

valeurs ne donnent jamais plus de 4 pour 100 et il est rare que l'on puisse placer de l'argent en toute sûreté à 4 et demi pour 100. Eh bien ! en Algérie, vous pouvez faire de meilleurs placements, parce que le colon qui a besoin d'argent offre un intérêt élevé pour les prêts qu'il veut bien lui consentir. Par l'intermédiaire d'un des notaires de la colonie qui connaissent des personnes de toute sûreté ayant besoin de capitaux, on prêtera sur première hypothèque et ce genre de prêt rapporte, suivant l'endroit où est situé l'immeuble, c'est-à-dire suivant qu'il est placé près d'une ville ou dans l'intérieur, entre 5 et 7, et même 8 pour 100. Il y a ainsi d'excellents placements à faire et, en même temps qu'on se rend service à soi-même, on rend service à la colonie qui a besoin d'argent pour se développer.

Je n'hésite donc pas à dire que l'Algérie n'est pas suffisamment connue, qu'elle est surtout incomplètement connue. Je vous conseille d'étudier l'Algérie : elle n'est pas seulement la plus belle, la plus riche, la plus prospère de nos colonies et celle qui, à l'heure actuelle, nous fait le plus d'honneur — songez qu'elle ne date que de soixante ans et qu'elle a un commerce de plus d'un demi-milliard, — elle est aussi un pays de rapport où vous pouvez placer très avantageusement vos capitaux et où vos enfants peuvent trouver une lucrative carrière agricole.

A celui ou à ceux qui le peuvent je conseille le voyage. Les Français se rendent tous les ans davantage en Algérie : ils vont visiter ce beau pays et en rapportent les meilleures impressions. J'ajoute que le moment le plus agréable de l'année pour faire cette excursion est le mois d'avril et le mois de mai. On est frappé de la variété des sites et des couleurs, de la grandeur de la nature ; on est frappé également par la richesse, la prospérité du pays. Si vous avez la bonne fortune, comme je l'ai eue, de rencontrer des gens ayant déjà voyagé en Algérie vers 1868 ou 1870, et vous racontant ce qu'ils ont vu à cette époque, vous pourrez mieux encore vous rendre compte des progrès extraordinaires que ce pays a faits. De tous côtés, des voies de communication sont ouvertes ; les chemins de fer sont nombreux ; l'agriculture se développe ; le commerce ne cesse d'augmenter ; le colon est beaucoup plus riche qu'il y a vingt ans ; il est plus heureux ; il a foi en l'avenir.

Enfin, et c'est mon dernier mot, si vous allez en Algérie, poussez jusqu'en Tunisie, et vous comprendrez en voyant cette belle région, qu'il est très heureux que Jules Ferry, que nous venons de perdre, ait assuré à la France cette quatrième province africaine. (*Applaudissements.*)

Louis VIGNON.

DE CONAKRY AU FOUTA-DJALON

— Janvier-Juin 1893. —

RAPPORT

Par M. Georges PAROISSE¹.

(Avec carte².)

Avant le voyage dont il va être question, j'en avais déjà fait deux autres en Afrique, le premier, en 1887-88, à la côte d'Ivoire, le second, en 1891, au Rio Pongo et au Compy, dans la Guinée française. Cette fois, c'est encore vers cette dernière colonie que je me dirigeais. La mission qui m'était donnée par le Sous-Secrétaire des colonies et la Société de géographie commerciale avait pour objectif principal l'exploration du bassin du Konkouré, rivière qui, pour la longueur de son cours, le nombre et l'importance de ses affluents et enfin par l'étendue du territoire dont elle draine les eaux, doit être considérée comme le plus important des cours d'eau que l'on désignait autrefois sous le nom de Rivières du Sud.

A mon arrivée à Conakry, après entente avec l'aimable gouverneur par intérim de la colonie, M. Cousturier, je décidai d'effectuer tout d'abord une reconnaissance sur le Badi, grand affluent du Konkouré qui, par suite de sa direction presque parallèle à celle de la côte, se trouve forcément traversé par toutes les routes qui, de Conakry ou de Dubréka, se dirigent vers l'intérieur.

