service zootechnique.

Un passage de retour en France est en outre accordé (2e catégorie) à M. Vatrican et à sa famille (femme).

Louis Vatrican et Suzanne ont effectué leur voyage de retour sur le paquebot Aurigny de la compagnie des Chargeurs Réunis : départ de Dakar le 27 avril 1933, arrivée à Bordeaux le 8 mai.

Le départ de l'Aurigny a été annoncé par le journal L'Ouest-Eclair du 29 avril :


L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE FONDATEUR (1899-1932) Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

34e Année. — N° 13.323

SAMEDI 29 AVRIL 1933 8e Marie, ég.

25 CENTIMES


NOUVELLES MARITIMES


MARINE MARCHANDE

Paquebots et vapeurs longs-courriers

AURIGNY : parti de Dakar le 27.

Et son arrivée à Bordeaux par celui du 10 mai :


L'Ouest-Eclair

DIRECTEUR POLITIQUE FONDATEUR (1899-1932) Emmanuel DESGRÉES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

34e Année. — N° 13.334

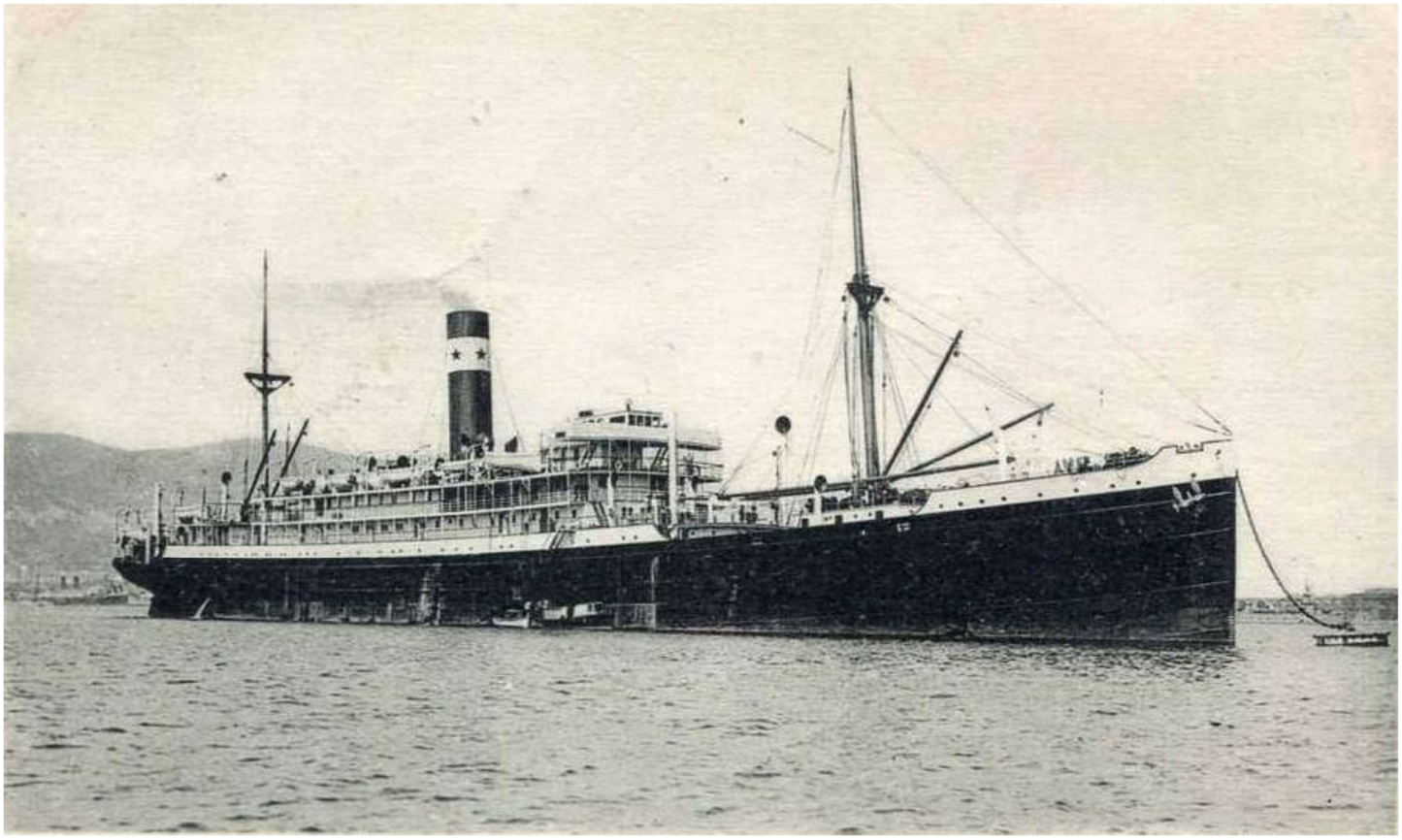
MERCREDI 10 MAI 1933 St Gordien

25 CENTIMES


MARINE MARCHANDE

Paquebots et vapeurs longs-courriers

AURIGNY : arrivé à Bordeaux le 8, de la Plata.



Chantier & Caractéristiques :

Forges et Chantiers de la Méditerranée (la Seyne sur Mer).
Lancé le 23 mai 1918 ; voyage inaugural : le Havre – Buenos-Aires
Caractéristiques : longueur : 147 m ; largeur : 18 m ; 2 hélices ; 2 machines alternatives à vapeur à triple expansion et 5 chaudières développant 7 600 CV pour le premier et 6 900 pour le second ; vitesse, 13 nœuds ; 75 passagers 1ère classe ; 32 passagers 2ème classe ; 78 passagers 3ème classe ; 9 588 tjb ; 8 200 pel

Caractéristiques après 1944 : Machine alternative à vapeur à triple expansion et 3 cylindres ; 1 hélice ; 6 256 tjb ; 12 736 pel

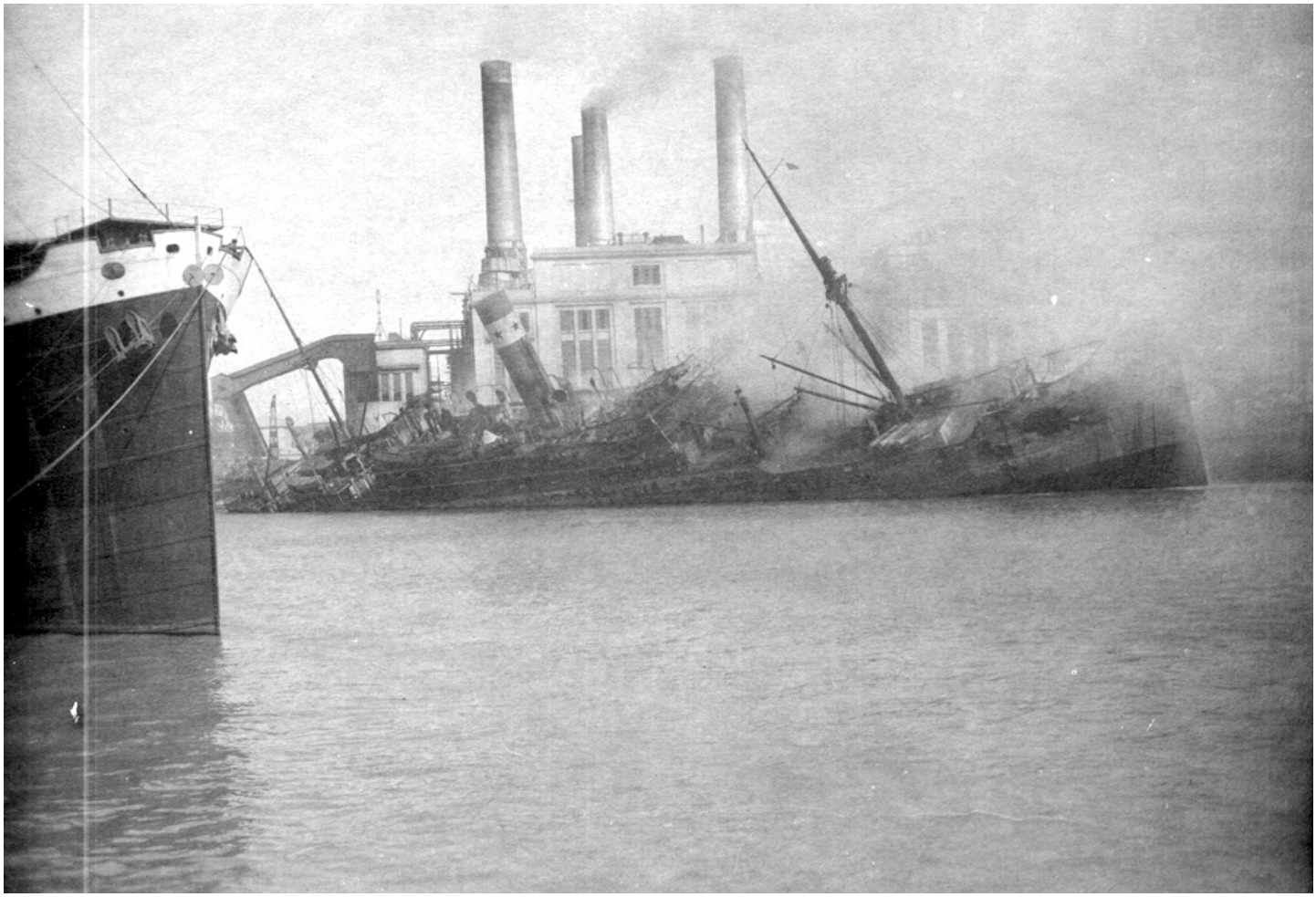
Principales dates & Observations :

Paquebot de la Cie des Chargeurs Réunis
Assure la ligne de l'Amérique du Sud : Hambourg, Anvers, Le Havre, Bordeaux, Dakar, Madère, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Aires, plus diverses escales différentes suivant les dates (La Rochelle, Bilbao, La Corogne, Vigo, Leixoes, Lisbonne, Pernambouc)
Période d'inactivité entre mai et août 1922
1923 : effectue un voyage à Shanghai
1924 : collision ave une bouée entre le Havre et Anvers
Période d'inactivité entre mars et presque la fin de l'année 1931
09.1939 : réquisitionné dans le port de Buenos-Aires par le gouvernement argentin, en raison de la guerre
21.12.1941 : endommagé gravement par un incendie à Buenos-Aires
06.08.1942 : renfloué ; racheté en l'état par l'armateur Dormat SA (Argentine), qui le fit réparer par l'atelier Astarsa. Il fut modifié en cargo, les salons et les cabines des passagers furent supprimés.
26.07.1944 : Il entre en service sous le nom **GENERAL SAN MARTIN**. Il fait du cabotage entre l'Argentine et le Chili
1952 : vendu à l'entreprise Geamar SA (Argentine)
04.09.1954 : Il quitte Buenos-Aires, fait escale à Bahia Blanca et, avec un chargement de blé, se dirige vers le port chilien de San Antonio. Il n'arriva jamais à destination, disparaissant sans laisser de traces à la hauteur du golfe de Penas.

CHARGEURS RÉUNIS



Salle à manger du paquebot "AURIGNY"



Incendie dans le port de Buenos-Aires

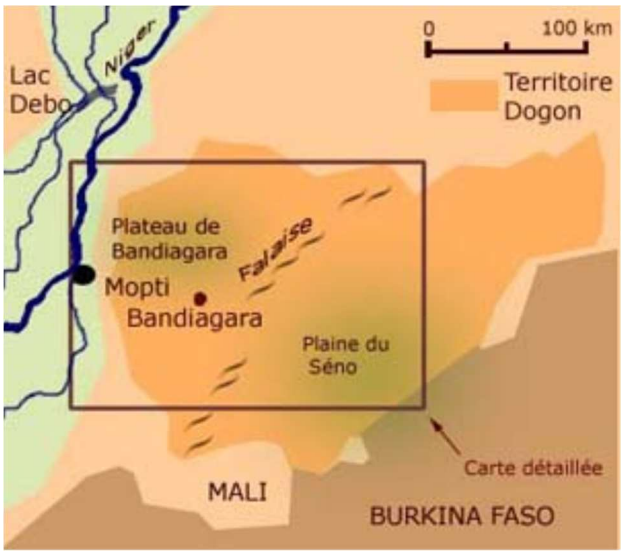


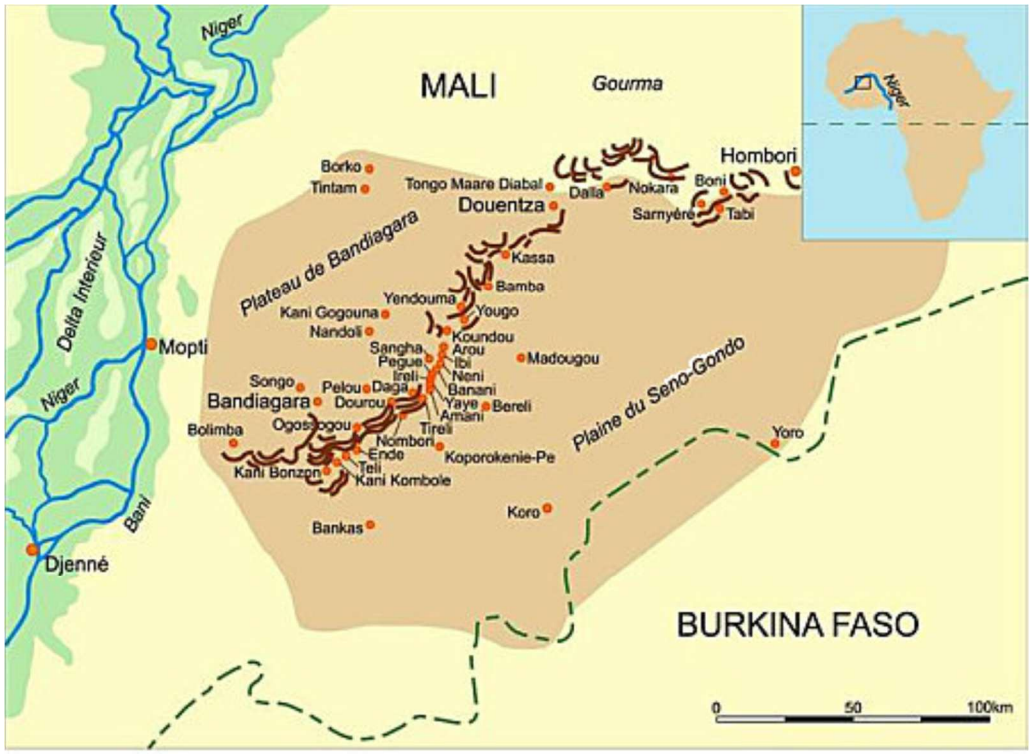
General San Martin

Les falaises

Nous avons plusieurs photos dans des falaises. Ces photos ne sont pas toutes du même jour car on observe trois vêtements différents pour Louis Vatican et deux pour Suzanne. On y retrouve des personnages déjà vu ailleurs : Ernest Boyer et des personnages vus à Gao et à Niafunké.

Le seul site qui pourrait correspondre (paysages similaires et pas trop éloignés) est le site des falaises de Bandiagara.



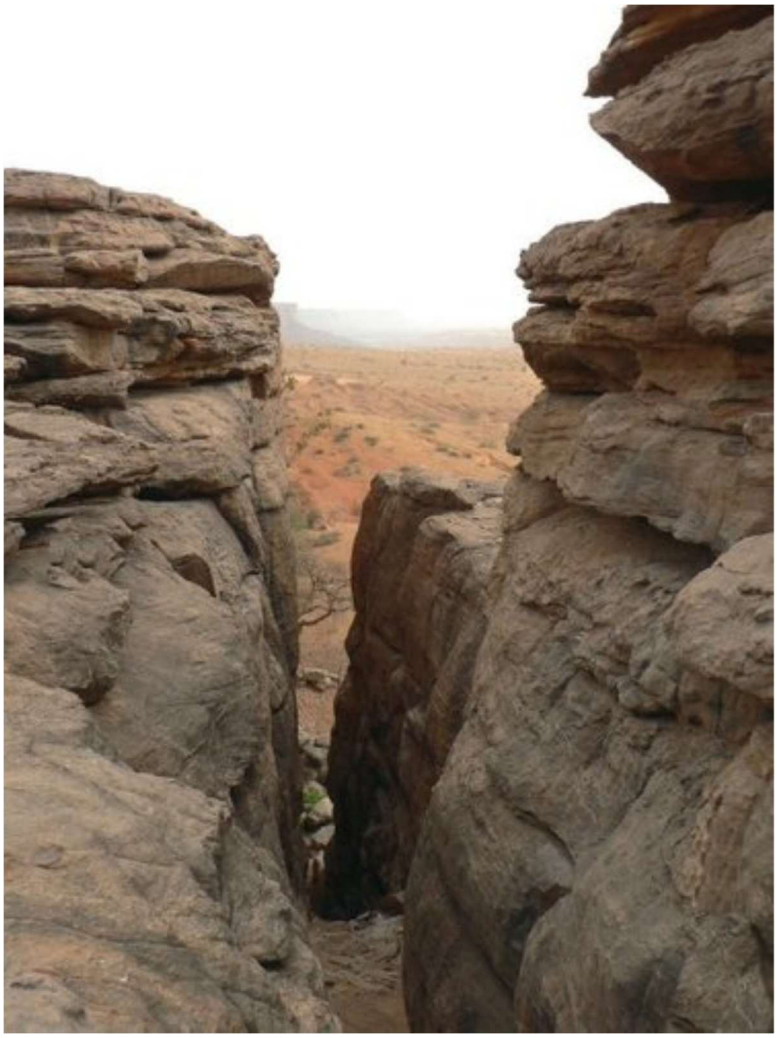


Il pourrait s’agir de Dourou :



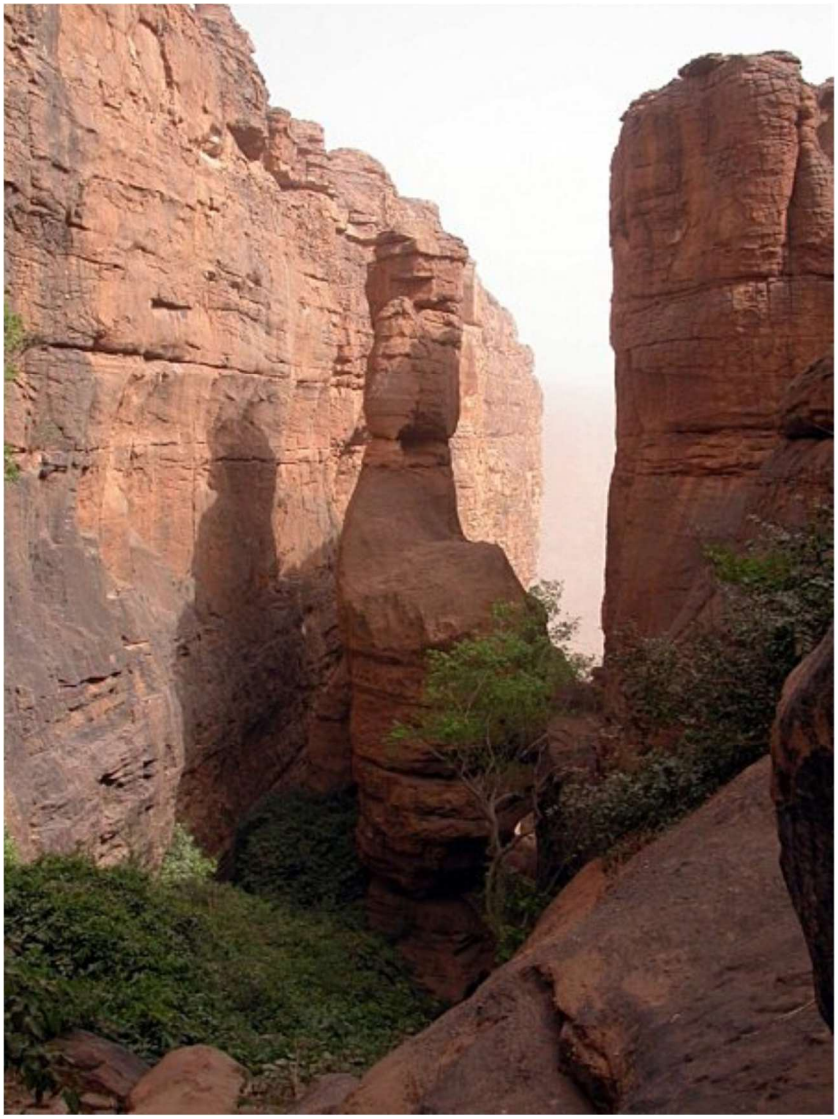






Il pourrait s’agir de Nombori :





Il pourrait s’agir de Songo, plus près de Mopti et du Niger.



Il pourrait s’agir de Sangha :







Hélène d'Orléans, duchesse d'Aoste écrivait en 1922, ces lignes sur Sangha :

Mopti. A la falaise de Sangha. Mardi, 31 janvier 1922. — II me semble, aujourd'hui, avoir vécu un beau rêve, ou avoir été transportée sur une autre planète. C'est à peine si une épaisse pelisse me préservait du froid de la nuit ; une course vertigineuse en auto nous emportait dans les ténèbres à travers la plaine.

Sorties de la brousse, des bêtes traversent la piste ; déformées par la clarté des phares, elles prennent des aspects fantastiques. Un instant aperçues, elles s'évanouissent dans l'ombre.

Au ciel de velours obscur, la Croix-du-Sud flamboie.

Bientôt se dessinent de noirs monticules tout à l'heure invisibles. Ils sortent du néant, se recréant avec tous les détails de leurs formes et de leurs contours. Ils s'éclairent, deviennent mauves, opalins ; le ciel tout entier est rose et gris, puis bleuâtre, et la plaine est pâle, tout unie. Enfin le faîte d'une montagne paraît s'incendier d'écarlate, et sur ce sommet privilégié, le soleil jaillit; il s'élève comme une grande coupe lumineuse toute ruisselante d'un breuvage divin.

La course semble nous entraîner dans un précipice sans fond ; nous descendons par des pentes à pic, toutes droites, dans le vide. Une odeur de caoutchouc brûlé nous dit que les freins chauffent. Ventre à terre, un cavalier indigène nous précède ; on ne distingue que les sabots de son cheval et les vêtements flottants que la vitesse gonfle de vent.

Nous sommes au pied d'une falaise gigantesque ; elle semble presque hostile, écrasante de hauteur. La majesté des proportions, la noblesse des pierres, le silence sacré des lieux, tout nous envahit d'admiration.

Ici, le pays n'a pas d'âge. Le temps, depuis toujours, semble s'être déroulé dans une immobilité merveilleuse. Ces rochers titaniques sont tels encore que les laissa jadis quelque tempête géologique : leurs différentes couches bouleversées, effondrées dans un grand cyclone qui a détaché des blocs immenses en de formidables éboulements ; des crevasses déchirant le roc du haut en bas, détachant les montagnes l'une de l'autre pour les laisser, ainsi que de monstrueux îlots de pierre, au milieu de la plaine de sable.

A première vue, la falaise géante paraît inhabitée, puis les yeux, qui ont été éblouis par un ensemble si merveilleux, se fixent et cherchent. Brusquement, dans ce chaos, c'est une apparition de vie sauvage et primitive ; on est rejeté, non plus dans le souvenir de l'histoire, mais dans la mémoire obscure de la pré-histoire, alors que les mondes s'organisaient, et qu'un peu de vie apparaissait sur la terre. On est très loin, infiniment loin,

et l'on rêve de violences animales dans la liberté première reconquise. Des hommes ont surgi, soudainement apparus dans le décor de murailles grises où il semble que la vie, depuis des milliers d'années, se soit cristallisée.

Dans les amoncellements des rochers gris tombés de la cime, des cases se dissimulent comme des repaires inaccessibles. A voir ces maisons adhérentes aux rochers comme des nids d'arondes appendus à la falaise, on ne comprend pas que des êtres humains aient pu les construire, qu'ils y grimpent chaque jour, qu'ils y naissent, y vivent, y meurent ! Plus bas, ce sont des villages entiers en miniature, tout gris sur les pierres grises ; ce sont des châteaux forts en pisé, crénelas, des enceintes entourant d'innombrables petites tours carrées, minuscules, coiffées de chapeaux ronds à pointe, semblables à ceux que portent les bergers « pheules »

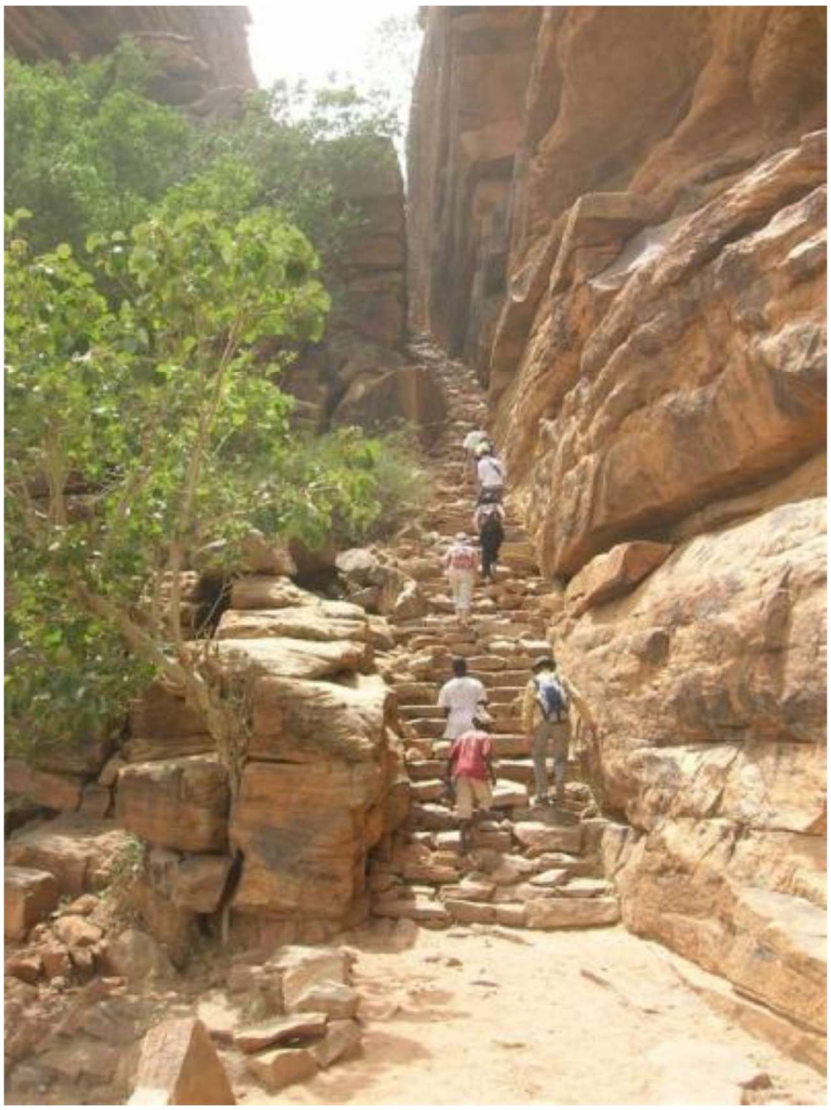
Autour de nous, un cortège s'est fait, formé de gens étranges, respectueux et fiers. Le grand chef nous escorte, suivi de son tam-tam, et nous voici escaladant la falaise par des marches inégales, taillées dans le roc. L'escalier monte, grimpe, tourne, disparaît entre deux murailles, traverse un chaos de pierres. Par intervalles, le défilé, entre les rochers qui surplombent, se rétrécit à tel point que le ciel devient invisible. Il y souffle une haleine froide. Nous montons, montons toujours sur l'escalier enchanté qui s'allonge à mesure qu'on gravit. Les indigènes drapés de blanc, échelonnés sur chaque marche, font penser aux anges de l'échelle de Jacob.

Après une montée plus escarpée, et un passage plus obscur, nous débouchons en pleine lumière sur un plateau presque désolé où le vent est âpre.

L'enchantement qui, à chaque marche, nous avait sou1evés un peu plus haut, dans la région de l'irréel, devient féerie !

Le soleil étincelle, et là, sur d'énormes rochers plats, sont groupés des phalanges de diables : diables rouges, diables noirs. La figure couverte de masques fabuleux, ils dansent une danse démente au son d'une musique échevelée, puis, soudain, tout s'arrête, un grand silence se fait ; des voix graves entonnent une sorte de plain-chant. Le cortège se reforme, nous continuons notre route dans une atmosphère de songe, ne sachant pas si nous sommes encore sur terre, ou bien dans un rêve.

(La Revue universelle, Volume 37, Jacques Bainville, Plon-Nourrit, 1929)

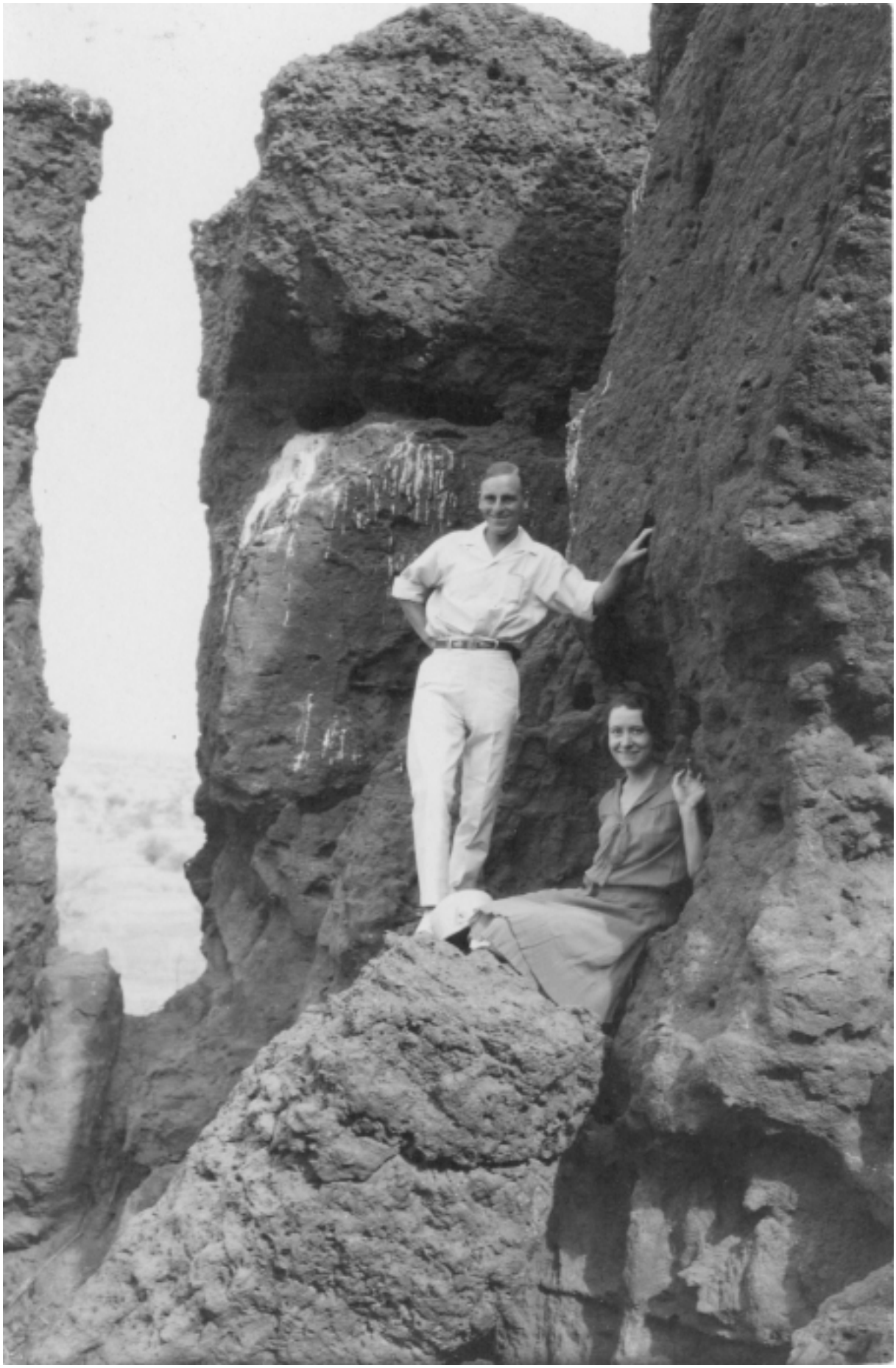




Hélène d'Orléans est la fille de Philippe d'Orléans (1838-1894), comte de Paris et prétendant orléaniste au trône de France sous le nom de Philippe VII, et de Marie-Isabelle d'Orléans-Montpensier (1848-1919), infante d'Espagne. Le 25 juin 1895, la princesse épouse, à Kingston-sur-la-Tamise, le prince Emmanuel-Philibert, prince d'Italie et second duc d'Aoste (Gênes, 13 janvier 1869-Turin, 4 juillet 1931) et devient ainsi duchesse d'Aoste

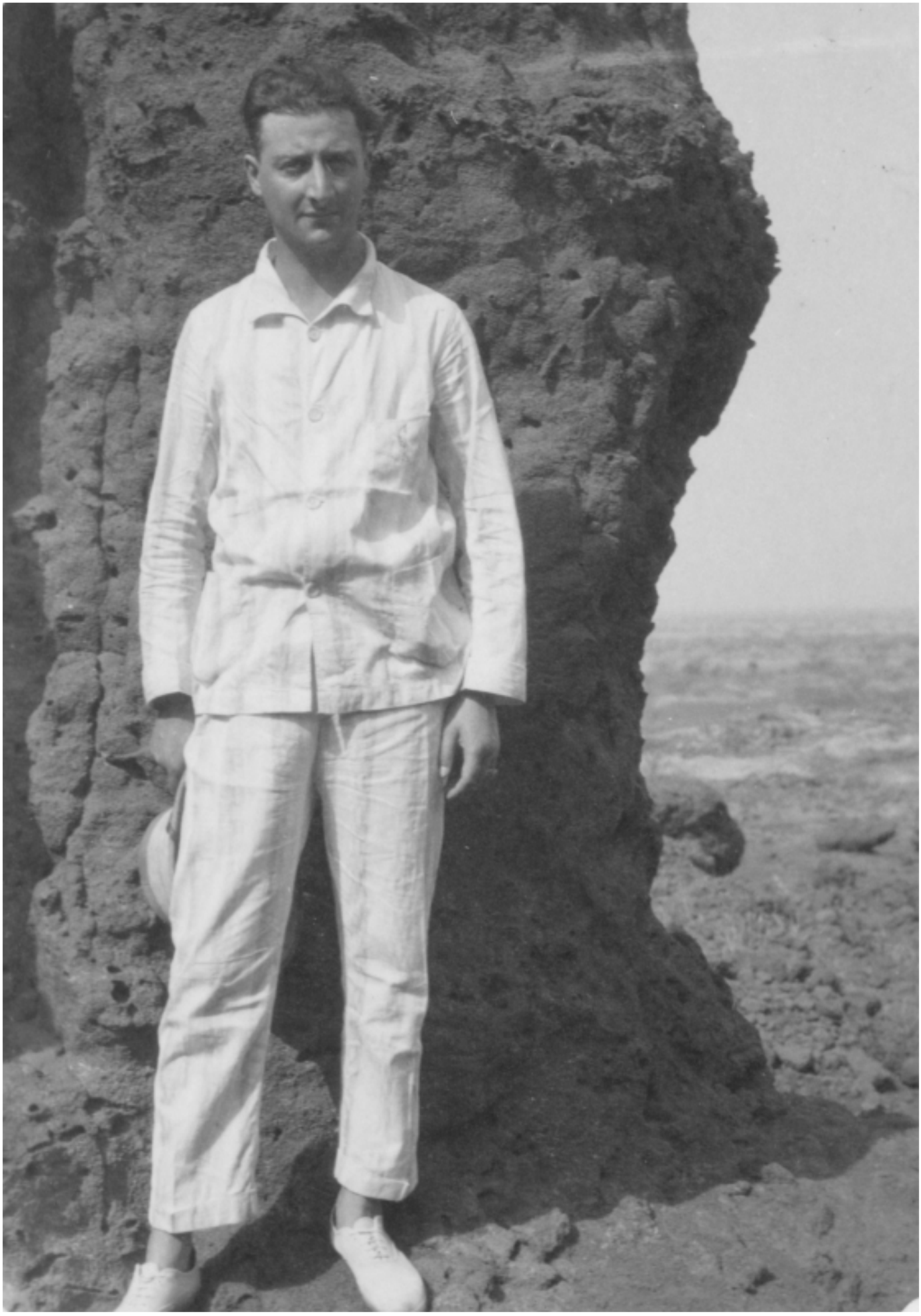
Elle a l'âme voyageuse. Durant sa vie, elle réalise d'ailleurs plusieurs voyages de chasse ou d'études en Afrique et en Extrême-Orient. Lors d'un de ses séjours en Afrique, elle croise ainsi Georges-Marie Haardt, à la tête de la croisière noire, en 1925.

Photos de Louis Vatrican :





Louis Vatrican et Suzanne



Ernest Boyer



Louis Vatrican

Sur les photos suivantes, on reconnaît les personnages de Gao suivants :





L'homme en costume à fines rayures pourrait bien être celui qui apparaît sur une des photos d'El-Oualadji et sur celles de Tondidarou.















Louis Vatrican est le premier à partir de la gauche, Suzanne est la troisième à partir de la gauche





Louis Vatrican est derrière à gauche, Suzanne est devant



Suzanne est au fond



Le fleuve Niger

A partir de Tossaye, le Niger redescend vers le sud. C'est alors un fleuve alerte et rapide. En effet, les géographes admettent que le Niger est formé de deux fleuves : le premier, parti des sources actuelles, se jetait jadis dans une mer intérieure par le delta aujourd'hui fossile, de la région lacustre ; le second, issu du Sahara par la vallée du Tilemsi empruntait le cours du bas Niger pour se jeter dans le golfe de Guinée. De la réunion de ces deux fleuves, par la « capture » de Tossaye, est né le fleuve actuel.

(Alors le noir et le blanc seront amis : carnets de mission, 1946-1951, Jean Rouch, Marie-Isabelle Merle des Isles, Mille et une nuits, 2008)



« Le Niger, la vivante antithèse du Sahara.

Le premier contact est une surprise. Rien n'est plus différent de nos européennes Tamise que l'aspect compliqué du Niger à Gao. On s'attend à une très large et très pleine étendue d'eau roulant vers l'Est, et, à première vue, on ne distingue qu'une étroite nappe d'eau, étincelante et stagnante, reflétant, paisible, de verts acacias, et, par-delà, très proches, des masses de verdures... Il faut s'embarquer sur une pirogue, contourner ces arbres et ces plantes, pour comprendre qu'ils reposent sur des îles, que les bras du fleuve sont innombrables, qu'il est vaste comme un détroit marin, et que le vrai cours de ses eaux se déroule, dans leur pureté bleue et leur impétuosité, à quelques centaines de mètres de la rive souillée ou s'amarrent les pirogues, au milieu des cris et des piétinements.

Il faut, pour en adorer la beauté et la puissance, pénétrer dans le secret de la vie multiple qu'il féconde, glisser, par la pagaie et par la perche, dans un bourdonnement d'insectes, entre les grandes herbes caressantes, les nénuphars nacrés, les liserons violets, vers les palmiers, les jardins, d'où jaillissent, innombrables, canards, grues couronnées, cormorans, marabouts, pélicans, sarcelles, blancs pique-bœufs grimpés sur le dos des chevaux qui se baignent, torses bronzés des noirs consolidant les clôtures de leurs rizières submergées. Une surabondance de sève, une palpitation intense de vie, qu'annonçait déjà la brousse soudanaise, une violente symphonie en majeur d'odeurs, de couleurs et de bruits, s'élèvent du grand fleuve nourricier, cet autre Nil. Si ce spectacle évoquait en moi quelque réminiscence musicale, c'était le sensuel, l'exubérant, le chaotique, le dyonisiaque Sacre du Printemps. Les arabes l'appellent Bahar (la mer), et les Noirs Dialiba (celui qui chante)...

Sur la rive, ce ne sont que piétinements, cris, effarouchements de négrillons nus, ballottement des seins noirs des laveuses, pépiements des bengalis, dont les nids, aux arbres, sont plus nombreux que les feuilles touffues. Fait étrange ! l'ouverture de ces nids est à la base et l'oiseau y pénètre par dessous.



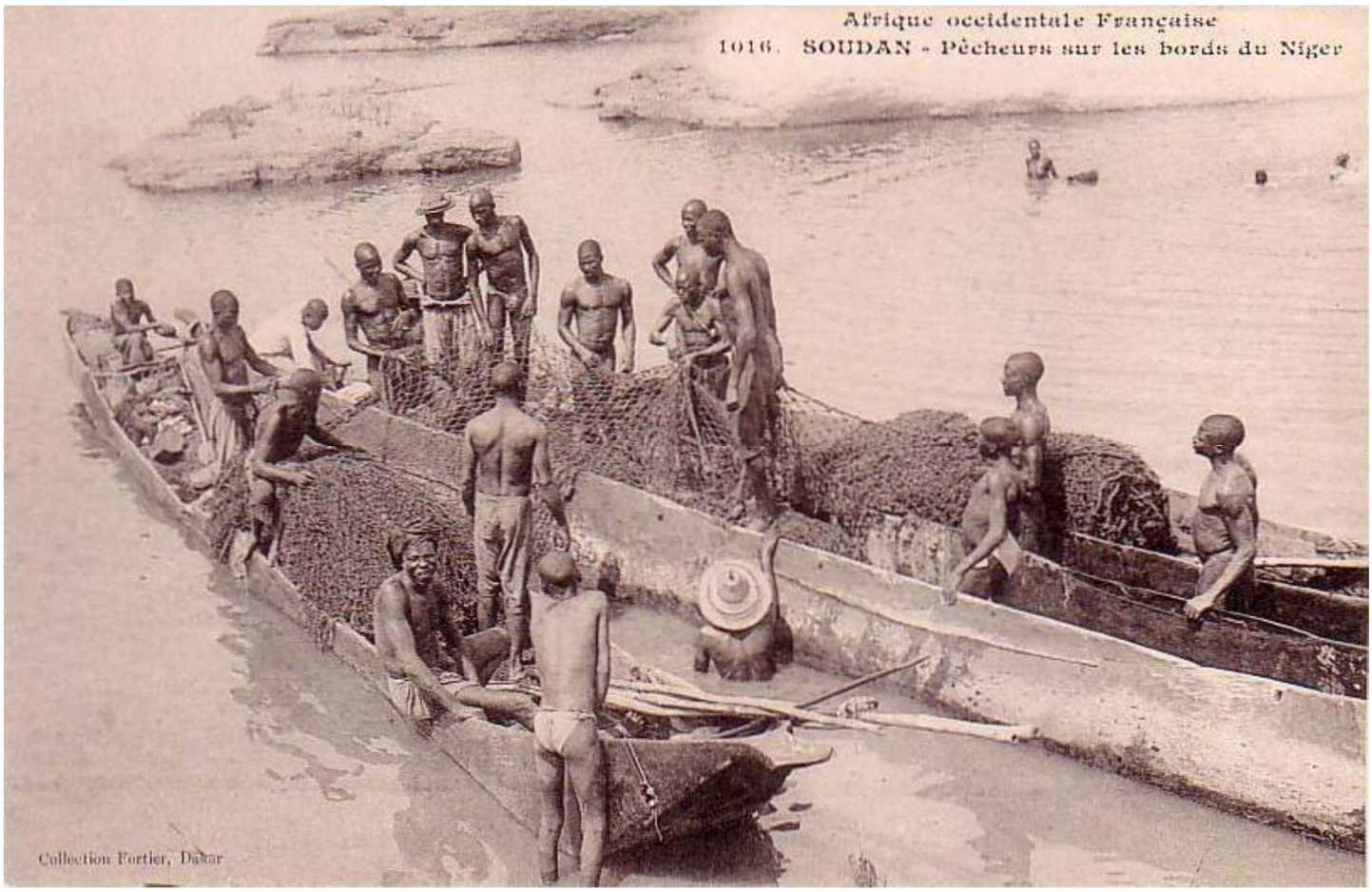


Là, reposent, indolentes, sur la vase, les longues pirogues d'acajou gris, calfatées de fibres de coco, qui s'en iront, pliant à chaque coup de pagaie sous l'impulsion des indolents « laptots », qu'on excite d'un « tamba ! tamba ! » (vite ! vite !) d'un effet tout momentané. Là aussi, sont amarrés les chalands, plus larges, demi pontés,

portant une sorte de cabine au centre qui tient de la tente et de la paillotte. Ils mettent des jours pour descendre à la mer. La pirogue postale, elle, a grande allure, avec ses douze pagayeurs, plongeant frénétiquement leur pagaie dans le fleuve, son homme de barre et son patron, droit auprès du mât, tous absolument nus, luisants comme de beaux bronzes ; deux d'entre eux coiffés de vastes chapeaux, terminés en pointe, que j'eusse dit plus asiatiques qu'africains.

Mais il est étonnant qu'en conséquence d'une tradition millénaire, pirogues et pagayeurs en soient restés à un stade si primitif. Les pièces de bois inégales dont sont faites les pirogues, sont ajustées très grossièrement avec du « sisal », et elles font eau si vite qu'un des laptots, sans arrêt, est occupé à la vider à l'aide d'une calebasse. Pas d'aviron fixé en guise de gouvernail. Pareillement, les pagayeurs ne suivent aucun rythme, précipitant ou ralentissant leurs coups au gré de leurs songeries individuelles, sans aucun ensemble, fouettant l'eau avec plus de bruit que d'effet, bien inférieurs, en somme, aux pagayeurs indiens ou polynésiens. Ils sont très bien musclés des bras, des épaules et des reins, mais emploient mal leur force. »

(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)



« Que de batailles ont foulé ces rives, celle de droite, la Gourma, celle de gauche, la Haoussa ! Elles s'écartent à mesure qu'on avance vers cette capitale mystérieuse des vieux récits marocains, algériens et tripolitains. Les steppes et leurs herbes grasses à droite, les dunes et leurs arbustes rabougris à gauche, supportèrent le galop des cavaliers, les luttes cruelles des fantassins, et burent le sang de toutes les races soudanaises, numides, arabes, de nos soldats français. Peu de villages bordent le fleuve. La peur des carnages a chassé, loin dans les terres, les riverains somonos, bosos, sorkos. Il n'en est point là pour contempler la sphère terne et rosée du soleil descendre dans les vapeurs du soir, ni pour lancer leurs filets dans les moirures jaunes, violettes et roses du fleuve. Pourtant l'odeur est suave qui se dégage des terres chaudes, qui se répand parmi le crépuscule orangé. »

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)

La navigation sur le Niger

Nous avons déjà parlé de la navigation sur le Niger, pour décrire le premier voyage de Louis Vatrican et Suzanne, sur le vapeur Mage. Nous allons ici donner des informations supplémentaires sur le bief inférieur, ou bief Nord.

Les escales sont les suivantes :

Koulikoro port	0	kilomètres
Koulikoro-village	4	
Dinah	35	
Téninkou	47	
Sérikala	54	
Kamani	66	
Nyamina	90	
Tamani	110	
Mignan	126	
Fanchon	137	
Sama Marcala	156	
Kamané	162	
Ségou Koro	176	
Ségou	180	
Diamoribougou ou Djolmabougou	210	
Sansanding	240	
Wacry	256	
Barkabougou	280	
Kokry	322	
Diafarabé	362	
Kouakourou	456	
Charlotville	502	
Mopti	504	
Gonenza	562	
Gourao	604	
Aouré	648	
Sébi	691	
Niafunké	729	
Tondifarama	751	
Tindirma	777	
El Houal Hadji	801	
Koura	847	
Sina	858	
Sanisar	870	
Korioumé	893	
Kabara	900	
Kabara	0	
Bamba	203	
Bourem	313	
Gao	408	
Anssongo	508	

(Haut--Sénégal--Niger (Soudan français): séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)

Entre 1906 et 1923, le trajet durait environ 5 jours de Koulikoro à Kabara et 8 jours de Koulikoro à Gao. Dans les années 40 et 50, le trajet de Koulikoro à Gao ne prenait plus que 5 jours. Pour remonter le fleuve au retour, il fallait compter 1 ou 2 jours de plus.

Les départs ont lieu aux deux terminus tous les quinze jours. Les navires comportent quatre classes. En première, seconde et troisième, la nourriture et une couchette sont assurées à bord des vapeurs par les soins du service : par contre, sur les chalands on doit pourvoir soi-même à sa nourriture et à son couchage. Les billets de quatrième classe, réservés aux indigènes, ne donnent droit qu'au passage.
(Le génie civil, 1908)

Dans les années 40, le service était hebdomadaire, avec un départ de Koulikoro le jeudi à 12 heures, et de Gao le vendredi à 11 heures.

La navigation dépend des crues du Niger. Elle peut se faire :

Pour les navires de type Mage ou Gallieni :
- de juillet à janvier entre Koulikoro et Mopti
- de août à février entre Mopti et Tombouctou
- de novembre à mars entre Tombouctou et Anssongo

Pour les navires de plus faible tirant d'eau, par exemple Jules Davoust et René Caillé, Bonnier :

- de juin à février entre Koulikoro et Mopti
- de juillet à mars entre Mopti et Tombouctou
- de septembre à avril entre Tombouctou et Anssongo

Ces dates sont indicatives. Elles peuvent aussi varier avec la charge du navire, qui influe sur son tirant d'eau.

Le lieutenant de vaisseau Mage fut l'un des découvreurs d'abord, l'un des bons connaisseurs ensuite du Niger dans son cours soudanais.



Le Mage à Ségou en 1936



Le Mage à Mopti

Gallieni servit longtemps au Soudan, où il fut Gouverneur général de 1886 à 1891. Il mourut en 1916.

Le « Gallieni » a été mis en service en 1929.

« La mise en service du dernier vapeur en date, le « Gallieni », remonte à 18 ans »

(Discours prononcé le 13 janvier 1947 par le Gouverneur E. Louveau, à la séance d'ouverture de la première session du Conseil Général du Soudan Français, Imprimerie du Gouvernement, 1947)

« La plus grosses unité actuellement en service sur le Niger est le Gallieni, qui a 7 m. 75 de largeur au maître couple et 47 m. 40 de longueur totale. »

(Annales des ponts et chaussées, A. Dumas, 1937)

Un récit de 1946 nous décrit le Gallieni.

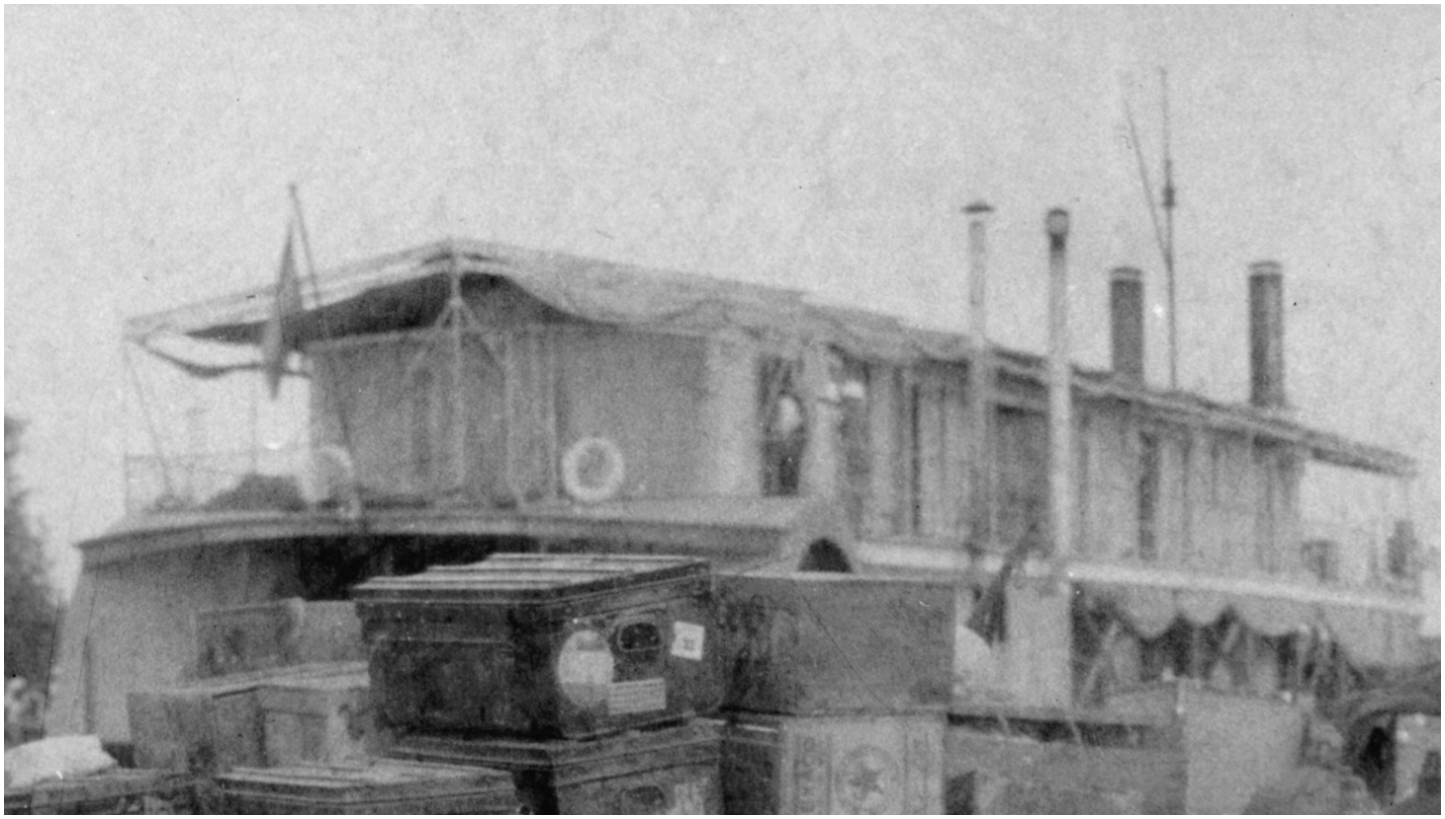
« Le «Mage» et le «Gallieni» se ressemblaient. Ils étaient l'un et l'autre munis à l'arrière de deux grandes roues à aubes et, à l'avant, de deux hautes et étroites cheminées. Le pont inférieur était réservé aux Africains qui s'y entassaient avec leur famille et leurs bagages pour un prix modique ne comprenant pas la nourriture. Les femmes y faisaient donc leur cuisine en y installant leur foyer et leur marmite du mieux qu'elles pouvaient. Le pont supérieur était entouré d'une galerie promenade sur laquelle s'ouvraient des cabines de 1ère et de 2e classe occupées par les Européens et les Africains fortunés, commerçants ou fonctionnaires. Les repas, inclus dans le prix des billets, étaient servis dans une salle à manger et annoncés par un boy agitant une clochette à main. Ces bateaux rappelaient, en plus petit, ceux qui circulaient à la belle époque sur le Mississipi et que les films américains ont immortalisés. »

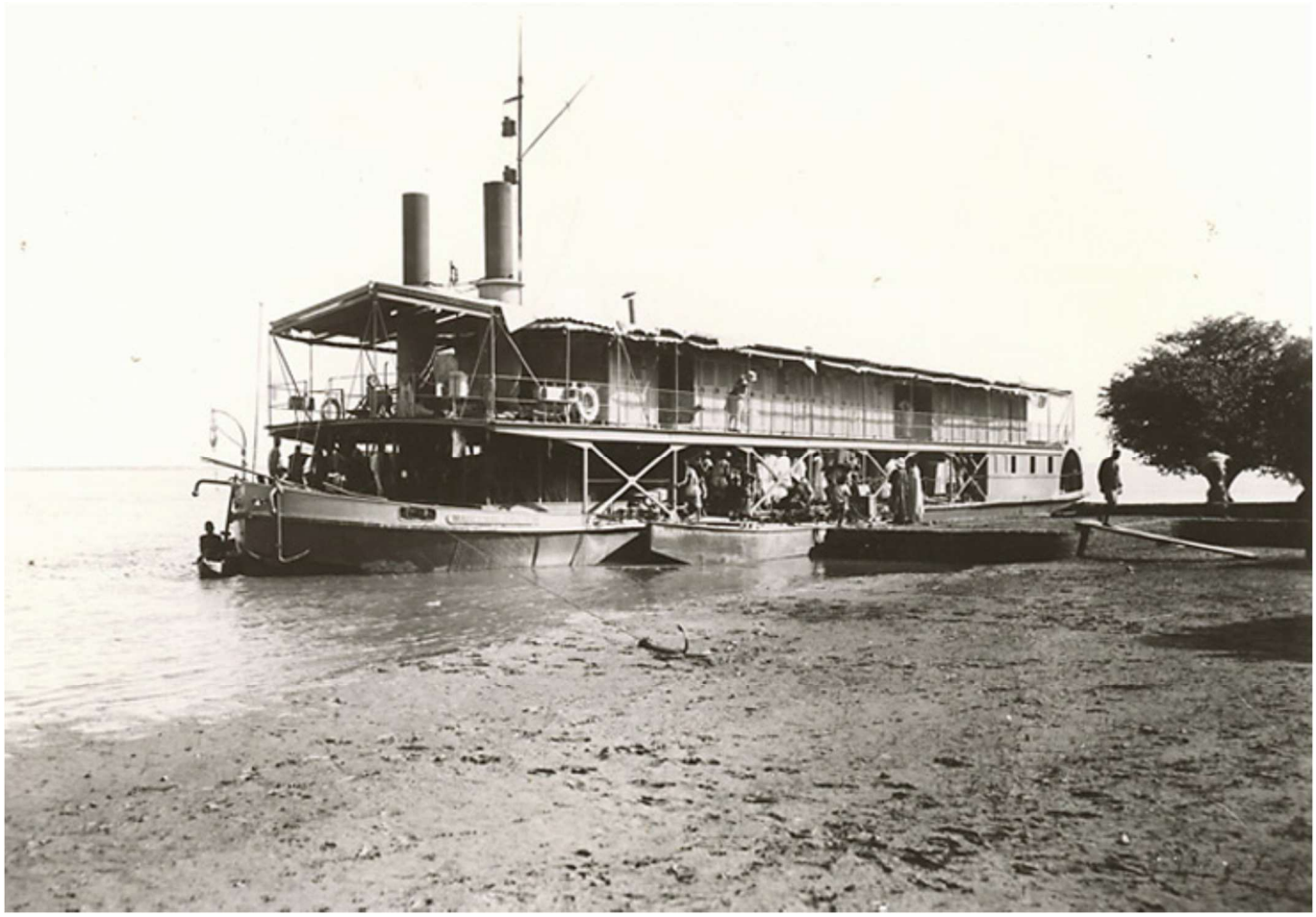
(Des bords de Loire aux rives du Niger: souvenirs autobiographiques (1919-1964), J. Daget, L'Harmattan, 2003)

Photo de louis Vatrican :

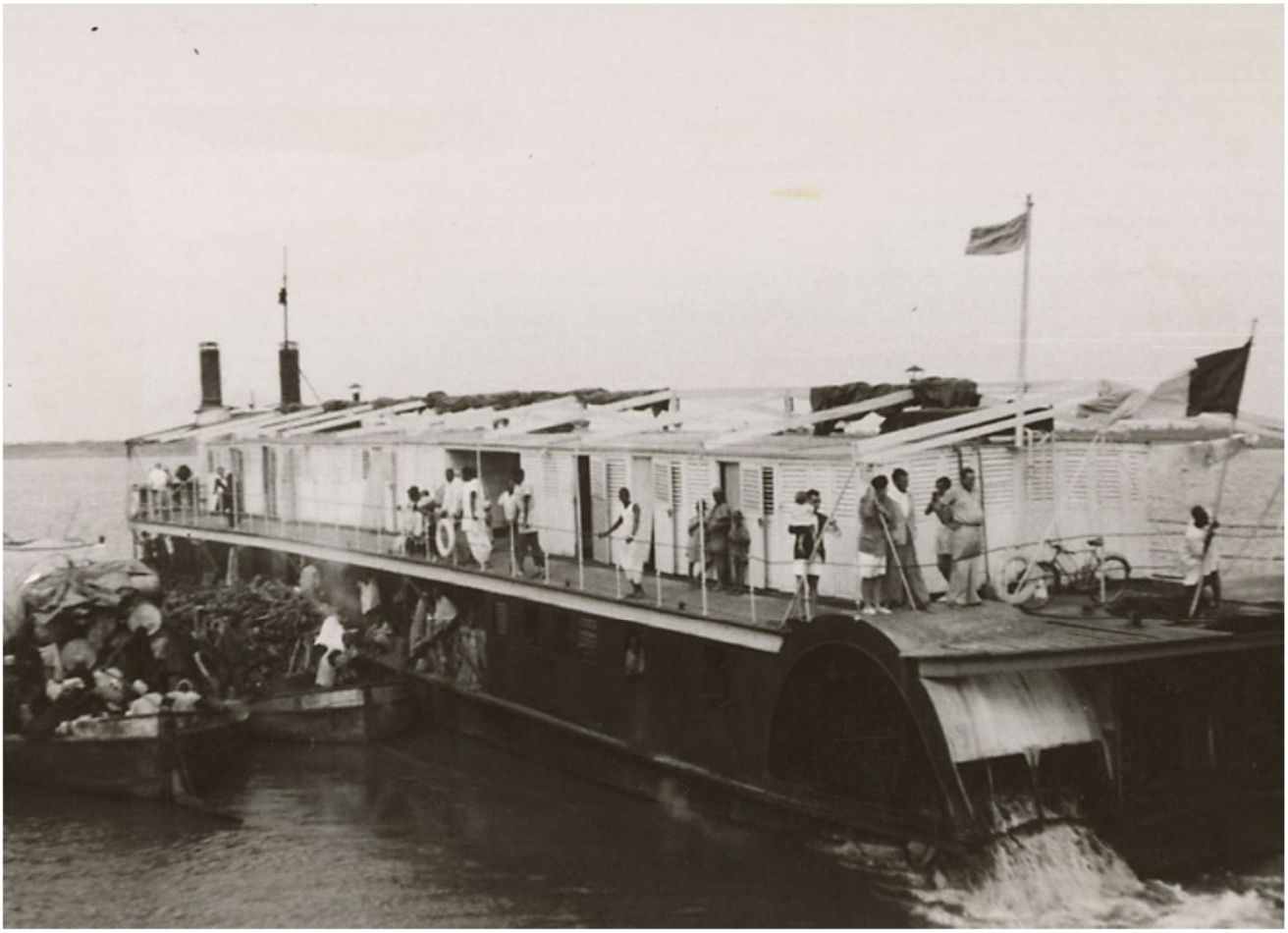


Kabara port de Tombouctou -
le Galliéni bateau fluvial.
Un déménagement colonial.





Le Gallieni en 1936



Le Gallieni en 1949



Le Gallieni en 1949

Le lieutenant-colonel Bonnier périt au petit matin du 15 janvier 1894 lors de l'attaque de son camp de Takoubao par les Touaregs Tendjeredjif.

« Le vapeur Bonnier est un bâtiment de 43m80 de longueur totale sur 7m20 de largeur, avec 0m50 seulement de tirant d'eau à vide et 1 mètre en charge. Sa machine, de 250 chevaux, actionne un arbre de couche situé à l'arrière et portant deux roues à palettes d'environ 1 mètres de diamètre. La vitesse moyenne obtenue est de 8 à 9 nœuds.

Les premières et deuxièmes classes sont logées sur le pont supérieur, tandis que les troisièmes classes et les locaux de service, cuisine, etc., sont relégués sur le pont principal.»

(Le génie civil, 1908)

Le Bonnier est ensuite cité entre 1942 et 1949, comme une vieille canonnière de la conquête, à deux hélices dans deux tubes sous la coque, transformée et adaptée en remorqueur de chalands, et susceptible de transporter des voyageurs

Il doit donc s'agir d'une embarcation différente. Il était habituel qu'u nouveau bateau reprenne le nom d'un bateau précédent.



Le Bonnier entre 1919 et 1939



Le Bonnier entre 1939 et 1945



Les photos de Louis Vatrican suivantes pourraient faire penser au Bonnier, car il a un seul pont. Mais il a l'air moins long, et il pourrait s'agir du **René-Caillé** ou du **Jules-Davoust**, dont nous n'avons pas de photo.



Une vedette sur le Niger



Une vedette sur le Niger

Chargé, avec le commandement de la flottille du Niger, d'assurer pour la colonie un véritable service régulier de navigation sur le grand bief du fleuve, le lieutenant de vaisseau Le Blévec a dirigé au début de 1905 le transport de France à Koulikoro, par le Sénégal, de deux grandes embarcations à vapeur, construites sur ses plans pour le faible tirant d'eau de 0m 35 ; ces vedettes, le **René-Caillé** et le **Jules-Davoust**, de 15 mètres de long, assurent, depuis le 1er juillet, le service postal et le transport rapide de quelques passagers, pendant toute l'année même aux basses eaux, entre Koulikoro et Tombouctou.

(Collection des ouvrages publiés par la Commission des publications et notices : Les colonies françaises au début du XXe siècle; cinq ans de progrès (1900-1905), Barlatier, 1906)

En principe, durant les basses eaux, ils ne doivent porter que les sacs de la poste. Mais ils ont un « rouf », une cuisine, d'autres « dégagements » tout aussi indispensables et peuvent recevoir plusieurs passagers.
(Bulletin de la Société de géographie de l'Est, Berger-Levrault and cie., 1906)

« Les trois principaux types en service ont été établis en vue de répondre aux exigences particulières de la navigation sur le Niger. Celles-ci impliquent, avec des chaudières robustes et des machines puissantes, un tirant d'eau très faible. Pourtant, on n'a pas adopté le fond plat, afin que les navires puissent couper les bancs de sable transversaux qui sont presque à fleur d'eau. Les deux vedettes, le René Caillié et le Jules Davoust, ont pour caractéristiques : longueur, 16 m 50, largeur hors membrures, 3 m 30, creux sur quille, 0 m 90. Avec 1 500 kilogr. de colis, du charbon pour 15 heures, deux passagers avec leurs bagages comptés à 600 kilogr., ces deux petits navires ne tirent que 0 m 35. Les coques sont en tôle d'acier de 2 mlm 5 d'épaisseur dans les hauts et de 3 millimètres dans les fonds.

La chaudière est à retour de flamme du type Bigot ; elle est extrêmement robuste et puissante, timbrée à 10 kilogr., avec 23 mètres carrés de surface de chauffe pour 0 m 834 de surface de grille. Elle peut marcher à l'eau salée (l'expérience a été faite sur le Sénégal, de Saint-Louis à Kayes) ; mais alors il ne faut pas trop pousser la pression el il faut faire de fréquentes extractions. Les deux machines compound actionnent chacune un arbre porte-hélice. A toute puissance (350 tours par minute) elles développent 70 chevaux. A cette allure, la consommation de charbon par heure est de 118 kilogr. et la vitesse atteint 7 nœuds, soit 14 km à l'heure.

Les hélices, d'un diamètre de 0 m 63, portent quatre branches. Elles tournent dans une voûte dont la partie avant est dans la coque, et dont la partie arrière est constituée par une cuillère extérieure en tôle prolongeant jusqu'au-dessous de la flottaison les formes du tunnel. Celte disposition a été rendue nécessaire par la présence des bancs de sable et des fonds rocheux. Au repos, les hélices émergent de moitié.

Construites par MM. Claparède frères, à Argenteuil, les vedettes ont coûté chacune 28 800 francs rendues au Havre, et 41 210 francs rendues au Niger. Ce sont d'excellents navires, très bien adaptés à leur service spécial, mais demandant un entretien minutieux et, après chaque voyage, une remise en état complète. L'expérience parait avoir démontré que sur le Niger les aubes sont préférables aux hélices. »
(Le génie civil, 1908)

Ces 2 bateaux sont encore cités en 1923.
(L'Afrique occidentale française: le milieu, l'organisation, la mise en valeur. Le Togo, Emmanuel Pelleray, Notre domaine colonial,)

Il y avait aussi l'**Ibis**, cité dès 1905.

« La chaloupe-remorqueur Ibis a été acquise par la flottille du Niger dans des conditions particulières. Construite chez M. Satie, pour la Compagnie Niger-Soudan, elle avait été abandonnée à la suite du naufrage du général Dodds. L'épave l'ut achetée en 1906 par le lieutenant le Blévec. Il en fit enlever la chaudière du type Field , tout à fait hors d'usage, et la fit remplacer par une chaudière Bigot (30 mètres carrés de surface de chauffe pour 1 mètre carré de surface de grille). Les deux machines compound furent simplement réparées. Chacune développe 40 chevaux et actionne un arbre à hélice. A l'extrémité de chaque arbre sont clavetées deux hélices en bronze attelées en tandem ; celle de l'arrière est naturellement un peu plus grande que celle de l'avant.

L'lbis, qui est essentiellement un remorqueur, peut porter des installations démontables à l'usage des passagers. Le prix de revient de ce petit navire (achat de la coque, matériel de rechange venu de France, transports, installations) ne dépasse pas 29600 francs. »
(Le génie civil, 1908)

« A bord du chaland **Gazelle** remorqué par l'**Ibis**, entre Mopti et **Niafonki**. Vendredi 3 février 1922. »
(La Revue universelle, Volume 37, Jacques Bainville, Plon-Nourrit, 1929)

Ce bateau est encore cité en 1923.
(L'Afrique occidentale française: le milieu, l'organisation, la mise en valeur. Le Togo, Emmanuel Pelleray, Notre domaine colonial,)

Apparemment, la même année, il est rebaptisé :

« Le bassin du Moyen Niger dépend tout entier du Gouverneur du Soudan français dont la résidence est à Bamako, à 950 kilomètres de Tombouctou par le fleuve. […]

Il a à sa disposition un yacht à vapeur, le Gouverneur Clozel (Ex-Ibis), dont il se sert de préférence au cours de ses tournées sur le fleuve en moyennes et hautes eaux, des vedettes rapides de l'Aviation, d'un tirant d'eau plutôt supérieur à celui du Clozel, consommant énormément d'essence »
(Bulletin de l'Association technique maritime et aéronautique, Volume 27, 1923)

Il y a aussi l'**Alcyon**, ancien vapeur Georges Legrand à hélice, de 25 chevaux (Haut--Sénégal--Niger (Soudan français): séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912), cité en 1923 (L'Afrique occidentale française: le milieu, l'organisation, la mise en valeur. Le Togo, Emmanuel Pelleray, Notre domaine colonial, 1923).

Le Georges Legrand semble avoir été mis en service sur le bief supérieur du Niger :

« Il convient de. signaler, au point de vue de la navigation fluviale, en dehors de la flottille locale dont il sera parlé plus loin, les efforts accomplis par la Société Niger-Soudan qui a lancé en 1903, sur le bief supérieur du Niger, en amont de Koulikoro, un vapeur, le Georges Legrand qui peut transporter 15 à 20 tonnes de marchandises et un petit nombre de passagers. »
(Le Haut-Sénégal et Niger, 1906)



Cette vedette postale de petite dimension pourrait être l'Alcyon, le Jules Davoust ou le René Caillé.

On peut récapituler ainsi les différents navires, avec les dates extrêmes que nous avons pu trouver :

	puissance en CV			
Mage	100	roues	1906	1959
Gallieni		roues	1933	1959
Bonnier	250	roues		1908
Bonnier		hélices	1919	1949
Jules Davoust	70	hélices	1905	1923
René Caillé	70	hélices	1905	1923
Ibis	80	hélices	1906	1923
Gouverneur Clozel	ex Ibis		1923	
Alcyon	25	hélices	1912	1923

Tous ces navires faisaient partie du Service de la Navigation qui était un organisme d'état.

En ce qui concerne le Gallieni, ce n'est pas certain : nous n'avons pas pu trouver d'informations sur ce sujet.

Les employés de l'Etat devaient naturellement emprunter ces navires, mais il existait concurremment des flottilles privées, Société de Bamako, Société des messageries africaines (Messafric), Devès et Chaumet.

« De son côté, la maison Devès et Chaumet a mis dernièrement en service un pétrolier, le **Marabout**, destiné à jouer surtout le rôle de remorqueur, qui a pour port d'attache Koulikouro, et transporte les marchandises et les passagers de Koulikoro à Tombouctou. »
(Le Haut-Sénégal et Niger, 1906)

« Les différentes maisons de commerce établies dans la vallée du Niger à Koulikoro, Ségou, Diafarabé, Mopti, Tombouctou, Niamey, entretiennent également pour leurs transports personnels une flottille de chalands qui atteint la capacité de près de 600 tonnes.

En outre, la maison Devès et Chaumet avait mis en service depuis 1 905 un remorqueur à pétrole à deux hélices, d'une force de 50 chevaux : le **Marabout**, pouvant remorquer 40 à 50 tonnes (1).

(1) Ce navire a été transféré en 1910 dans le bief Bamako-Kouroussa. »
(Haut--Sénégal--Niger (Soudan français) : séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)



A partir de la gauche, Louis Vatrican, et une dame que nous avons déjà vue à Tondidarou, lors d'un repas et à Gao :















A partir de la gauche, Suzanne, Louis Vatrican, et un homme qui pourrait bien être celui qui apparaît sur une des photos d'El-Oualadji, sur celles de Tondidarou et des falaises.















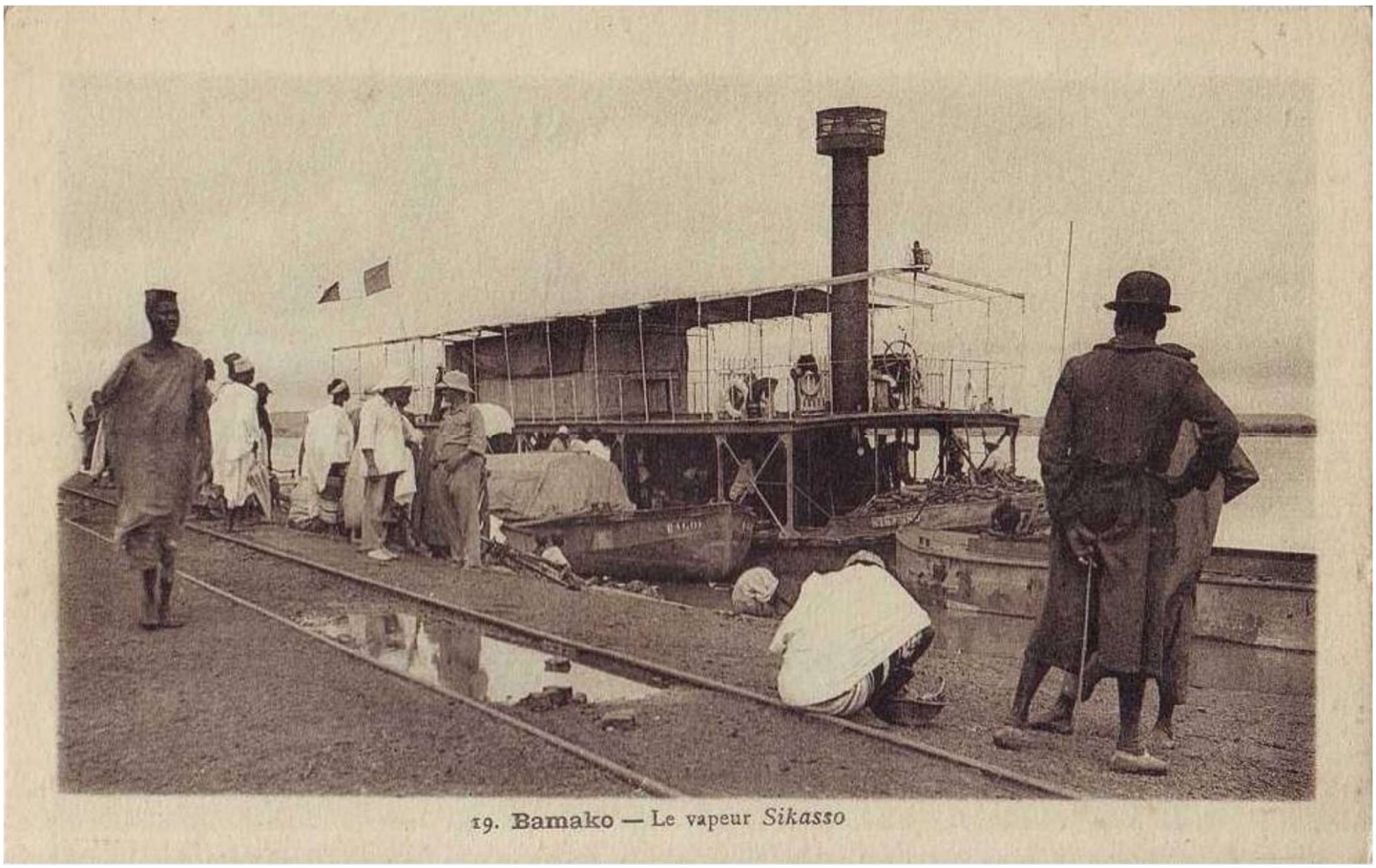
« Les monoroues et les chalands sont les moyens de locomotion les plus usités sur le fleuve.

Le monoroue est sans doute appelé ainsi, — car il possède en réalité deux roues, — parce qu'une seule bielle actionne les deux roues à la fois.

Deux monoroues circulent entre Kayes et Saint-Louis, Ils se nomment l'un le **Tombouctou**, l'autre le **Sikasso**, du nom de deux agglomérations de cases indigènes dont il serait inexact de dire qu'elles se trouvent dans la banlieue de la capitale du Sénégal. »

(Mes impressions sur l'Afrique Occidentale française: (étude documentaire au pays du Tam-Tam), Abel Lahille, A. Picard, 1910)

Le Sikasso fut par la suite transféré sur le Niger.

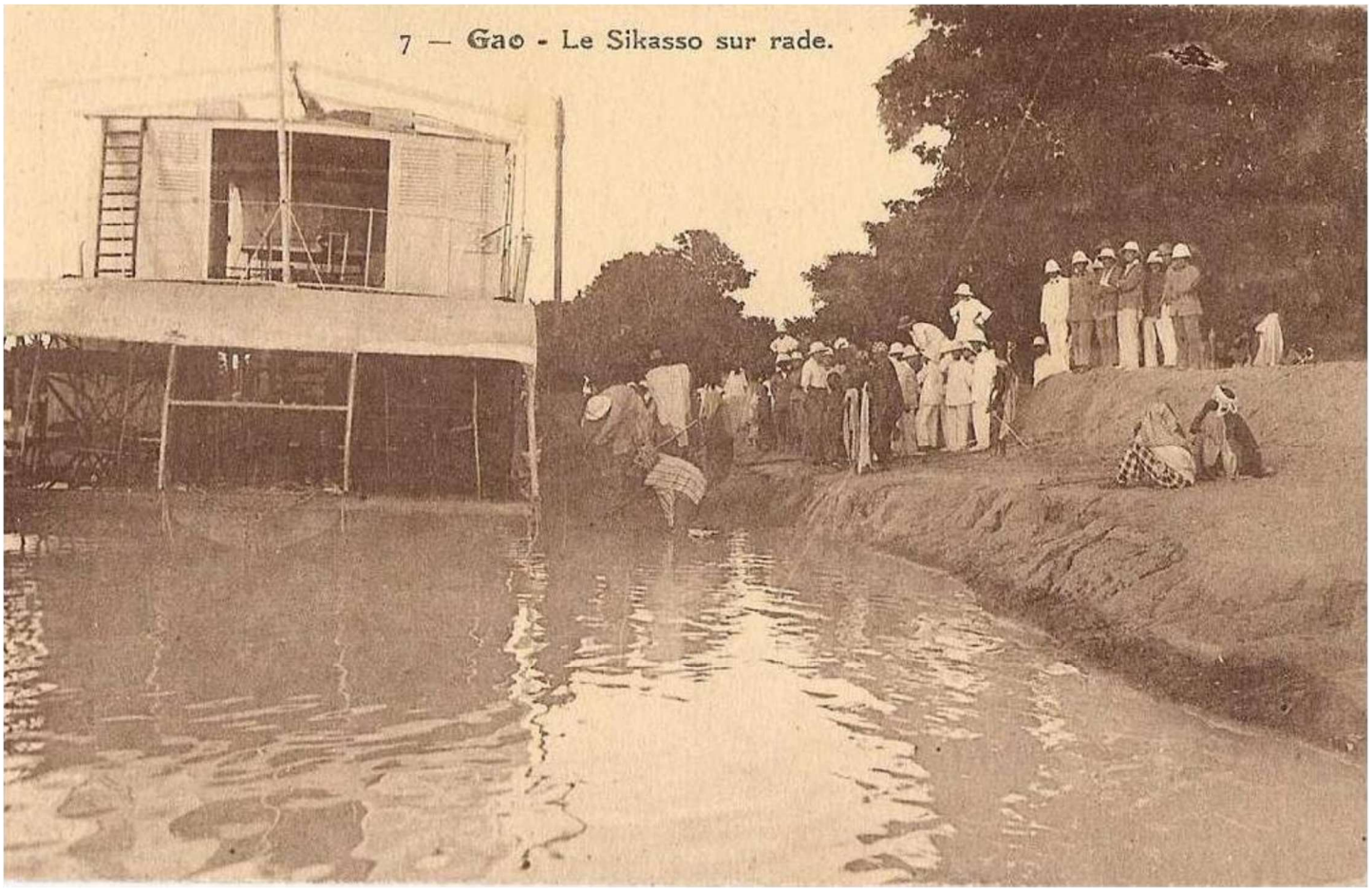


19. Bamako — Le vapeur *Sikasso*

« Le vapeur fluvial qui va nous transporter est un bon vieux « pépère », mal rajeuni, sous le nom de **Sikasso**. […] Le Sikasso, qui fit longtemps le service sur le Sénégal, est du type classique pour ce genre de navigation : le pont inférieur réservé aux Indigènes et aux gens de service ; la chaudière tout à l'avant, la machine, actionnant des aubes, à l'arrière ; le pont supérieur occupe un roof divisé en cabines pour les passagers de classe. La vieille coque s'alourdit encore de deux chalands amarrés sur chacun de ses flancs, ce qui le met définitivement à l'abri de toute contravention pour excès de vitesse. »

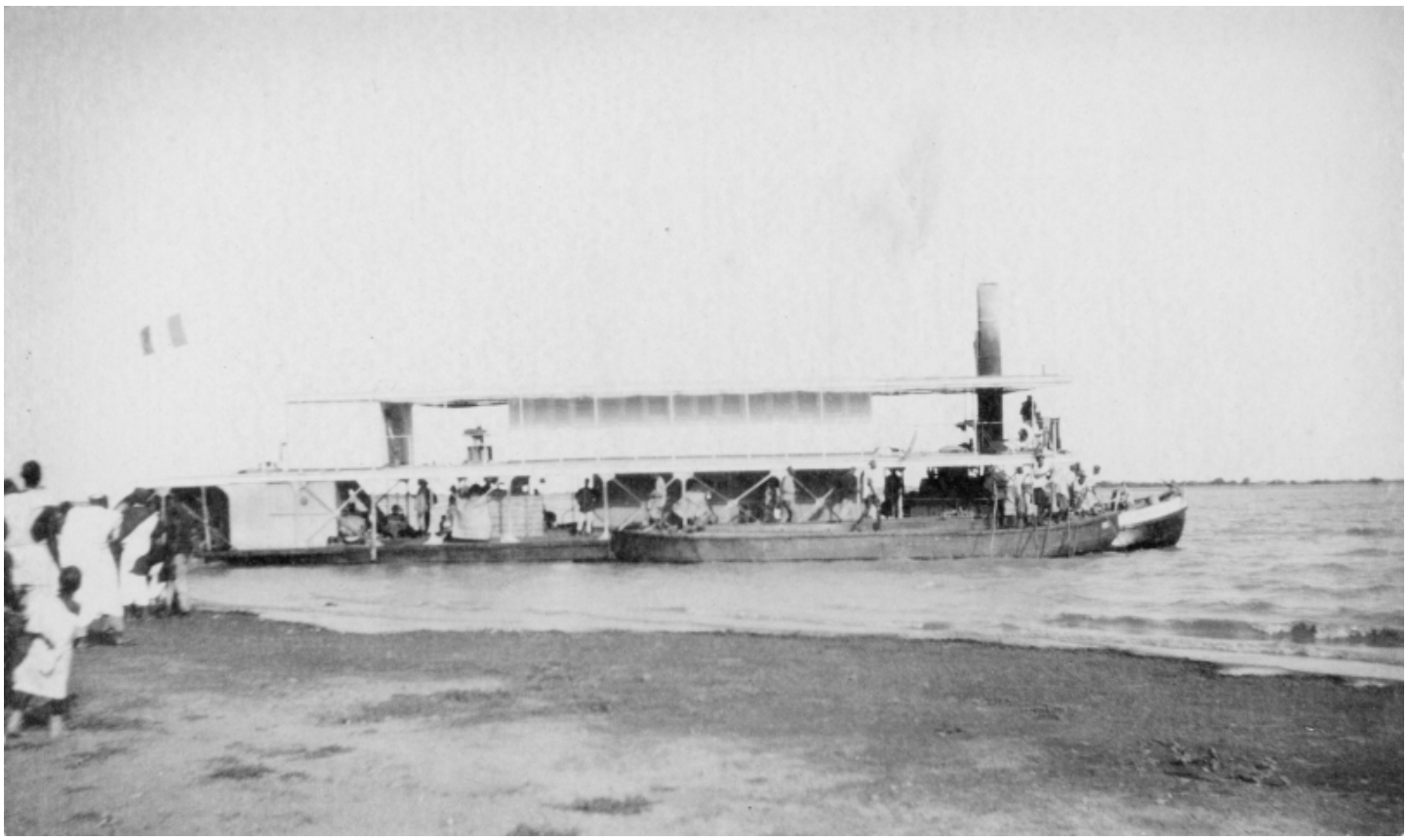
(Un voyage en A. O. F.: notes et croquis : Guinée, Soudan, Haute-Volta, Cote d'Ivoire, Maurice Rondet-Saint, Société de éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1930)

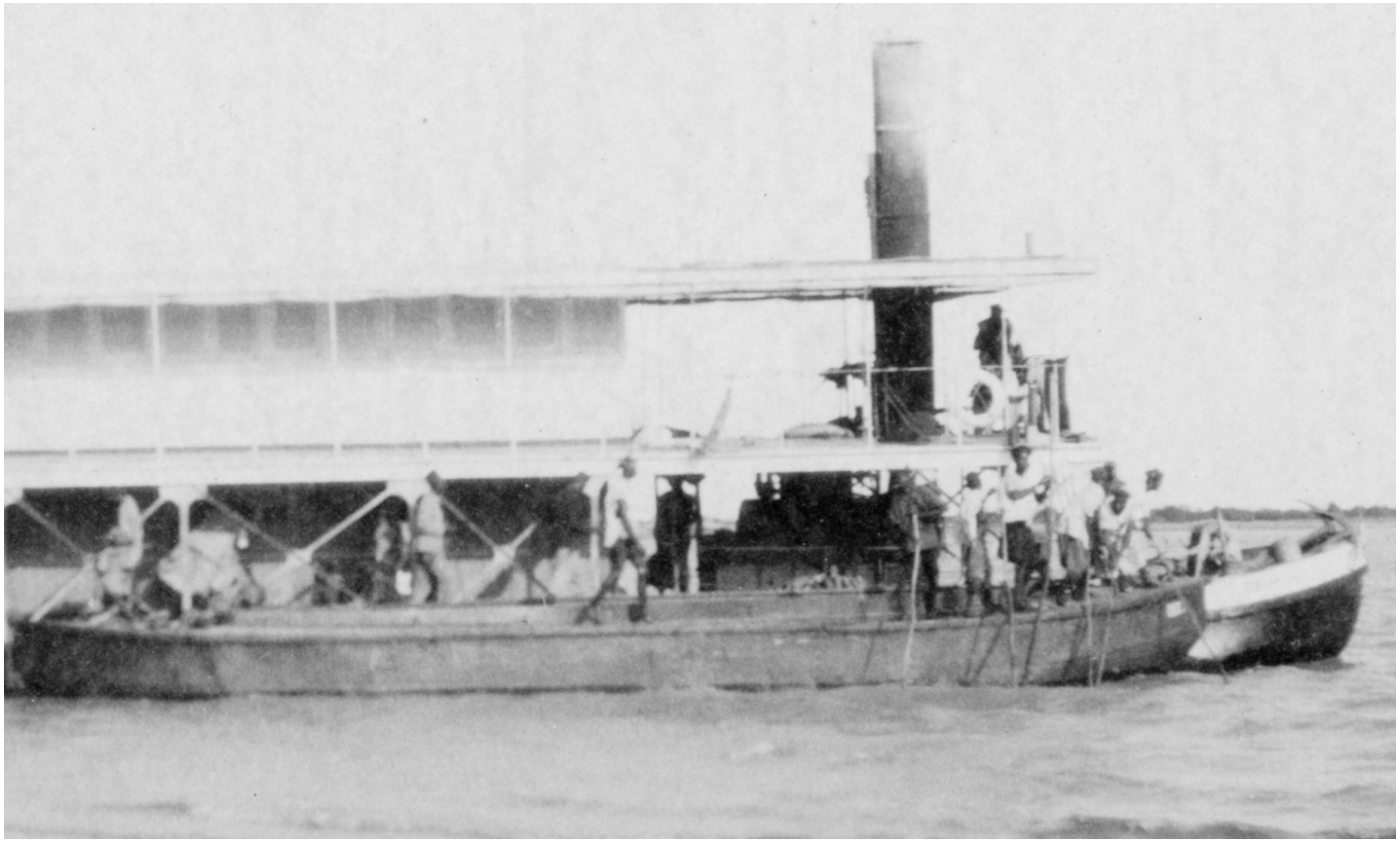




Le Sikasso naviguait toujours en 1935, année à laquelle il est cité dans le Supplément à la revue générale des Sciences du 31 juillet (voir plus loin : Le tourisme au Soudan français).

Cette photo de Louis Vatrican ressemble au Sikasso.





Le problème posé par ces vapeurs était leur consommation en bois et le déboisement que cela entraînait.

Déjà en 1908, on s'en inquiétait.

« La houille mérite une mention spéciale. Vers 1903-1904 le prix en était encore exorbitant; il a diminué parce que les grands navires trouvent aujourd'hui du fret de retour pour la descente du Sénégal. Mais il faudrait appliquer à la houille le tarif spécial de faveur. La tonne, achetée 60 francs à Kayes, vaudrait ainsi 85 francs à Koulikoro. La meilleure raison à donner est qu'il faut favoriser l'importation du charbon, ne fût-ce que pour pouvoir interdire la destruction des arbres. Car la mission hydrographique a constaté que le Niger s'appauvrissait peu à peu en eau, conséquence naturelle d'un déboisement exagéré. »

(Le génie civil, 1908)

Jean Clauzel, lorsqu'il prit son premier poste d'administrateur au Soudan français, en 1946, constata ce déboisement, lors de son voyage sur le Mage.

« De place en place, en général la nuit, le bateau s'arrêtait pour renouveler sa provision de bois. Sa chaudière était en effet alimentée au bois. La longueur des tas de bois que l'on apercevait de temps à autre sur la rive disait assez l'importance et pour tout dire les dégâts du déboisement qu'entraînait ce trafic fluvial. Le bois était chargé dans un chaland amarré au Mage. »

(Administrateur de la France d'outre-mer, Jean Clauzel, Editions J. Laffitte/A. Barthélemy, 1989)

Jacques Daget fait le même constat, la même année.

« La chauffe des chaudières consommait une quantité effarante de morceaux de bois dont la provision, entassée dans des chalands amarrés aux flancs de l'embarcation principale comme les charges accrochées de part et d'autre du bât d'un âne, fondait à vue d'oeil. Pour assurer le renouvellement du combustible, des dépôts avaient été constitués d'avance sur les berges, en général loin des agglomérations. Lorsqu'un ravitaillement devenait nécessaire, tout l'équipage participait à l'embarquement des rondins dans les chalands. Ces arrêts techniques obligatoires ralentissaient encore la vitesse moyenne de croisière. Au fil des années, le déboisement des abords du fleuve avait rapidement progressé, avec tous les inconvénients qu'entraîne la disparition des arbres dans les zones à climat soudano-sahélien, très sensibles à la désertification. En compensation, les gîtes favorables aux mouches tsé-tsé avaient totalement disparu le long du Niger moyen. Il n'en subsistait plus que dans les galeries forestières, le long de petits affluents secondaires aux environs et au sud de Bamako. »

(Des bords de Loire aux rives du Niger: souvenirs autobiographiques (1919-1964), J. Daget, L'Harmattan, 2003)

Cette surconsommation de bois par la navigation sur le Niger, s'arrêta quand les bateaux à vapeur furent remplacés par des bateaux à moteur, autour de 1960.

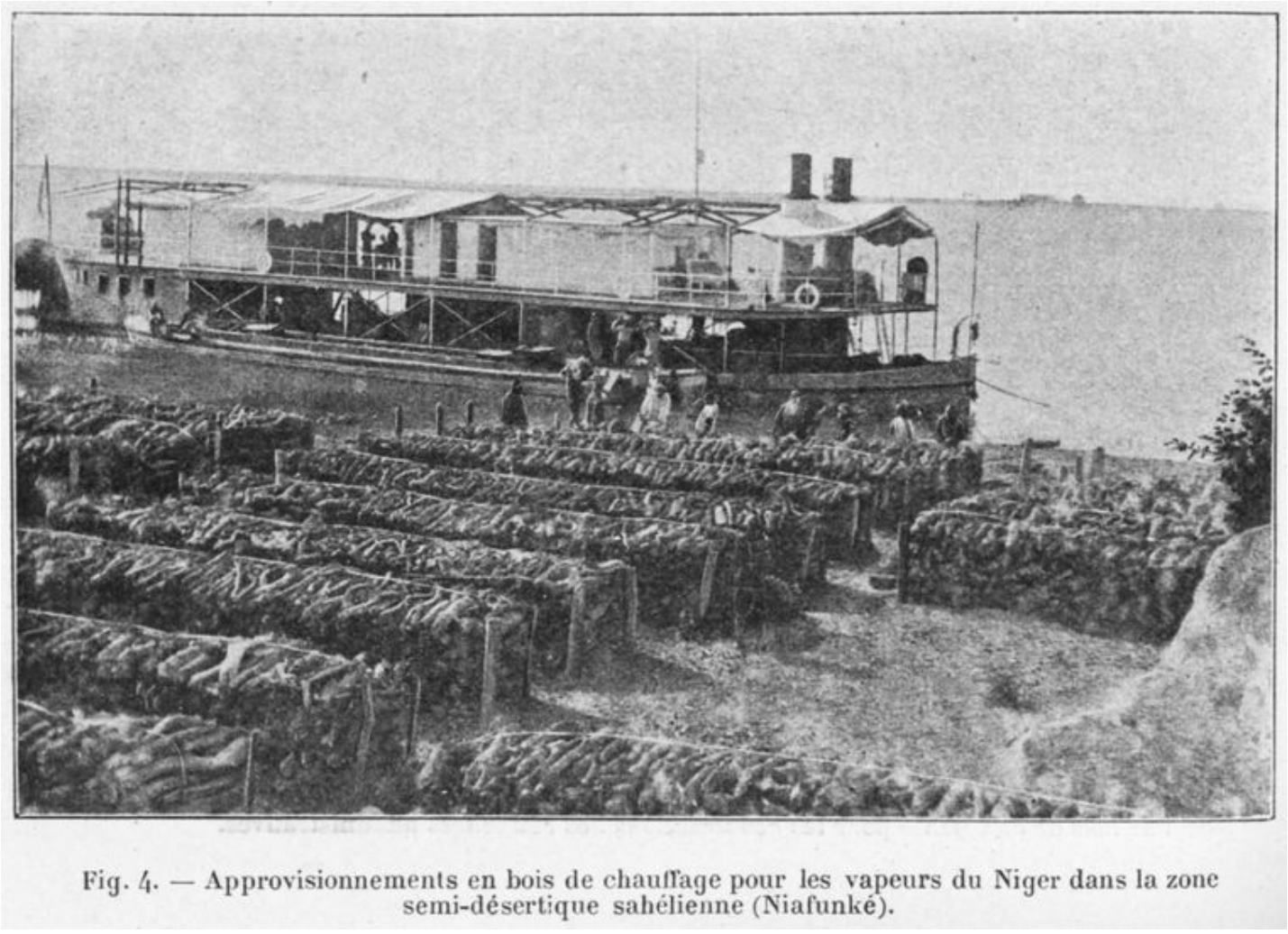


Fig. 4. — Approvisionnements en bois de chauffage pour les vapeurs du Niger dans la zone semi-désertique sahélienne (Niafunké).

Mission de Gironcourt - vers 1910

Pendant la période des basses eaux, pendant laquelle les vapeurs ne peuvent pas naviguer, le transport se fait par des chalands et des pirogues se déplaçant à la voile, à la perche, ou hâlés à la corde.

« En dehors des vapeurs susdits, les moyens de transport sur le Niger sont d'abord les pirogues indigènes, dont certaines mesurent jusqu'à 30 mètres de longueur et portent 8 tonnes ; ensuite les chalands de l'Etat ou des particuliers, soit en bois du pays, dont certains ne calent que 0m 60 pour 9 tonnes, soit en acier, dont la calaison n'est que de 0m 60 pour 15 tonnes; plusieurs sont pontés. Seuls les grands chalands en aluminium de la flottille de la colonie ne rendent pas de bons services; la construction en ce métal doit être abandonnée. Un excellent personnel de laptots noirs forme les équipages. Sous la direction successive de l'artillerie et du commissariat, qui continue à l'administrer, la flottille de la colonie, avec son port d'attache à Koulikoro, comprend une soixantaine d'embarcations et assure depuis plusieurs années déjà des transports au compte des particuliers, en même temps que ceux de l'Etat, d'après un tarif fixé par arrêté gouvernemental. Une Compagnie Niger-Soudan dessert aussi un service de chalands et possède depuis peu un vapeur. »

(Collection des ouvrages publiés par la Commission des publications et notices : Les colonies françaises au début du XXe siècle; cinq ans de progrès (1900-1905), Barlatier, 1906)



Koroyomé. — Le Chef des Laptots et sa Femme

Les laptots étaient en Afrique de l'ouest les matelots ou les bateliers indigènes au service de l'armée française, principalement sur le fleuve Sénégal ou le long de la côte sénégalaise, mais également sur le fleuve Niger ou encore dans d'autres ports africains.

L'origine du mot – attesté en 1754 – reste incertaine. Il pourrait s'agir d'un terme wolof.

Koroyomé est, avec Kabara, un des ports de Tombouctou. Son nom signifie la bouche des hyènes.

(Monographie de Tombouctou, Augustin Hacquard, Société des études coloniales & maritimes, 1900)

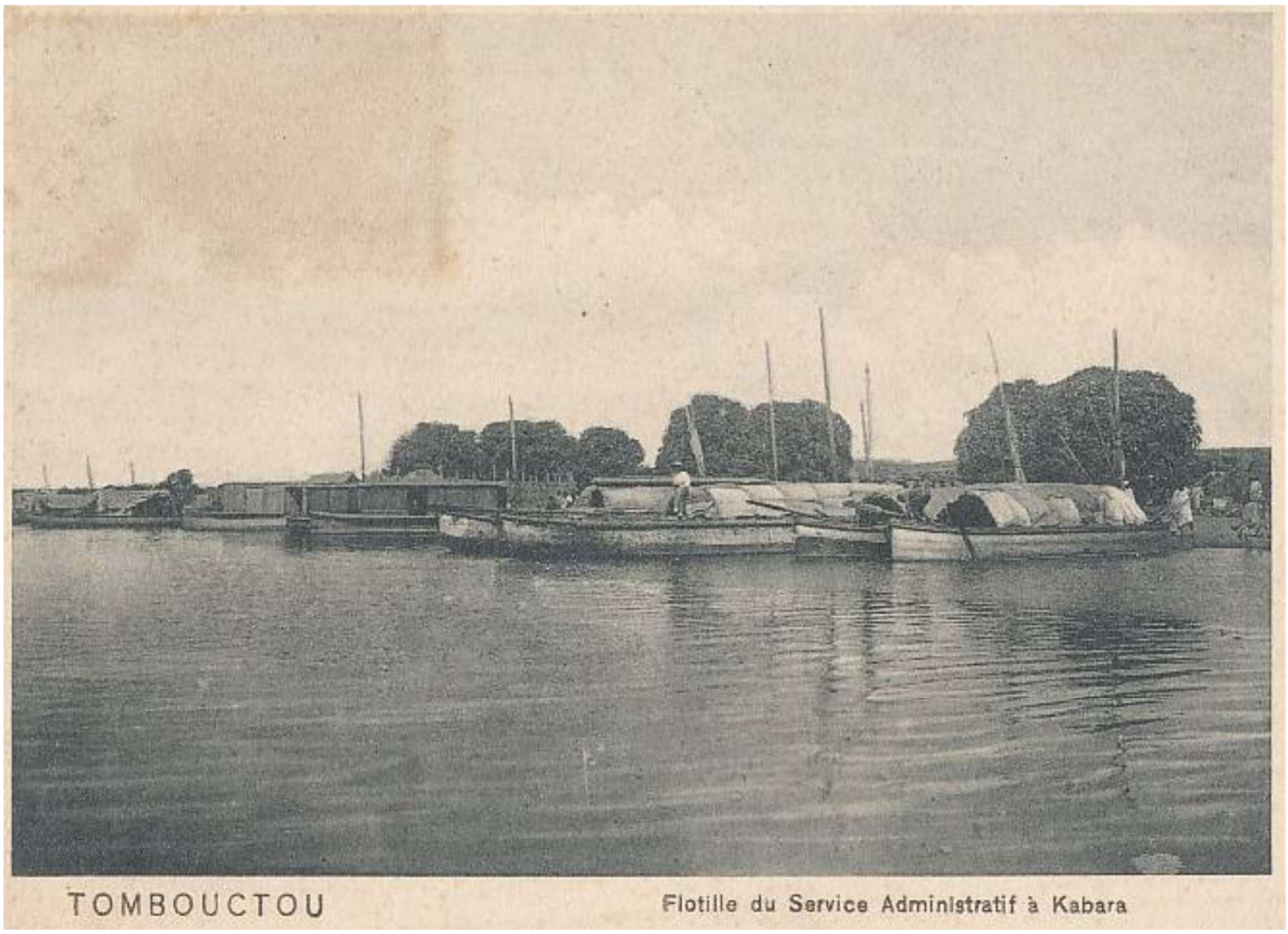
Les services militaires ont entretenu, jusqu'à présent, une flottille de chalands à Kabara, pour le service entre ce port et Anssongo-Niamey-Karimama.