Or la colonie a entrepris la construction d'une route carrossable reliant Conakry au poste de Dubréka et, de là, s'enfonçant dans l'intérieur, dans la direction du Fouta et du Niger. Les travaux étant actuellement en partie terminés jusqu'au Badi, il devenait intéressant d'avoir quelques renseignements sur le cours, inexploré jusqu'alors, de cette rivière.

De Conakry, je me rendis d'abord à Dubréka, distant d'une cinquantaine de kilomètres. Le trajet se fait habituellement par eau, mais je préférerai le faire par terre, en suivant la

¹ La bourse Fournier a été, pour la première fois, accordée à M. Paroisse.

² La carte jointe à ce travail a été obligeamment offerte à la Société par M. Ch. Madolle, notre collègue, dont elle indique l'itinéraire et celui de M. Paroisse.

route en construction, puis le sentier indigène. Dubréka est actuellement le centre commercial le plus important de la colonie; on y compte cinq grandes factoreries et un grand nombre de petites boutiques tenues par des noirs de Sierra-Leone. Les goélettes et même les vapeurs de moyen tonnage peuvent remonter, jusqu'à cet endroit, le grand marigot improprement appelé rivière Dubréka qui porte même les embarcations, jusqu'à Korira, à quelques kilomètres en amont. A partir de Korira, la marée cessant de se faire sentir, la Dubréka n'est plus qu'un ruisseau sans importance.

C'est donc à tort que certaines cartes, — même très récentes — font de la Dubréka l'estuaire d'une grande rivière, qu'elles confondent avec le Konkouré.

A Dubréka, je comptais trouver facilement les porteurs dont j'avais besoin pour mes bagages et marchandises d'échange, mais après bien des négociations, je ne parvins à en engager que trois. Faute de mieux, je m'en contentai et, ayant réduit mon bagage au strict nécessaire, je me mis en route pour le Badi.

Le marigot de Dubréka forme le thalweg d'une large vallée ouverte entre deux massifs montagneux; au nord, celui du Khabitaye, et au sud celui du Degsé, en avant duquel se dresse le pic du Kakoulima, haut de 800 mètres. La route longe d'abord la base du Degsé qui, de même que beaucoup de montagnes de cette région, est formé de murailles de grès absolument verticales, puis elle s'élève sur les hauteurs qui forment le fond de la vallée, en reliant les deux massifs, et dont le revers oriental s'incline vers le Badi. La chaussée, lors de mon passage, était terminée, sur les deux tiers de la distance qui sépare Dubréka du Badi (47 kilomètres environ); aussi le voyage se fit-il sans difficultés et sans autre incident que la rencontre d'un immense vol de sauterelles, avant-garde de ceux que je devais rencontrer plus tard dans l'intérieur. Ces insectes ont été signalés dans toutes les parties de la colonie où cependant leurs invasions sont assez rares; l'année 1893 a été exceptionnelle sous ce rapport.

Au Badi, je trouvai un milicien indigène, placé là par l'administrateur de Dubréka pour surveiller le passage. Les gens de Bonkoundji, Etat sousou de la rive droite, avaient en effet l'habitude de faire payer des droits exagérés aux caravanes qui traversent la rivière en ce point; l'administration française dut intervenir pour mettre fin à ces abus.

Le Badi est large de 60 à 80 mètres et profond de 3. mais son courant, en saison sèche, est à peine sensible. On le traverse dans de mauvaises pirogues dont chacune peut tout au plus porter quatre ou cinq hommes, avec leurs charges; les animaux passent à la nage, remorqués, non sans peine, par