Ces chalands, en tôle d'acier pour le total d'une centaine de tonnes, effectuent la totalité des transports du personnel et du matériel des corps de troupe en aval de Tombouctou, dès que les bateaux à vapeur du service de la navigation ne vont plus jusqu'à Anssongo. Pendant toute l'année, ils circulent dans la zone coupée de rapides, à partir d'Anssongo jusqu'à Karimama.

Il est rationnel que cette flottille soit incorporée au service de navigation de la colonie, qui en remboursera la valeur à l'Etat. De cette façon, une seule entreprise publique assurera les communications entre Koulikoro et Karimama. Les transbordements à Kabara seront évités.

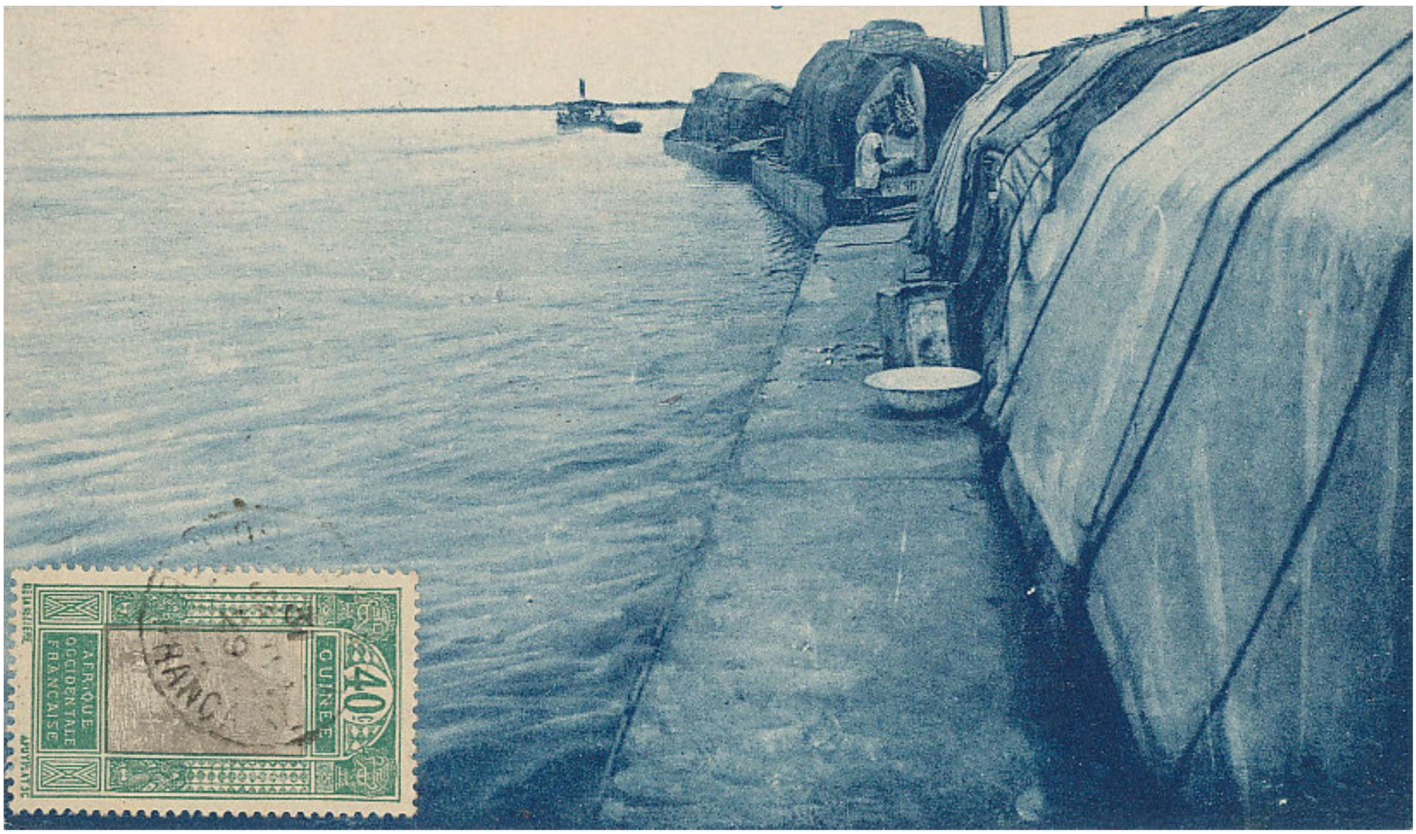
L'exploitation de la section Anssongo-Karimama devra être organisée par des chalands et pirogues en acier comme annexe du service de vapeurs et chalands Koulikoro-Anssongo, et placée sous la direction immédiate de l'agent chargé des ateliers de réparation et du transit à Anssongo. Nous avons déjà préconisé cette solution en 1909, au retour de notre mission en territoire militaire et Nigeria.

(Haut--Sénégal--Niger (Soudan français) : séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)

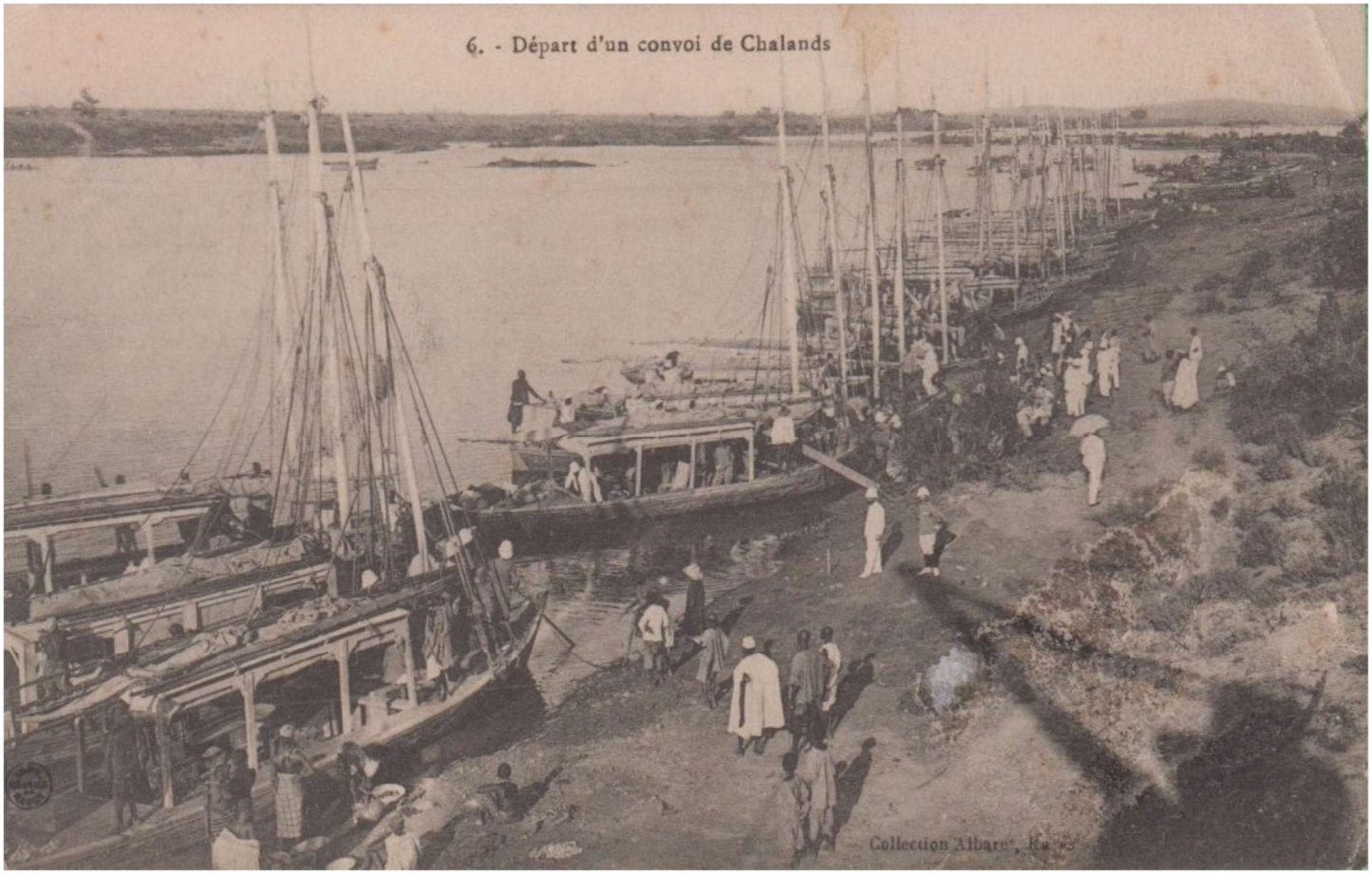


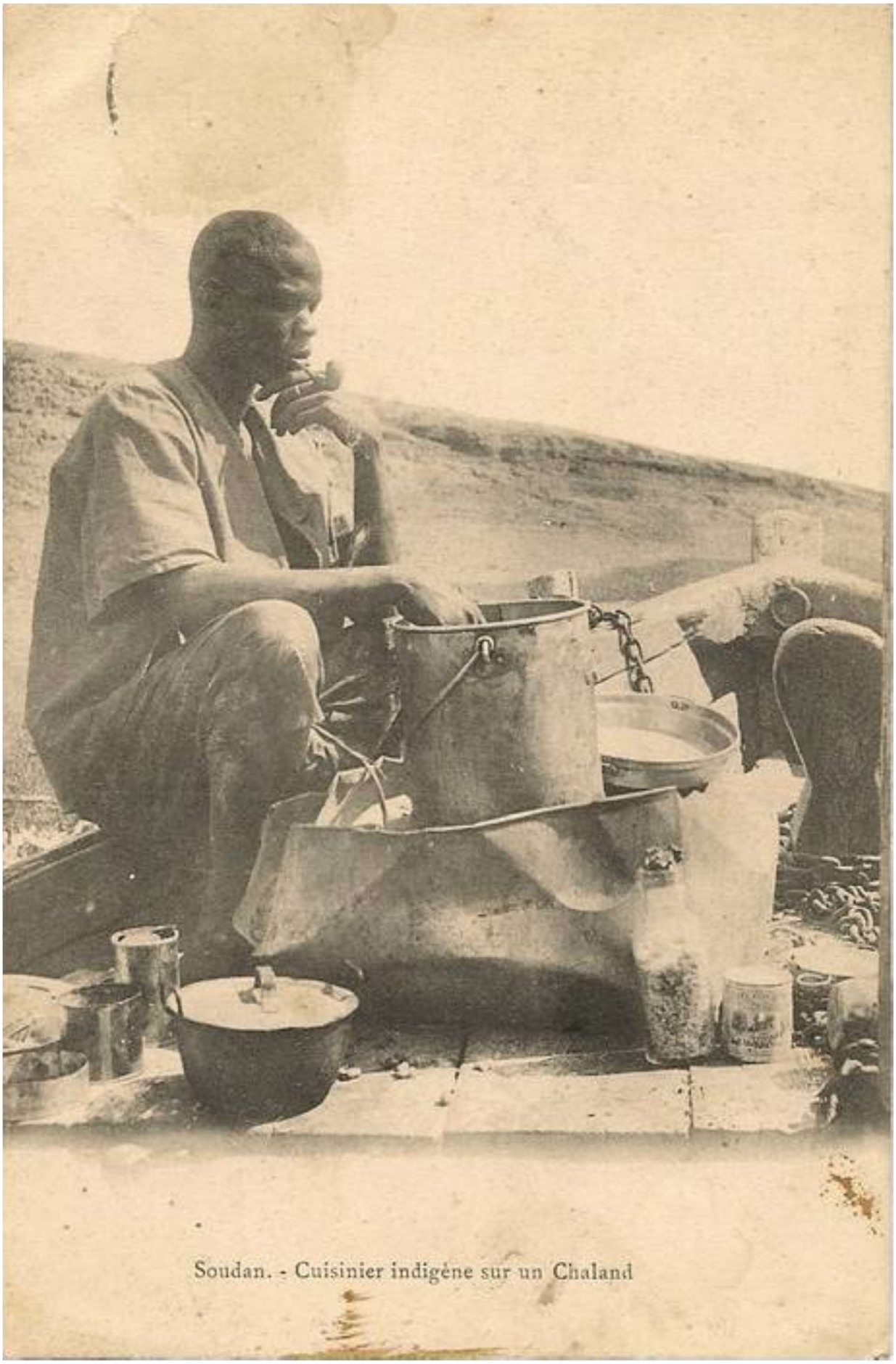

325. - Afrique Occidentale
Comment on voyage sur les Fleuves
En chaland - Halte du soir - Installation de la popote
Le boy prépare le sommaire repas sur la berge
Collection Générale Fortier, Dakar


9 — Gao - Chalands sur les bords du Niger.



Un train de chalands

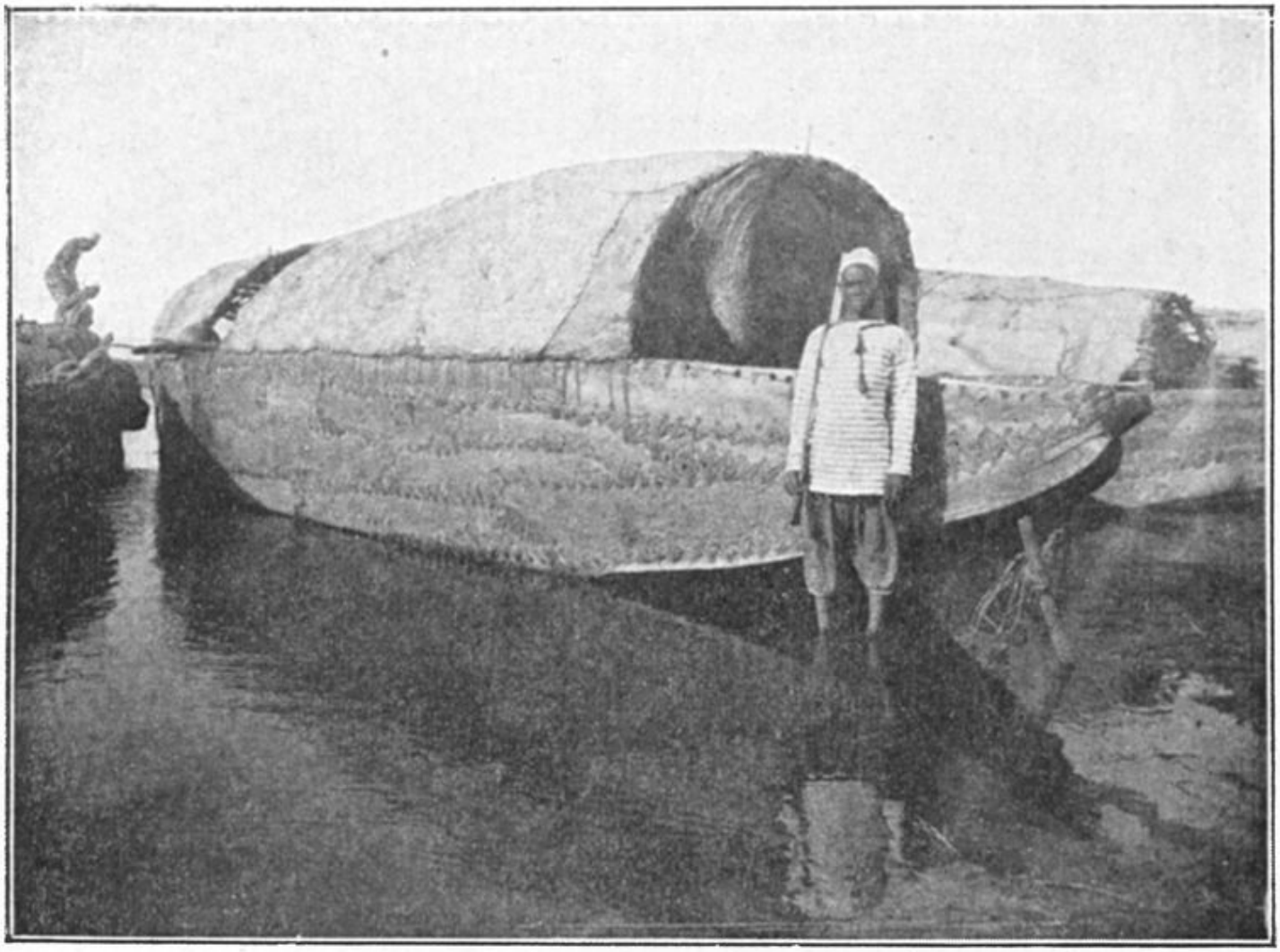




Soudan. - Cuisinier indigène sur un Chaland



Photo de louis Vatrican : un train de chalands



GRANDES PIROGUES DU NIGER.

Il existe une flottille de pirogues indigènes qui est considérable et dessert tous les ports du Niger, tels que Nyamina, Ségou, Diafarabé, Niafunké, Kabara, Gao, Gotèye, Niamey et ceux du Bani, Sofara, Baramandougou et Djenné.

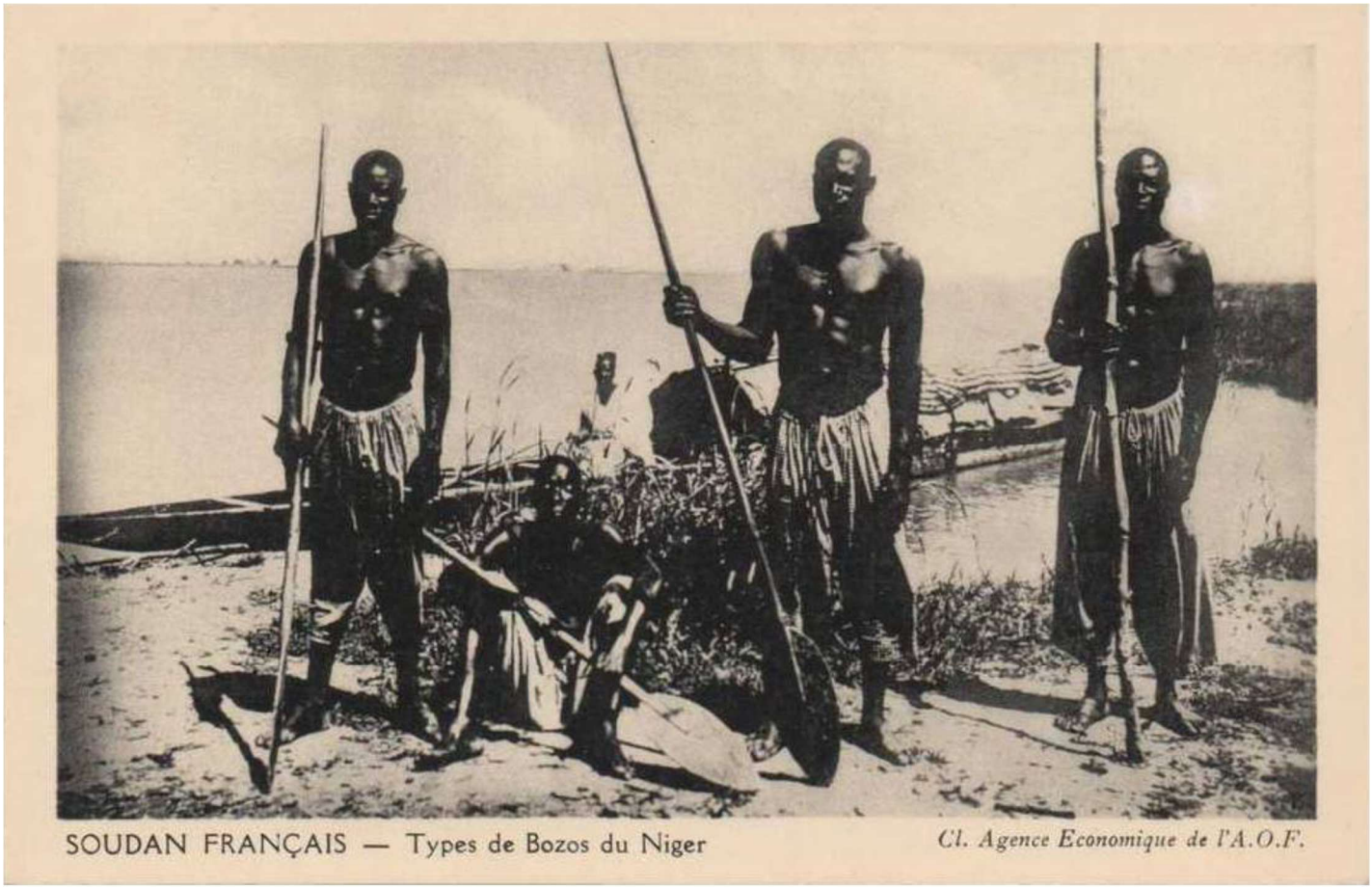
Ces pirogues sont construites de planches taillées dans les arbres du pays, clouées ensemble ou cousues par des cordages de textiles tels que le dâ, ou de fibres de rôniers (palmier borassée), et calfatées avec de l'argile mêlée de bouse de vache.

Quelques-unes des pirogues de la région de Djenné, longues de 15 à 16 mètres, larges de 3 m. 50 et profondes de 1 m. 50, peuvent porter jusqu'à 15 tonnes de marchandises. Dans la région des rapides d'Anssongo à Niamey où les chenaux sont étroits, en plusieurs passages, les indigènes n'emploient guère que des pirogues d'une seule pièce creusée dans un tronc d'arbre : telles sont les pirogues dites de la Sirba.

Ces embarcations indigènes appartiennent soit à des marchands qui ont des bateliers somonos ou bozos à leur solde, soit à des entrepreneurs de transport, soit à des pêcheurs. Certains de ces entrepreneurs font une sorte de service omnibus sur le fleuve pour les voyageurs indigènes qui s'assoient pèle mêle dans l'embarcation ou sur le toit de paille qui la recouvre. Les tarifs sont très faibles : en moyenne 0 fr. 01 par kilomètre pour les voyageurs ; 0 fr. 03 la tonne kilométrique pour les marchandises.

Mais il arrive fréquemment que la cargaison est mouillée, par suite de l'étanchéité insuffisante de la pirogue, et si les voyageurs courent peu de risques, les bagages sont souvent avariés. A l'hivernage, il n'est pas rare que des embarcations soient coulées à pic par les lames, hautes de 0 m. 50 à 0 m. 80 dans la région du lac Dhébo.

(Haut-Sénégal-Niger (Soudan français): séries d'études pub. sous la direction de M. le gouverneur Clozel, Maurice Delafosse, E. Larose, 1912)



SOUDAN FRANÇAIS — Types de Bozos du Niger

Cl. Agence Economique de l'A.O.F.





« Les grandes pirogues apparaissent sous leurs voûtes de nattes où s'entassent les marchandises, le métal, les poteries et les cuirs, les sacs de riz et de mil, au-dessus les passagers étendus au sommet de la cargaison. Deux francs cinquante payent le voyage de vingt jours, et trois francs le transport de cent kilos, jusqu'à Tombouctou. Avec les gestes même de la vieille Egypte les équipes de pagayeurs lèvent ensemble leurs longues perches, les fichent ensemble dans la vase, et poussent arcboutés ensemble sur le fond, tandis que la nef glisse parmi les roseaux du borkou. »

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)

Photos de Louis Vatrican :

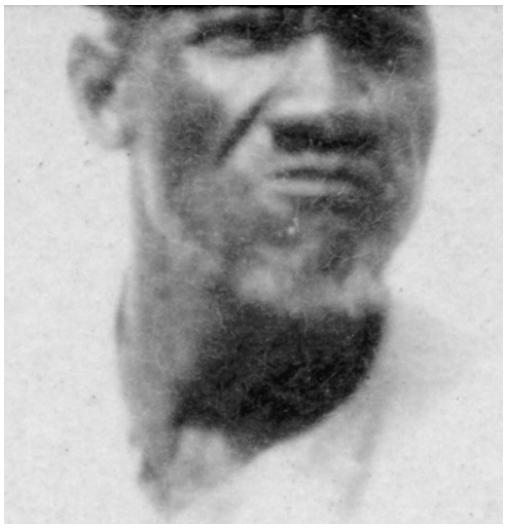


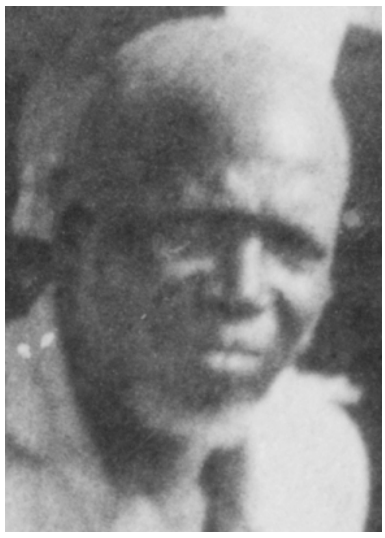






Dans cette photo, l'homme au centre est à rapprocher de celui que l'on voit sur la vedette avec Louis Vatrican et Suzanne.

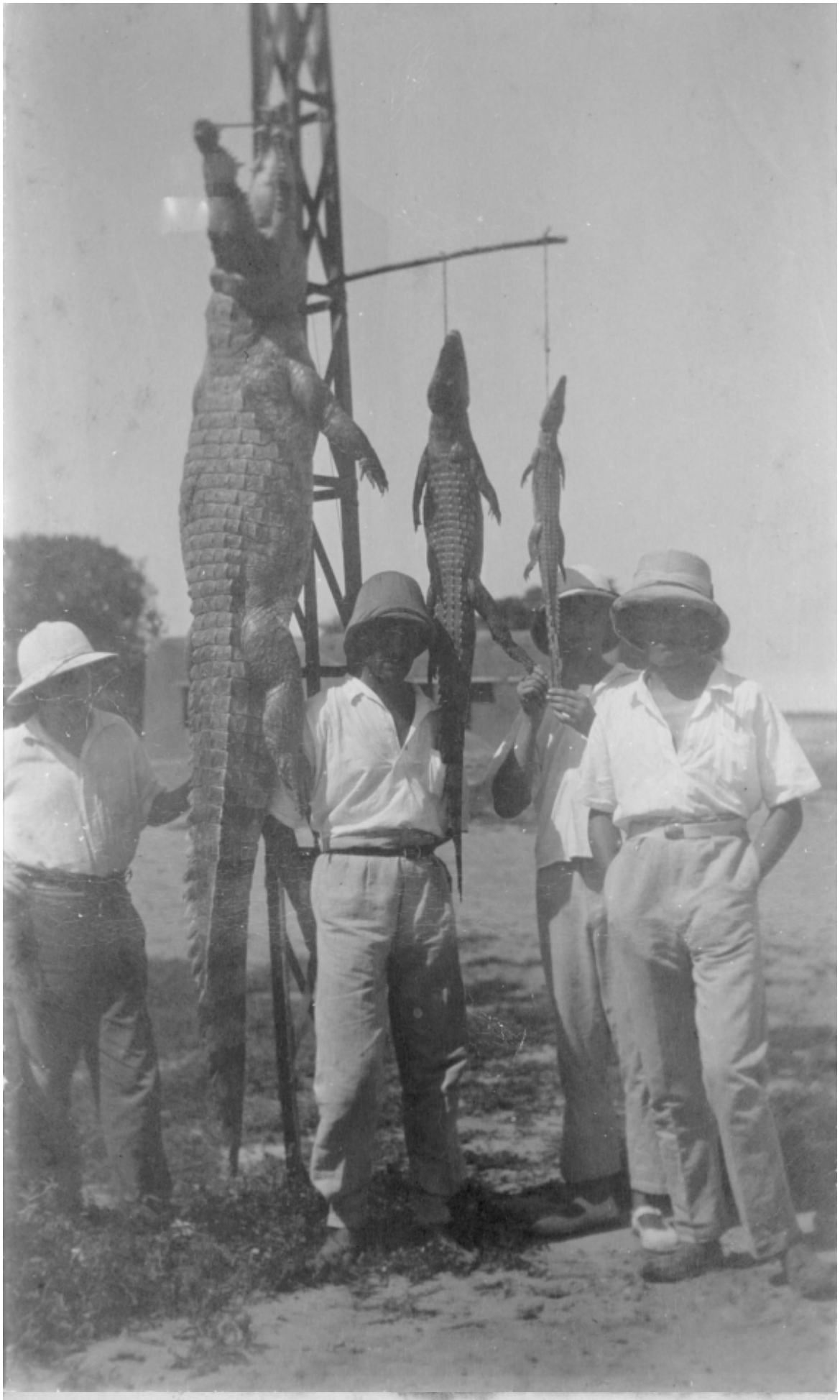




Marthe Oulié, encore elle, nous racontent que « les poissons pullulent dans le fleuve (« capitaines » surtout, longs de 1 m. 50). On dit que c'est grâce à cette abondance de poissons que les crocodiles du Niger sont plus pacifiques que ceux de Madagascar, et ne s'attaquent guère à l'homme. »

Heureusement, car, le premier soir après avoir atteint le Niger, Suzanne était très tentée par un bain. Elle s'est plongée dans l'eau du fleuve avec délices avant de rejoindre sa cabine. Le lendemain matin, à sa grande horreur elle réalisa que les bouts de bois flottant à la surface n'étaient autre que des crocodiles.

Il est vrai que, selon la légende, Bamako signifie en bambara « marigot du crocodile ». Avant l'occupation française, chaque année on jetait aux crocodiles une jeune vierge en sacrifice rituel, pour attirer la pluie.



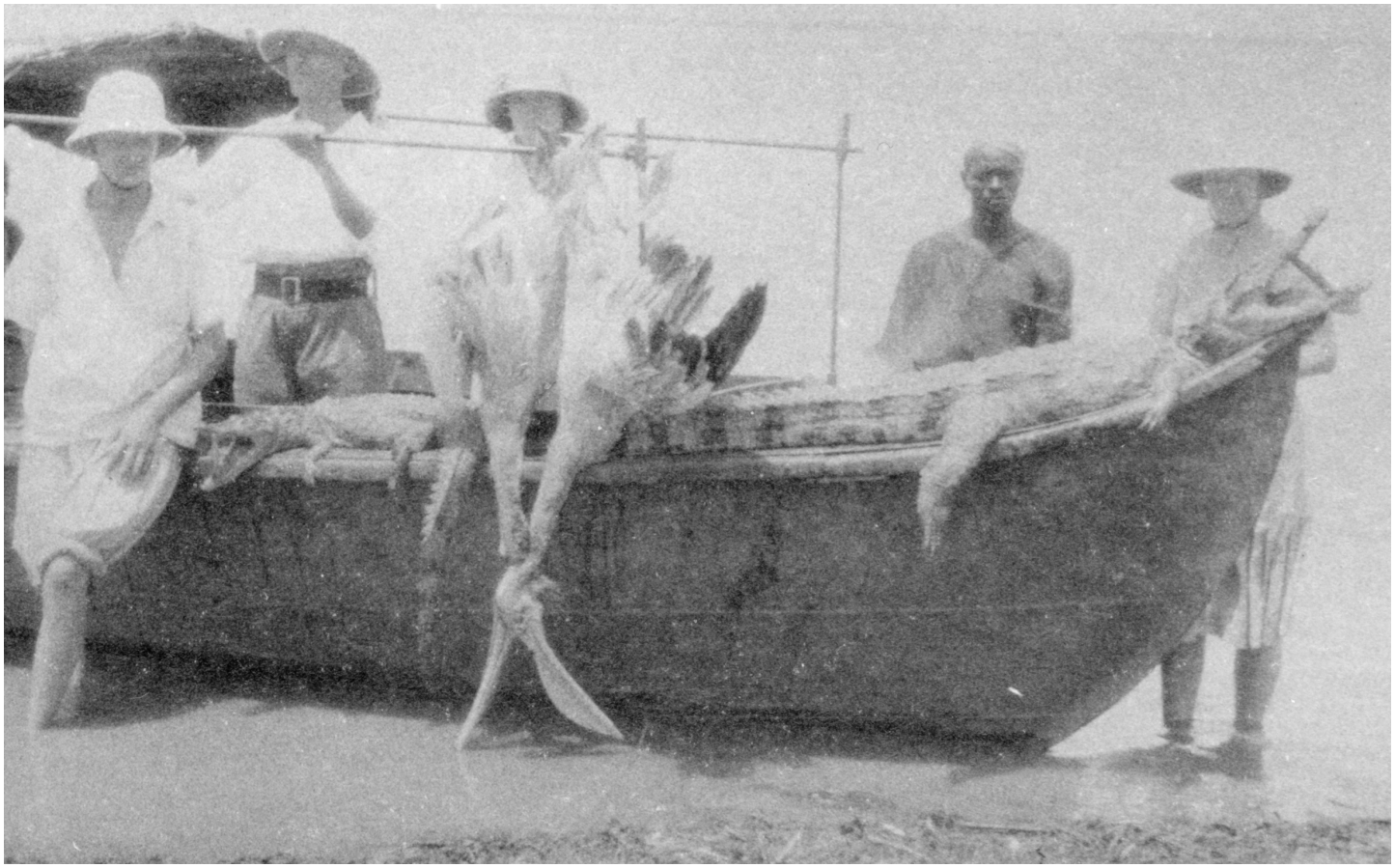
Pêche au Caïman

Ce sont en fait des crocodiles, car le caïman est exclusivement américain.



Koïma est un village près de Gao, à côté de la dune rose.

Cette pêche est à rapprocher du retour de pêche, à Niafunké.



Pas de certitude mais des ressemblances. De même que, cette photo et l'autre photo d'excursion en bateau, à Niafunké, sont à rapprocher de la série qui suit.





























On reconnaît plusieurs personnes sur ces photos.



Ernest Boyer















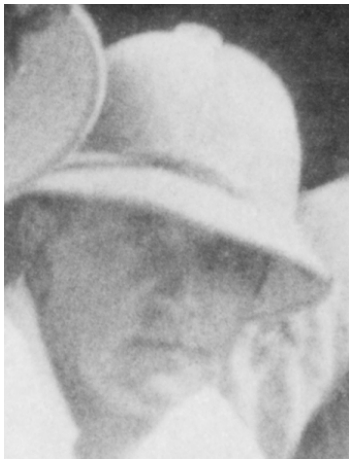


Cette personne pourrait bien être celle qui apparaît sur une des photos d'El-Oualadji, sur celles de Tondidarou et des falaises et sur la vedette.











C’est une dame que nous avons déjà vue à Tondidarou, lors d’un repas, à Gao et sur la vedette.















Déjà vue à Gao.







Déjà vue à Gao.









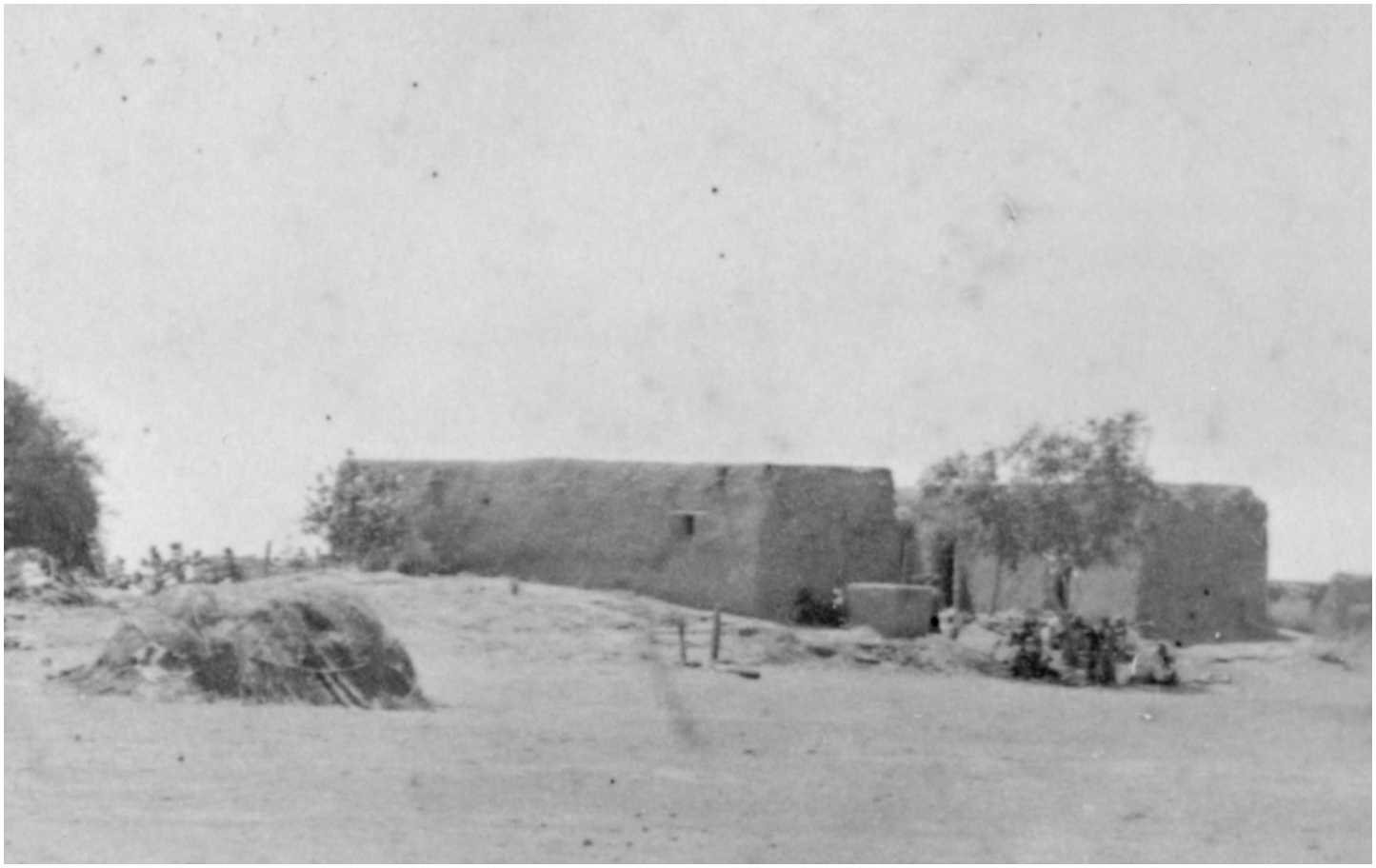
Le Niger –





Vi. Plage au bord du Niger

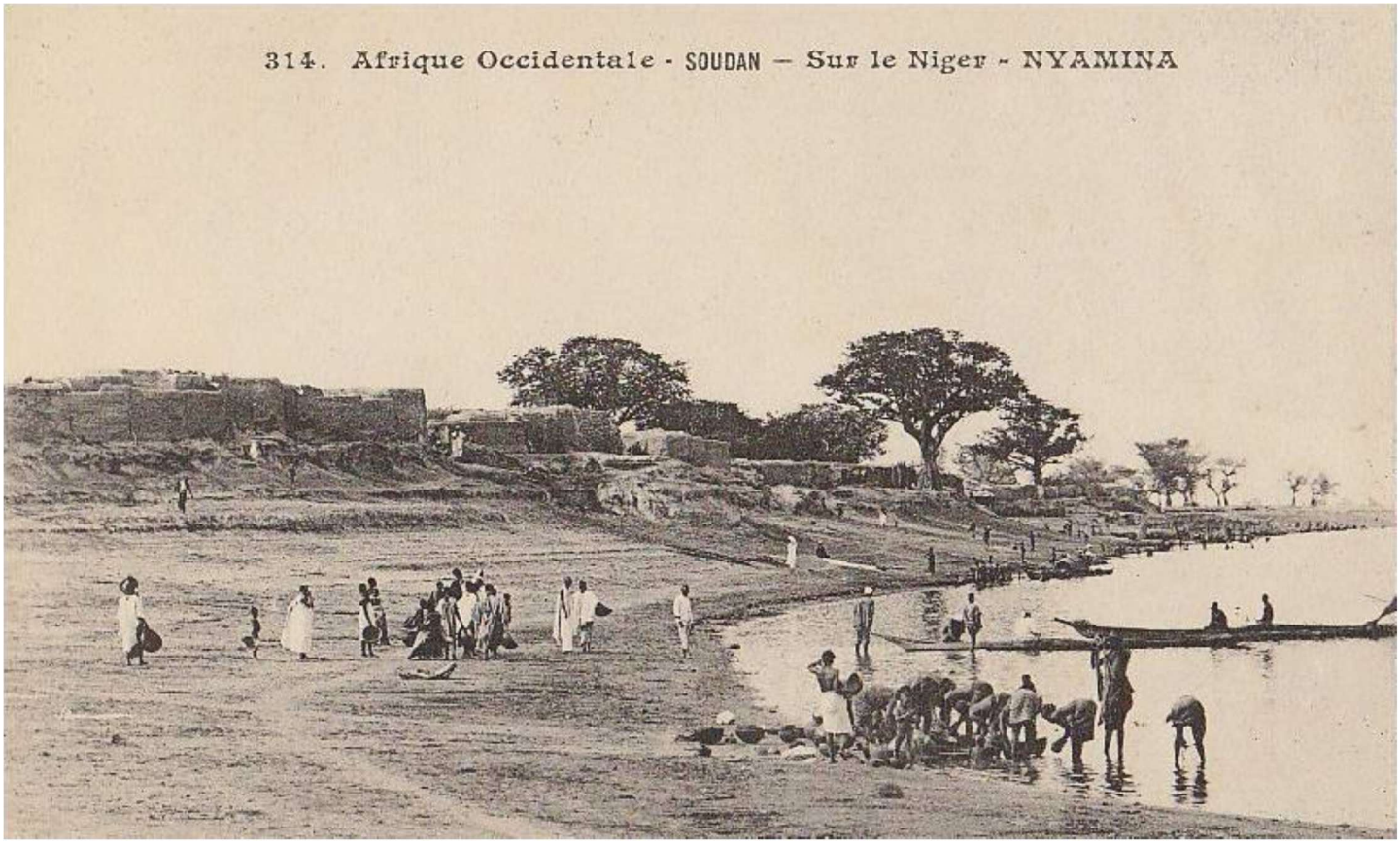






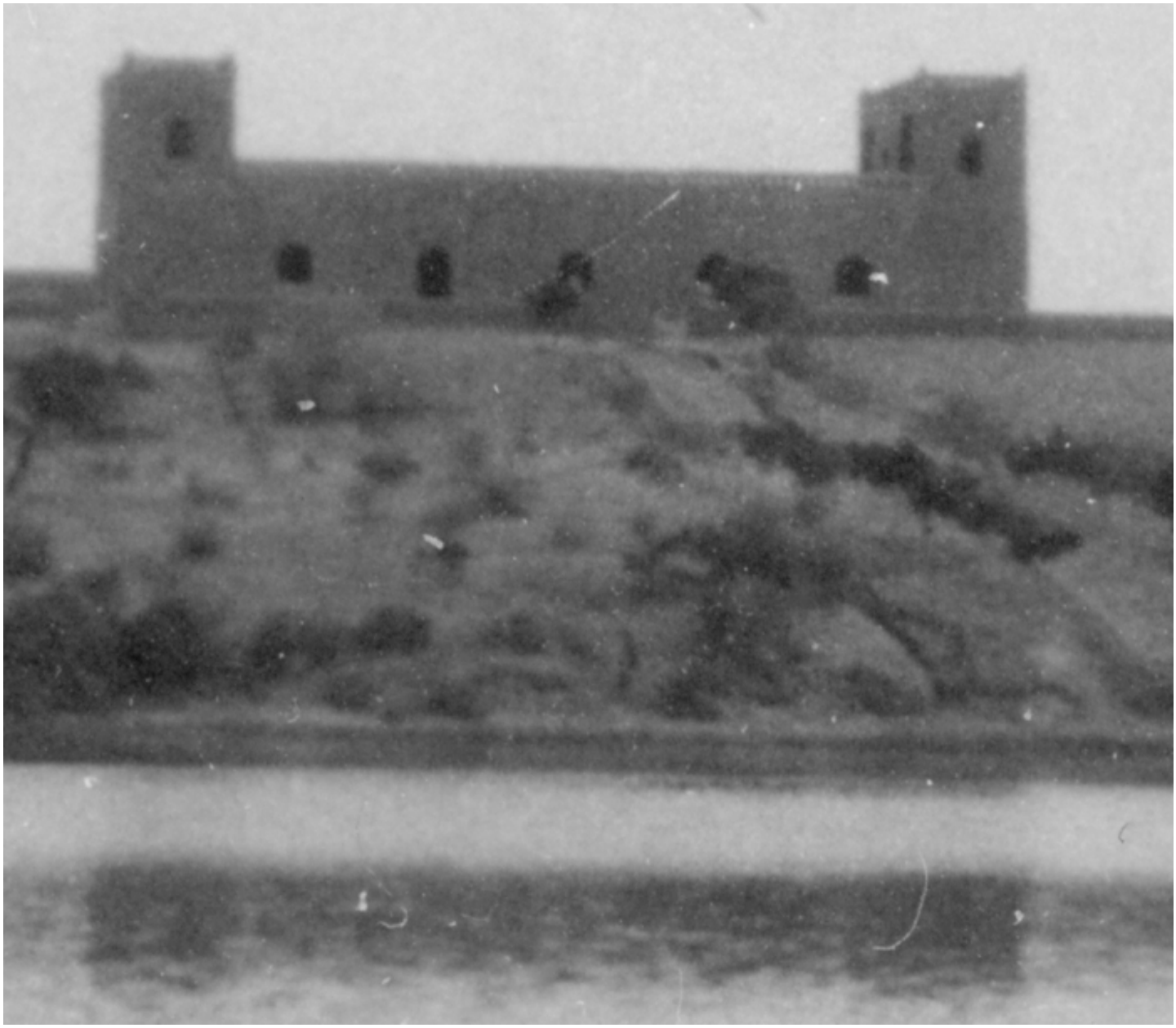


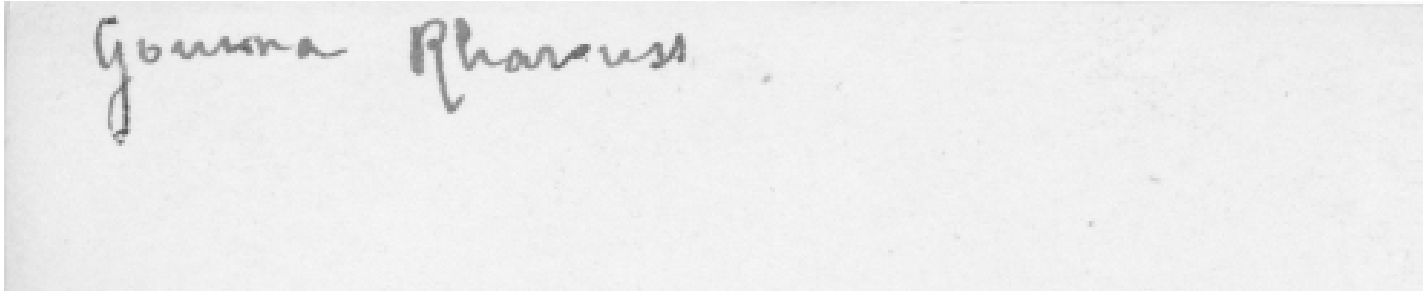

257. - Afrique Occidentale. - Femmes au bord d'un Fleuve
Collection Générale Fortier, Dakar

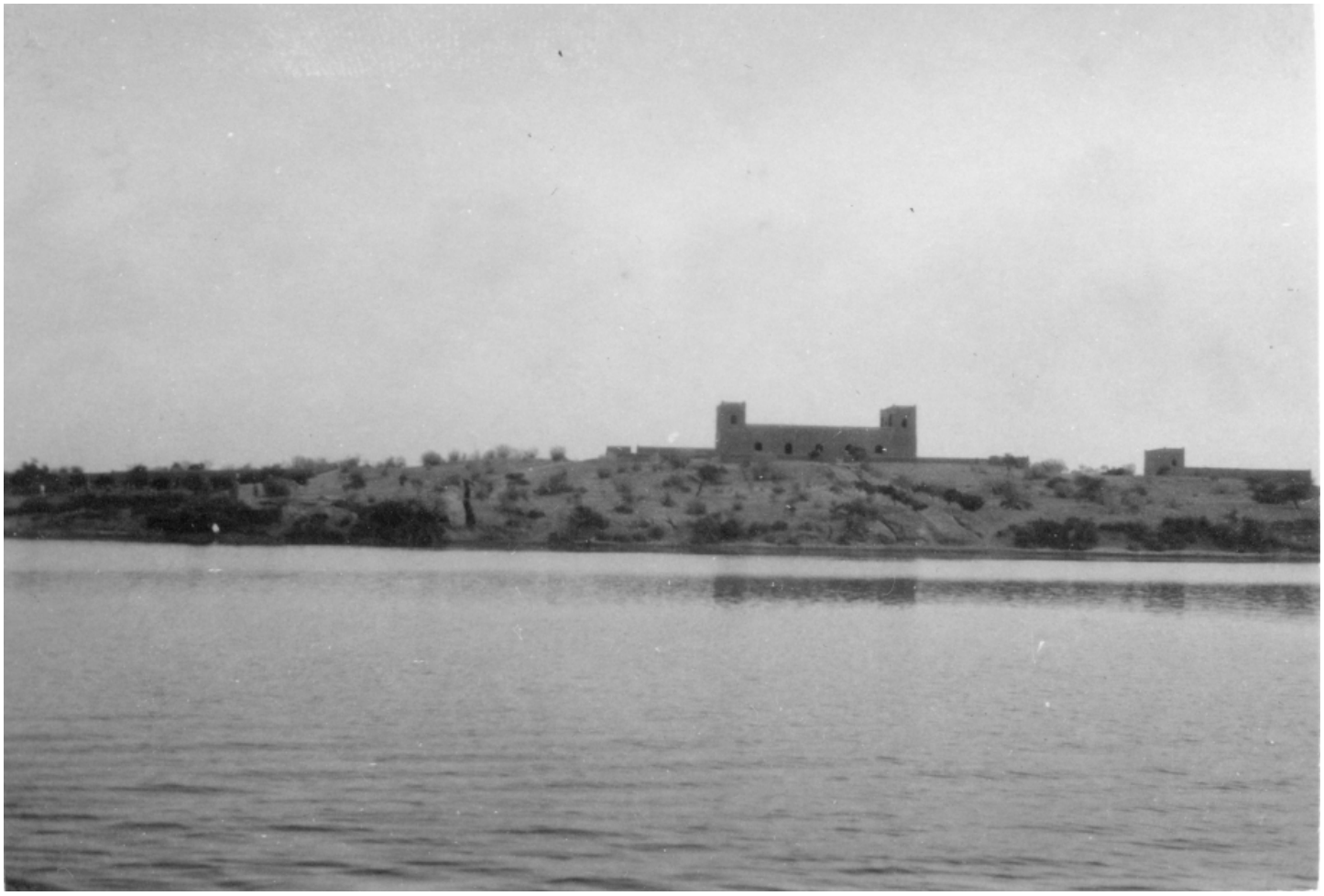

314. Afrique Occidentale - SOUDAN — Sur le Niger - NYAMINA

Le fort de Rharous

Les photos de ce fort, prises par Louis Vatrican depuis un bateau sur le Niger, ne sont pas datées.











Cette bâtisse vétuste est un des symboles du cercle de Gourma Rharous. Elle a été construite entre 1926 et 1927, sous la direction du capitaine Mourghes, premier administrateur colonial du cercle.



Selon des témoignages, l'officier aurait investi les lieux après de longs jours de voyage en provenance de Tombouctou. Particularité : il voyageait dans un hamac porté par des hommes. Entièrement bâti en matériaux locaux (briques en terre cuite, argile et bois de rônier), le fort occupe une position stratégique. Perché sur un promontoire au bord du fleuve, il surplombe la ville. Les marches menant à la principale porte d'accès donnaient directement sur le fleuve. A partir de la terrasse du bâtiment à deux niveaux, on peut déceler tous les mouvements sur le fleuve et sa vallée sur plus de 30 kilomètres. Le capitaine Mourghes aurait été dépêché sur les lieux par l'administration coloniale pour mettre fin aux razzias organisées par les communautés touareg et tamasheq dans la bande du fleuve où le commerce était florissant. Sa résidence lui servait donc de forteresse et de mirador pour contrôler les activités le long du fleuve Niger.

Après le départ des Français, la bâtisse a continué à servir de résidence à tous les administrateurs qui se sont succédé dans le cercle. Lors de l'attaque de la ville par les rebelles touaregs en 1994, le fort a été soumis à rude épreuve. Il abritait alors le quartier général de l'armée et servait de refuge à nombre d'habitants de la ville. Aujourd'hui encore, l'impact des balles est visible sur les murs. Après cette période troublée, le fort a été abandonné. Aujourd'hui, il est en ruine. Faute d'entretien, il est en train de s'effondrer comme un château de cartes. Ce pan important de l'histoire mérite mieux que d'être englouti par les sables.

Ces photos du Niger donnent difficilement une idée exacte du fleuve, par le manque de couleurs. Emile Baillaud qui a fait un voyage au Mali en 1898, dans le but d'étudier la vie économique du pays et ses possibilités de mise en valeur avait aussi une âme de poète et nous a laissé quelques belles descriptions de son voyage en pirogue sur le Niger, dans lesquelles il essaye de décrire toutes ces couleurs.

Deux photos actuelles nous en donneront une idée.

Sansanding

Nous sommes tout aujourd'hui restés dans un état d'admiration profonde. Le Niger est aussi beau qu'on puisse le rêver. Une sensation, analogue à celle qu'on éprouve en mer, vous remplit tout entier ; et cependant elle ne vient pas seulement de l'immensité du fleuve. Il semble que, comme sur mer, il n'y ait rien de défini autour de nous. Les eaux ont cette couleur bleue, que leur donne la profondeur du ciel, et, parfois, elles semblent se perdre dans l'horizon. Mais il y a aussi les teintes éclatantes de la rive, les larges bancs de sable rouge, la ligne noire des arbres qui se profilent à l'infini.

Djenné

Quel sentiment de paix profonde! A l'horizon, une ligne noire, et le reste de l'étendue est occupé par l'immense fleuve. Tout près de nous, sur la rive, nos laptots sont assis auprès d'un petit feu. Sur le Niger, comme des êtres vivants qui animent cette eau, filent les petites pirogues, noires et minces. Sur la berge, un village sans tata [fort en terre], un tout petit village de Bossos. Des rhôniers éparpillés par-dessus les huttes et, dans un angle, choyée comme un objet de luxe, la mosquée. Elle est toute simple de forme et de dimensions ; mais elle s'harmonise si bien avec cette nature, toute faite de lignes pures, qu'elle m'a laissé une véritable impression de beauté. Sur nous, cette lune des tropiques, qui brille comme si le soleil voulait laisser trace de son éclat pendant la nuit, et tout autour, seules, quelques étoiles. J'ai trouvé en cette terre ce qui fait l'attrait invincible des pays que l'on a vus, et le Niger sera pour moi une de ces contrées d'où l'on revient comme d'un rêve.

Mopti

Depuis Koakorou, le fleuve a changé d'aspect. La végétation des bords n'est plus la même. Aux longues rangées d'arbres ont succédé les lignes d'herbes vertes. De temps en temps, sous le soleil du milieu du jour, de grands rhôniers découpent l'horizon. Depuis Mopti, on rencontre même rarement un arbre quelconque; seuls, dans les villages, sont les vieux caïcédras. Depuis la berge, lorsque la lumière est devenue moins grande, la plaine ressemble à celle de Hollande, et le ciel lui-même, de très bonne heure, s'obscurcit : on ne se croirait plus sous le ciel d'Afrique; les villages se sont faits rares. Les cultures n'ont pas laissé de traces; l'on est dans un désert d'herbe et d'eau. Le Niger a perdu sa belle couleur bleue; il est surchargé de terre. Les petits oiseaux gris et bleus, si gais, au chant si clair, et qui sont ici ce que sont en France les moineaux, ont fait place aux grandes aigrettes blanches qui volent comme des mouettes. Ce soir, dans la nuit lumineuse, je suis resté longtemps à rêver, tandis que la barque continuait sa marche. Seul, le bruit grinçant de quelque grillon vient frapper l'eau et trouble la paix de l'étendue et de la nuit.

Lac Débo

Le fleuve s'est transformé. C'est maintenant l'eau elle-même qui est la prairie. De tous côtés sont des touffes d'herbes hautes. Le fleuve s'est élargi tout d'un coup, sans limites, et ses eaux ont pris des reflets inaccoutumés. Dans le lointain, une ligne bleue marque la longue chaîne des montagnes du Hombori. Pendant la nuit, je me suis levé pour chercher une pirogue, car j'ai décidé de quitter le chaland. Le spectacle était féerique. Nous étions arrêtés auprès d'un petit village dépendant de Gourao. La lune répandait une lumière d'un éclat insoupçonné. De la berge partait un long éboulement de rochers formant une petite colline. Le village des Peuls, aux cases abaissées, se confondait avec les assises de pierres, et les palissades avec les broussailles de la montagne. J'ai réveillé le chef qui, après de longs palabres, a demandé jusqu'au lendemain pour se procurer des hommes. Je suis reparti et me suis rendormi; mais il m'est resté de ce coin de lac comme un souvenir lumineux et fantastique.

Au matin, une montagne violette surgissait des eaux. L'aurore faisait jaillir du grand lac une multitude de lueurs bleues et de reflets d'or; une sensation de mer infinie, puis la lumière s'est accrue et le soleil d'Afrique a repris son empire.

El-Oualadji

Vers trois heures, je suis passé à El Oueladji, poste stratégique sans village, au point d'arrivée du marigot qui passe à Saraféré. Je ne me suis point arrêté, car je pense être demain à Kabara. Le Niger continue à couler entre des dunes de sable. Cependant, ce soir, j'ai traversé un bois inondé qui formait un paysage de toute beauté. L'eau, sans un pli, avait des couleurs sombres, tranchées de reflets clairs. Les arbres, espacés, semblaient tristes, et les grands oiseaux noirs qui voltigeaient partout, donnaient un caractère fantastique à cette plaine, ni terrestre, ni liquide. La pirogue allait comme une ombre; dans le lointain du soir, seul, un chant de pêcheur troublait l'air.

Tombouctou

Ces rives de sables sont trop éblouissantes pour que l'on se lasse de naviguer entre elles. On a d'une façon absolue la sensation d'errer au milieu du désert. C'est le grand Sahara qui porte le grand fleuve; mais son âpreté ne vous atteint pas, sa désolation n'apparaît que pour mieux montrer l'infini de la lumière et de l'étendue.

Au soleil couchant, une brume rose vient estomper les dunes, puis tout s'illumine : le ciel, le Niger et le Sahara sont unis dans la même flamme rouge et les pirogues glissent sans bruit comme emportées vers quelque pays splendide. Au ciel apparaissent peu à peu les grandes Croix du Sud et les gestes des rameurs viennent seuls animer l'immensité comme pour donner un rythme à l'harmonie de ces soirs.

Pendant des heures et des heures, étendu sur le toit de ma barque, plus belle dans sa forme que la plus somptueuse galère impériale, je me laisse entraîner ainsi noyé dans la douceur qui plane sur la communion des eaux bleues et du sable implacable.



Gao : la dune rose

Gao

Depuis quelques jours, la brume s'étend sur le fleuve le matin et le soir. C'est alors un spectacle étrange. La ligne des dunes s'éloigne indéfiniment, et entre elles sont les îles plates. La brume les noie et leur donne une forme vague; quelques arbres sont répandus ça et là. La lumière est voilée, l'air est très doux; mais la grande ligne rouge des dunes ferme l'horizon de sa couleur éclatante. C'est le désert et son implacable lumière. Et ainsi, tandis que l'on vogue sur des eaux semblables à celles d'un lac, qui s'étendent sans fin et sans rides, sans miroitement, comme pour continuer la plaine, le sable ondulé est là pour vous rappeler à la vie d'Afrique, alors que le soleil lui-même s'éteint dans la brume.

(Sur les routes du Soudan, Émile Baillaud, Privat, 1902)



Gao : la dune rose

La Dune Rose, Koïma Hondo, située sur la rive droite du Niger, près du village de Koïma, est la première d'une série de dunes qui longent le fleuve jusqu'à Tombouctou – plus de 400 kilomètres au nord-ouest de Gao. Elle se lève majestueusement au-dessus du Niger et offre aux visiteurs une vue particulière de deux scènes juxtaposées. D'un côté le désert, où on peut souvent repérer des chameaux et les troupeaux de vaches et de petits ruminants se déplaçant dans les broussailles, et le fleuve Niger de l'autre côté.

La cité fétiche de Koïma a eu une renommée légendaire depuis la nuit des temps grâce à cette masse impressionniste de dune de sable sacrée que l'on peut apercevoir à plusieurs kilomètres. La couleur rose de cette dune, donne un éclat tout particulier à cette partie du fleuve Niger. Malgré la persistance de l'harmattan, cette dune est restée là comme si des piliers la retenaient dans le sol.

La dimension historique de la cité est rentrée dans la légende songhay. N'a-t-on pas dit que la dune rose est le lieu de rassemblement de tous les sorciers du monde il y a derrière cette affirmation populaire un certain nombre de questions sur lesquelles nous devons pousser notre réflexion. Qu'est que les sorciers du monde ont en commun ? Pourquoi Koïma a été choisie comme le lieu de rassemblement de tous les sorciers ? Quelle influence la cité fétiche avait dans l'intronisation du roi de Gao ? A ces interrogations, la tradition orale songhay que nous avons approchée, nous livre dans la discrétion ce témoignage historique qui allait se perdre dans les profondeurs du fleuve Niger.

Il faut reconnaître que des facteurs ont contribué à enfouir la valeur historique de la cite dans les oubliettes. Nous citerons entre autres la chute de l'empire songhay en 1591 et la menace de l'islam intégriste. Effectivement l'influence mythique que jouait la cité de Koïma sur le pouvoir central va cesser d'exister avec la disparition de ce pouvoir. Car la fonction mythique qu'elle jouait avait une implication sur le fondement même du pouvoir, il s'agit de l'intronisation et du tambour royal en or. Depuis 1970 le courant intégriste musulman avec son cortége de diffamations des pratiques anciennes fait que la population s'est détournée de ses valeurs anciennes au profit de l'islam intégriste. Pourtant malgré ces facteurs, on retrouve dans le milieu songhay quelque nostalgiques dont l'information précieuse est la seule source d'information, car les anciens manuscrits en arabe n'en parlent pas. Et comme dit Jean Rouch « ce sont les bons informateurs qui identifient les bons chercheurs, c'est-à-dire ceux qui sauront les écouter. »

Qu'est que Koïma veut dire ? Le nom de la cité fétiche dérive de l'expression songhay « koï-ma » qui veut dire « va entendre » La première explication qui est d'ailleurs la plus courante est celle-ci. « à Koïma Hondo se trouvait le tambour royal en or. De sa part sa position quand on battait ce tambour, le sont provenait de Dendi à Songhay et de Gourma à Hawa. Le tambour a résonné, il faut répondre a l'appel du roi. D'où l'expression « ir ma koï ma » c'est-à-dire « allons entendre » qui finit par désigner le lieu du tambour » une autre explication qui ne contredit pas la première mais en apporte d'autre éléments de valeur est soutenue par les croyances. En voici la teneur : En face de la dune, il y avait une île hantée par les génies. Les génies étaient bien organisés. Ils avaient un chef qui avait un tambour en or dont le son magique appelait les autres génies partout ou ils étaient. Chaque fois que le chef avait besoin des autres qui étaient éparpillés dans la nature, on battait ce tambour en or. Ainsi une fois que les génies entendaient le son du tambour en or, qui était en réalité une convocation, ils se pressaient pour répondre. Les premiers a entendre, s'adressaient aux autres en ces termes « Ir ma koï-ma »
(d'après Yacouba Touré)

Scènes de la vie quotidienne

Les photos que nous avons de Louis Vatrican représentent des lieux d'habitation, les bergeries ou les animaux, des personnes du milieu colonial, des bâtiments, des lieux remarquables (Tondidarou). Il y en a moins sur la vie quotidienne des africains : spectacle à Gao, enfants rentrant de la pêche, villages et gens rencontrés au bord du Niger, et les quelques scènes suivantes.

Il est vrai cependant qu'il n'était pas toujours facile de prendre de telles photographies. Ecoutons à ce sujet ce que dit Maurice Martin du Gard en 1931 dans « Courrier d'Afrique » :

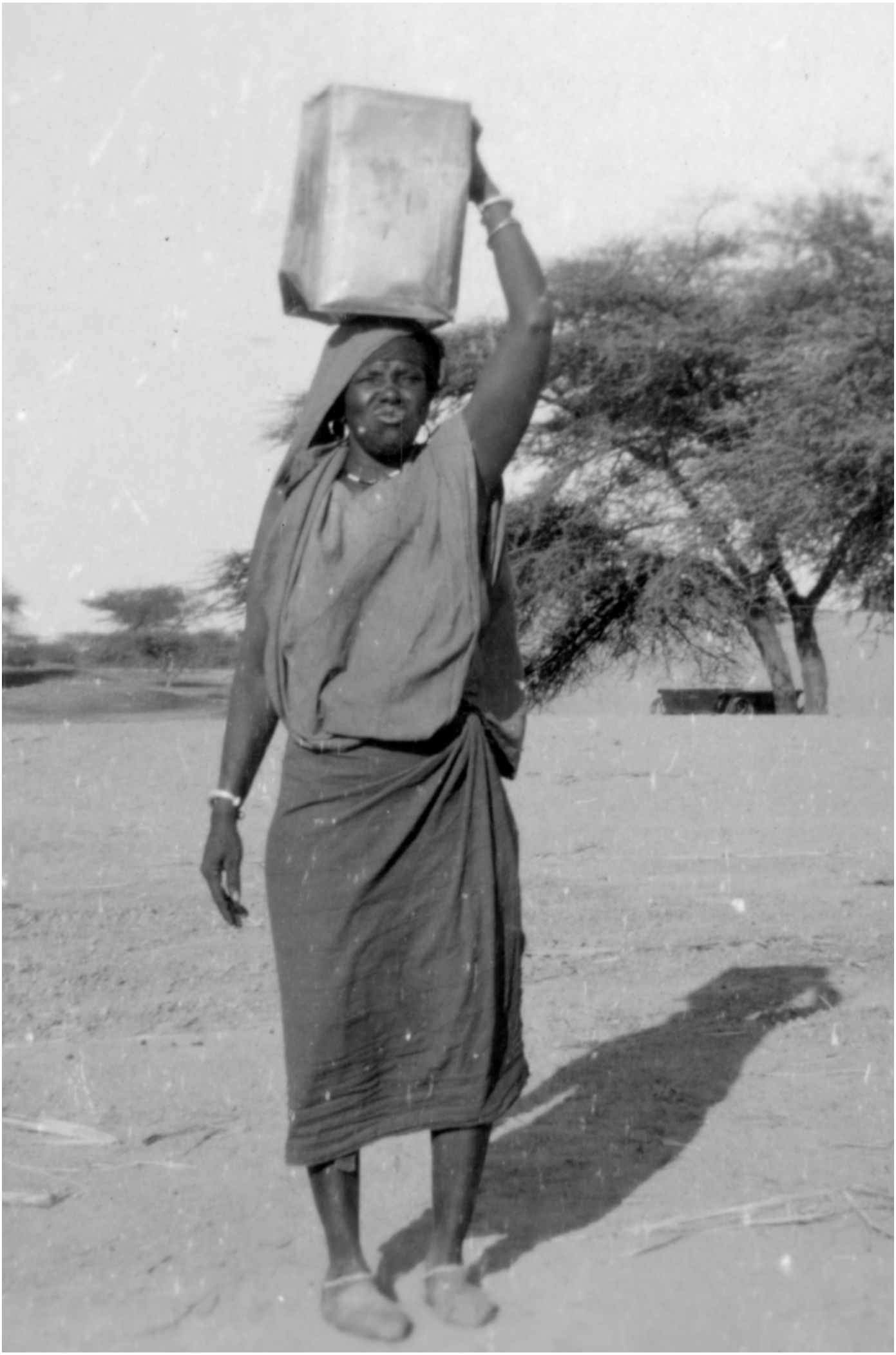
« Devant leurs maisons, construites avec la sévère logique de l'Egypte, je trouvais déjà en train de jouer les enfants noirs. Je me mêlais à eux. Le premier jour je les avais mis en fuite, car ils ont peu d'occasion de voir des Européens passer par là, et ils redoutaient peut-être de recevoir des coups de pied quelque part, puis ils étaient venus autour de moi, s'amusant à former d'eux-mêmes des groupes que je n'avais pas toujours envie de photographier. Ce n'était pas comme leurs mères ou leurs grandes sœurs, qui ont peur de laisser une partie d'elles-mêmes sur la plaque ou la pellicule, et qui s'enfuient devant l'objectif, sauf à Dakar, par exemple, où cette superstition à la vie moins dure. Chose curieuse, les femmes se baigneraient volontiers toutes nues devant vous. Ce n'est donc pas le sentiment de la pudeur qui les fait se refuser si souvent aux photographes amateurs. »

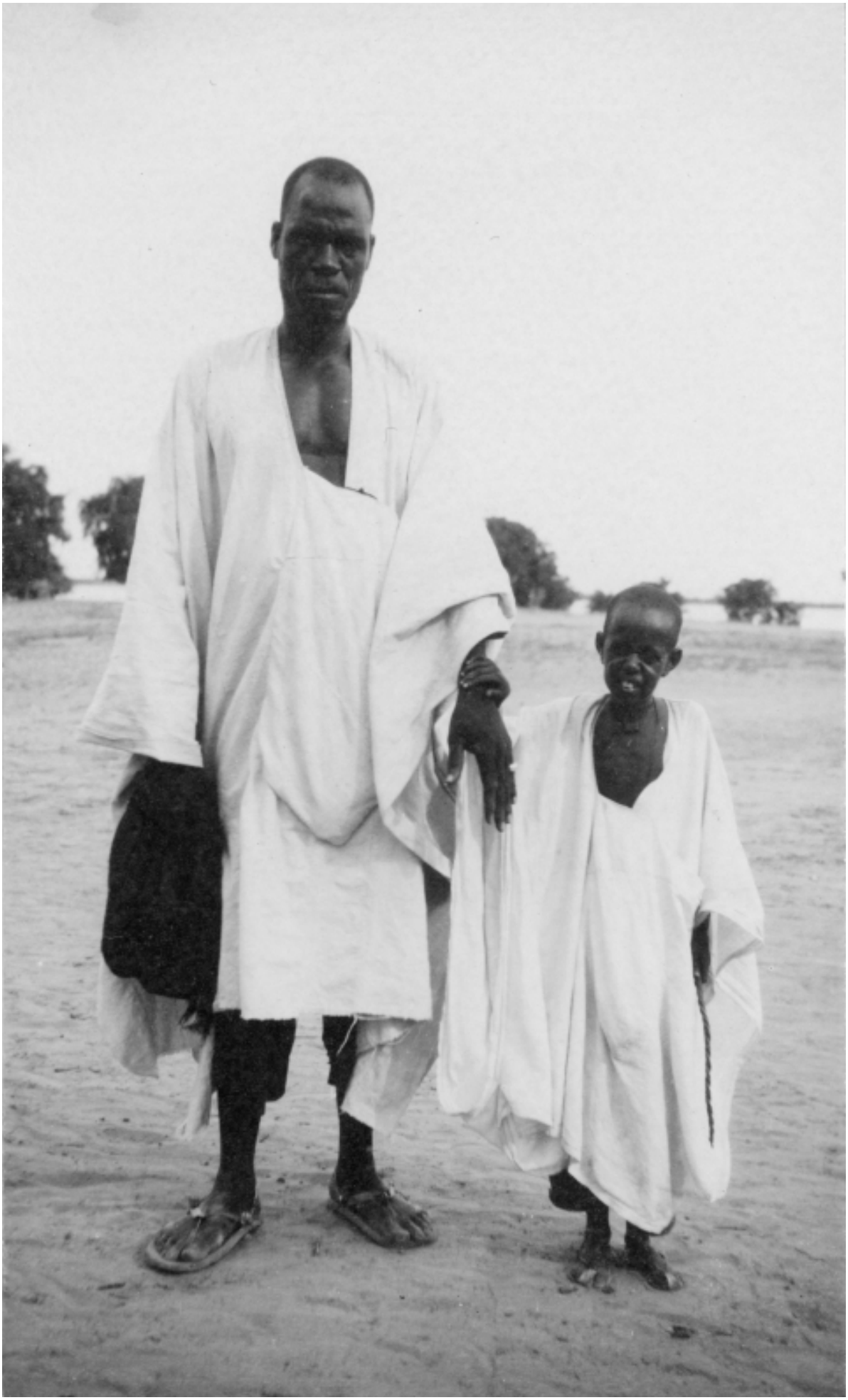


A comparer avec la carte postale suivante.

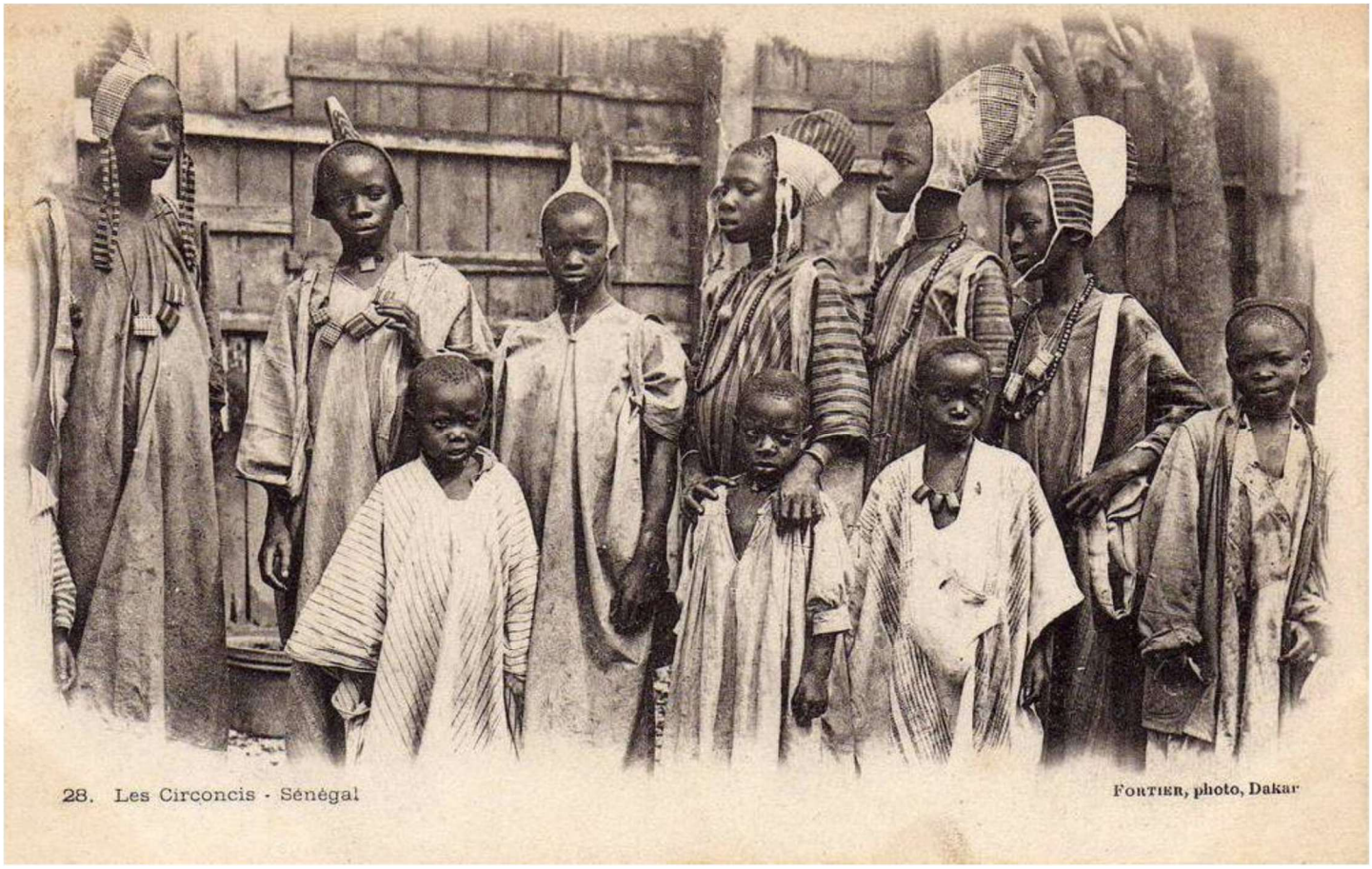


GAO : Après s'être baignée, une fillette rapporte une touque d'eau à la case familiale





L’habillement de l’enfant montre que c’est un circoncis.



28. Les Circoncis - Sénégal

FORTIER, photo, Dakar

COLONIES FRANÇAISES



H. Danel, à Kayes

SÉNÉGAL-SOUDAN — Jeunes Gens de Djenné au moment de la Circoncision



l'escorte d'un chef indigène (au milieu).
Bords du Lac Débo.

Le chapeau conique indique qu'il peut s'agir d'un Peul. Mais les Toucouleurs, les Sérères et les Diolas portent aussi ce type de chapeau.

Les Toucouleurs, proches des Peuls, se différencient d'eux surtout par leur sédentarité.

Les Sérères et les Diolas sont apparentés aux Toucouleurs par un lien relativement ancien.

« Les Toucouleurs aux sombres visages, au regard hautain sous le chapeau conique en fine vannerie. »

(Si blanche sous le grand soleil, Jeanne Valriant, Editions du conquistador, 1951)



« Il faut voir ces solides cavaliers toucouleurs, trapus, accourir sur leurs petits chevaux à longues queues, à longues crinières, bondir avec eux dans les broussailles, en maniant les fusils et les lances de la fantasia. Parmi les draperies de leur échine, danse le grand chapeau conique de vannerie fine, gloire indéniable de leurs artisans, et qui pend au cou par une large jugulaire de cuir accrue de glands successifs. »

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)



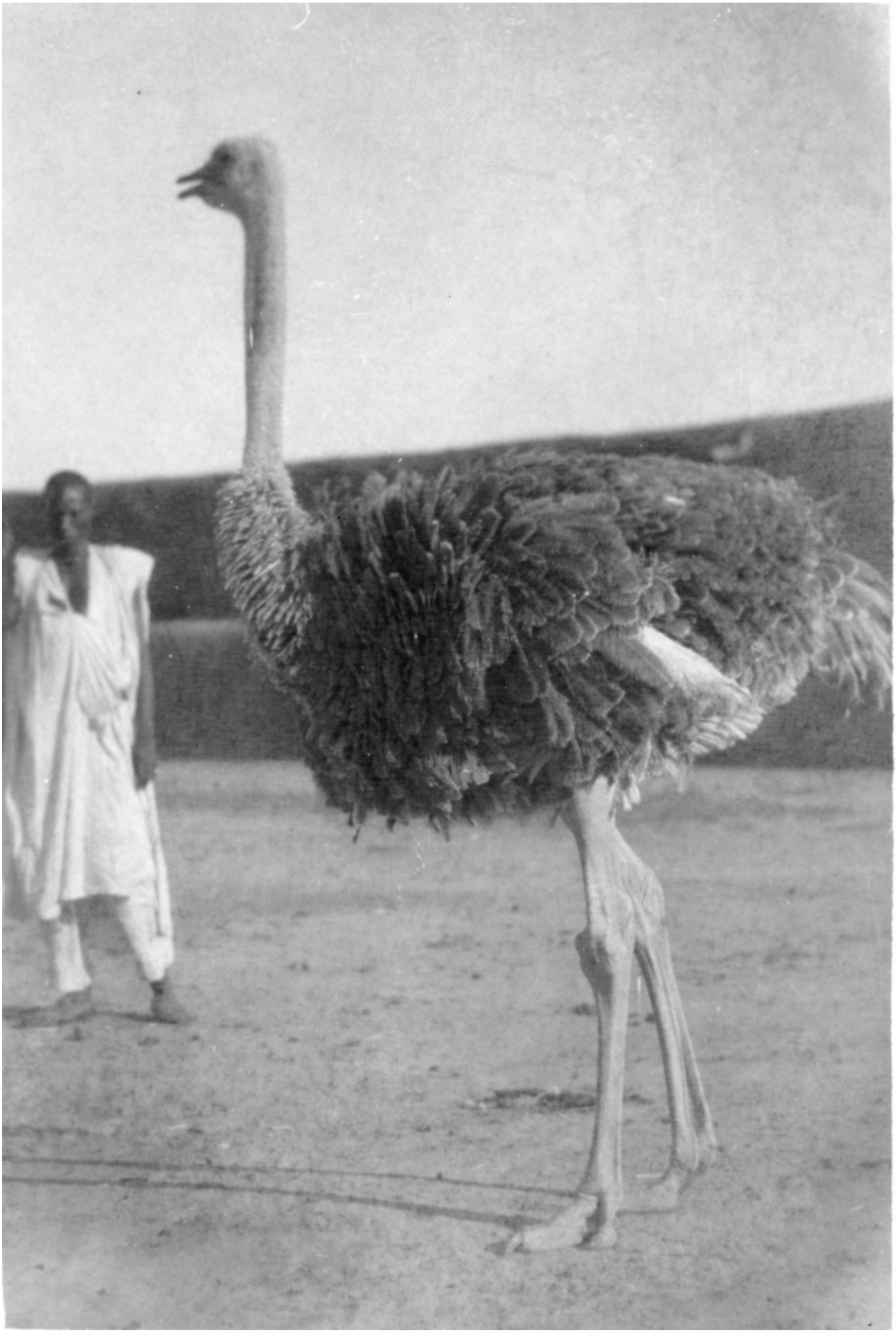
Le service de portage d'un blanc
en déplacement.
1931


MANDARIN











L'INDUSTRIE INDIGÈNE.

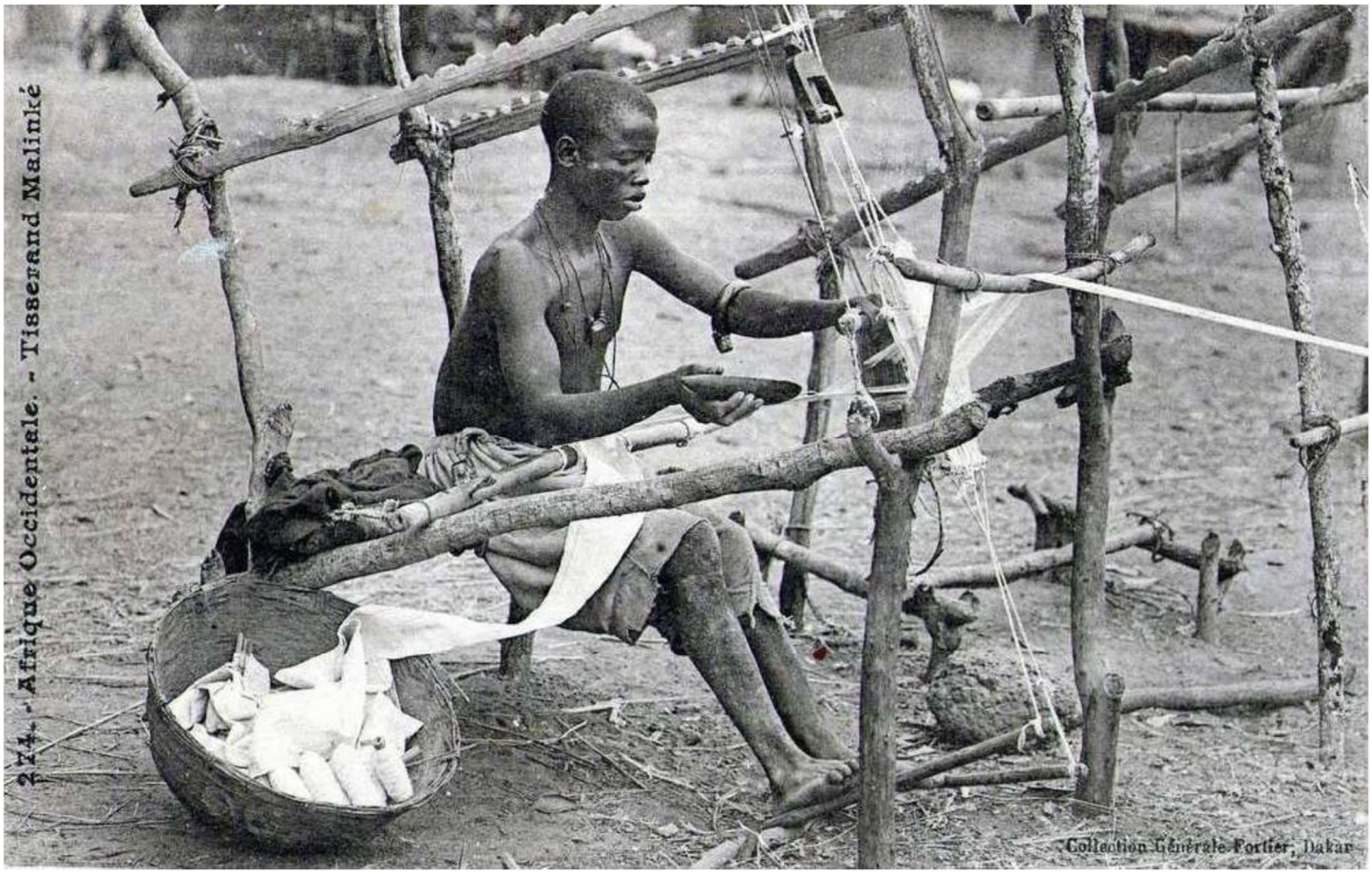
Il ne s'agit pas, à proprement parler, d'établissements. Il ne faut voir en ce terme que le résultat de travaux d'individus qui, soit en raison d'attaches familiales, soit du milieu, de la secte, de la tradition, des tendances particulières, orientent leur activité vers telle ou telle branche

Dans ces pays de l'Afrique intertropicale, il est assez fréquent de trouver les artisans groupés en corporations, sortes de chapelles hermétiques; certains de ces artisans vivant un peu en marge de la société, se transmettent leurs secrets de génération en génération. Ils sont, en général, placés à un degré inférieur de l'échelle sociale, notamment en Mauritanie où les travaux manuels ne sont guère en honneur.

Ici, ce sont les tisserands que l'on rencontre dans maints villages africains, Soudan, Sénégal, Haute-Volta, Haute-Guinée, Niger, Haut-Dahomey, régions à climat favorable aux troupeaux et qui se prêtent à la culture du coton. Les femmes ont filé le coton et les hommes assis devant leur métier font courir avec dextérité la navette entre les fils qui s'entrecroisent sous le jeu du palonnier manœuvré à la façon des pédales de machines à coudre

Ce sont des bandes de 4 à 20 centimètres de large, sur une longueur de 2 à 4 mètres, aux tons bleu indigo, sur fond blanc, avec motifs en losanges, de couleur jaune, rouge, brique, destinées à faire des couvertures connues sous le nom de « Rassas ».

(Le domaine colonial français: suivi d'un aperçu général sur les colonies étrangères, Union coloniale française, Éditions du Cygne, 1930)


274. - Afrique Occidentale. - Tisserand Malinké
Collection Générale Fortier, Dakar

Les transports dans le Sahara

Dans les photos de Louis Vatrican, on trouve ce groupe qui pose devant une voiture. Il s'agit sans doute d'un voyage d'agrément puisque des femmes sont présentes.

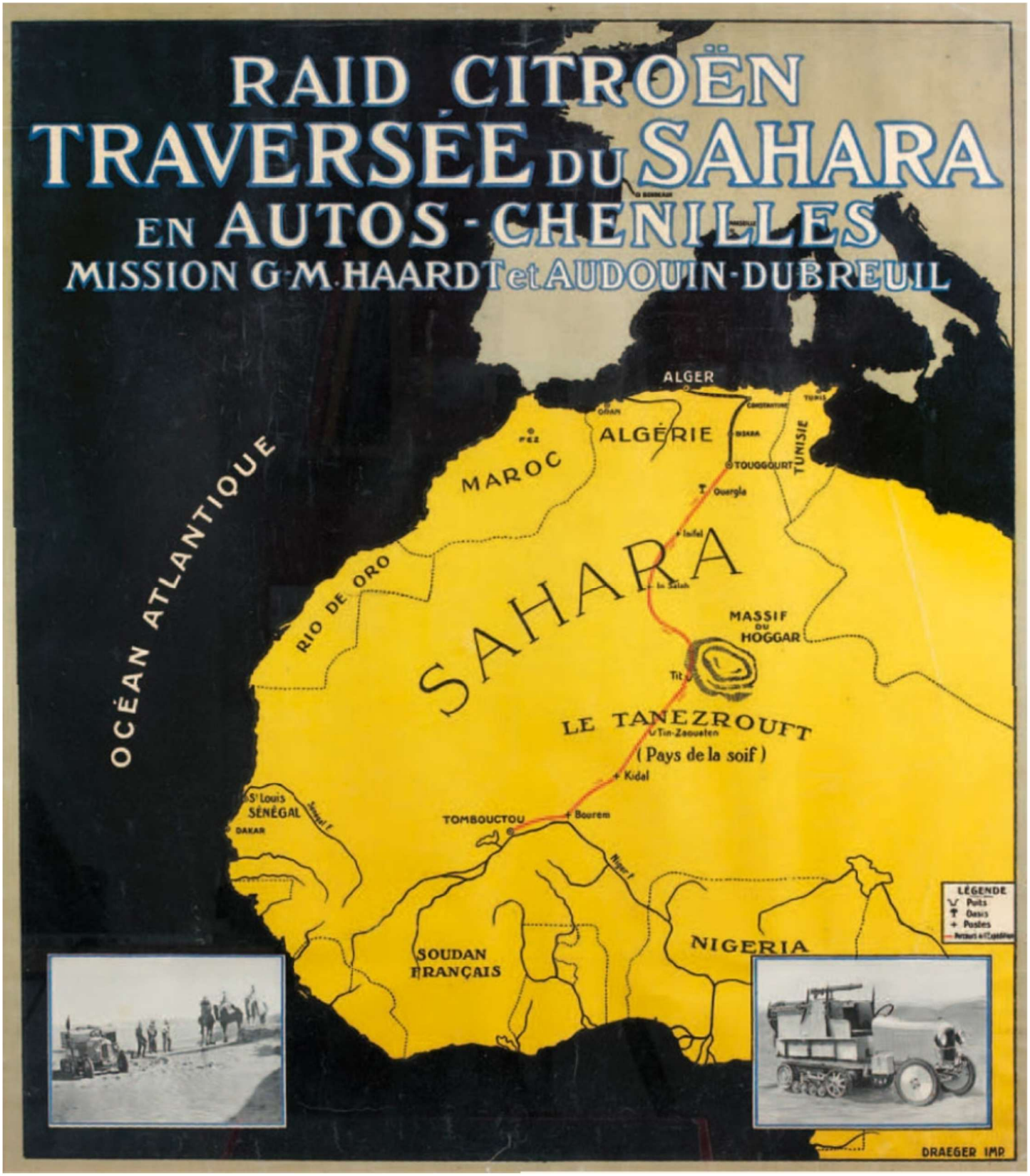


Sur la voiture on devine l'inscription « Cie G^{le} Transsaharienne ». Cette compagnie de transports réguliers devait sans doute fournir des véhicules à la demande.

C'est l'occasion de retracer l'histoire de la Compagnie générale transsaharienne et plus généralement des transports dans le Sahara, à la lisière duquel Tombouctou et Gao se trouvait. (en arabe, Sahara signifie « désert » et Sahel signifie « littoral », car c'était, pour les nomades, le rivage du désert)

En 1922-1923, avec 5 exemplaires de la nouvelle autochenille Citroën de 10 CV, la mission Hardt-Audouin-Dubreuil (Georges-Marie Haardt et Louis Audoin-Dubreuil.) réussit la première traversée du Sahara, de Touggourt (17 décembre 1922) à Bourem (1er janvier 1923) Tombouctou (7 janvier 1923) par Tamanrasset, un exploit extraordinaire.




RAID CITROËN
TRAVERSÉE DU SAHARA
EN AUTOS-CHENILLES
MISSION G.-M. HAARDT et AUDOUIN-DUBREUIL
ALGER
ALGÉRIE
MAROC
TUNISIE
TOUGGOURT
Ouargla
Inifel
In Salah
SAHARA
RIO DE ORO
OCÉAN ATLANTIQUE
MASSIF DU HOGGAR
Tit
LE TANEZROUFT
Tin-Zaouaten
(Pays de la soif)
Kidal
Bourem
TOMBOUCTOU
St Louis
SÉNÉGAL
DAKAR
SOUDAN FRANÇAIS
NIGERIA
LÉGENDE
Puits
Oasis
Postes
DRAEGER IMP.

En 1923 fut créée la Compagnie générale transsaharienne par le général Jean-Baptiste Eugène Estienne, avec le concours financier de Gaston Gradis, président du groupe de construction aéronautique Nieuport-Astra, avec pour but la création d'une liaison régulière par automobile entre l'Afrique du Nord et le Niger, base logique, qui permettrait l'établissement d'une voie ferrée et d'une ligne aérienne.

Ils commencèrent par deux voyages d'exploration. Le premier, avec 4 autochenilles, du 9 novembre au 22 décembre 1923, conduite par les deux fils du général Estienne, René et Georges, traversa le Sahara, de Beni-Ounif à Tessalit, à 500 kilomètres au nord de Gao. Le désert du Tanezrouft, à l'est du Hoggar, entre Reggan et Tessalit naguère redouté, se révèle particulièrement favorable au roulage des automobiles et à l'atterrissage des avions. Cet itinéraire sera emprunté les années suivantes par les différentes missions qui franchiront le Sahara tant par air que par terre, et est toujours utilisable de nos jours.

Le deuxième voyage est dirigé par Gaston Gradis, accompagné des deux frères Estienne, de l'ingénieur de Renault Pierre Schwob et de trois mécaniciens, avec 3 voitures Renault à six roues. Elle part de Colomb-Béchar, terminus du train en Algérie, dans la nuit du 24 au 25 janvier 1924.

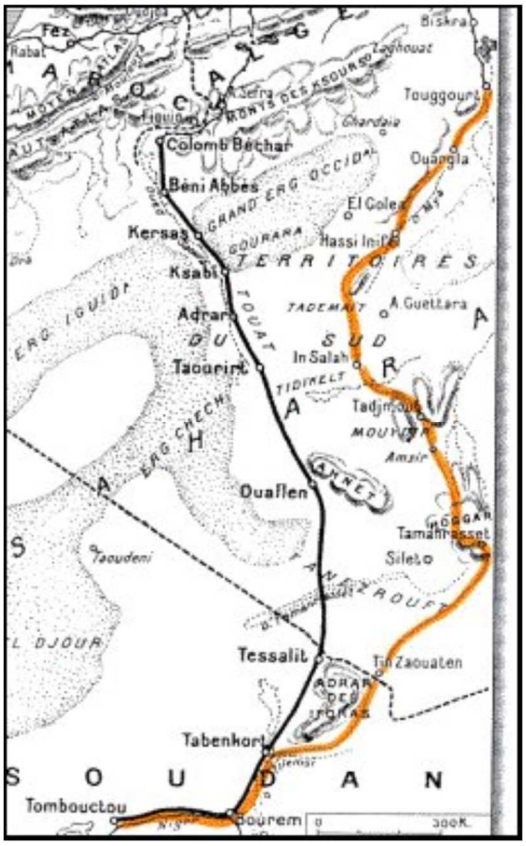


L'expédition atteint Bourem en 5 jours, et arrive à Gao le 1er mars 1924, à l'étonnement des populations qui n'ont encore jamais vu de voitures. L'itinéraire suivi préfigurait assez exactement la future route transafricaine.



Arrivée à Gao

La mission Gradis était en concurrence, sur le même itinéraire, avec une expédition constituée d'autochenilles Citroën, partie de Colomb-Béchar la nuit du 23 au 24 janvier 1924. les Citroën se firent doubler le 26 à Adrar par les Renault de Gradis, et arrivèrent à Bourem le 31 janvier, 5 heures avant les Renault qui avaient pris une mauvaise piste et avaient dû revenir sur leurs pas. Les Renault étaient quand même les plus rapides puisque elles étaient parties un jour après les Citroën.



En orange, le tracé suivi par la première mission Haardt-Audouin-Dubreuil.

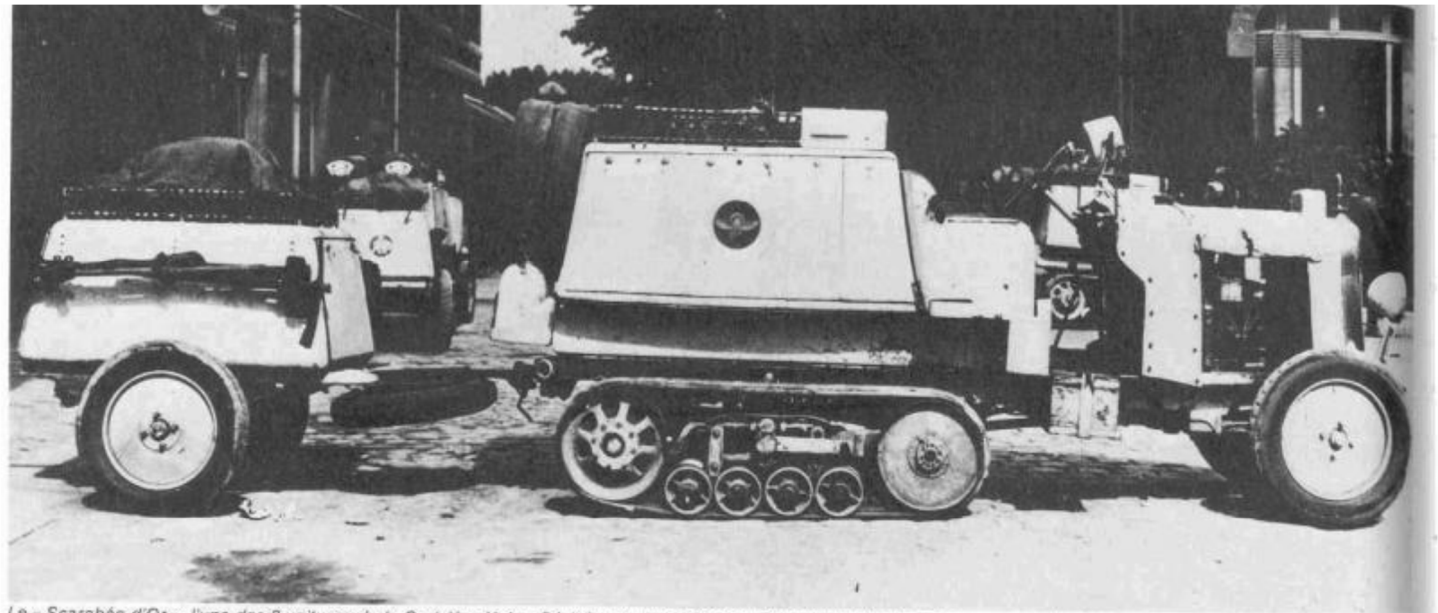
En noir, le tracé suivi par la deuxième mission Haardt-Audouin-Dubreuil. C'est aussi, jusque à Bourem le tracé de la deuxième mission Gradis.

Les Citroën atteignirent Tombouctou le 2 février 1924.



Par contre le projet de Citroën de compagnie de service automobile régulier, nommé CEGETAF (Compagnie générale transafricaine) puis plus tard CITRACIT (Compagnie transafricaine Citroën) ne vit jamais le jour. Le voyage inaugural, prévu le 6 janvier 1924, n'eut jamais lieu. Les hôtels construits en plein Sahara furent revendus à l'armée sans jamais avoir servi à l'accueil des touristes.

Pour compenser cette déconvenue, André Citroën organise, avec 8 autochenilles, la Croisière noire, qui partit de Colomb-Béchar le 28 octobre 1924, atteignit le Niger à Bourem le 18 novembre et s'acheva le 26 juin 1925 à Tananarive, après s'être séparé en quatre groupes à Stanleyville, qui passèrent par Mombasa, Dar Es Salaam, Le Cap et le Mozambique.