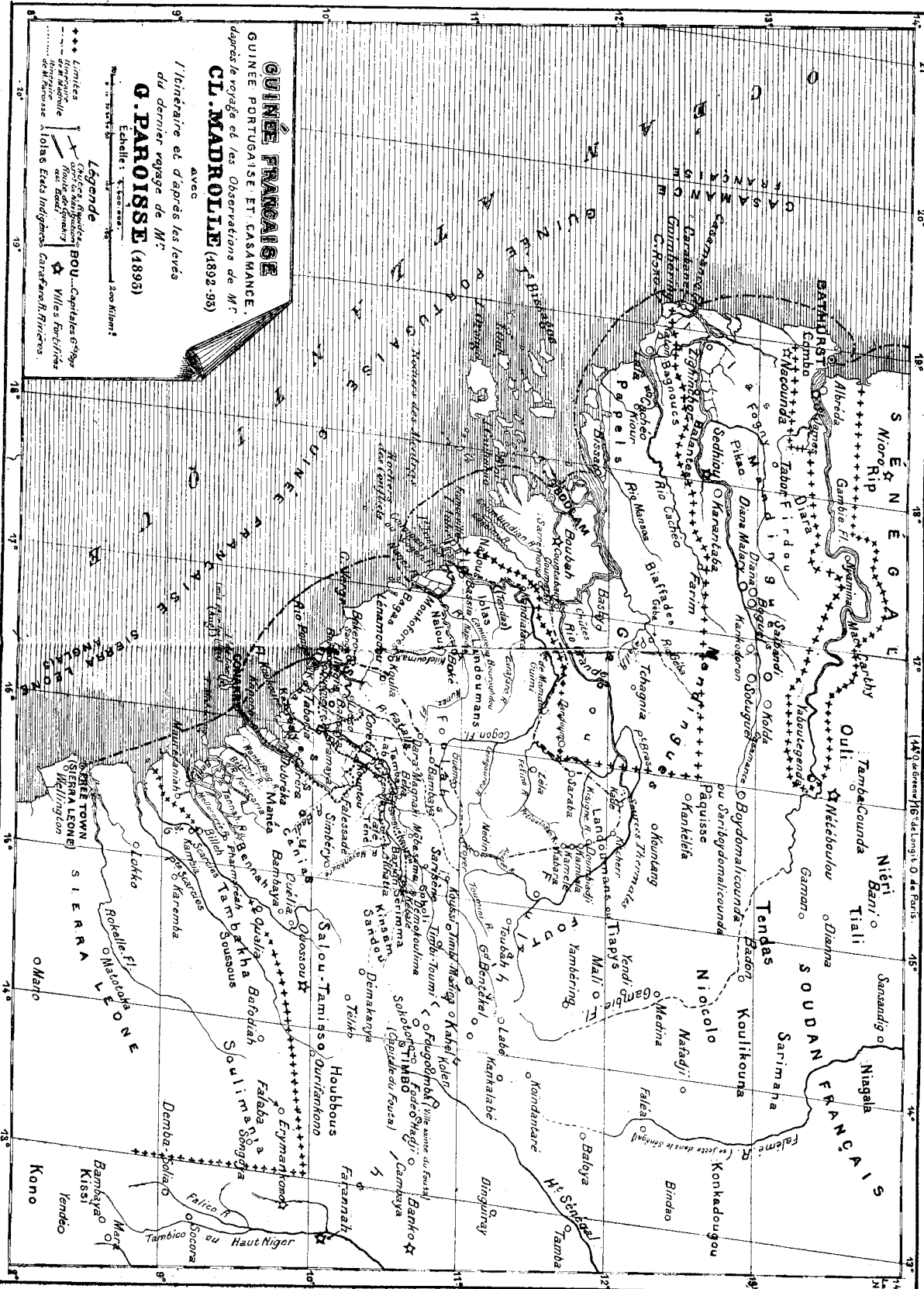
les pirogues. Pendant l'hivernage, les eaux montent de 5 à 6 mètres, le courant devient très fort et rend le passage dangereux.

Après avoir vainement essayé d'obtenir des renseignements sérieux sur la navigabilité de la rivière, je fis une tentative pour descendre son cours en pirogue. Le voyage ne fut pas long, car au bout de 7 kilomètres environ, j'arrivai à un rapide, long de plusieurs centaines de mètres, coupé d'un grand nombre de petits barrages, édifiés par les indigènes pour faciliter la capture du poisson. En cette saison et avec les faibles moyens que j'avais à ma disposition, l'obstacle était infranchissable. Je revins donc à mon point de départ, et me décidai à poursuivre par terre l'exploration du Badi.