Le « Scarabée d'Or », l'une des 8 voitures de la Croisière Noire. Dérivées du type B2, ces voitures munies de remorques sont animées par un moteur 4 cylindres. Leurs carrosseries sont toutes identiques.

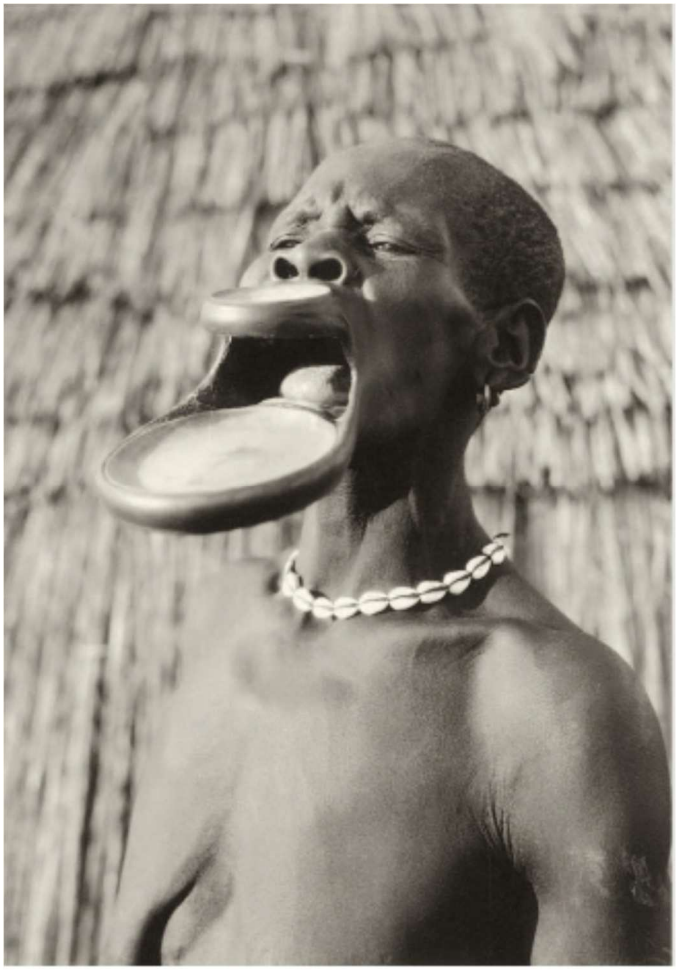


Le chef de la mission G.M. Haardt, entouré du commandant Bettembourg (debout) et de L. Audouin-Dubreuil.



28 octobre 1924 : sitôt après leur départ de Colomb-Béchar, les huit autochenilles affrontent le désert.

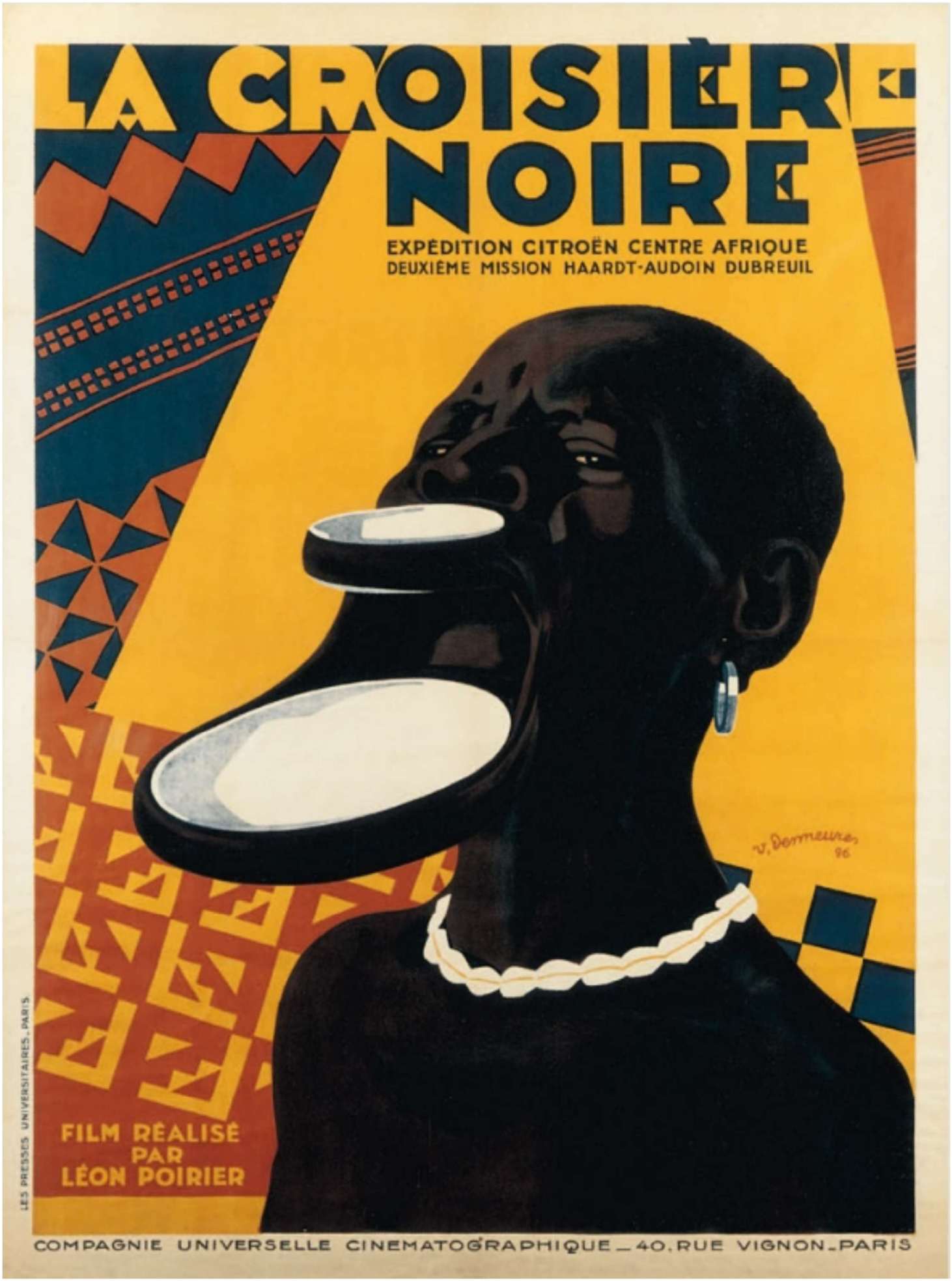

Algérie
Colomb-Béchar
Taourirt
Bourem
Niger
Tchad
Soudan
Mali
Niamey
Tessaoua
Zinder
Nguigmi
Fort-Lamy
Birao
Rép. Centr.
Bangui
Yalinga
Buta
Uganda
Kenya
Stanleyville
Kampala
Nairobi
Nyangara
Monbasa
Rép. Dém. du Congo
Tabora
Tanzanie
Iringa
Dar es Salaam
Boukama
Elisabethville
Malawi
Diégo-Suarez
Zambie
Blantyre
Majunga
Livingstone
Zimbabwe
Tananarive
Tamatave
Bulawayo
Beira
Madagascar
Botswana
Mozambique
Tulear
Kimberley
Durban
Afrique du Sud
Le Cap
Colonies belges
Colonies espagnoles
Colonies françaises
Colonies anglaises
Colonies italiennes
Colonies portugaises
Etats indépendants
Parcours commun aux 4 groupes
Groupe conduit par Audouin-Dubreuil
Groupe conduit par Bettembourg
Groupe conduit par Brull
Groupe conduit par Haardt



Cette photo a servi à faire l'affiche d'un film sur la croisière noire.

C'est une femme Sara-Djingé de la région de Fort-Archambault, actuellement Sarh, sur le fleuve Chari, dans le sud du Tchad.

Sur l'affiche de la croisière noire, on parle de la deuxième mission Hardt-Audouin-Dubreuil, mais c'était en fait la troisième expédition Citroën.

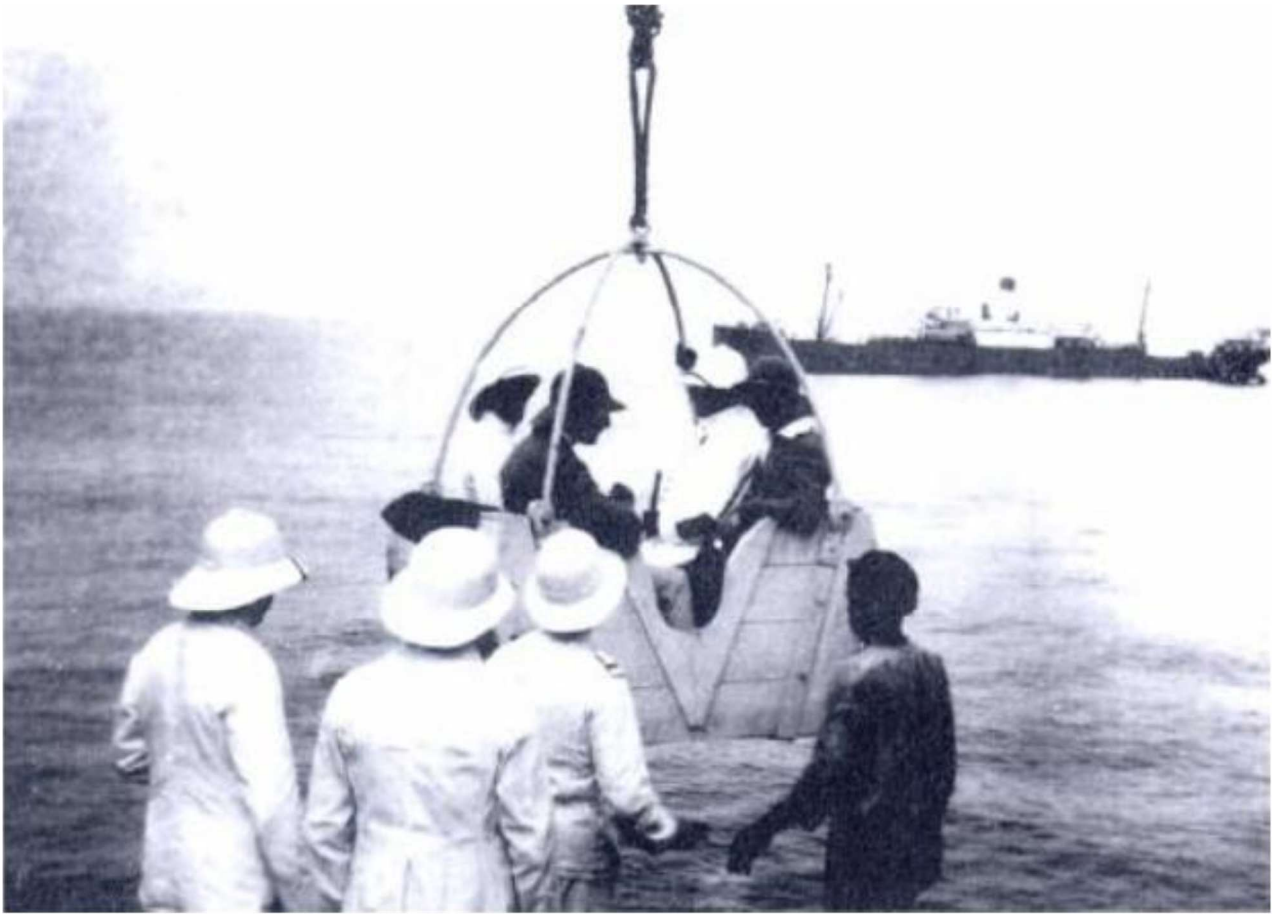

LA CROISIÈRE NOIRE
EXPÉDITION CITROËN CENTRE AFRIQUE
DEUXIÈME MISSION HAARDT-AUDOIN DUBREUIL
V. Demeure 96
FILM RÉALISÉ PAR LÉON POIRIER
LES PRESSES UNIVERSITAIRES, PARIS
COMPAGNIE UNIVERSELLE CINEMATOGRAPHIQUE – 40, RUE VIGNON – PARIS

Gaston Gradis organise une nouvelle mission à travers le Sahara, qui part de Colomb-Béchar le 15 novembre 1924, sur quatre six-roues Renault. Il a invité le maréchal Franchet d'Espèrey, les deux frères Estienne et le capitaine Delingette et son épouse.



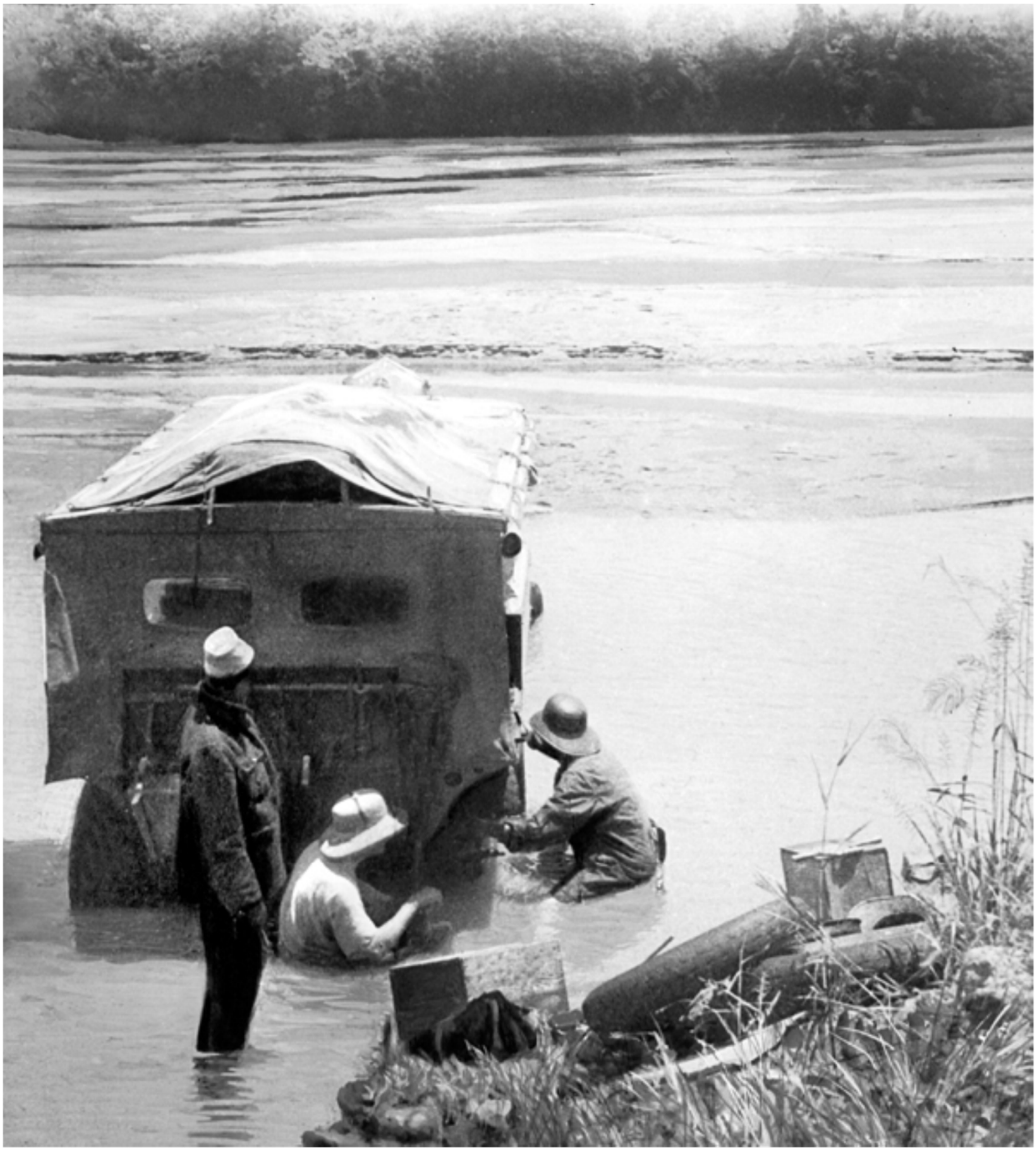
Ils atteignent le Niger à Bourem, près de Gao, en 10 jours alors que la croisière noire avait mis 23 jours.

Gradis et d'Espèrey arrivent à Savé au Bénin (Dahomey) le 4 Décembre après avoir parcouru environ 3 600 km en Renault 6x6. Les Renault repartent vers Oran par la route avec le lieutenant Georges Estienne. Gradis et d'Espèrey prennent le train pour Cotonou et embarquent le 10 Décembre sur le paquebot Asie.

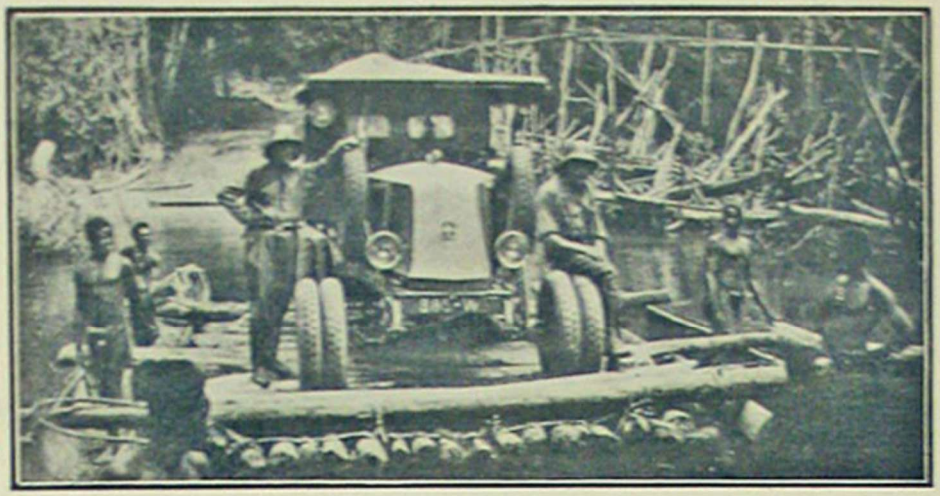


panier, accroché au câble d'une grue, qui dépose Gradis et d'Espèrey au-delà de la barre, dans un canot, pour rejoindre le bord

Le capitaine Delingette poursuivit jusqu'au Cap, qu'il rejoint en huit mois.

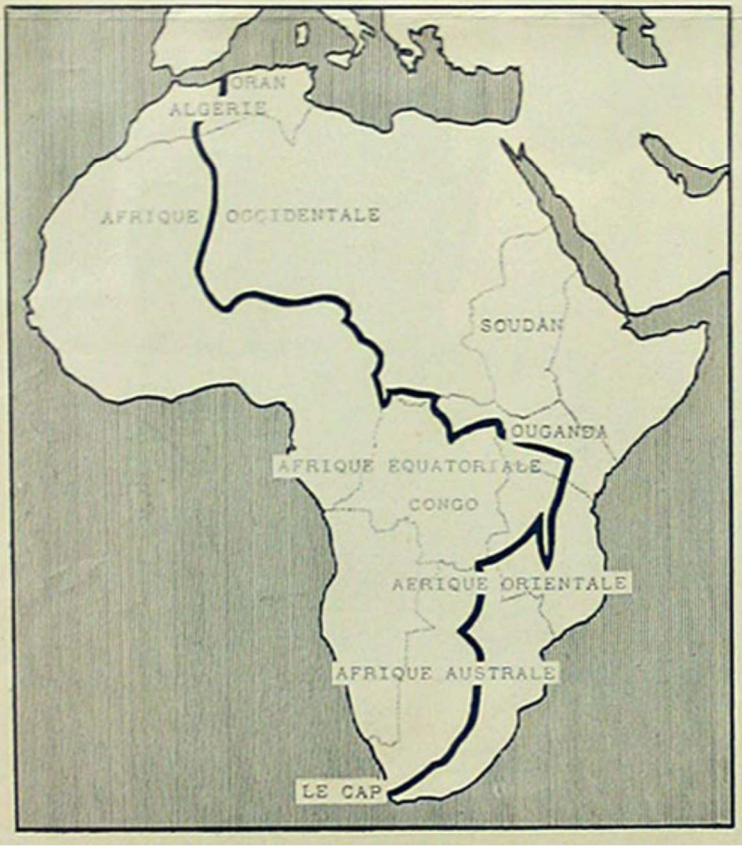


Le 14 mai 1925, il télégraphie à Louis Renault :
« Depuis Nairobi, sous de fortes pluies, nous avons traversé le Tanganyika et la Rhodésie du Nord après avoir construit, réparé ou aménagé 129 ponts, dont onze se sont écroulés sous la voiture. Celle-ci a été plusieurs fois submergée. C'est la première automobile qui ait atteint Fort-Rosebery, et Elisabethville nous a fait une réception enthousiaste dont le souvenir sera inoubliable pour nous. »



Le Capitaine et Mme DELINGETTE
ont traversé l'AFRIQUE
du NORD au SUD
(d'Oran au Cap)

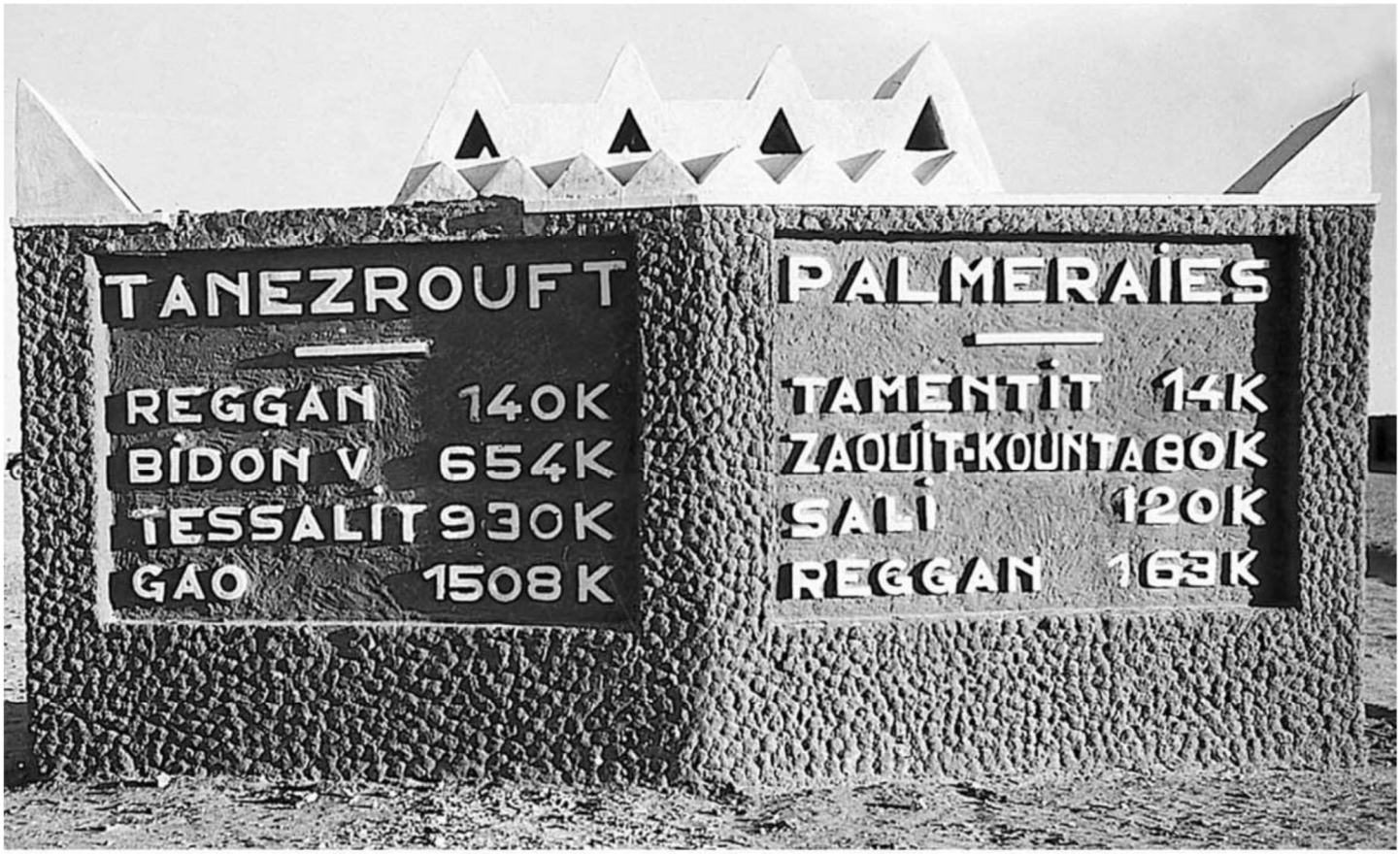
« 23.000 kilomètres »
seuls et sans organisation,



mais
ils avaient
une 10 CV

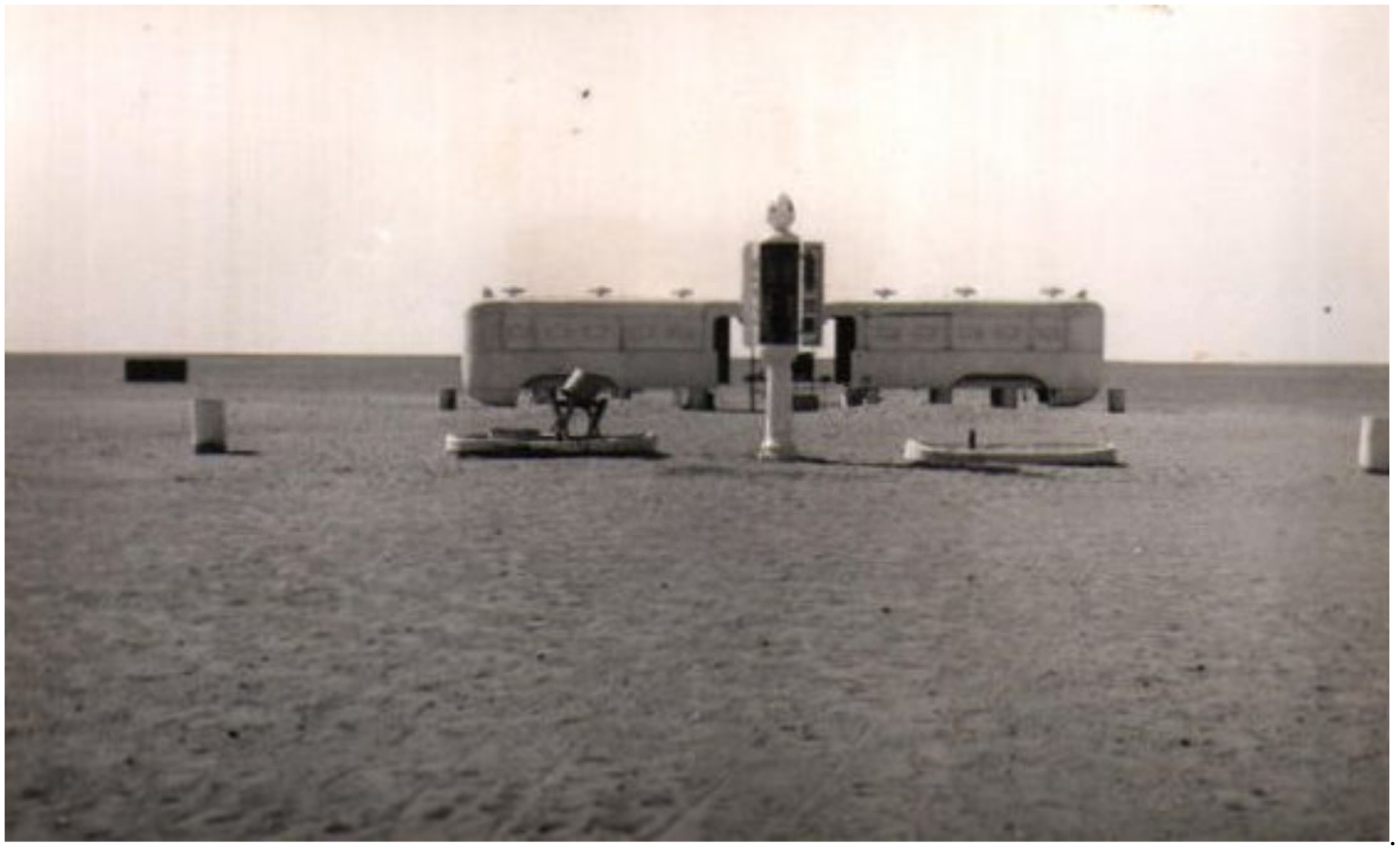
RENAULT

la plus robuste
la plus durable
la plus sobre



Panneau indicateur à Adrar (Claude Aubrejac)

A partir de février 1926, Georges Estienne, secondé par son frère René, balisent la piste du Tanezrouft en enfouissant, tous les 50 km, une réserve d'eau signalée par un fût vide. Le premier bidon, au nord de Tessalit, porte le n° 1 et la numérotation continue jusqu'au N° 16, au sud de Reggan. Le 5ème bidon, Bidon V, à mi-chemin entre Ouallen et Tessalit, devient célèbre avec son hôtel improvisé dans deux carrosseries de voitures-couchettes



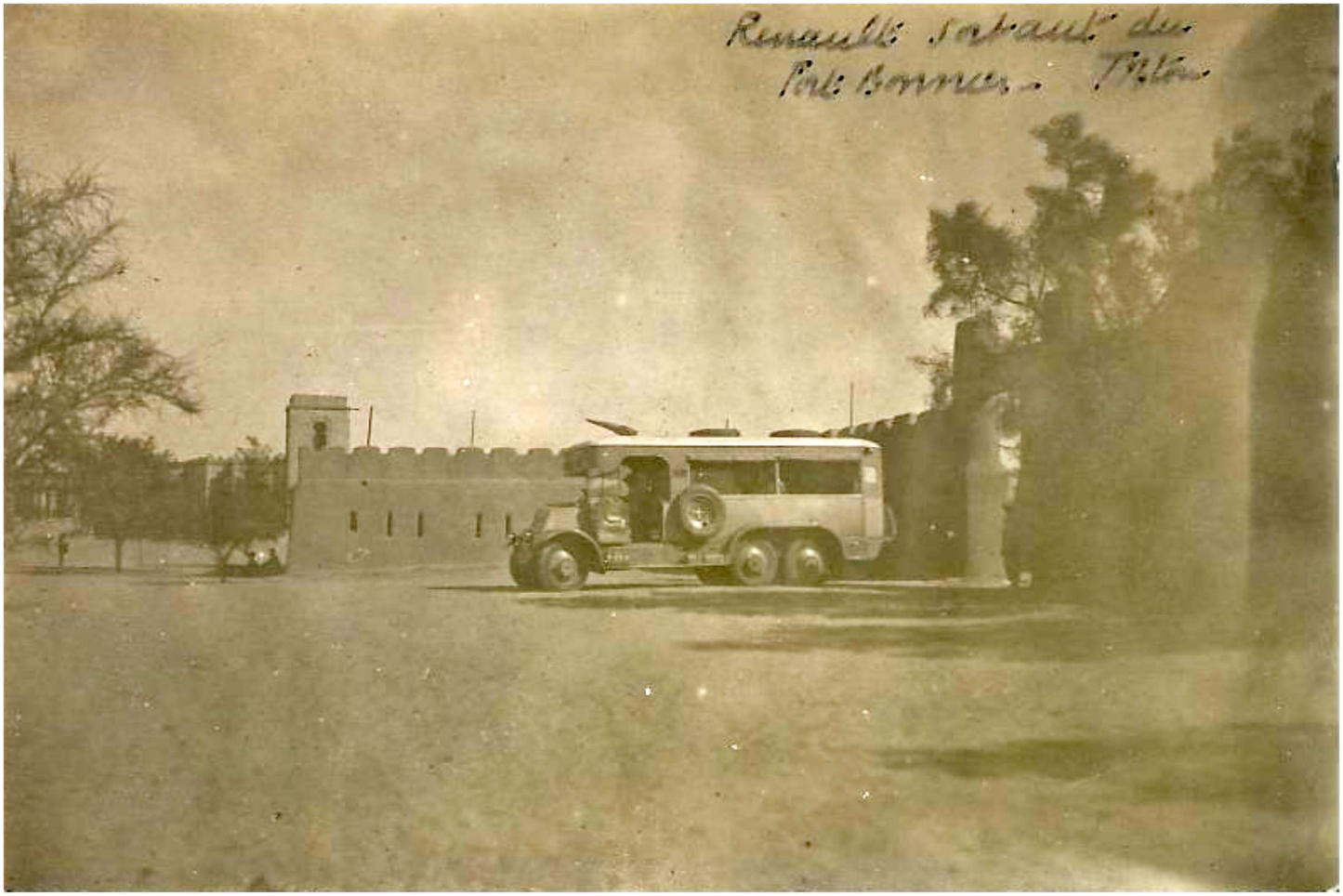


Il s’agit sans doute du bidon VI


Dépôt d’essence

En 1926, la CGT commence, sous la direction de Georges Estienne, l'exploitation commerciale de la piste qu'elle a balisée pour la traversée du Sahara, en utilisant un véhicule spécialement conçu pour cela par Renault. L'OX à six roues dérive du système de la six-roues 10 CV. Pour assurer la sécurité des voyageurs, les protéger des bandes de pillards attirés par leurs bagages et leur argent, la voiture est munie d'une mitrailleuse installée sur le toit, à laquelle on peut accéder par l'intérieur du véhicule. Tout est prévu pour le confort des passagers, fauteuils pullmans transformables en couchettes, tablette repliable, deux petits compartiments pour la partie toilette et de grands réservoirs à eau dont le filtre permet de toujours disposer d'eau potable. Elle comporte aussi une petite cuisine et un poste de TSF.





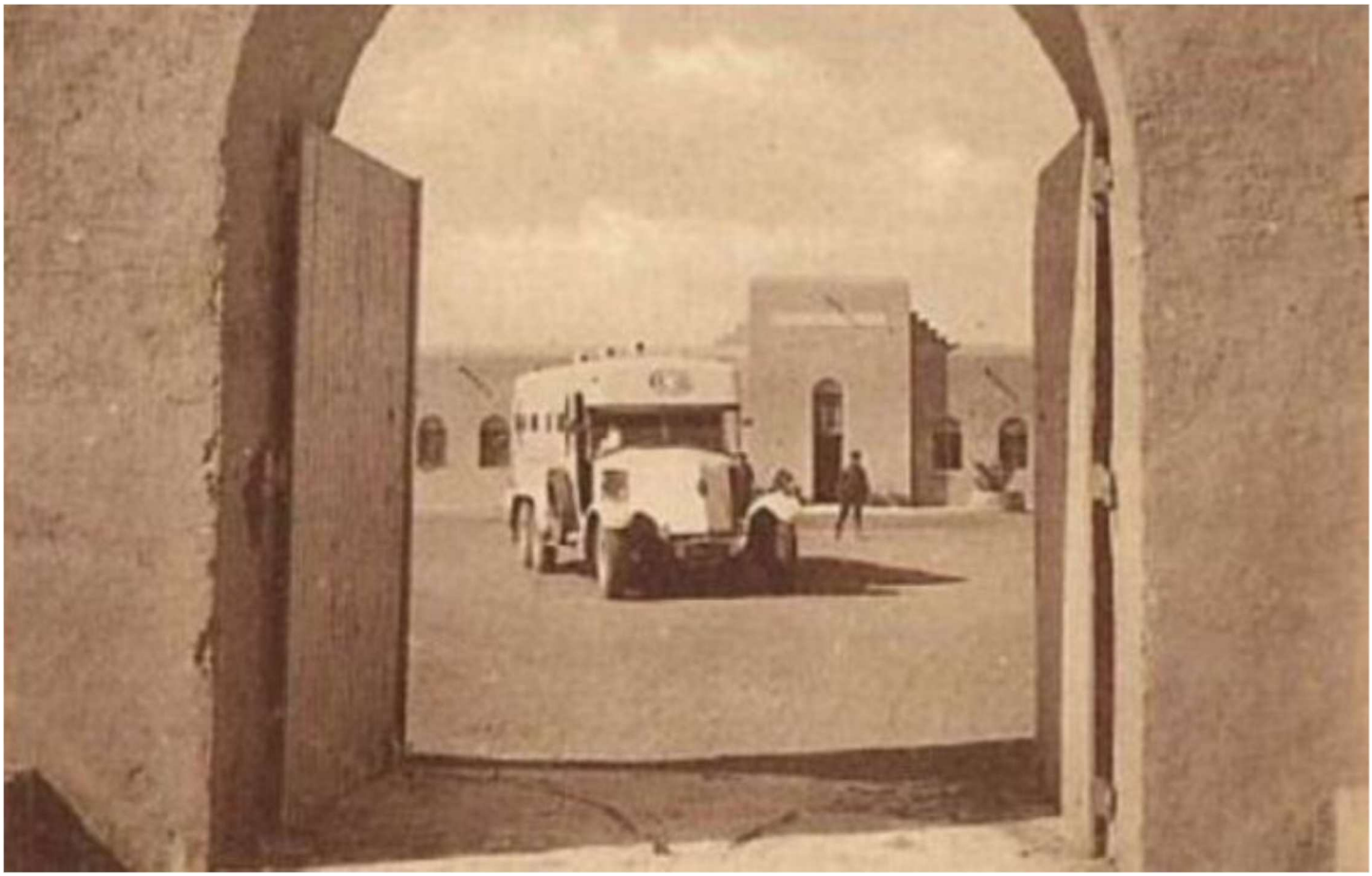
On reconnaît la place du Maréchal Joffre à Tombouctou. Le fort Bonnier est à droite. Le bâtiment au fond à gauche est la Justice de Paix.



A Tombouctou, devant le palais du gouverneur.

Un bordj-centre de dépannage a été organisé par René Estienne à Reggan : le Bordj Estienne.





Autour de la cour sont disposés des garages, des ateliers de maçons et de mécaniciens, une chambre des machines munie d'un moteur à explosion, d'un tour, d'une perceuse, d'un poste de T.S.F., un magasin de pièces détachées Renault et les garages des « cars », ces modernes paquebots du désert qui, sur des châssis d'autobus parisiens dernier modèle, assurent la traversée du Tanezrouft en trente-six heures, roulant jour et nuit.

(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)

Avec ces véhicules, les explorations se poursuivent et pourraient permettre de concrétiser le projet, envisagé depuis des années, de construction d'une ligne de chemin de fer à travers le Sahara. Ce projet vit le jour en 1859 (Hanoteau). Il fut régulièrement repris (1879 : Duponchel ; 1880 : mission Flatters ; 1890 : Edmond Bartissol ; 1907 : Souleyre ; 1911 : André Berthelot ; 1915 : capitaine Provotelle ; 1917 : Sabatier ; 1921 : Fontaneilles).

Il faut faire une mention spéciale pour la mission Flatters.

Avec 39 personnes, Paul Flatters part de Ouargla, le 5 mars 1880. Il descend alors vers le Sud, mais un manque de vivres et les menaces des populations le contraignent à rebrousser chemin. Il rentre à Ouargla le 17 mai sans avoir totalement rempli sa mission, mais rapportant des informations précieuses. Malgré les menaces proférées par l'amenokal touareg Ahitarel ag Mohamed Biska qui refuse catégoriquement le passage d'une troupe armée sur son domaine, Flatters décide de repartir.

Le 4 décembre, il reprend la route du Sahara pour une seconde expédition de 93 hommes dont sept membres scientifiques et militaires, quarante-sept tirailleurs indigènes et trente-et-un arabes des tribus, sept guides Chaamba et Iforas, le mokadem (c'est à dire chef) de l'ordre soufi des Tidjani. Ils partent avec près de 280 animaux (chameaux, chevaux, ânes) et une importante somme d'or. Pendant deux mois, la colonne progresse sans difficulté majeure. Leur chemin s'arrête à Bir el-Garama, tués par les Touaregs.



La plaque du monument commémoratif au parc Montsouris à Paris

Quant à Edmond Bartissol, qui a déjà réalisé des grands travaux au Portugal (chemins de fer, port), à Salonique, au Mozambique, voici sa proposition :

« 16 juillet. - M. Edmond Bartissol et plusieurs de ses collègues présentent à la Chambre une proposition de résolution sur le chemin de fer transsaharien.

Aux yeux des auteurs de la proposition, il est urgent d'établir une ligne qui relierait « l'Algérie à la capitale du Soudan, avec embranchements l'un à l'ouest, par la vallée du Sénégal à la rencontre du chemin de fer partant de Saint-Louis, l'autre au sud-est vers le lac Tchad ».

Les auteurs de la proposition passent en revue les trois projets de chemin de fer transsaharien étudiés il y a une dizaine d'années sur les ordres de M. de Freycinet, alors ministre des travaux publics, et voici leur appréciation à ce sujet :

Le tracé de l'est par la province de Constantine doit franchir des vallonnements et des montagnes de sables mouvants; ce serait la voie la plus longue et la plus coûteuse à construire.

Le tracé du centre par la province d'Alger présente les mêmes inconvénients; il se déroule, en outre, sur une longueur de plus de 2,600 kilomètres.

Le tracé de l'ouest par la province d'Oran a sa tête de ligne a Aîn-Sefra, à 454 kilomètres des côtes de la Méditerranée ; il n'a pour atteindre Timbouctou qu'une distance de 2,000 kilomètres à. parcourir; c'est le tracé le

plus court, et il se trouve en même temps le plus éloigné des tourmentés dangereuses de sable; de plus, il suit constamment des cours d'eau qui assurent la facilité de son exploitation.

En conséquence, M. Bartissol et ses collègues demandent que la Chambre invite le gouvernement à présenter un projet de loi tendant à la construction d'un chemin de fer d'Aîn-Sefra à Timbouctou, avec embranchements futurs vers le Sénégal et vers le lac Tchad.

Ce chemin de fer devrait être établi dans les mêmes conditions techniques que la voie d'Aïn-Sefra, qui a 1m05 d'écartement. L'Etat pourrait négocier une convention avec une compagnie française, a laquelle il accorderait chaque année une subvention de 3,000 fr. par kilomètre, ce qui représenterait une subvention annuelle de 6 millions; et il ne serait tenu ni de garanties d'intérêts, ni d'autres charges d'aucune sorte. [...] »
(Revue algérienne, tunisienne et marocaine de législation et de jurisprudence. A. Jourdan, 1891)

Le Conseil Supérieur de la Défense Nationale adopta le principe du chemin de fer transsaharien au mois de juin 1923, pour des raisons stratégiques (transport de troupes et de matières premières) mais le Gouvernement ne donna pas de suites car la situation politique et financière lui causait des soucis autrement graves et impérieux.

En 1926 la question revient à l'ordre du jour, sur l'initiative de l'Algérie. Pour en trouver le meilleur tracé, le gouverneur général de l'Algérie, Maurice Violette, contacte les Chambres de commerce des trois départements algériens qui vont tester chacune un itinéraire.

Trois groupes partent donc d'Oran, d'Alger et de Constantine et doivent se rejoindre à Bourem sur le Niger. Celui d'Alger a des véhicules Berliet à six roues, celui de Constantine des Renault six-roues 10 CV, et le groupe d'Oran est conduit par René Estienne dans le nouveau six-roues OX 20 CV. Le succès de cette équipe, qui accomplit son parcours en 5 jours, alors que les autres en mettent 15, confirme la qualité du tracé de la route Gradis et celle du véhicule le mieux adapté.

C'est ce qu'on a appelé la mission Sahara Niger.



Les Berliet 6 roues dans les gorges d'Arak, entre In Salah et Tamanrasset





Arrivée à Tombouctou

Voici un témoignage, paru dans L'automobile au Sahara, G. Arnaud, Annales de Géographie, Volume 36, 1927.

Les résultats du voyage des Chambres de Commerce d'Algérie. — Le voyage accompli par les Chambres de commerce d'Algérie en novembre et décembre 1926 a été un véritable circuit Nord et Ouest africain, accompli dans des conditions de rapidité et de confort remarquables. Partis en automobile d'Alger et de Constantine le 15 novembre, d'Oran le 20, les missionnaires étaient réunis à Bourem sur le Niger le 2 décembre. Ils s'embarquaient le même jour sur le Mage, qui, remontant le fleuve, les déposait à Koulikoro le 10. Ils prenaient immédiatement place dans un train spécial qui les conduisait à Bamako et de là à Dakar, où ils arrivaient le 14. Le lendemain 15, le paquebot l'Abda de la Compagnie Paquet les emportait vers le Maroc, et le 20 au matin ils arrivaient à Casablanca après une excellente traversée. Le 21 ils repartaient en autocar pour Rabat, Fès, Oudjda, d'où le train les ramenait à Oran ; ils avaient tous regagné leurs pénates pour le 25 décembre.

La première partie du voyage a démontré que l'obstacle du désert était définitivement vaincu, du moins dans sa partie centrale. Les Oranais, partis de Colomb-Béchar le 21 novembre avec une voiture de la Compagnie générale Transsaharienne, spécialement aménagée pour le tourisme au Sahara, arrivaient à Bourem, le 28, sans avarie de machine, sans fatigue des voyageurs. Ils avaient trouvé des pistes aménagées entre les oasis de la Saoura et du Touat, et à Reggan un poste de dépannage installé par la C. G. T., comprenant un poste radio émetteur et récepteur. Pour gagner du temps, ils avaient abandonné à Reggan la piste normale qui fait un détour par Taourirt, Ouallen et Tessalit, pour rejoindre directement Tabankort à travers le Tanezrouft.

Les Constantinois, qui avaient quitté Touggourt le 16 novembre avec trois Renault à six roues, du modèle employé couramment au Sahara, passant par Ouargla, rejoignaient le 19 à midi à Inifel les Algérois, qui étaient partis de Djelfa et passés par Laghouat, Ghardaia, El Goléa, avec trois Berliet à six roues, construites spécialement pour le voyage. La caravane complète descendait alors sur Aïn-Gettara et In-Salah par la piste qui va être abandonnée. Désormais, en effet, les autos venant de Constantine et d'Alger se rejoindront à El Goléa, et piqueront droit au Sud sur Guettara. Et In-Salah les voyageurs passèrent par Tadjmout, les gorges d'Arak où des travailleurs indigènes sont employés à l'aménagement de la piste et à l'édification d'un bordj-hôtel pour les futurs touristes du Hoggar ; de là ils gagnèrent le puits d'Iniker, où un second bordj doit être construit, puis Tamanrasset. On traversa ensuite le Hoggar et le Tanezrouft, qui, de Silet à Tin Zaouaten est jalonné par les traces des voitures de la première mission Haardt-Ardouin-Dubreuil, et, par les contreforts de l'Adrar des Iforass et Kidal, le premier poste militaire soudanais, on arriva à Tabankort et à Bourem.

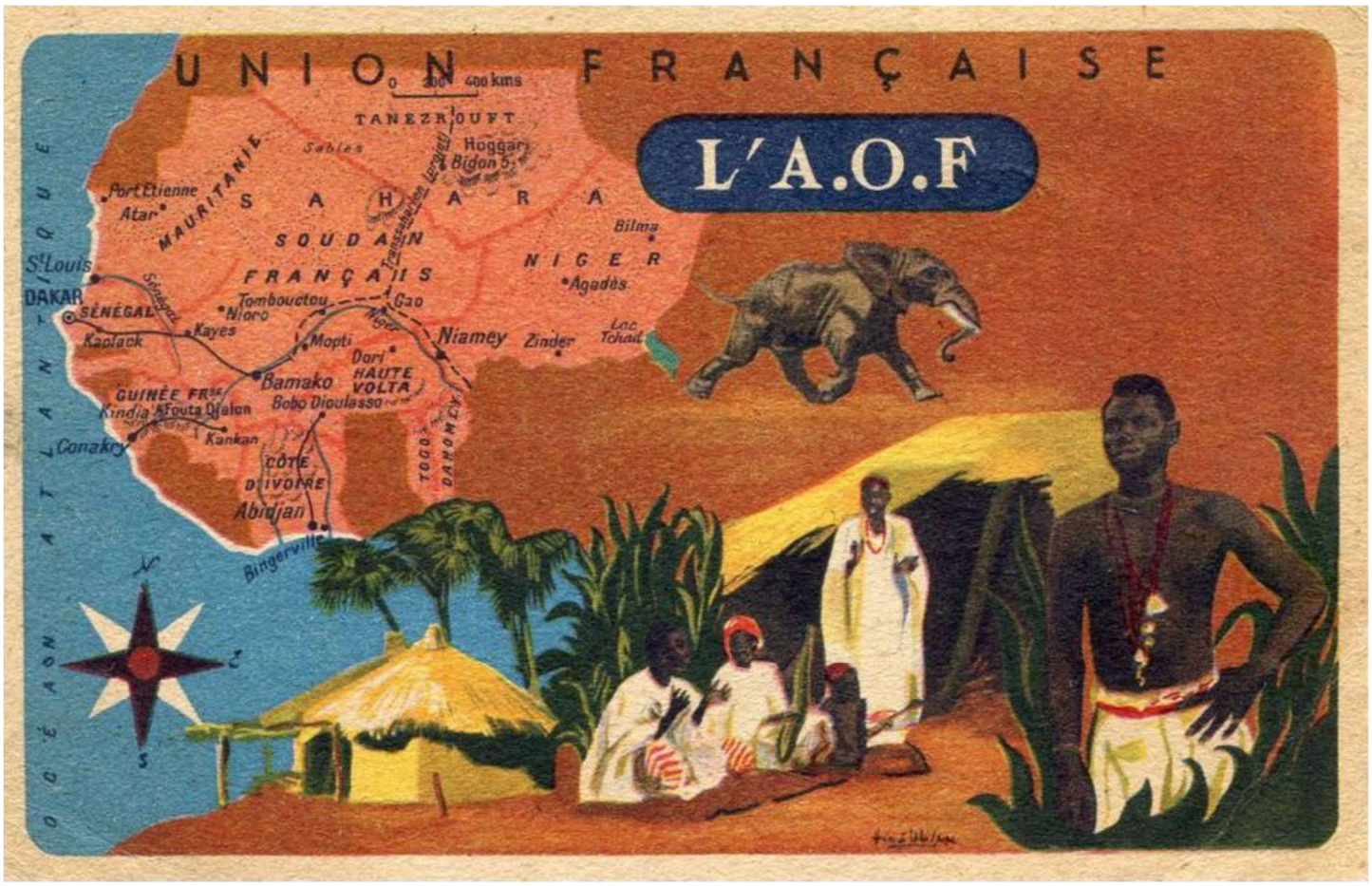
Ainsi la région du Niger n'est plus qu'à quelques jours de l'Algérie et dès à présent accessible aux touristes sur la voie occidentale où la Compagnie Générale transsaharienne est déjà outillée pour les transporter jusqu'au grand fleuve ; la voie orientale est aménagée jusqu'au Hoggar, et dès l'hiver prochain la Société Catelan y assurera un service de tourisme.

Ce rapprochement inespéré de l'A. O. F. et de l'Afrique du Nord ouvre des voies nouvelles à la colonisation du Soudan, dont les missionnaires ont pu constater l'état d'avancement. Ils ont visité l'exploitation modèle que la Société des cultures cotonnières du Niger a fondée à Dire, en amont de Tombouctou et qui s'étend sur plus de 3 000 ha., grâce à l'irrigation ; ils ont vu à **El-Oualadji** la bergerie où le Gouvernement général de l'A. O. F. entreprend des essais de croisement de moutons mérinos du Cap et d'Algérie avec des brebis du pays ; ils se sont arrêtés à Macina, centre administratif de l'importante région d'élevage du mouton, où le Gouvernement général se propose d'entreprendre de grands travaux d'irrigation. A Segou, ils ont visité la station expérimentale cotonnière, à Bamako la station radio, l'une des plus puissantes du monde, l'école professionnelle et le chantier du canal qui doit réunir Sotuba à la région de Koulikoro, partie d'un vaste programme destiné à utiliser les eaux du Niger pour l'extension des cultures, notamment du cotonnier.

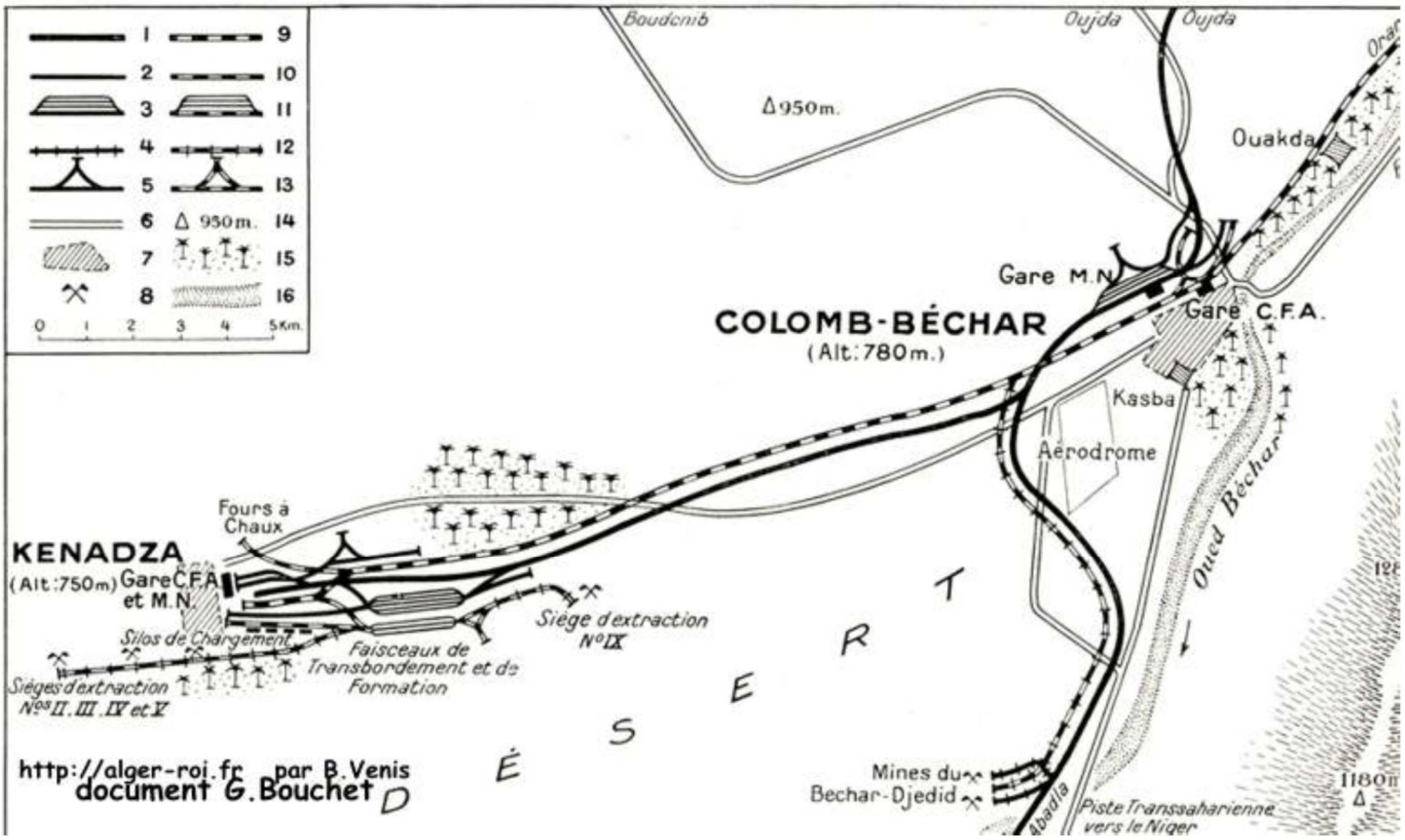
Ainsi va se poser de nouveau mais avec de plus solides arguments la question du transsaharien.

En 1928 le Gouvernement se décida enfin et choisit l'itinéraire Oran – Colomb-Béchar – Reggan – Gao. Mais le projet fut abandonné en 1932.

On voit ici la ligne en projet et son raccordement au tronçon Dakar - Koulikoro déjà existant.



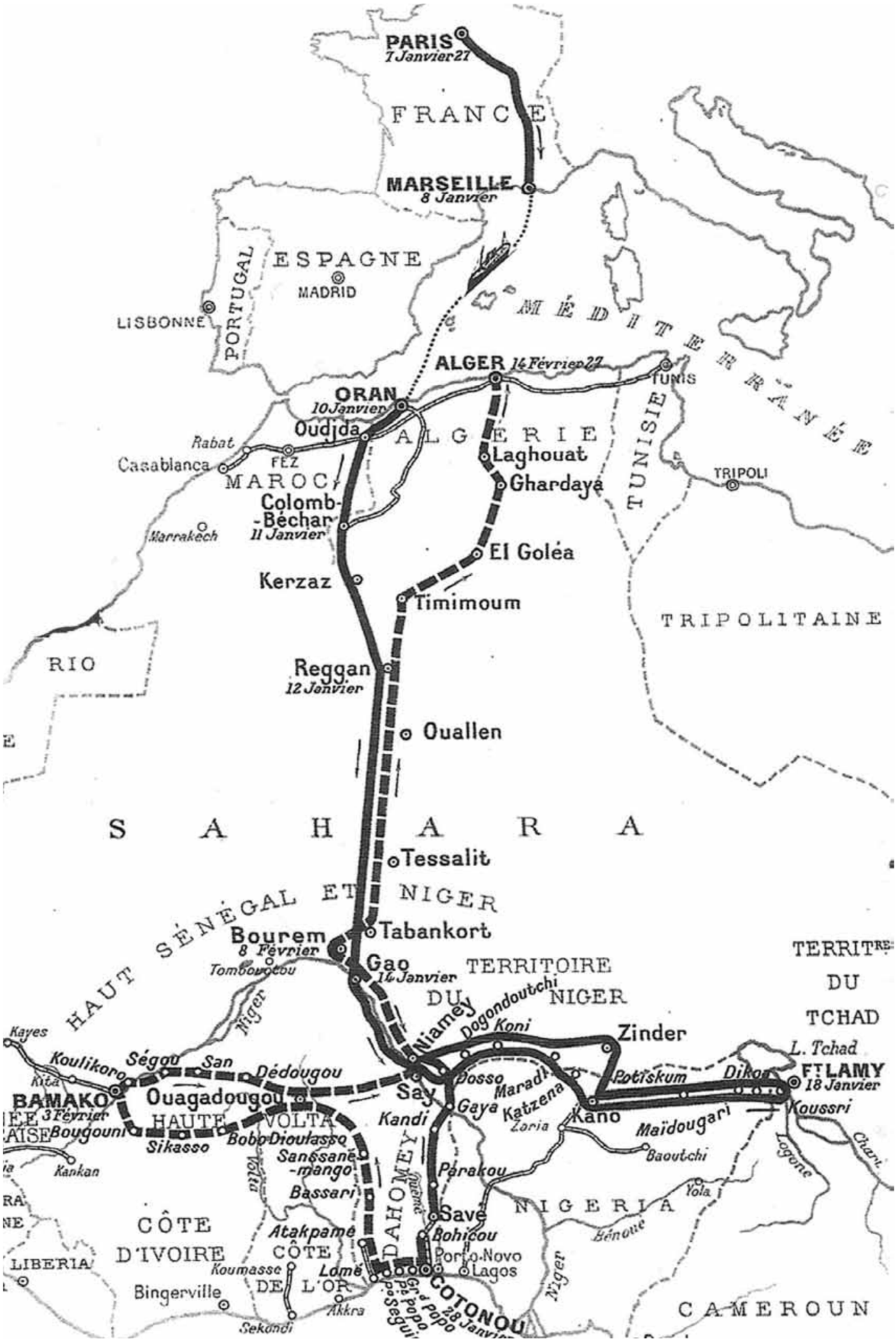
Le projet fut repris en 1941 par Vichy, pour être définitivement abandonné en 1949 : sur les 2000 kilomètres prévus, 100 furent réalisés, à partir de Kenadsa.



Richard Zink, l'ambassadeur de l'Union Européenne au Mali, interviewé sur la conférence sur l'aide au Mali, qui a eu lieu le 15 mai 2013 à Bruxelles, a dit : « Nous sommes en contact avec l'Algérie, la Banque africaine de développement (BAD), etc… pour financer la route Gao – Bourem – Kidal – frontière algérienne. Et les Algériens sont en train de travailler sur la route Tamanrasset - frontière malienne. Si nous arrivons à réaliser ce projet, nous aurons réussi à réaliser un rêve qui date des années 1930, qui est de relier la mer Méditerranée à l'Océan Atlantique à travers le Sahara. »

Au début de janvier 1927, tous les records de vitesse ont été battus par le lieutenant Georges Estienne. Parti de Paris le 7 janvier 1927, dans une petite voiture Renault, Georges Estienne arrivait à Fort Lamy, au sud du Tchad, le 18 janvier à 22 heures, ayant, toujours seul à son bord, parcouru en moins de douze jours 6 200 kilomètres. Le Sahara de Béchar à Bourem avait été franchi en soixante-huit heures.




PARIS
7 Janvier 27
FRANCE
MARSEILLE
8 Janvier
ESPAGNE
MADRID
PORTUGAL
LISBONNE
MÉDITERRANÉE
ALGER 14 Février 27
TUNIS
ORAN
10 Janvier
Oudjda
ALGERIE
Rabat
Casablanca
FEZ
MAROC
Laghouat
Ghardaya
TUNISIE
TRIPOLI
Colomb-Béchar
11 Janvier
Marrakech
El Goléa
Kerzaz
Timimoum
TRIPOLITAINE
RIO
Reggan
12 Janvier
Ouallen
SAHARA
Tessalit
HAUT SÉNÉGAL ET NIGER
Bourem
8 Février
Tabankort
Tombouctou
Gao
14 Janvier
TERRITOIRE DU NIGER
TERRITRE DU TCHAD
Niger
Niamey
Dogondoutchi
Koni
Zinder
Kayes
Koulikoro
Ségou
San
Dédougou
Kita
BAMAKO
3 Février
Ouagadougou
Say
Dosso
Maradi
Katzena
Potiskum
Dikoa
L. Tchad
FT LAMY
18 Janvier
Koussri
Bougouni
HAUTE VOLTA
Gaya
Kandi
Zaria
Kano
Maïdougari
Sikasso
Bobo Dioulasso
Sanssané-mango
Baoutchi
Logone
Chari
Kankan
Volta
Parakou
Bassari
DAHOMEY
Yola
NIGERIA
Save
CÔTE D'IVOIRE
Atakpamé
Bohicou
Bénoué
CÔTE DE L'OR
Porto-Novo
Lagos
LIBERIA
Koumasse
Lomé
Bingerville
Akkra
Sekondi
COTONOU
28 Janvier
Niger
CAMEROUN



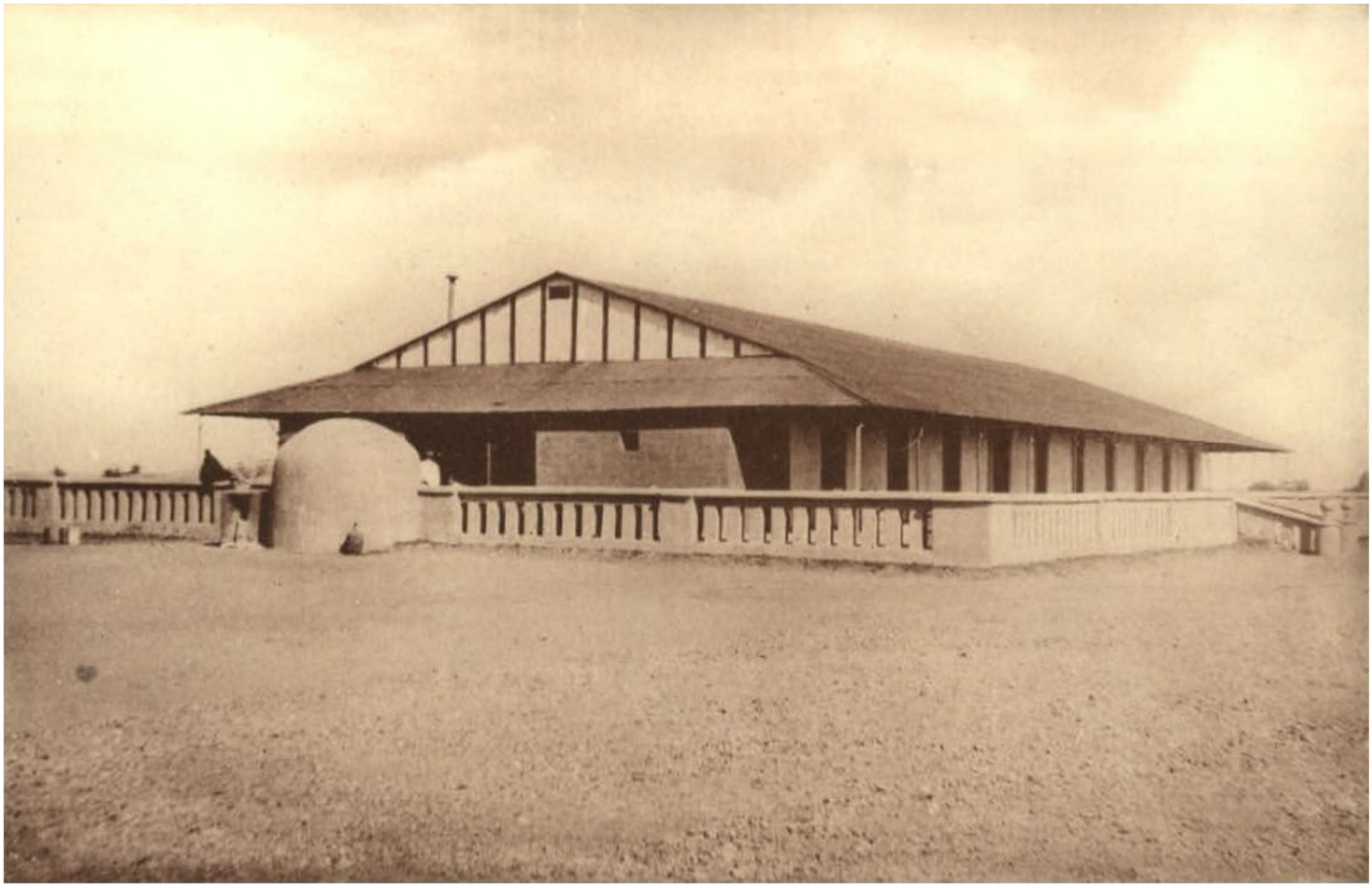
Au puits de Tabankort



Poste de Tabankort

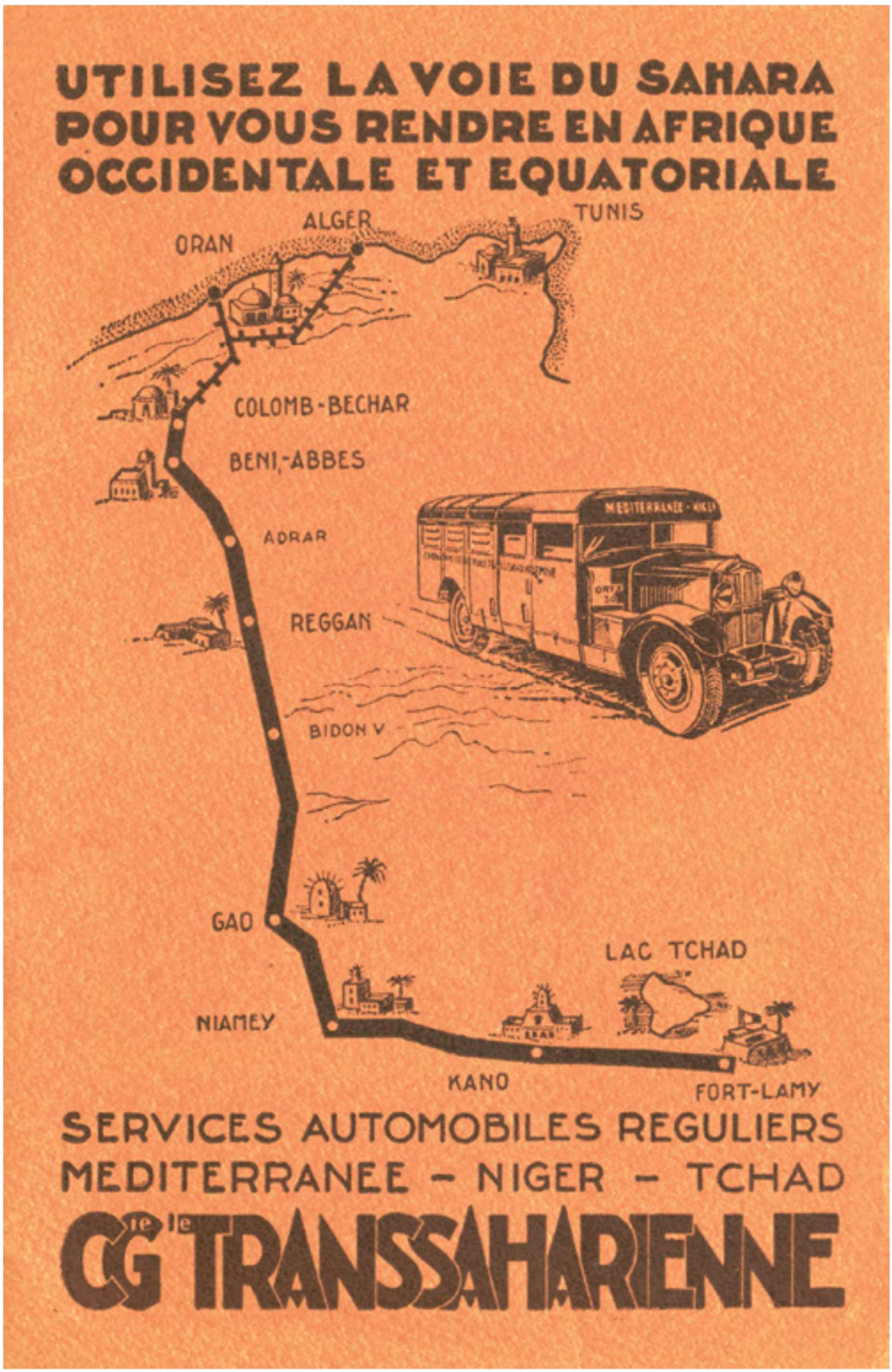
En 1927 la CGT effectue un aller-retour mensuel entre Colomb-Béchar et Beni-Abbès (237 kilomètres), sous protection militaire (René Estienne avait été assassiné le 18 mai par une bande de pillards venus de Mauritanie).

A la fin de l'année 1927, la Compagnie générale transsaharienne assure un service mensuel régulier entre Colomb Béchar et Gao en cinq jours.



Hotel de la CGT à Gao

Cette liaison sera prolongé dans les années 30 jusqu'à Niamey (Niger), Kano (Nigeria) et Fort-Lamy (c'est-à-dire Ndajména, au Tchad).



De janvier à Avril 1929 le prince Sixte de Bourbon s'attaqua au désert puis à la brousse avec trois camionnettes Delahaye à carburateurs Solex quasiment identiques à celles qui roulaient en France. La mission traverse le Hoggar, explore les bords du lac Tchad et la boucle du Niger, puis revient à Alger par Gao, Ouallen, Colomb-Béchar, c'est à dire, en sens inverse, l'itinéraire de Gradis, cinq ans plus tôt. Soit un périple de 10.000 km.



Ce raid remarquablement préparé doit son succès à plusieurs facteurs: Le premier est l'utilisation pour la première fois de pneus « ballons » très importants en diamètre et en section sur une voiture. Il ne fut changé que deux chambres à air sur un parcours de 4000 km. Le second facteur de succès est la légèreté de la carrosserie du véhicule réalisée en aluminium pour abaisser le poids. Ensuite, la puissance du moteur évita échauffement et consommation exagérée du carburant tandis qu'une boite de vitesses à démultiplicateur permit les franchissements les plus difficiles.

DELAHAYE

PARIS



LA PREMIÈRE VOITURE AUTOMOBILE ATTEIGNANT OUARGLA LE 20 MARS 1915 EST UNE DELAHAYE

C'EST AUSSI UNE **DELAHAYE** QUI EN 1929 TRACE UN NOUVEL ITINÉRAIRE RELIANT ALGER AU TCHAD. MISSION DU PRINCE SIXTE DE BOURBON

La traversée du Sahara Alger-Tchad et retour — Mission du Prince Sixte de Bourbon — a été réalisée avec trois voitures **de série DELAHAYE 10 CV** ; elles ont couvert **17.000** kilomètres avec **une remarquable régularité sans le moindre incident.**

En février 1929, Maginot, ministre de la Guerre et ancien ministre des Colonies et Messimy, ancien ministre de la Guerre, accompagnés par d'Esperey effectuent un voyage d'inspection en Afrique occidentale. Ils rejoignent Gao en avion et en voiture Renault 10 CV.



Le maréchal d'Esperey à Gao

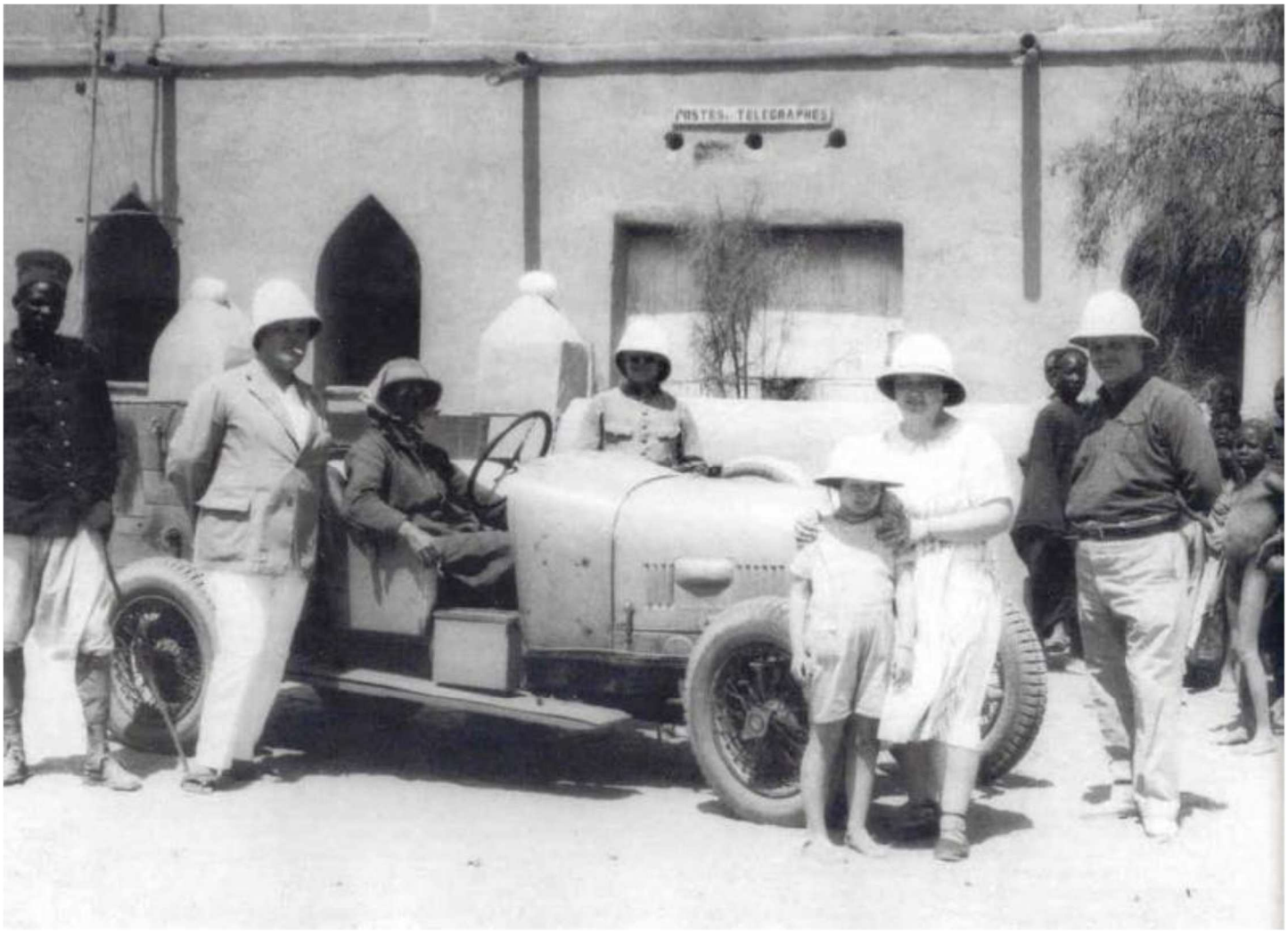
Ils font le retour de Gao à Colomb-Béchar en cinq jours, dans les car-couchettes Renault de la CGT.



Toujours en février 1929, a lieu le raid Buggati, avec 3 voitures dont une est pilotée par le lieutenant Loiseau, qui participera en 1930 au rallye Alger-Gao.



Tombouctou - Bugatti du Lt Loiseau sur la place du marché

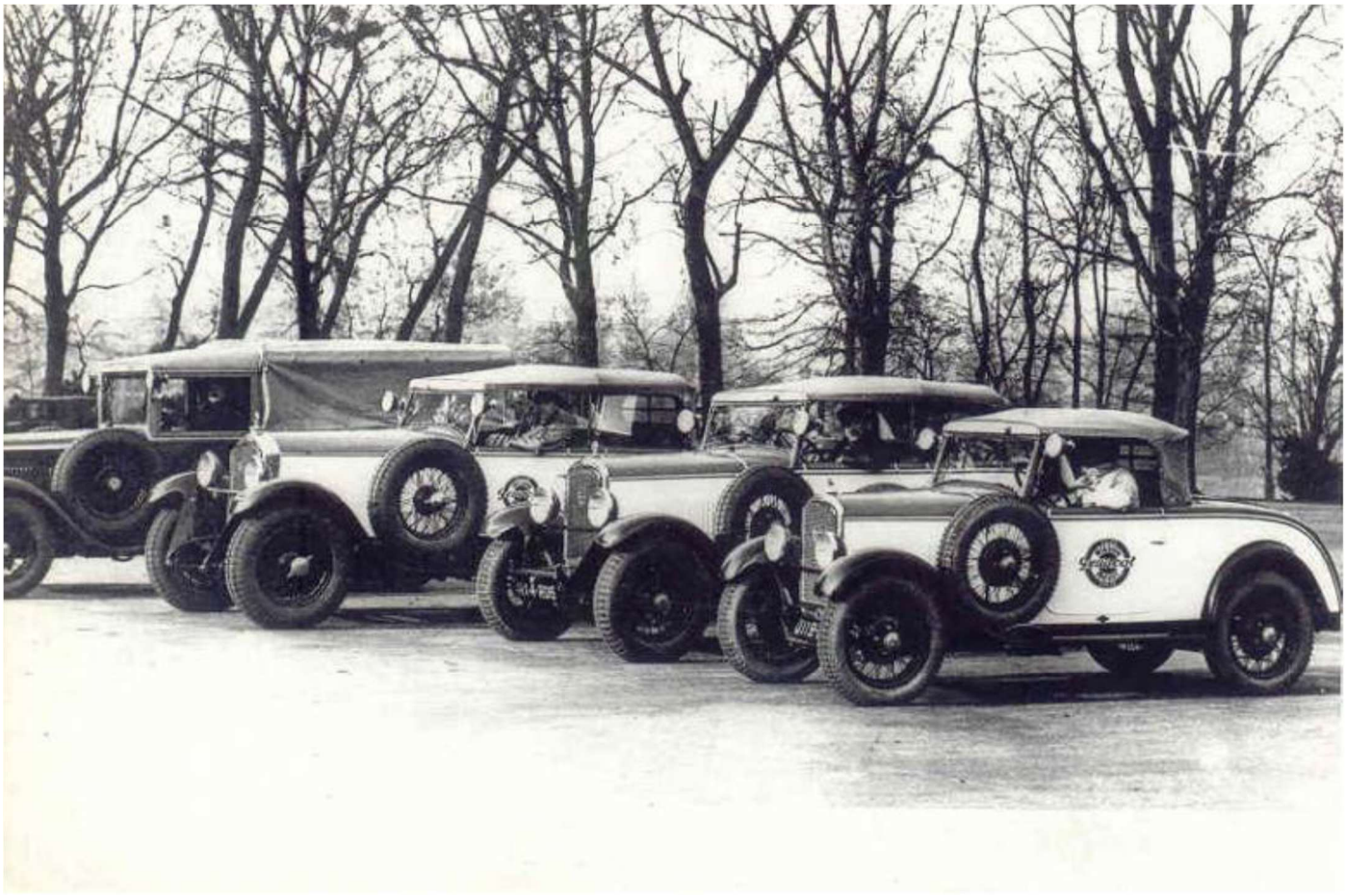


La Bugatti de Frédéric Loiseau

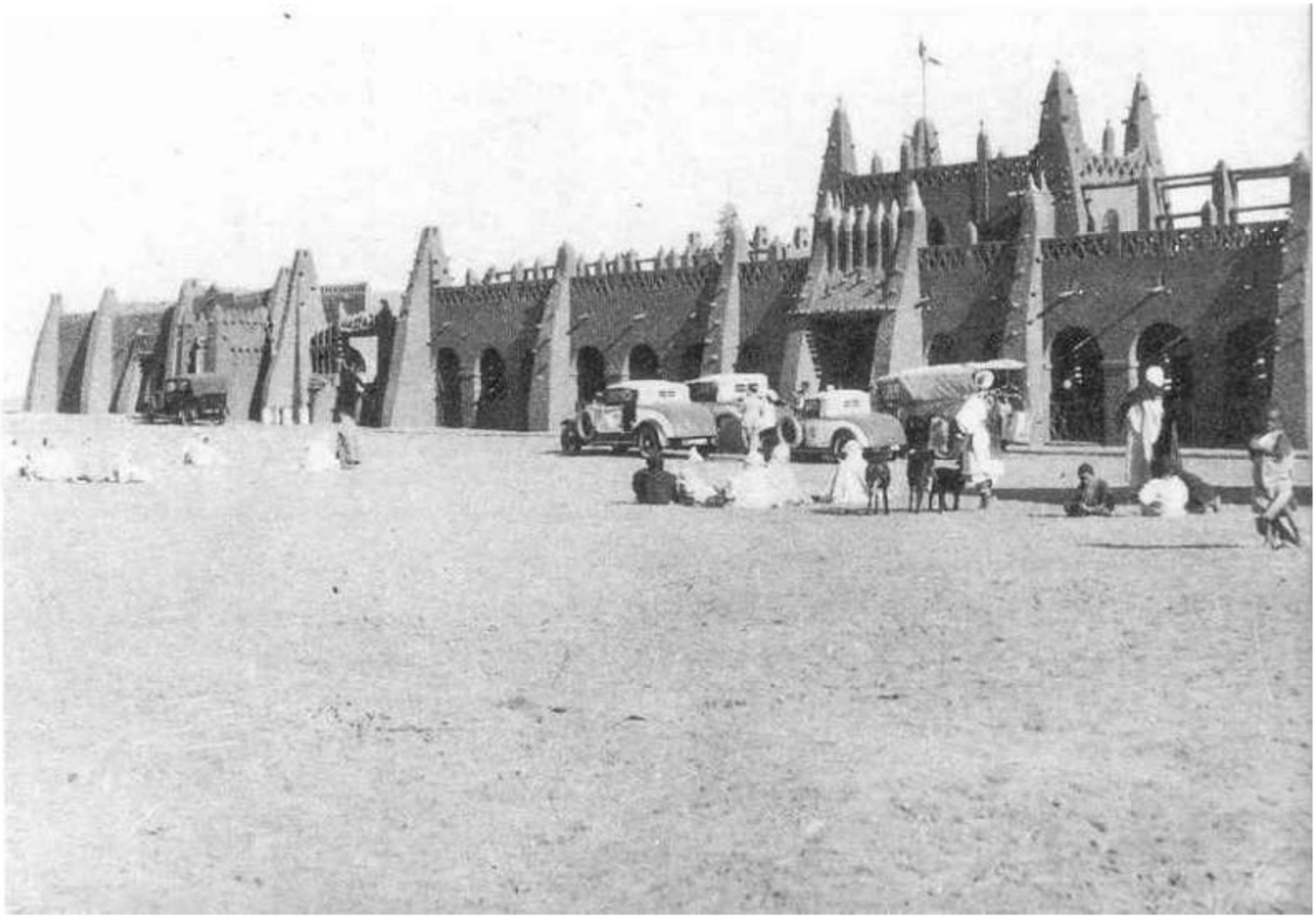
Le 26 décembre 1929, part d'Alger un raid constitué de 4 voitures Peugeot sous la direction de M. Isaac Koechlin, administrateur délégué de la Société des Automobiles Peugeot, accompagné de M. Louis Proust,.vice-président de la commission de l'Aéronautique et des Colonies à la Chambre des députés. On parlera de la mission transsaharienne Proust-Peugeot. Elle était chargée de rechercher les emplacements d'atterrissage les plus propices pour les avions qui survoleront la Sahara et d'étudier la création d'une ligne de transport automobile praticable par des véhicules de construction normale de type tourisme.

Elle a parcouru en 32 jours 16.000 kilomètres et traversé les villes de Alger, Ghardaïa, El Goléa, Timimoun, Reggane, Gao, Niamey, Ouagadougou, Bamako, pour arriver à Dakar et a effectué le retour par Bamako, Mopti et Tombouctou, pour arriver à Alger le 28 janvier 1930.

Les 4 voitures étaient des voitures de série à 4 roues simples, mais avec des pneus Dunlop de grande dimension : un Cabriolet 201, un Cabriolet 12 CV 6 cylindres, un Cabriolet 18 CV sans soupapes, une Camionnette 1200 kg.





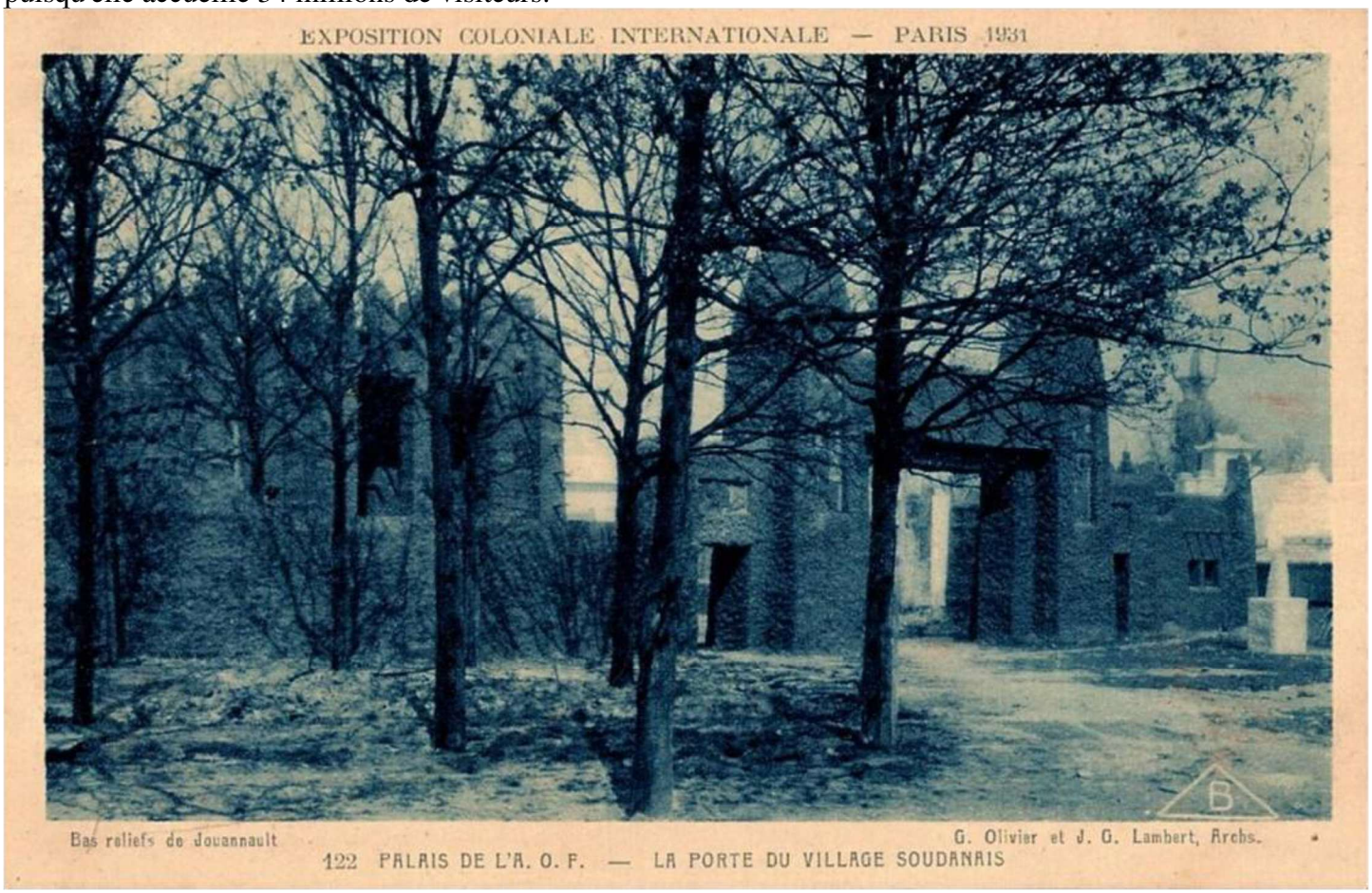


Hôtel Transatlantique à Timimoun





Un livre de notes fut écrit par Jean Vallée et préfacé par Pierre Mac Orlan : « Images d'Afrique » (Paris, Berger-Levrault, 1931). Ce livre prépare l'importante exposition coloniale de 1931, au succès phénoménal, puisqu'elle accueille 34 millions de visiteurs.



En 1930, la CGT, avec une quarantaine de car-couchettes et de limousines destinés à une clientèle fortunée, proposait chaque année 30 voyages aller-retour de Colomb-Béchar à Reggan et 6 voyages aller-retour de Colomb-Béchar à Gao.



De véritables wagons-salons susceptibles de fermeture hermétique en cas de tempête de sable. Huit fauteuils Pullmann pour la journée ; à l'avant les sièges des deux conducteurs qui se relaient ; à l'arrière, cuisine, W ;-C., T.S.F., cabinet de toilette. La nuit, le Pullman est transformé en sleeping de huit couchettes isolées par des rideaux gris qui, alliés à l'acajou, sont du meilleur « Salon d'Automne », avec éclairage électrique particulier à la tête de chaque couchette, jeu de persiennes, etc… Cela roule sans arrêt. Un excellent cuisinier est à bord.

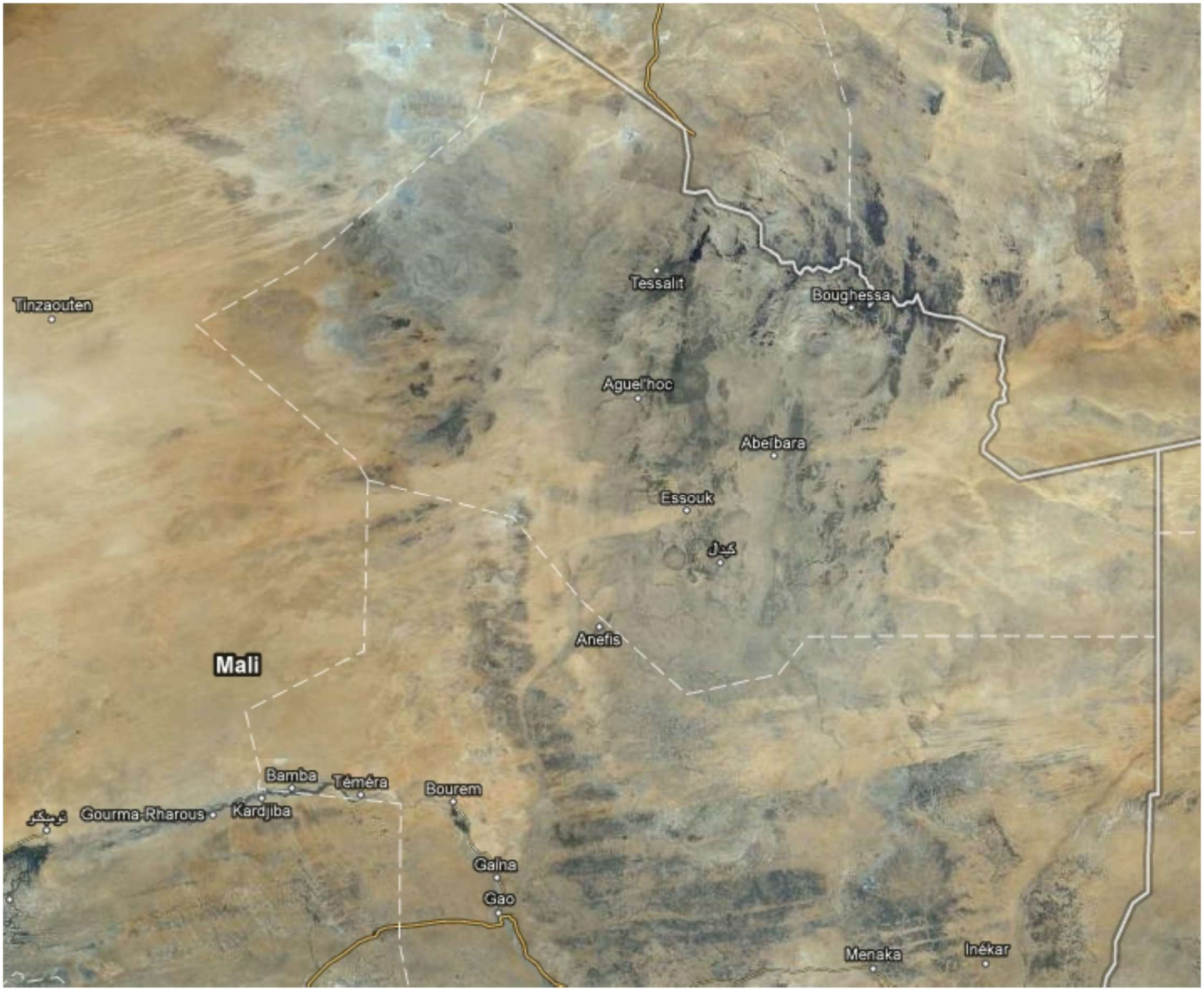
En principe, il y a un départ tous les quinze jours. Cela coûte 2 400 francs ? C'est une réelle surprise pour nous de voir, réalisée, une telle organisation de tourisme au Sahara.

Un autre petit car de luxe nous séduit spécialement : son aménagement pour quatre personnes rappelle celui des yachts de croisière. Il est destiné à des voyages-camping dans le Centre Afrique, boucle du Niger, Haute-Volta au prix de 250 fr. par jour et par personne, tous frais de voyage et de nourriture compris.

(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)

La CGT dispose aussi de camions. En voici un accidenté près de Aguelhock (date estimée du cliché : entre 1927 et 1939).




Tessalit
Boughessa
Tinzaouten
Aguel'hoc
Abeïbara
Essouk
كيدال
Anefis
Mali
Bamba
Téméra
Bourem
Gourma-Rharous
Kardjiba
Gaïna
Gao
Ménaka
Inékar

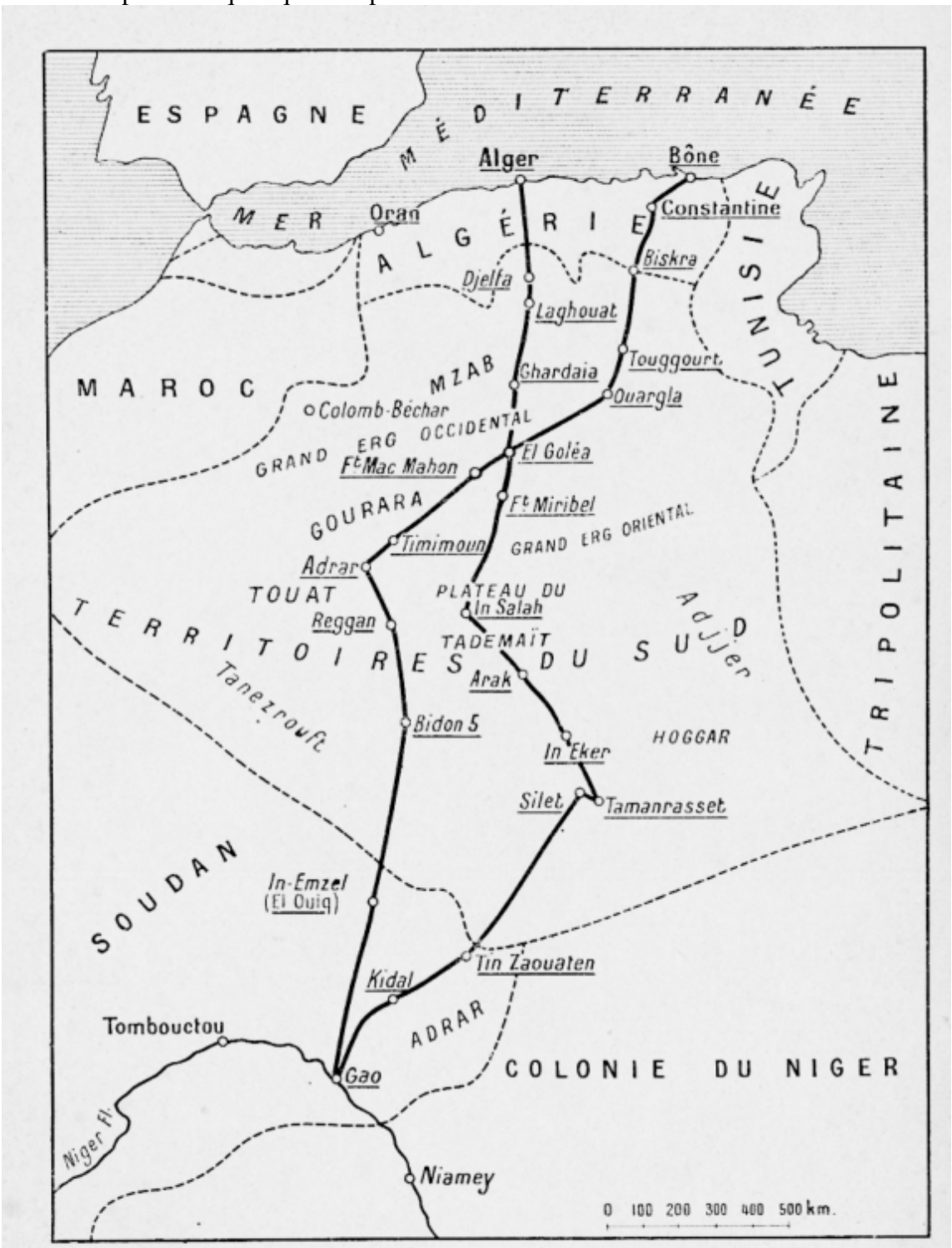
En 1930 est organisé le rallye Alger-Gao, réservé aux voitures de tourisme. L'aller se fait par le Tanezrouft et le retour par le Hoggar, soit un parcours de 6 338 kilomètres. Le départ a lieu le 9 février.

Quarante voitures, groupées par équipes de quatre, participent à ce rallye.

C'était une course de régularité et d'endurance. Les organisateurs ne voulaient pas d'une compétition de vitesse qui eut dégénéré en course à la mort.

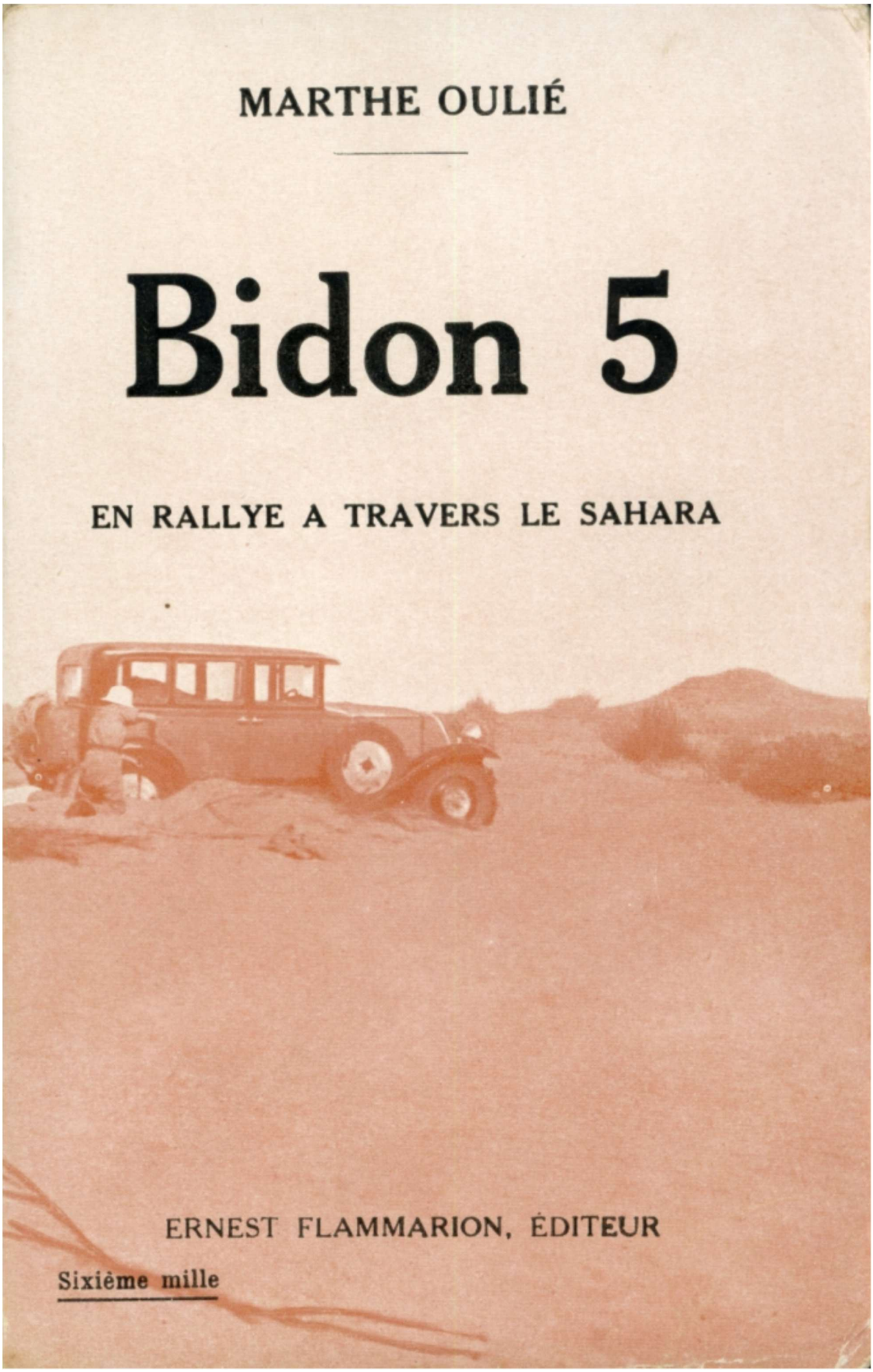
Chaque équipe devait faire bloc et une pénalité de 50 points par véhicule manquant était infligée à l'équipe arrivant incomplète à l'étape. La vitesse moyenne demandée était de 30 kilomètres à l'heure. Au-dessus de cette vitesse et jusqu'à 45 kilomètres à l'heure, mais pas au-delà, l'équipe recevait une bonification de 5 points par kilomètre-heure ; au-dessous de 30 kilomètres à l'heure, une pénalité de 5 points par kilomètre-heure.

En outre, une bonification de 20 points par pneumatique était accordée à chaque voiture se présentant au retour avec les mêmes pneumatiques qu'au départ.



Carte des territoires où s'est déroulé le Rallye transsaharien.

Marthe Oulié, qui a participé à ce rallye, l'a relaté dans un livre.





L'équipe Cottin & Desgouttes, composée de 4 Sans-Secousses, à Timimoun (elle fut classée première)

« Vision rouge, murs couleur de sang séché, propre à donner aux touristes qui arrêtent ici leur randonnée vers le Sud une impression de Soudan. Et ce n'est pas ce style qui a inspiré les expositions coloniales, mais c'est une transposition au Sahara d'un style inspiré semble-t-il par les expositions coloniales… Ne soyons pas trop chicaniers. Il n'en est pas moins vrai que Timimoun est une belle création et laisse une impression frappante, s'harmonisant avec son nom si musical, un nom de Sultane noire. Nous avons la surprise de passer sous un arc de triomphe crénelé, teint de pourpre. »

(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)



Timimoun



Transport de la Compagnie Transsaharienne (collection Jean Clauzel)

La Compagnie Générale Transsaharienne, outre son circuit touristique mensuel de Colomb-Béchar à Gao, ravitaille les forts militaires, transporte du courrier, véhicule des hommes chargés de missions, notamment ceux qui étudient la réalisation possible du chemin de fer. Roulant la nuit aussi bien que le jour, les chauffeurs sont accompagnés d'indigènes qui, juchés sur le toit du véhicule, tracent la piste en se situant par rapport aux étoiles.

La CGT peut aussi, sur la demande des voyageurs, organiser des circuits particuliers dans tout le Sahara.

En revanche, pour des raisons qu'explique Georges Estienne, elle n'obtient pas la clientèle qu'elle souhaitait, celle des fonctionnaires en poste qui reviennent en métropole et voyageraient beaucoup plus rapidement qu'en bateau. En effet leur congé ne court que du jour de l'arrivée dans la métropole et il se termine le jour de leur départ de la France.

Le temps du voyage n'est pas imputé à leur crédit de jours de congé et pendant la durée du trajet ils bénéficient d'indemnités de frais de déplacement. Ils ne sont donc nullement pressés !

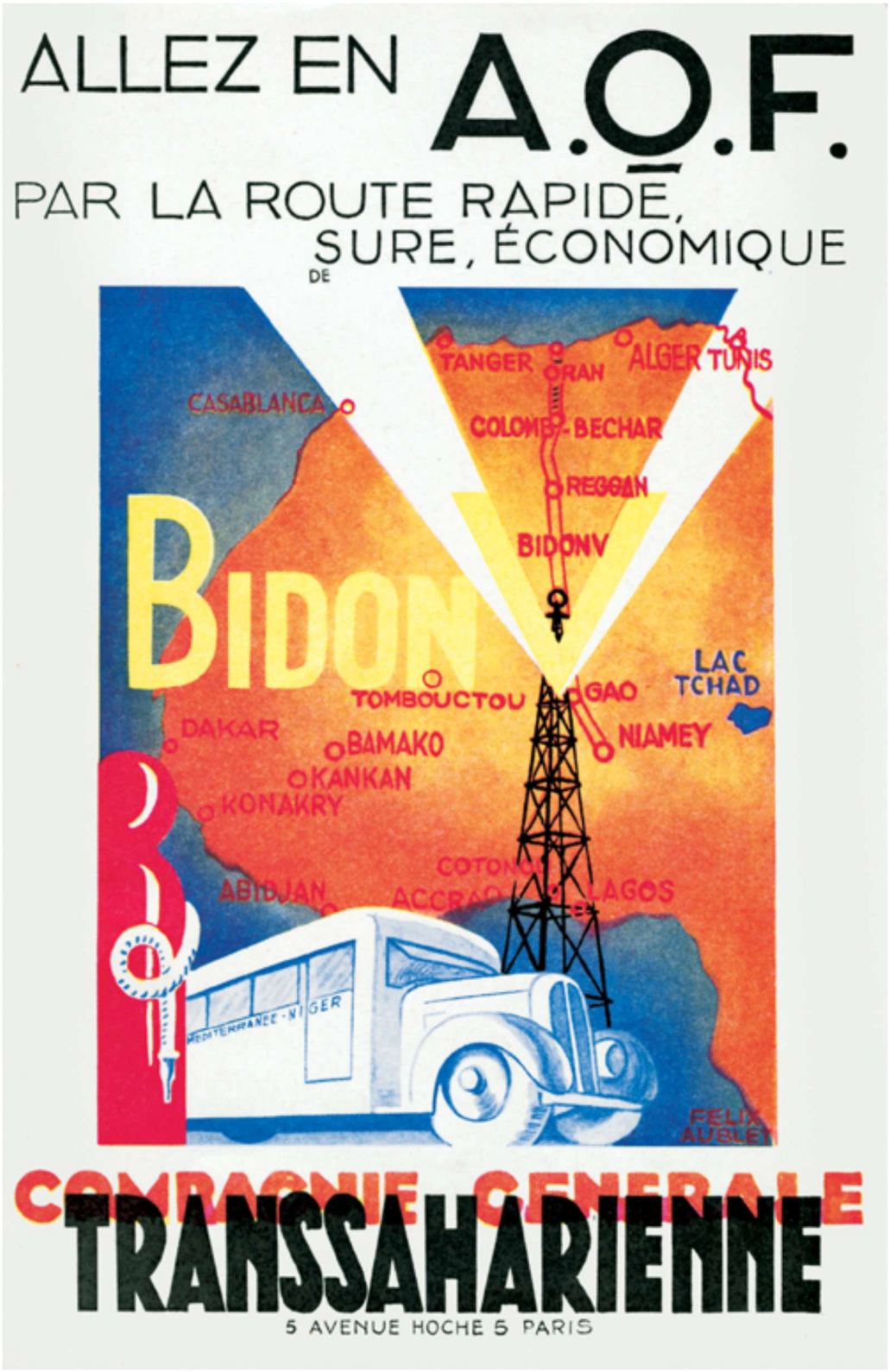
D'ailleurs voici ce qu'en dit Marc Le Goupils, dans la Revue de Paris en 1927, lorsqu'il défend l'idée d'un chemin de fer transsaharien :

« Je dirai seulement que pour les voyageurs, officiers et fonctionnaires civils, l'État aura un avantage, certain à les faire passer par un chemin de fer transsaharien, au lieu de régler des semaines de solde et de frais de déplacement sur la voie maritime et fluviale actuellement suivie. »

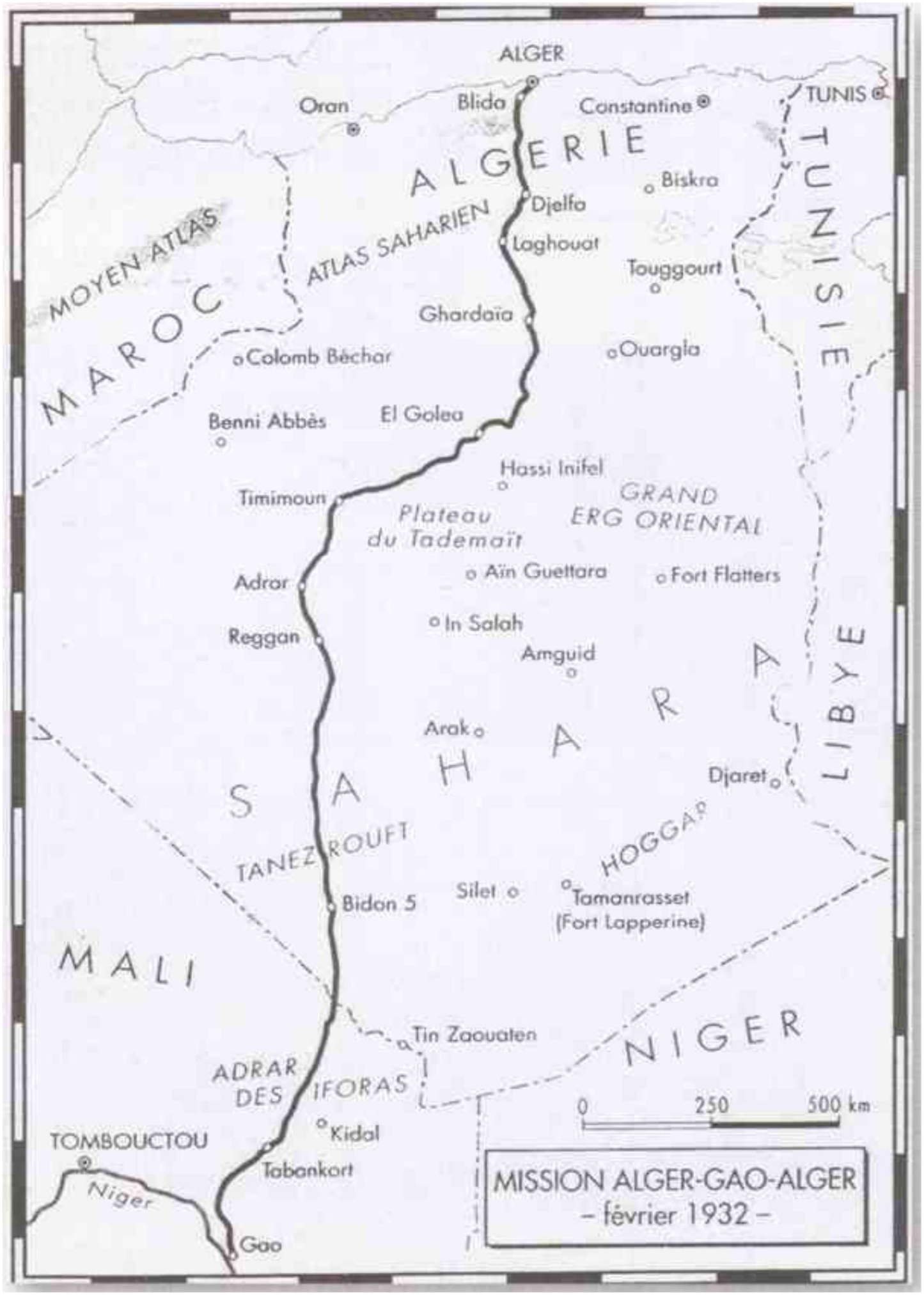
Mais il semble qu'en 1930 l'idée a commencé à faire son chemin. Marthe Oulié, à l'étape du bordj Estienne, raconte :

« Depuis qu'il existe un service automobile régulier transsaharien, non seulement les touristes attirés par les régions de grande chasse, se rendant au Niger, mais les fonctionnaires français, anglais, belges du Soudan, de la Nigeria, du Congo, les représentants des maisons de commerce, des entrepreneurs de travaux publics préfèrent cette voie à la voie maritime et fluviale. Il y a économie de temps et économie d'argent, si le parcours sur le fleuve est long, car ce mode de transport est très coûteux. Certains jours il y a ici, à table, trente-cinq ou quarante personnes, gens arrivant de Colomb-Béchar, gens arrivant de Gao… »

(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)



En février 1932, a lieu la première mission Diesel au Sahara avec une liaison Alger Gao et retour. Des véhicules des 4 firmes françaises sont inscrites : 2 Renault, 2 Berliet, 2 Laffly et 2 Saurer. C'était un raid de rapidité, sur 6000 kilomètres, que l'on a appelé "la Mission des Sables", organisé par le Gouvernement Général d'Algérie, pour tester la capacité de transport de fret utile (hors pièces de rechange et ravitaillements divers) ; seuls les camions Berliet réussiront l'épreuve en transportant chacun 3,5 tonnes de fret utile entre Alger et Gao. Le plus gros des 2 camions, un 5 tonnes, avait 6 roues dont 4 motrices à l'arrière.


ALGER
Oran
Blida
Constantine
TUNIS
ALGERIE
TUNISIE
Biskra
Djelfa
Laghouat
Touggourt
MOYEN ATLAS
ATLAS SAHARIEN
MAROC
Ghardaïa
Colomb Béchar
Ouargla
Benni Abbès
El Golea
Hassi Inifel
Timimoun
Plateau du Tademaït
GRAND ERG ORIENTAL
Adror
Aïn Guettara
Fort Flatters
In Salah
Reggan
Amguid
LIBYE
Arak
SAHARA
Djaret
TANEZROUFT
HOGGAR
Silet
Tamanrasset (Fort Lapperine)
Bidon 5
MALI
Tin Zaouaten
NIGER
ADRAR DES IFORAS
0 250 500 km
Kidal
TOMBOUCTOU
Tabankort
Niger
Gao
MISSION ALGER-GAO-ALGER
– février 1932 –



Berliet



À Ghardaïa, sous l'œil intéressé de quelques autochtones et avec l'assistance des militaires, les deux Renault se préparent à la grande traversée.



Les Saurer dans le Tanezrouft

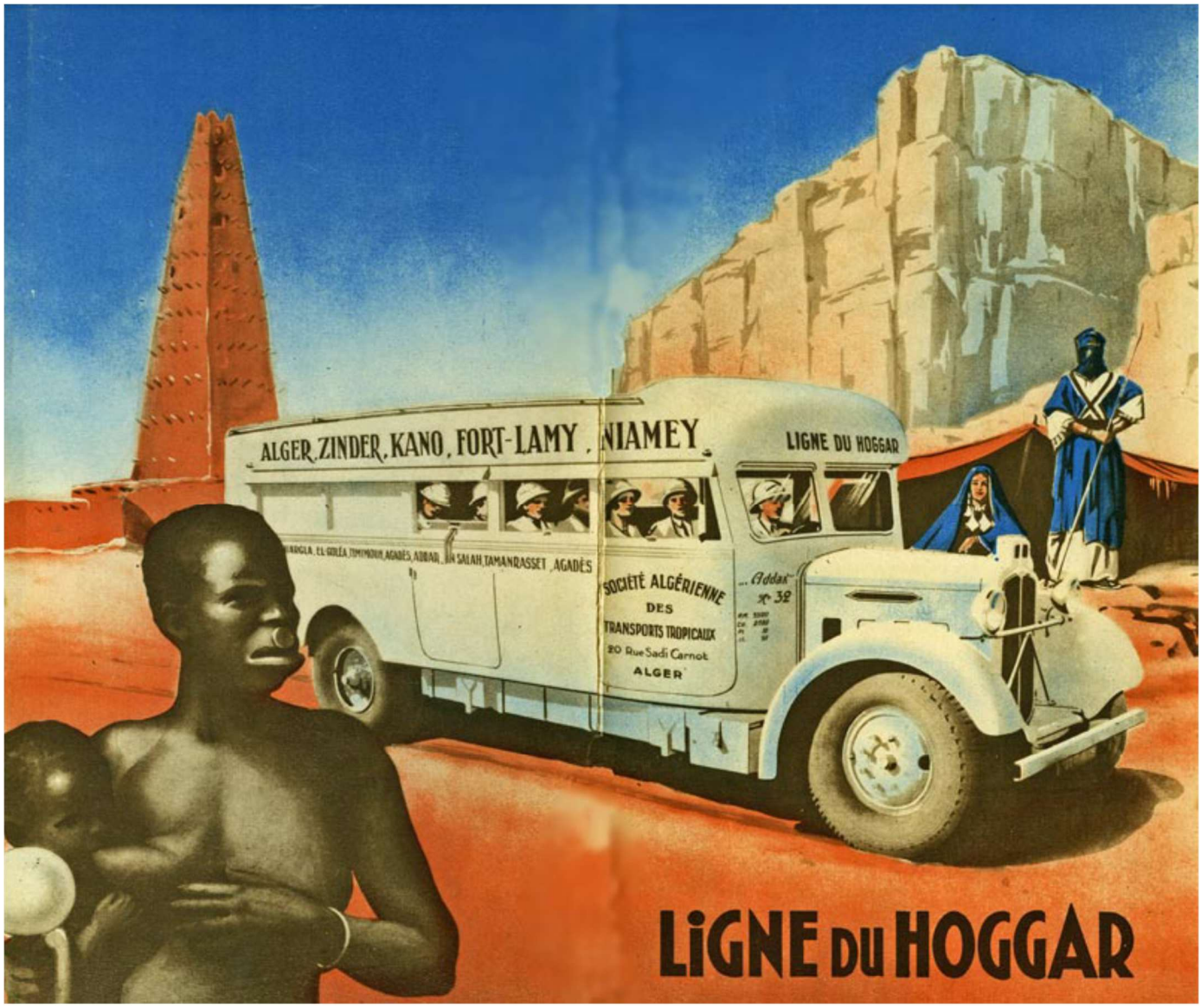
En 1933, le Gouvernement Général de l'Algérie crée la SATT (Société algérienne des transports tropicaux) avec mission d'ouvrir une ligne de cars sur l'axe central Alger-Tamanrasset et au-delà. Il n'y aura donc pas de rivalité ou de concurrence avec la CGT qui travaille sur un autre axe. Georges Estienne en est nommé directeur.

L'itinéraire est :

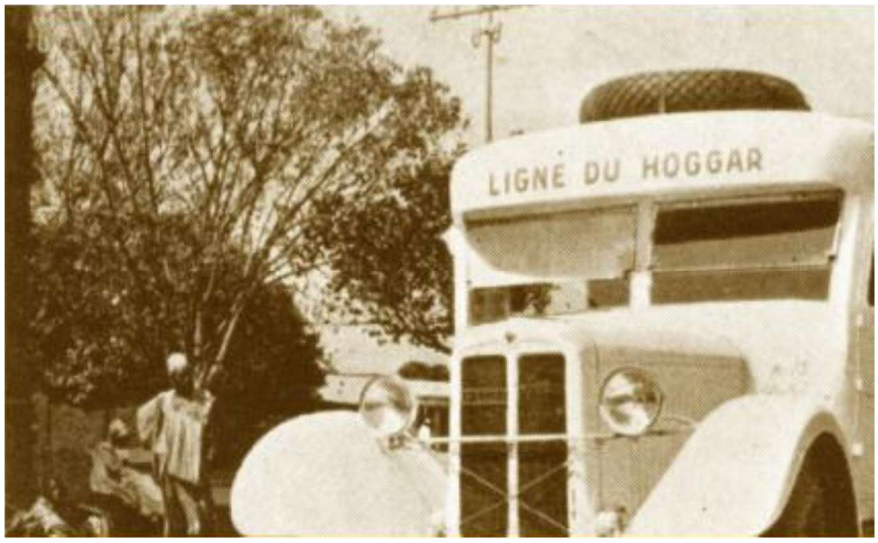
Alger - El Goléa - In Salah - Tamanrasset, en Algérie

Agadez - Zinder, au Niger

Kano au Nigeria

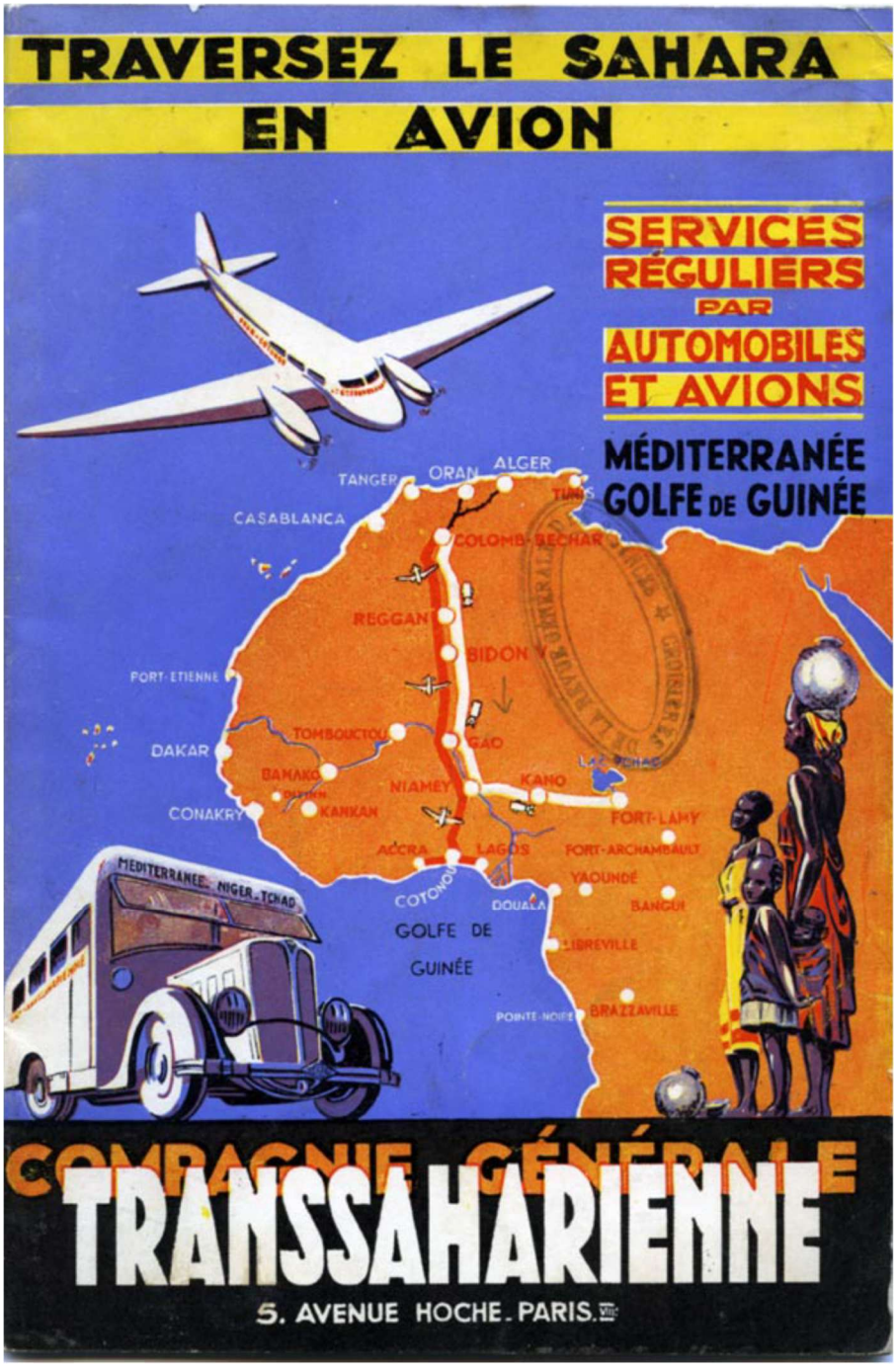



ALGER-ZINDER-KANO-NIAMEY-FORT-LAMY


LIGNE DU HOGGAR



La CGT qui, dès l'origine, avait pour but la création de liaisons aériennes entre l'Algérie et l'Afrique Noire s'est appliquée à l'établissement d'une infrastructure terrestre, sans laquelle une ligne aérienne ne peut fonctionner au Sahara. C'est à son organisation automobile, son réseau radio et ses postes de ravitaillement qui ont permis à la Compagnie de créer, en 1934, le premier service aérien postal transsaharien régulier.



Avec le développement d'Air Afrique et de la SABENA, la CGT abandonne les vols au départ d'Alger et d'Oran. Seule subsiste la ligne Reggan-Gao qui sera cédée en juin 1935 à l'Aéromaritime, compagnie aérienne qui vient d'être créée par les Chargeurs réunis, qui assuraient des liaisons maritimes vers l'Afrique Occidentale.

Le Guide du tourisme en Afrique occidentale française, édité en 1935 par l'Agence économique de l'Afrique occidentale française, signale, au départ de l'Europe :

- un vol Air-Afrique : Alger (samedi), Gao (dimanche), Niamey et Zinder (lundi)
- un vol Sabena : Bruxelles, Marseille, Alicante, Oran (arrivée vendredi, départ samedi) , Gao et Niamey (dimanche), Zinder (lundi)

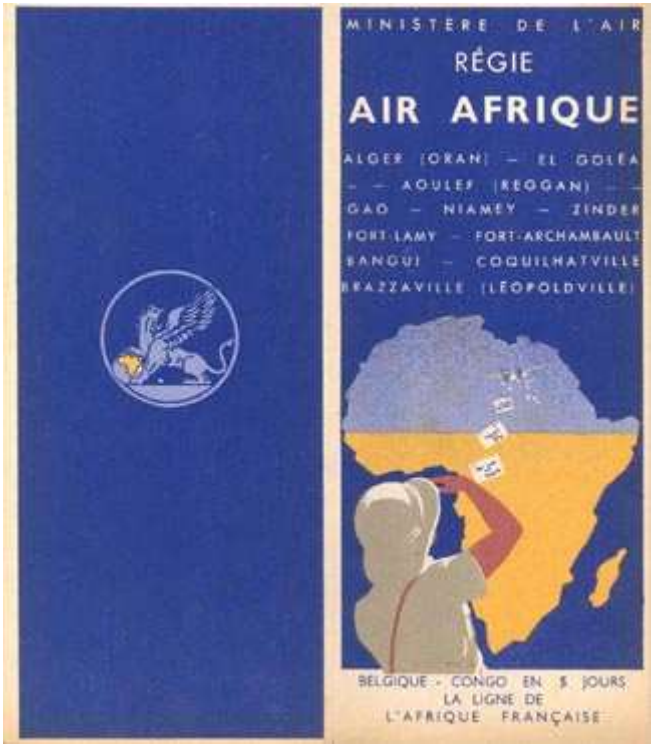
Et dans l'autre sens :

- un vol Air-Afrique : Zinder, Niamey, Gao (arrivée mardi, départ mercredi), Alger (jeudi)

- un vol Sabena : Zinder, Niamey (arrivée mardi, départ mercredi), Gao (mercredi), Oran (jeudi) , Alicante, Marseille, Bruxelles (vendredi)

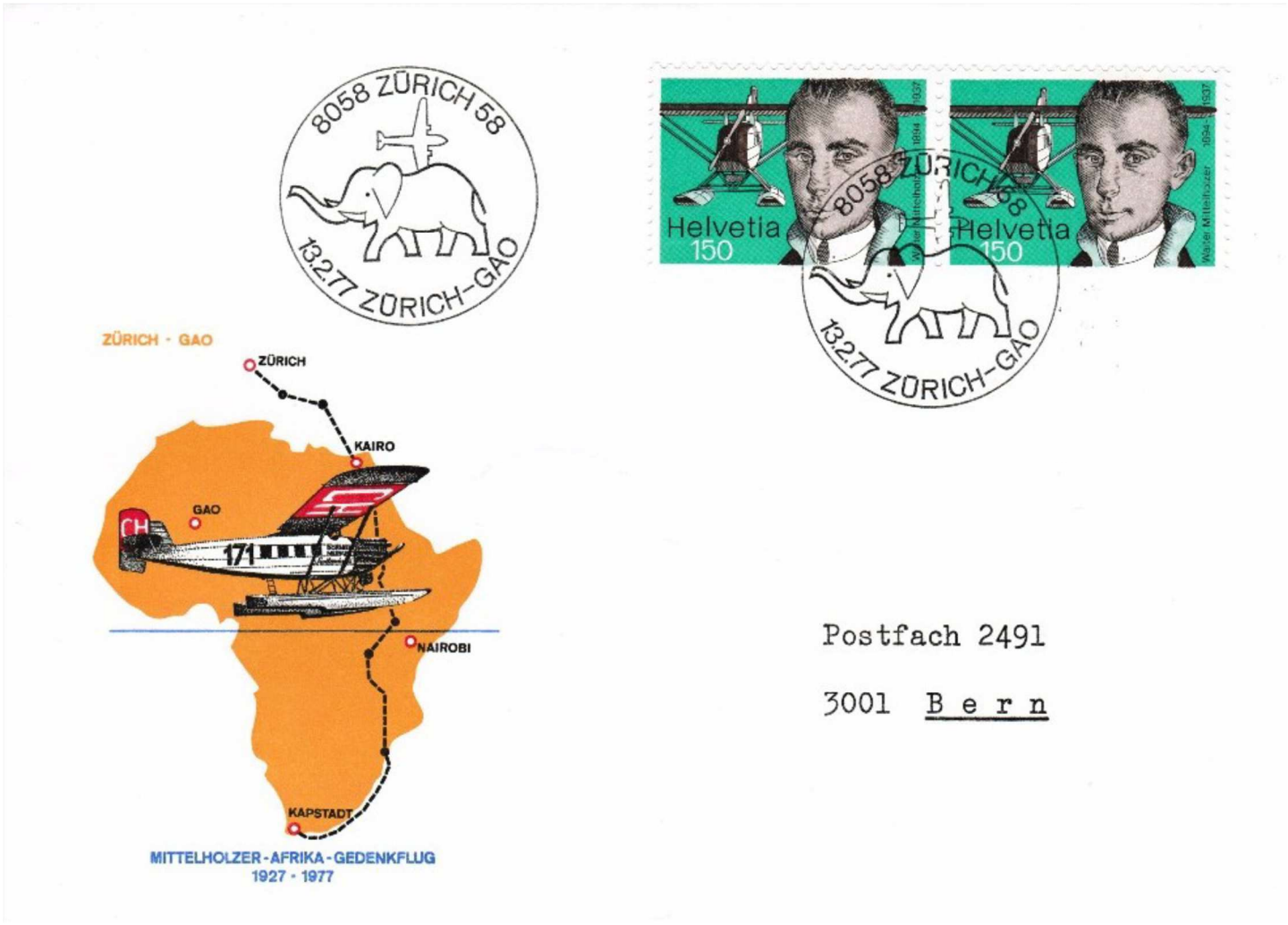


C'est sur un bateau des Chargeurs réunis que Louis Vatrican et Suzanne Magnant on fait la traversée de Bordeaux à Dakar.




SABENA
BELGIAN AIR LINES

La compagnie suisse inaugure en 1927 un vol Zurich – gao.



A partir de 1935 on a assisté à un développement des liaisons intérieures :

« Enfin, depuis une dizaine d'années, des lignes aériennes desservent le Soudan sur le parcours Kayes, Gao. Bamako est doté d'un terrain. Principal avec piste d'envol ; Kayes et Gao de terrains d'atterrissage, tandis des terrains de secours sont aménagés dans les principaux centres urbains, rendant en même temps possible l'atterrissage d'avions sanitaires pour l'évacuation rapide des malades sur Bamako. »

(Discours prononcé le 13 janvier 1947 par le Gouverneur E. Louveau, à la séance d'ouverture de la première session du Conseil Général du Soudan Français, Imprimerie du Gouvernement, 1947)

A quelques années près, Louis Vatrican et Suzanne Magnant auraient peut-être pu rentrer en France en avion, si du moins, le gouvernement leur avait payé le voyage.

Louis Vatrican nous a aussi laissé cette photo.



Il s'agit en fait d'un avion Potez 25 TOE (c'est-à-dire dans sa version Théâtre d'opération extérieure : tropicalisé et avec un réservoir supplémentaire de 300 litres, lui donnant une autonomie de 1 200 kilomètres).

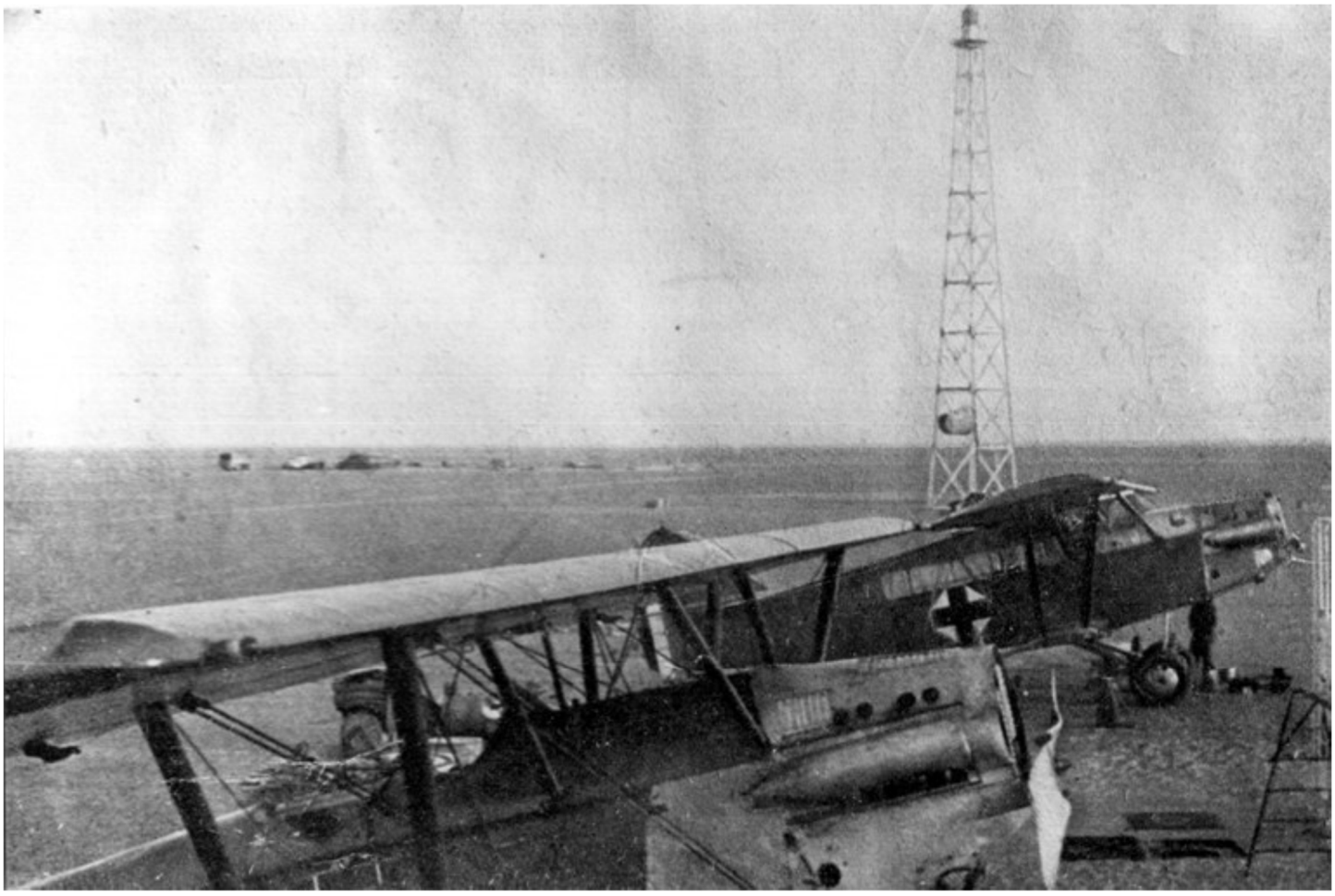
Le Potez 25 fit son premier vol en 1924 et fut utilisé jusqu'en 1943. C'est un biplace polyvalent. Il a été produit à environ 4 000 exemplaires. Ce fut l'un des avions les plus extraordinaires de l'entre-deux-guerres. La version TOE a été produite à partir de 1928.

Il a été utilisé pour des usages civils et militaires, en particulier pour transporter les autorités, le ravitaillement, le courrier ou des blessés. Au Sahara il a servi à l'exploration et à l'étude systématique des voies aériennes.

En 1929, les Potez 25 sont les seuls avions à posséder un plafond supérieur à 7 000 mètres, et donc, pouvant franchir le mur des Andes. C'est à bord d'un appareil de ce type qu'Henri Guillaumet, en juin 1930, au cours d'un vol de l'Aéropostale, est victime d'un accident lors d'une traversée des Andes. Il a survécu au terme d'une incroyable marche forcée : on le retrouve après une semaine de recherches.



On voit ici un Potez 25 (au premier plan), à Bidon 5, lors de la construction du phare Vuillemin en 1935.

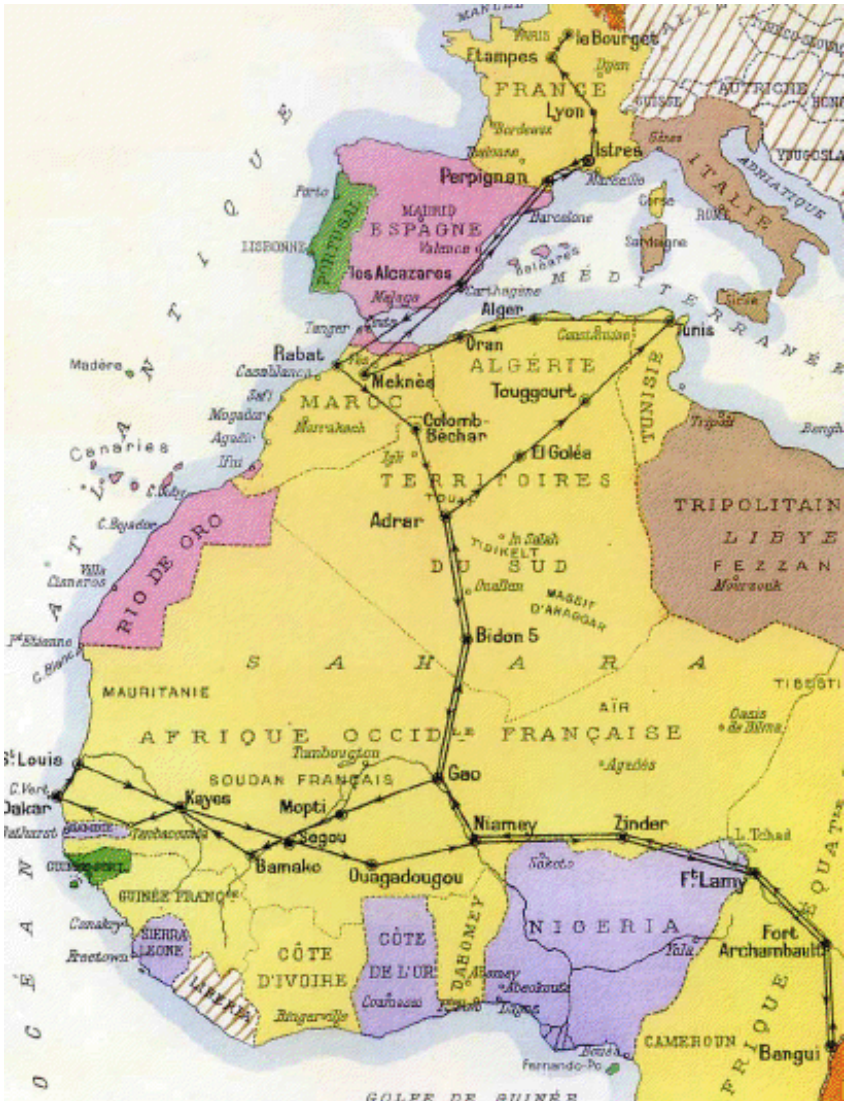


Au deuxième plan, il s'agit d'un Potez 29-2, qui est un dérivé du Potez 25, adapté au transport de passagers.

Il a été produit, à partir de 1927, à 123 exemplaires, dont 120 pour l'Aéronautique Militaire française, où il était utilisé comme avion de servitude (entraînement, transport, liaisons) ou pour le transport sanitaire.

AÉROPLANES HENRY POTEZ

Mais c'est en 1933, avec la Croisière noire, que le Potez 25 s'illustre le plus magistralement. Le ministre de l'Air Pierre Cot décide de lancer une escadre de vingt-huit Potez 25 TOE à travers l'Afrique française sous la direction du général Vuillemin.



Les avions parcourent 24 000 km en 180 heures de vol, sans incident majeur. Ils partent d'Istres le 8 novembre 1933, pour Perpignan, Rabat, Colomb-Béchar, Adrar, Bidon V.

L'étape Bidon V - Gao se déroule dans des conditions de vol épouvantables et au milieu d'un formidable vent de sable, l'étape Gao-Mopti, en navigant à vue suivant la voie ferrée ou la piste.

Puis viennent Bamako, Kayes, Dakar, Saint-Louis-du-Sénégal, Kayes, Segou, Ouagadoudou, Niamey, Zinder et, le 30 novembre, Fort Lamy.

A partir de là, les Potez 25 T0E commencèrent la traversée de l'Afrique équatoriale française jusqu'à Bangui. Partout les populations accueillirent les aviateurs avec enthousiasme et la croisière se poursuivit sans incident notable : Fort Lamy, Fort Archambault, Bangui.

L'escadre commença alors son vol de retour vers la métropole : Bangui, Fort Archambault, Fort Lamy, Zinder, Niamey, Gao.

Le 12 décembre, en couvrant en une seule journée les étapes Gao-Bidon V et Bidon V-Adrar, les avions du général Vuillemin traversèrent le Sahara sur une distance de 1 300 km. Puis ce furent El Goléa, Touggourt, Tunis, Alger, Oran, Meknès, Rabat, Tanger, Alicante, Perpignan. Enfin le 29 décembre 1933, les appareils de la Croisière noire se posèrent triomphalement à Istres.

Le 7 janvier 1934, le général Vuillemin et ses hommes s'envolèrent d'Istres vers Lyon et le Bourget, où ils furent accueillis en héros.

La Croisière Noire s’est déroulée sous le signe de la fameuse Cocotte, insigne personnel du général Vuillemin, datant de la première guerre mondiale.



La Croisière Noire à Colomb-Béchar le 11 novembre 1933 (SHD)

Le tourisme au Soudan français

L'idée de tourisme au Soudan français est née assez tôt. Voilà ce que l'on peut lire en 1906, deux ans après l'achèvement de la ligne de chemin de fer Kayes-Koulikoro :

« Avec le chemin de fer Sénégal-Niger et le service de navigation sur le grand fleuve du Soudan, se trouve établi pour la bonne saison l'itinéraire suivant de Paris à Tombouctou en 18 jours : Paris-Bordeaux, 1 jour, voie ferrée ; Bordeaux-Dakar, 8 jours, Messageries Maritimes ; Dakar-St-Louis, 1 jour, voie ferrée ; St-Louis-Kayes, 3 jours, Messageries fluviales du Sénégal ; Kayes-Koulikoro, 2 jours, voie ferrée ; Koulikoro-Tombouctou, 3 jours, flottille du Niger. On doit reconnaître que c'est un magnifique résultat, même en portant à un mois — en l'absence de concordance des services — la durée de cet immense trajet jusqu'au cœur de l'Afrique, désormais accessible aux touristes en pleine sécurité. C'est donc une ère nouvelle qui s'ouvre pour le Soudan.

En raison de l'arrêt de la navigation sur le Sénégal pendant une partie de l'année et d'autres inconvénients de cette voie, un projet de chemin de fer de Kayes à Thiès a été étudié sur le terrain en 1903, par une mission dirigée par le colonel Rougier. Cette nouvelle ligne, qui aurait 680 kilomètres de longueur, relierait directement le Soudan français à l'Océan, en faisant communiquer par rail le port de Dakar avec Koulikoro sur le Niger. »

(Collection des ouvrages publiés par la Commission des publications et notices : Les colonies françaises au début du XXe siècle; cinq ans de progrès (1900-1905), Barlatier, 1906)

On ne peut qu'admirer cet enthousiasme, qui s'émerveille d'un voyage durant à peine un mois.

Une remarque de Marthe Oulié, en 1930, nous montre que les oasis sahariennes commençaient à devenir des destinations touristiques :

« El Goléa est en passe de devenir une station hivernale élégante. Une dame anglaise, une autrichienne, ont leur villa dans l'oasis. Ici à l'hôtel, amenés par les autos-cars des circuits de la Cie Transatlantique, plus de trois mille touristes, américains surtout, passent chaque hiver. »

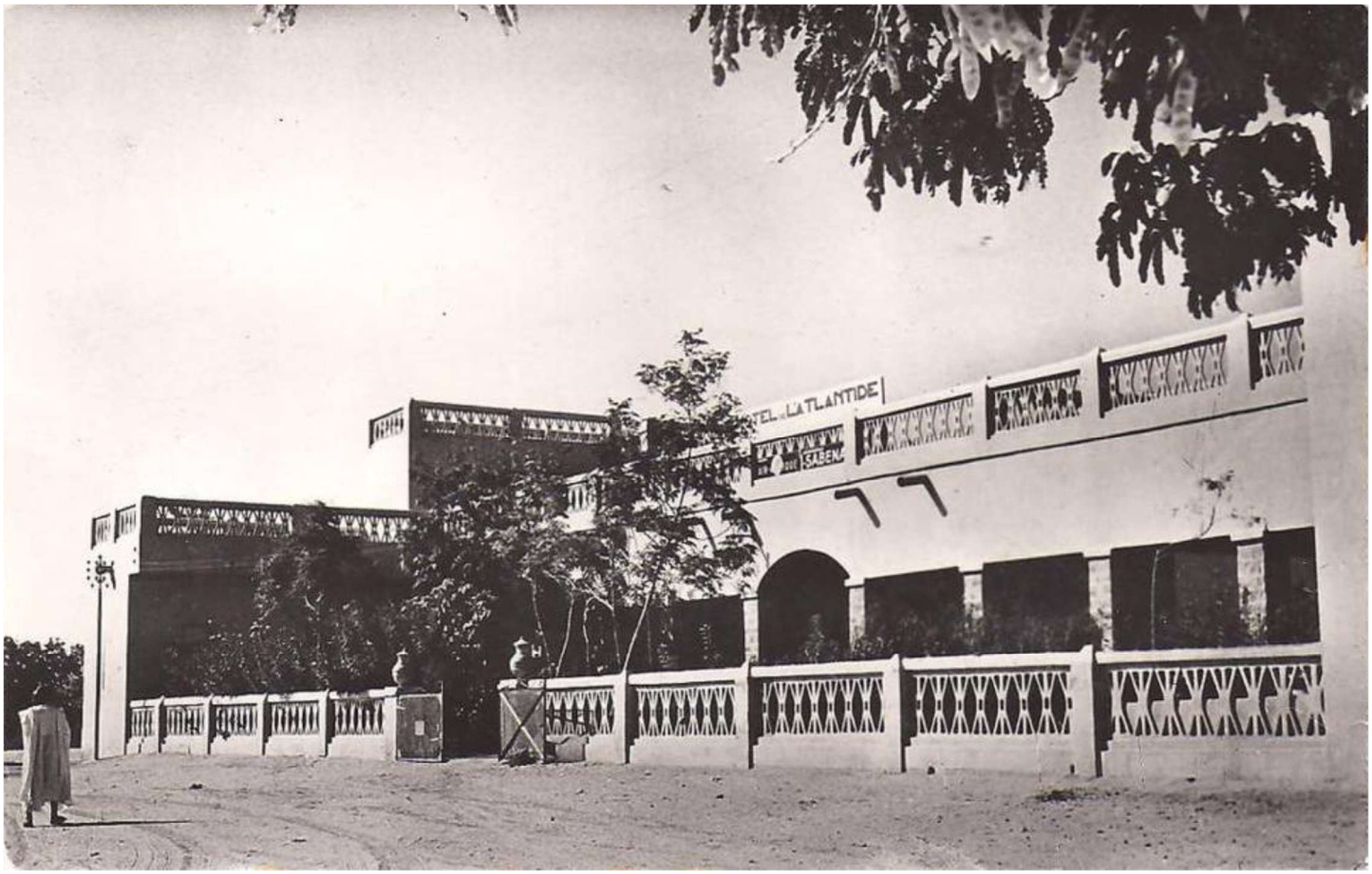
(Bidon 5, En rallye a travers le Sahara, Marthe Oulié, Flamarion, 1931)

A Gao, pour accueillir les touristes, existait un hôtel de l'Atlantide, créé vers 1930, et nommé bien sûr en souvenir du roman de Pierre Benoit de 1919, et où, d'après l'enseigne devait venir s'installer les personnes ayant voyagé sur Air Afrique ou Sabena.


HOTEL DE L'ATLANTIDE
SABENA

« Pour mon compte, après avoir conduit le Colonel Gouzy à l'hôtel de la Cie Transsaharienne, je venais m'installer à l'hôtel de l'Atlantide, établissement nouvellement créé, en plein centre de la ville, où les officiers de la garnison prenaient pension. »

(La Traversée du Sahara en 1933 par un officier des Troupes Coloniales, Marie Aragno, Editions Publibook, 2008)



Carte postale

En 1935 (Guide du tourisme en Afrique occidentale française)

Gao :

Hôtel de l'Atlantide (2e catégorie). Nombre de chambres, 7. Prix de la chambre de 20 à 25 francs. Prix des repas, 15 francs. Pension, 600 francs.

Hôtel de la Cie Générale Transsaharienne (2e catégorie). Nombre de chambres, 8. Prix de la chambre, 25 francs (40 fr. pour 2 personnes).

En 1941, Jean Rouch écris dans une lettre :

« Ici, j'ai une très belle chambre à l'Hôtel de l'Atlantide (125 francs de pension pour les passagers), un grand lit moustiquaire (il y en aura sûrement besoin !) avec douche particulière et chiotte à deux pas. C'est absolument parfait. Gao est une ville paisible étendue sur le bord du fleuve, les abords en sont très riants : quelques pierres et buissonoux piquetteux et du sable à volonté. »

(Jean Rouch tel que je l'ai connu: 67 ans d'amitié, 1937-2004, Jean Sauvy, L'Harmattan, 2006)



Quand Bernard Kouchner passe à Gao (Le malheur des autres, Ed. Odile Jacob, 1991), l'hôtel est fermé pour cause de faillite.

Il a été rénové en 2000. Il possède 30 chambres dont 16 climatisées, au prix de 8 000 CFA (12 euros) la chambre double et 4 000 CFA la chambre simple.

En 1935, la durée des voyages a diminué. Avec les véhicules de la Compagnie Générale Transsaharienne, et l'achèvement de la ligne de chemin de fer Dakar-Koulikoro, l'aller-retour se fait en 5 semaines, y compris les visites touristiques.

Voici ce que l'on peut lire dans le Supplément à la revue générale des Sciences du 31 juillet 1935 :

Nos croisières

La première croisière noire ouverte au grand public.

Devant le succès du dernier voyage d'études organisé par la *Revue générale des Sciences* en A. O. F. du 9 janvier au 14 février 1915, avec le concours des Chargeurs Réunis et de la Cie Transsaharienne, celle-là a décidé le lancement d'une croisière de grandes vacances en Afrique. La période septembre-octobre est, en effet, dans les régions qui seront visitées, l'époque la plus favorable pour le tourisme et la chasse : elle succède à la période des pluies et correspond au printemps africain.

Grâce aux progrès récents des moyens de transports en A. O. F. cette croisière permettra aux touristes de visiter avec le plus grand confort, et dans des conditions de prix absolument exceptionnelles, des régions dont la beauté et l'intérêt sont connus aujourd'hui de tous, mais qui, jusqu'alors, avaient été extrêmement peu visitées par le grand public.

Deuxième voyage en Afrique occidentale Française.

organisé sous les auspices de la *Revue générale des Sciences* avec le concours de là Compagnie des Chargeurs Réunis et de la Compagnie générale Transsaharienne.

Programme.

— 18 septembre 1935. Embarquement à Bordeaux sur le paquebot **Foucauld**.

— 22 septembre. Escale à Madère : excursion à Funchal. Ascension du Mont Ferreiro da Lucta parchemin de fer à crémaillère. Déjeuner à l'hôtel de l'Esplanade. Descente en sleege. Visite du parc de Leite Monleiro et de l'Eglise du Mont. Retour au quai en char à bœufs.

— 26 septembre. Arrivée à Dakar, débarquement, installation à l'Hôtel du Palais.

— 27 septembre. Séjour à Dakar. Visite de la ville en autocar ; le Grand Marché, la Chambre de Commerce, le Palais du Gouverneur, l'Hôpital, le Jardin d'Essai, le Phare des Mamelles, le Champ d'Aviation, le quartier indigène de Médina, le Marché de Sandaga. Excursion facultative à l'Ilot de Gorée et à Rufisque.

— 28 septembre. Départ de Dakar par le train de 7 h. 26 ; repas au wagon-restaurant, arrivée à Tambacounda à 22 h. 48, coucher dans les voitures-lits.

— 29 septembre. Séjour à Tambacounda ; départ à 23 h. 30.

— 30 septembre. Arrivée à Kayes à 8 h. 16, visite individuelle de la ville. Départ à 16 h. 30.

— 1er octobre. Arrivée à Bamako à 8 h. 15 ; installation à l'hôtel du Commerce.

— 2-3 octobre. Séjour à Bamako.

— 4 octobre Départ de Bamako en chemin de fer pour Koulikoro. Embarquement sur le vapeur « **Galliéni** » ; Départ à 16 h.

— 5 octobre. Navigation sur le Niger. Le parcours fluvial traverse des régions extrêmement giboyeuses. Les bords du fleuve sont habités par des oiseaux aquatiques de toutes sortes: oies de Gambie, ibis, grues, hérons, canards, etc. Aux marais lacustres de Saréfaram, que traverse le bateau avant d'arriver à Kabara, s'abreuvent les phacochères, les hippopotames et les antilopes de toutes tailles et de toutes espèces. Les caïmans y sont nombreux.

— 6 octobre. Escale à Mopti. Visite de la « Venise Soudanaise ».

— 7-8 octobre. Navigation sur le Niger, par les lacs de Debo. Escale à Akka.

— 9 octobre. Arrivée à Kabara, transfert à Tornbouctou, installation au Campement de l'Administration.

— 10 octobre. Départ de Kabara à 16 heures par le vapeur « **Sikasso** »

— 11 octobre. Navigation sur le Niger; escales à Gourma, Rahrous, Bamba, Bourem, passage du pittoresque défilé de Tosaye.

— 12 octobre. Arrivée a Gao, installation à l'hôtel.

— 13 octobre. Séjour à Gao et chasse libre. La région regorge de gibier de toutes sortes et le chasseur peut, à courte distance de la ville, se livrer a des promenades cynégétiques fructueuses et passionnantes.

— 14 octobre. Départ de Gao en car Renault de la Compagnie Transsaharienne par la vallée de Tilensi. Arrivée le soir à Tabankort dans l'Adar des Iforas. Dîner et coucher à Tabankort.

— 15 octobre. Départ de Tabankort le matin et arrivée le soir à la halte dite « **Bidon-V** ». Dîner et coucher.

— 10 octobre. Départ de « Bidon-V » le matin. Traversée de l'Azz del Mutti et arrivée le soir à Reggan.

— 17 octobre. Séjour à Reggan.

— 18 octobre. Départ de Reggan pour Sali Zet, Kourétra, Adrar et la vallée de Saoura, Ksabi, Guersim et Béni ben Abès.

— 19 octobre Départ de Béni ben Abès pour Wi, Taghit et Colomb-Béchar.

— 20 octobre. Séjour à Colomb-Béchar.

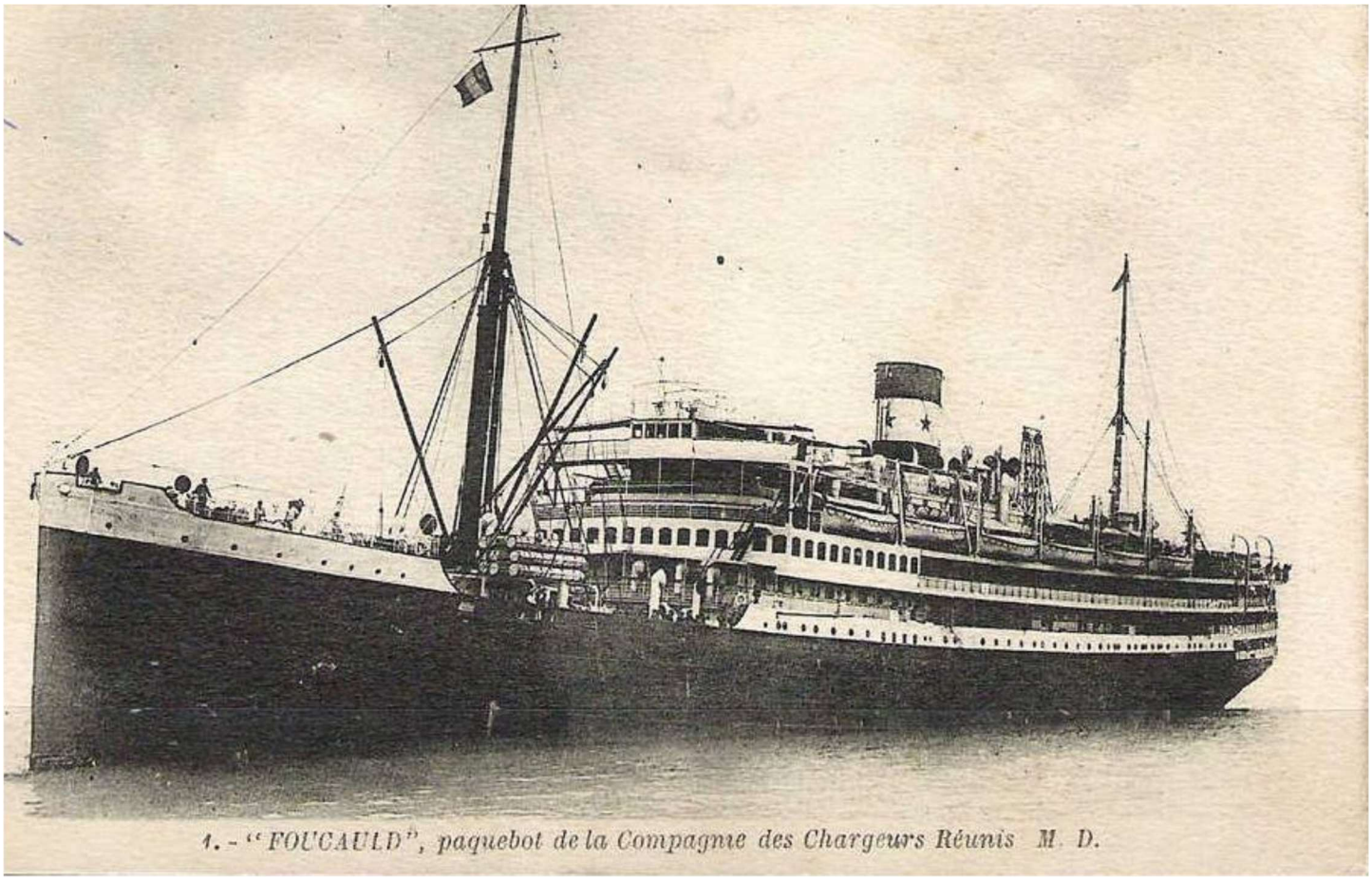
— 21 octobre. Départ par le train de 14 h. 59. Dîner au wagon-restaurant, coucher en wagon-lit.

— 22 octobre. Arrivée à Oran à 12 h. 12. Déjeuner dans un restaurant de la ville. Embarquement sur le paquebot **Gouverneur Général Gueydon** de la Compagnie Générale Transatlantique, départ à 18 heures.

— 24 octobre. Arrivée à Marseille, fin du voyage.

Prix du voyage : 18.575 francs.

On retrouve dans ce voyage, la Compagnie Générale Transsaharienne et Bidon V. On retrouve la Compagnie des Chargeurs Réunis, mais cette fois avec le paquebot Foucauld.



1. - "FOUCAULD", paquebot de la Compagnie des Chargeurs Réunis M. D.

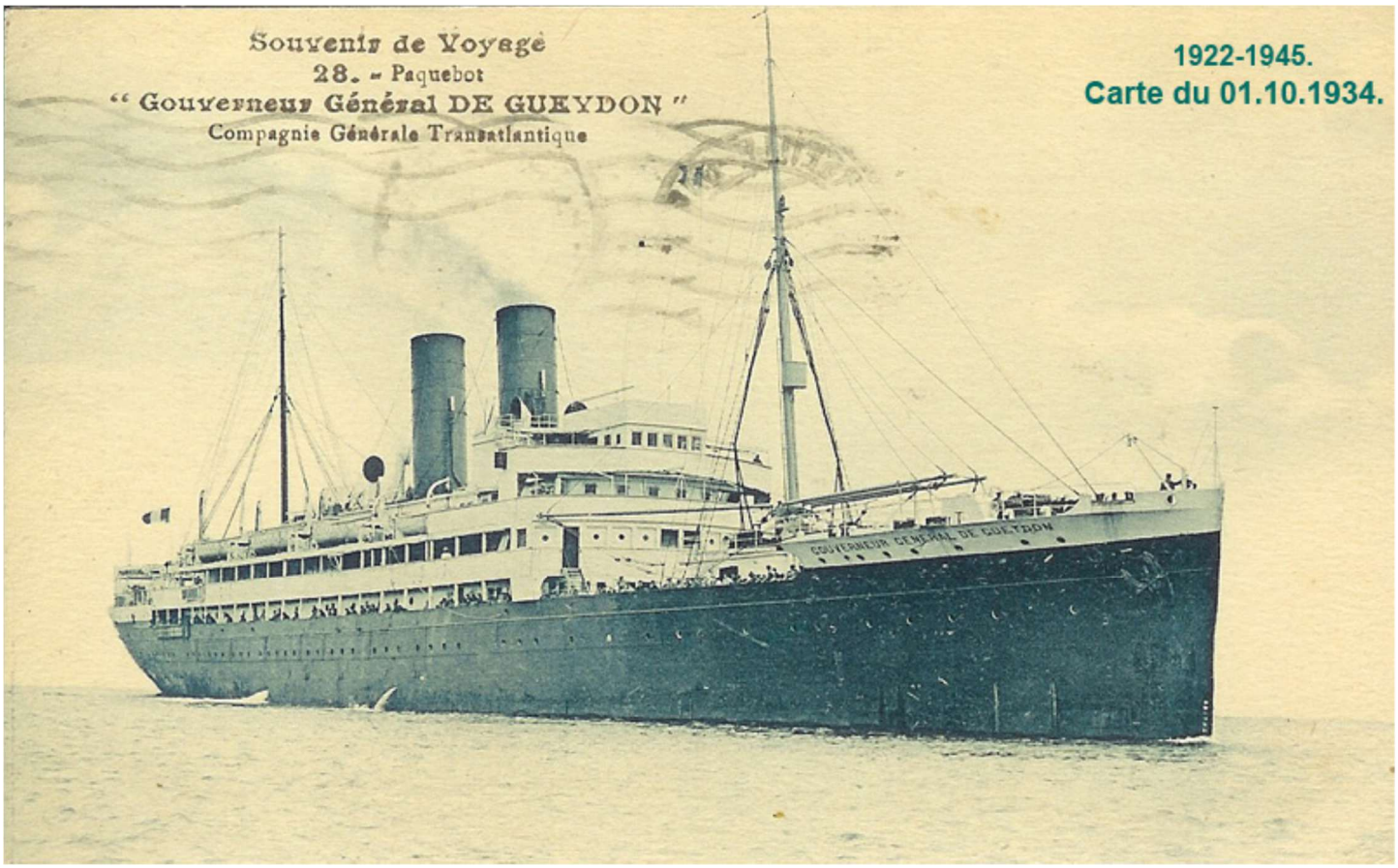


Voyage inaugural sur la côte occidentale d'Afrique en janvier 1930

Coulé le 15 juin 1940 : touché par des bombes, alors qu'il est en radoub au port de La Palice.

On y retrouve le chemin de fer de Dakar à Koulikoro, le vapeur Gallieni et le vapeur Sikasso.

Quant à la traversée de la Méditerranée, elle a été effectué sur le paquebot Gouverneur Général Gueydon de la Compagnie Générale Transatlantique.



Troisième d'une série de quatre paquebots commandés par le gouvernement français et confiés en gérance à la Transat. Sister-ships : GOUVERNEUR GENERAL CHANZY (1922), GOUVERNEUR GENERAL GREVY (1922) et GOUVERNEUR GENERAL JONNART (1923).

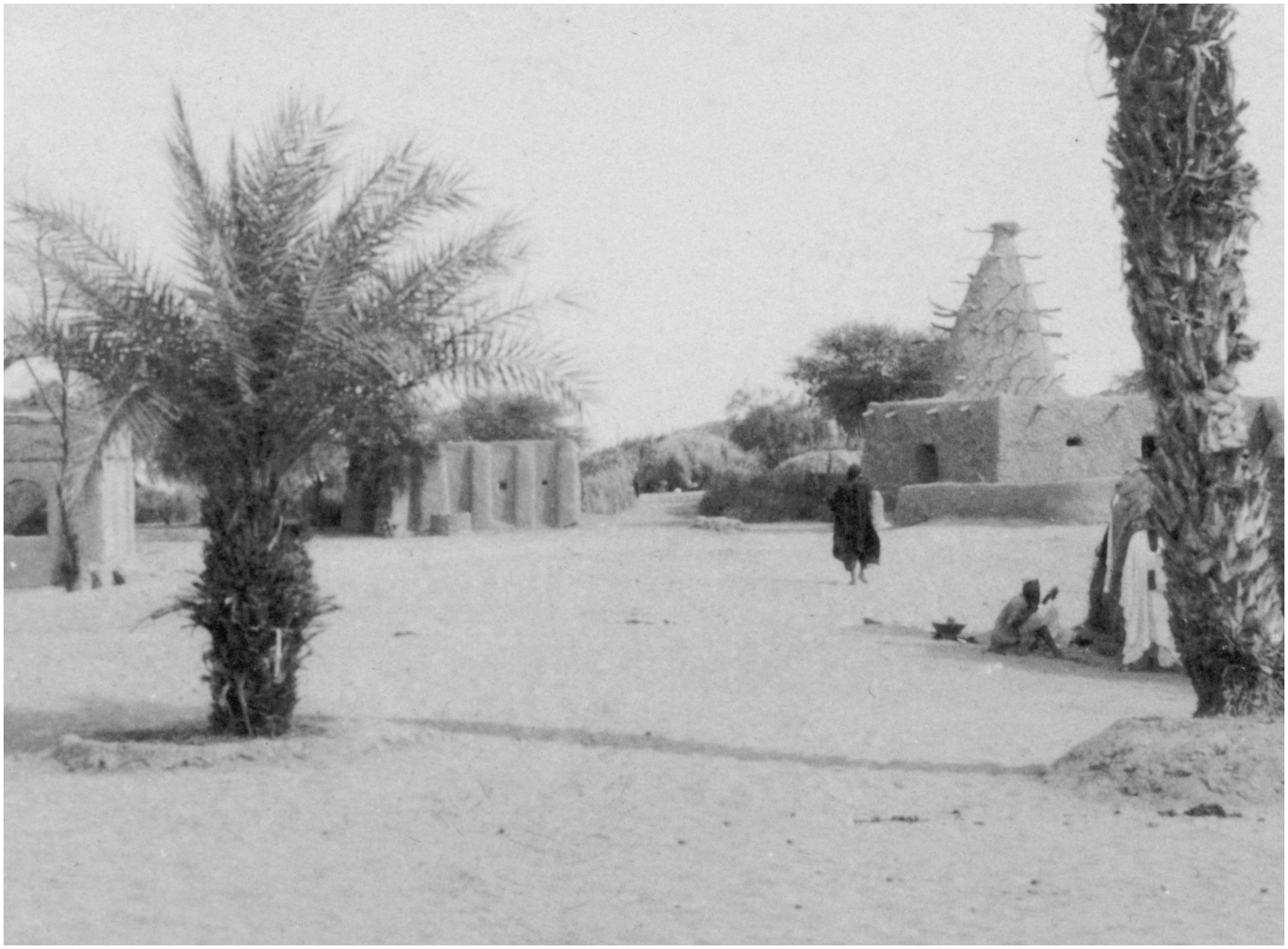
Mis en service sur les lignes d'Afrique du Nord, au départ de Marseille, en novembre 1922.

Le 9 janvier 1942, recueille 55 rescapés du paquebot LAMORICIERE.

Saisi par les Allemands le 8 décembre 1942 à Bizerte qui le transfèrent aux Italiens le 22 janvier 1943 pour être utilisé comme transport de troupes.

Sabordé, coulé et chaviré par les Allemands le 7 mai 1943 dans le canal d'accès au lac de Bizerte avant l'arrivée des troupes alliées. En juillet les américains investissent le port et déplacent l'épave sur le côté. Démoli sur place en 1945.

Lieux et dates non identifiés









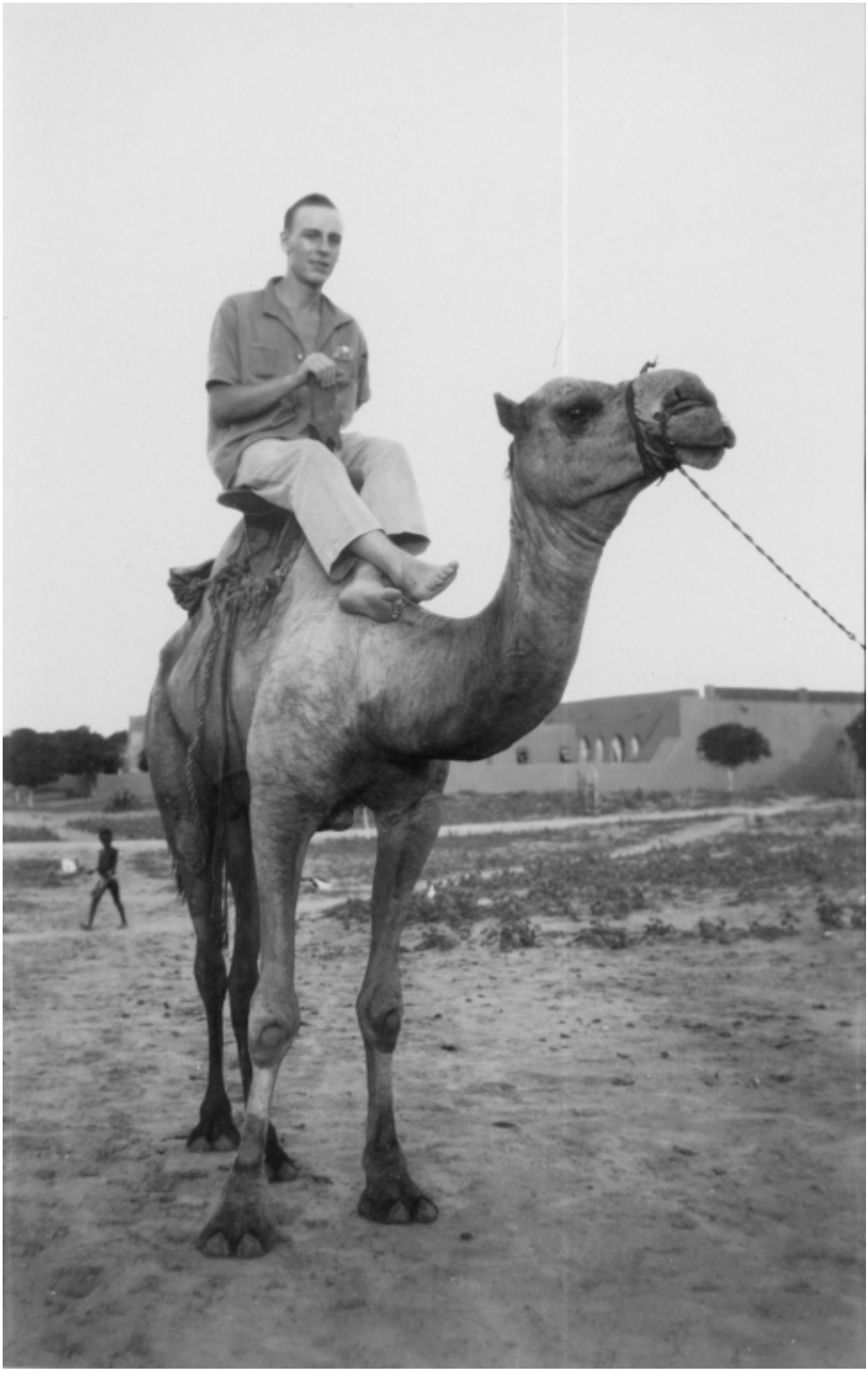


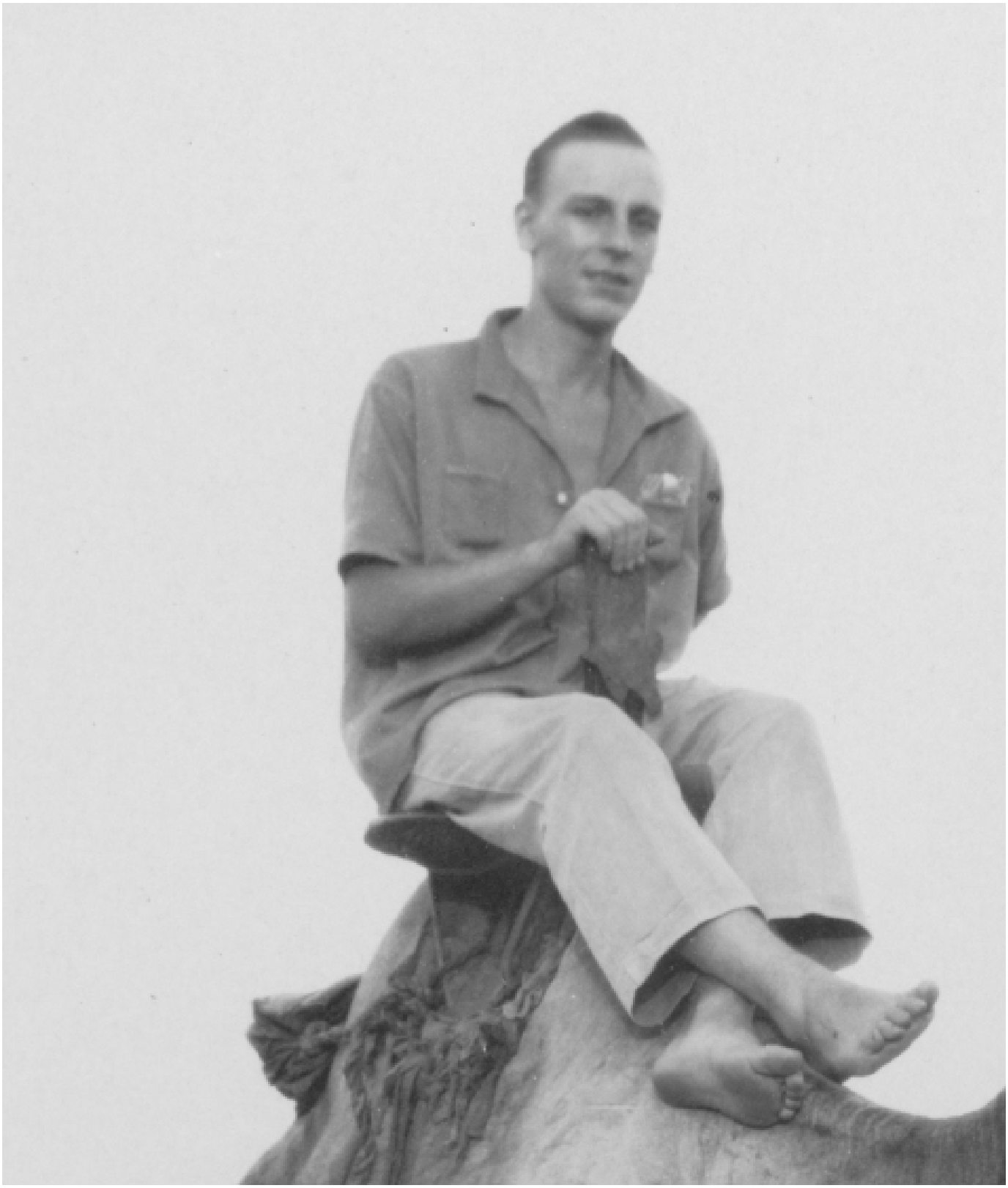












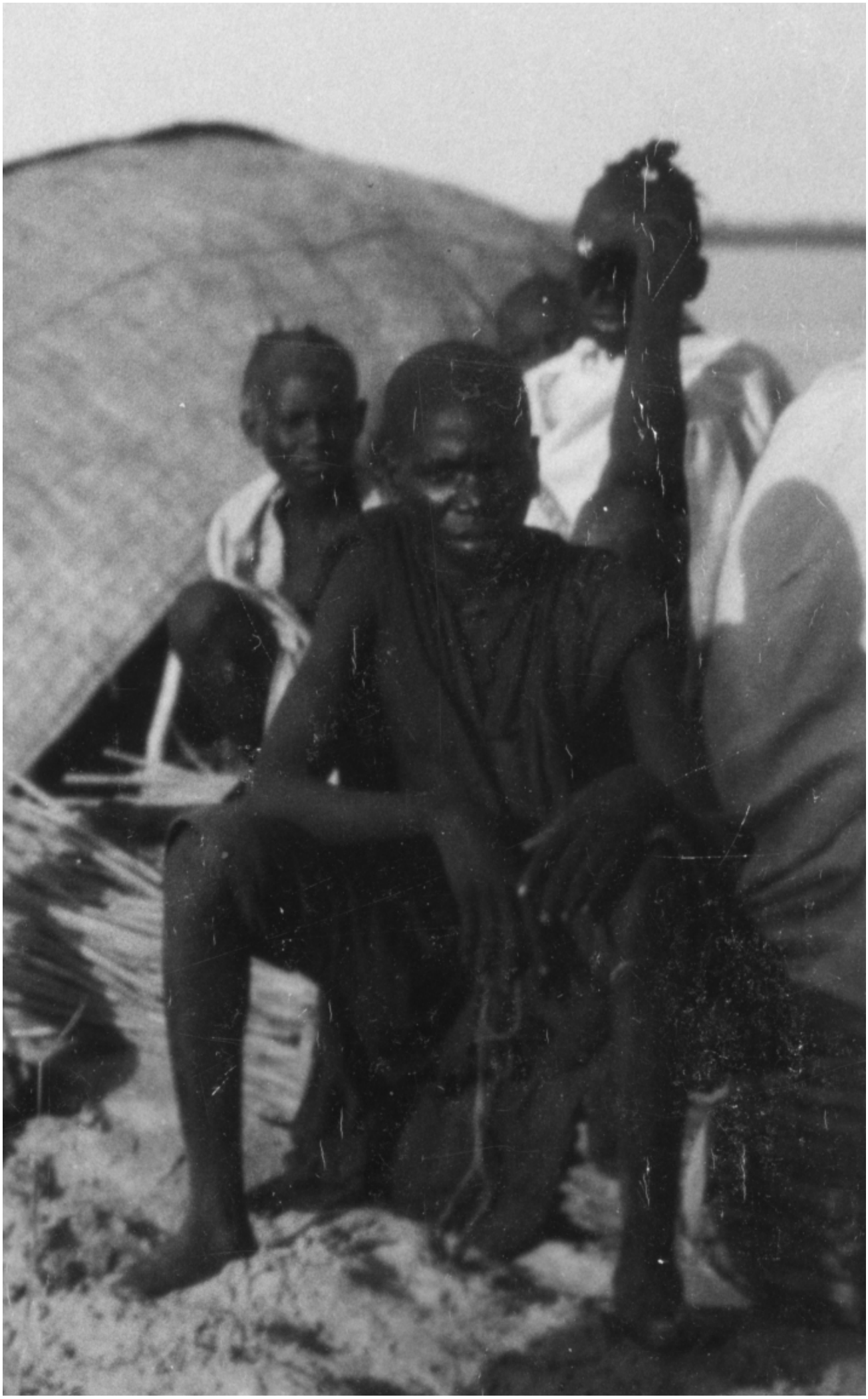














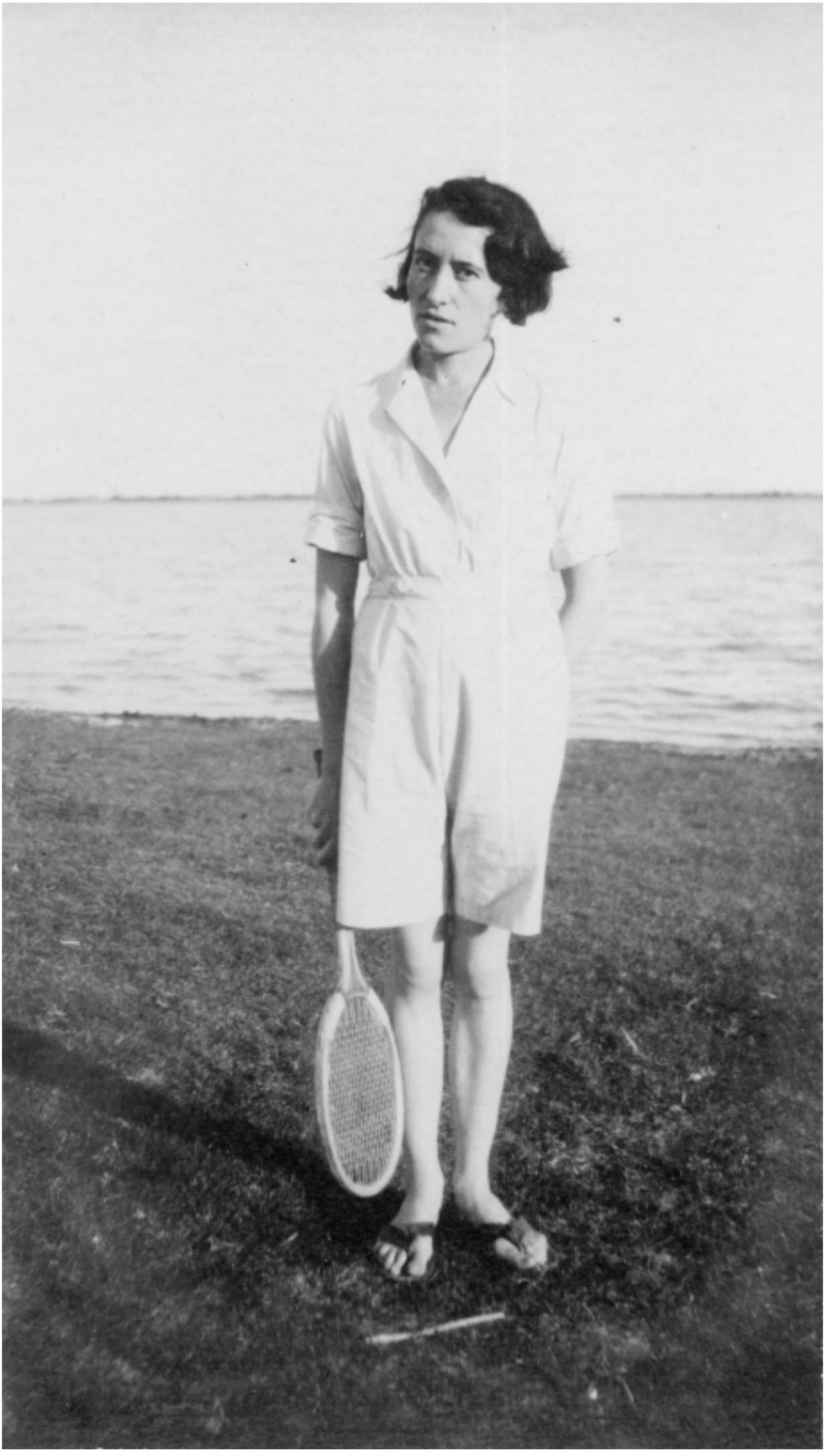


Bébé léopard





Une genette commune



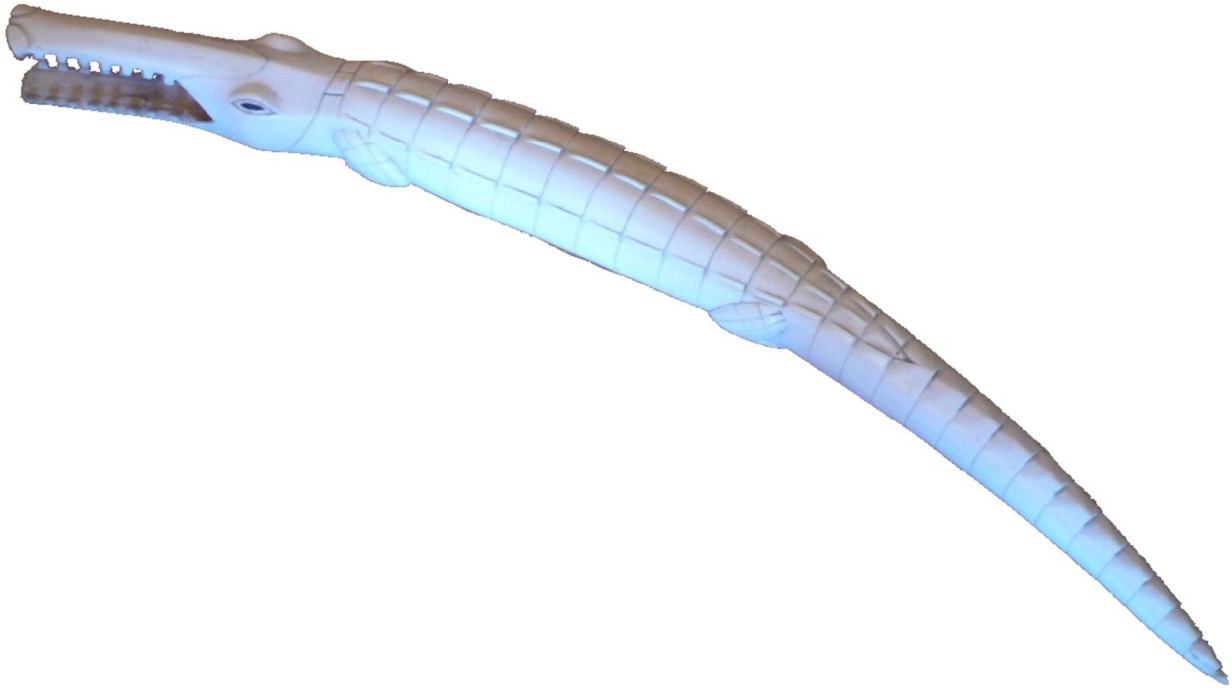








Objets ramenés







Dans la région de Tombouctou et de Bamba, les forgerons touareg (Inadan), qui sont placés au plus bas échelon de la société, fabriquent 1' « allar » qui est la lance en fer d'une seule pièce, le « takouba », sabre droit à poignée en croix et le « telak », poignard qu'ils portent au bras gauche.
(Le domaine colonial français: suivi d'un aperçu général sur les colonies étrangères, Union coloniale française, Éd. du Cygne, 1930)

L'armement des Touareg comprend, en outre du fusil, toute une série d'armes dont la plupart sont encore en usage parmi eux, ce sont le poignard (tilak) long de 0 m. 60 environ; l'épée à deux tranchants (takouba), munie comme le poignard d'une solide poignée en croix. Ces armes sont fabriquées au Mzab, à In-Salah, dans l'Aïr et au Soudan.

(Sur les Touareg, Bulletins de la Société d'anthropologie de Paris, Volume 3, J. Huguet, 1902)



Poignard touareg de la tribu des Kel Antessar (région de Niafunké), utilisé comme parure (58 cm).



On retrouve quasiment le même poignard sur une carte postale de Fortier (une place de Tombouctou).

« Les Kel Antessar, un groupe berbérophone de souche maraboutique, revendiquent une origine ansar qui les différencie des Touaregs de statut guerrier (imashaghen) Leur histoire généalogique (attarex), écrite en arabe, retrace une filiation unilinéaire à partir d'un ancêtre né à Médine et décrit les différentes vagues migratoires de ses descendants jusqu'à leur arrivé dans l'Azawad [zone sahélienne du Mali, berceau de la civilisation touarègue : Tombouctou, Kidal, Gao] vers le XVIIe siècle. Les marabouts (mrabtin) kel antessar réussirent à établir une puissance économique et politique comparable à celle des guerriers imashaghen. Vers la moitié du XVIIIe siècle, ils consolidèrent leur tambour de guerre (ettebel) et instaurèrent un système de chefferie bicéphale : un amenokal était chargé des campagnes militaires et un cadi avait la responsabilité des affaires juridiques et religieuses. »

(Métamorphoses des relations de dépendance chez les Kel Antessar du cercle de Goundam, Alessandra Giuffrida, Editions de l'E.H.E.S.S. Cahiers d'études africaines, 2005)

« Dès 1894, nous serons devant Tombouctou épouvantant les Touareg Kel-Antassar maîtres de la ville. Maîtres les plus injustes, les plus féroces de toute l'histoire africaine, les Touareg Kel-Antassar pourtant dépassent la mesure. A tel point que, sauf les très riches et les très pauvres, la population a fini par émigrer. Il ne reste plus que six mille habitants vêtus de haillons pour ne pas attirer les convoitises, et blottis, avec leurs marchandises, dans l'ombre de leurs maisons lézardées, éboulées à demi, qu'entourent des huttes misérables, des terrains couverts par les ordures, les carcasses et les débris des faubourgs incendiés. »

(Notre Carthage, Paul Adam,E. Fasquelle, 1922)

En 1922, la duchesse d'Aoste racontait sa rencontre avec les Touaregs à Tombouctou :

« La nouvelle de mon arrivée s'est déjà répandue. A peine ai-je mis pied à terre à Kabara qu'un chef touareg s'avance et me salue. C'est Chebboun qui, avec les hommes de sa tribu, a tué le lieutenant de vaisseau Hubert. Après les compliments d'usage, je passe en revue ses armes que j'admire. D'un beau geste, il retire de son bras le poignard à bracelet que ne quitte jamais un Touareg, me le tend pour que je le garde en signe d'amitié. C'est là un grand hommage et une extraordinaire preuve de déférence.
[…]

Tombouctou enfin ! Tombouctou, tu fus l'un de mes rands rêves africains. Salut !

Un peloton de lanciers noirs nous précède. Près de moi est le colonel, sur un cheval de sang ; j'ai voulu un chameau car, dans mon rêve, c'était ainsi que je devais apercevoir Tombouctou la désertique ; autour de nous, galopent les Touaregs, cavaliers intrépides, soumis mais indomptés.

Affables et fiers, ils nous escortent, la face voilée, les draperies bleues au vent. Ils entonnent un chant de combat. Deux jeunes guerriers éperonnent leurs chevaux, nous dépassent, descendent, bouclier et sabre à la main. Un duel s'engage. Les coups pleuvent, le bouclier les protège. Toujours courant, ils s'élancent en selle sans toucher les étriers. Nous avançons dans le sable. Mon cœur est en suspens, pris d'impatience, mais nous quittons la voie frayée pour nous enfoncer un instant dans la brousse. Ici, nous mettons pied à terre pour rendre hommage à la mémoire des héroïques victimes de la prise de Tombouctou, dont un monument rappelle les noms, et lorsque le colonel a fini de lire : « Et voici, dit-il, un de ceux qui, avec sa tribu, a massacré nos prédécesseurs. ». II indique, à mon côté, le chef Chebboun qui, si chevaleresquement, m'a offert hier soir son poignard. »

(La Revue universelle, Volume 37, Jacques Bainville, Plon-Nourrit, 1929)

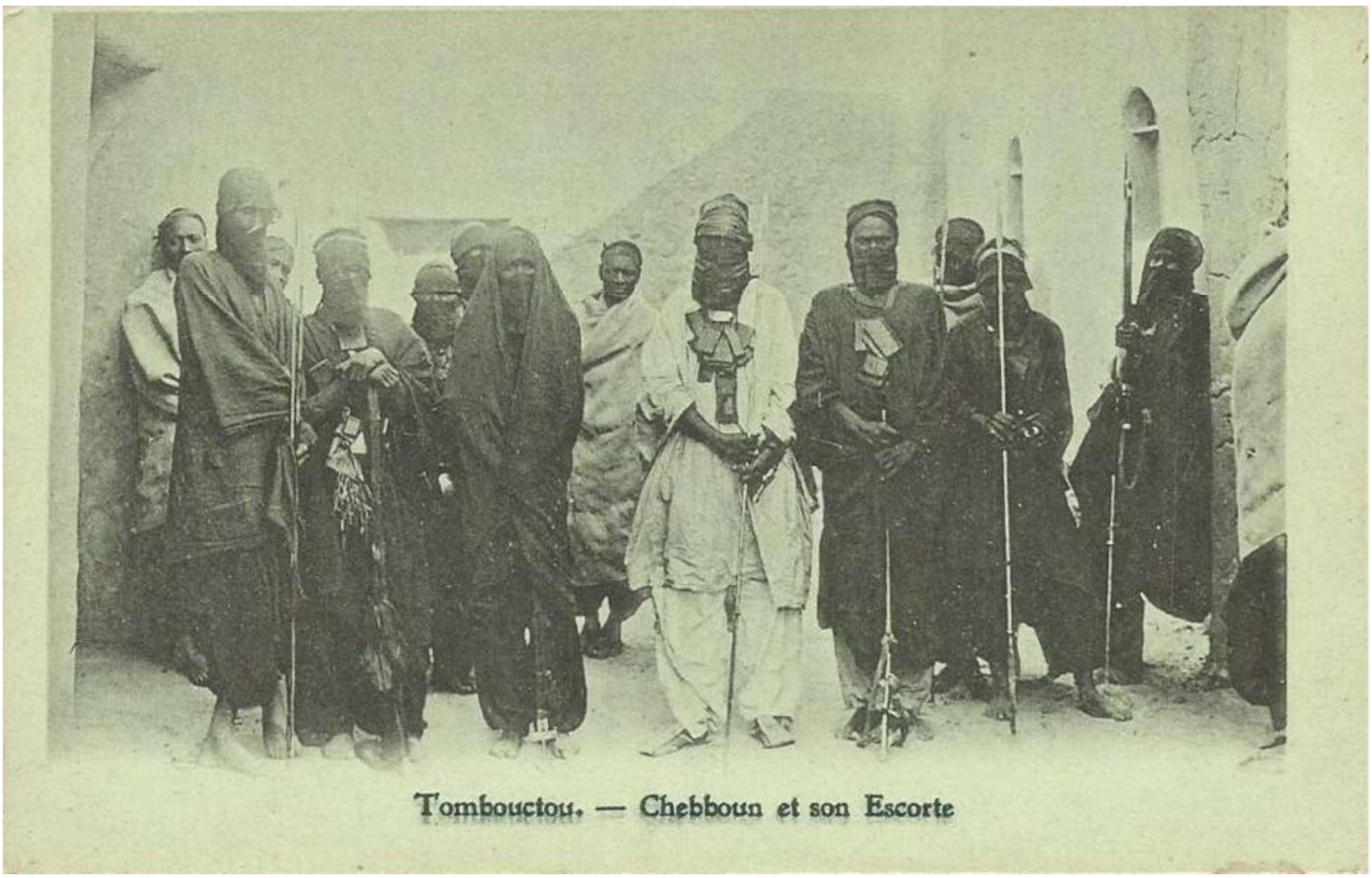
Chebboun était le chef de la tribu des Tenguériguifs. Le 15 janvier 1894, il dirigea la bataille de Tacoubao (Taqinbawt) au cours de laquelle la colonne Bonnier a été massacrée. Trois semaines plus tard, il offrit sa soumission au colonel Joffre lorsque ce dernier entra dans Tombouctou le 12 février 1894. Le 23 mars Joffre vengea la défaite de Tacoubao à la bataille de Diré. Il massacra tous les hommes en âge de combattre, dans les campements Tinguéréguifs.





Un enterrement à Tombouctou

Quant aux Kel Antessar ils menèrent la lutte plus longtemps. Se refusant à tout combat de ligne, ils inaugurèrent une lutte de coups de main et de razzia, portant leurs efforts beaucoup plus sur les villages soumis que contre les troupes françaises.







aquarelle sur papier (23 x 29 cm)

La dédicace montre que ce portrait d'un touareg a été réalisé pour Louis Vatrican et son épouse, mais son histoire nous est inconnue.

La date, 1933, indique que c'était lors de la fin de leur séjour à Gao (qu'ils ont quitté en mars 1933).

La bergerie de Gao était située à la limite du territoire où les Touaregs exerçaient leurs rezzous. Bien qu'à cette époque ceux-ci étaient sans doute terminés, les Touaregs étaient encore craints. Louis Vatrican les considéraient comme redoutables, certes, mais comme éminemment courageux et respectables.

On reconnaît une signature PG. C'est presque à coup sûr un artiste français et sans doute un travail d'amateur. L'aquarelle est assez bien traitée, avec un visage de belle facture, mais montre des faiblesses.

Pour mieux comprendre les Touaregs, on peut citer un extrait d'un entretien de juillet 2013, avec Mériadec Raffray, auteur de "Touaregs. La révolte des hommes bleus. 1857-2013".

« Entre les militaires français et les Touaregs, il existe un lien spécial nourri d'une fascination réciproque. Ce lien s'est forgé à la fin du XIXème siècle lorsque les Sahariens de Laperrine et les Coloniaux du Soudan français prennent en tenaille les tribus nomades adossées à leurs "*citadelles de pierre dans le désert*", selon l'expression utilisée par le colonel Gourand pour désigner l'Adrar des Iforas, avant de soumettre par les armes les unes après les autres. Ensuite, résume bien l'anthropologue Emile Masqueray, "*ni les soldats n'ont abusé de leur victoire, ni les nomades ne se sont attristé de leur défaite : il se forma là comme une nation nouvelle face au désert*". Avec tact, une poignée d'officiers et de sous-officiers d'élite attirés par le désert et la vie de nomade, marchant sur le traces de Charles de Foucauld, le Saint-Cyrien devenu prêtre et ermite, conduit le pays touareg sur le chemin de la civilisation. En 1908, un lieutenant et un sous-officier administrent le territoire de Kidal, grand comme la moitié de la France ; en 1944, une dizaine d'Européens y réside. Pour les aider dans cette tâche, les militaires parient sur leurs ennemis d'hier en les recrutant comme supplétifs. Ils distribuent des Légions d'honneur aux plus fidèles.

Les Touaregs ne sont pas vraiment les combattants formidables que l'on a dit. Les Sahariens ont forgé le mythe du guerrier touareg. La réalité est plus nuancée. Episode douloureux pour les Français, la destruction de la mission Flatters (6 février 1881) lors de la conquête du Sahara n'a rien de brillant sur le plan militaire : les tribus ont tendu une embuscade à un adversaire qu'ils surpassèrent en nombre. Adeptes des embuscades et des coups de mains, elles ne savent pas pratiquer la guerre de siège. Des officiers français ayant côtoyé les Toauregs au Niger et au Mali dans les années 80 et 90 les considèrent moins comme de redoutables guerriers que de redoutables pillards ! Attirés par l'argent davantage que par la guerre, ils sont plus sensibles au charme des femmes et à la poésie qu'aux valeurs du travail et de l'effort, et n'ont jamais fait preuve de cruauté au combat.

[...]

En partant, le colonisateur confie les clés du pouvoir à l'élite locale, issue pour l'essentiel des tribus noires et sédentaires du sud, que méprisent les fiers guerriers nomades touaregs. Des "caporaux noirs", selon leur expression, remplacent les officiers français : les dominés d'hier deviennent les dominants.»



Oeuf d’autruche (16 cm)



Cuillères à couscous











Collier en pierres brunes et bracelets en acier artisanaux



Bracelet en ivoire et ébène



Bracelet en ivoire

Table des matières

Introduction 5
Avant le voyage 7
Les bergeries au Soudan 9
Voyage de Bordeaux à Dakar sur le paquebot Asie 37
Voyage de Dakar à Koulikoro 71
Navigation sur le fleuve Niger, de Koulikoro à El-Oualadji 87
El-Oualadji, 1928 - 1930 97
Ernest BOYER 169
Niafunké 195
Décembre 1931 205
Gao, 1931 - 1933 265
Les falaises 343
Le fleuve Niger 363
Scènes de la vie quotidienne 431
Les transports dans le Sahara 445
Le tourisme au Soudan français 501
Lieux et dates non identifiés 509
Objets ramenés 533