Aucun sentier ne longeant la rivière dont les rives désertes, dans cette partie de son cours, ne sont visitées que par les hippopotames, je dus faire un long détour sur la rive droite, en passant par Falassadi, capitale du Boakoundji, pour venir rejoindre le Badi près de Kambeleya. Je m'arrêtai plusieurs jours dans ce village d'où je fis diverses excursions pour recouper le Badi, puis je poursuivis ma route, en longeant la rive droite, jusqu'à la hauteur de Boko où je passai sur la rive gauche.

Partout la rivière se montrait sous le même aspect, c'est-à-dire formée de biefs aux eaux profondes et calmes, séparés par des seuils rocheux sur lesquels se forment, en cette saison, des rapides ou même de petites chutes qui y rendraient toute navigation impossible. Peut-être ces obstacles disparaissent-ils au moment des grandes eaux d'hivernage, mais alors la violence des courants doit en produire d'autres...; l'observation seule pourrait nous renseigner sur ce point.

Ne jugeant pas à propos de descendre la rivière jusqu'à son confluent avec le Konkouré, — où je devais la retrouver plus tard, — j'abandonnai ses rives et m'engageai sur le territoire du Garengui, petit état indigène comprenant une dizaine de villages, dispersés dans la grande plaine qui s'étend entre le Badi et les monts du Khabitaye. Mes hommes me représentaient les gens de ce pays comme fort peu hospitaliers, et en effet, dès le premier village, ils manifestèrent hautement le mécontentement que leur causait la visite d'un blanc derrière lequel, disaient-ils, il en viendrait bientôt beaucoup d'autres. En présence de cet accueil, je me décidai à effectuer rapidement la traversée du pays, en contournant les villages qui se trouvaient sur mon chemin et ne m'arrêtant qu'aux hameaux isolés (*Dakilas*) où habitent les esclaves chargés des cultures. Par ce moyen je traversai le pays sans incidents et gagnai le



GUINÉE FRANÇAISE
GUINÉE PORTUGAISE ET CASAMANCA.
d'après le voyage et les Observations de M. F.
CL. MADRILLIE (1892-93)

AVEC
l'itinéraire et d'après les levés
de
G. PAROISSE (1893)

Échelle : 1:500 000
100 Kilomètres

Légende
--- Limites
--- Itinéraire
--- Rivière de M. F.
--- Rivière de M. Paroisse
--- Lignes des Indigènes
--- Capitaux 6° 30' N
--- Villes Portugaises
--- Villes Françaises
--- Lignes des Indigènes Casamance R. F. Rivières

(d'après le dessin de M. Cl. Madrollie) Raphaël Enguehard. Delin.

territoire de Bramaya où j'étais sûr de trouver des indigènes moins méfiants.

Le Bramaya.—ou plus exactement Bourramaya—était jadis un des Etats indigènes les plus importants du pays sousou, mais ses limites se rétrécissent chaque jour par la formation, sur sa périphérie, de petits Etats indépendants. Il s'étend encore cependant sur un vaste territoire, à cheval sur le cours inférieur du Konkouré. Le roi William Fernandez, un vieil ami de la France, réside à Bourramaya, sur la rive droite du Konkouré, au point où commence l'estuaire de ce fleuve, estuaire que l'on désigne habituellement sous le nom de Rivière de Bramaya. En face, sur la rive gauche, se trouve le village de Yafraya où il y a eu autrefois un établissement commercial français. Aujourd'hui il n'y a plus de blancs sur les bords de la Bramaya, mais on trouve, à Yafraya, deux traitants sénégalais dont l'un possède un comptoir relativement important, auquel il a donné le nom de Sainte-Hélène. C'est là que j'arrivai, en venant du Badi; j'y louai une embarcation avec laquelle je descendis l'estuaire jusqu'à Fandhyé, d'où je gagnai par terre Dubréka, en longeant la base des montagnes du Khabiyare.

* * *

A Dubréka je retrouvai les colis que j'avais dû y laisser et que je fis transporter par eau à Sainte-Hélène, en suivant le marigot qui met en communication la baie de Sangaréa —, dont le Dubréka n'est qu'une ramification —, et l'estuaire de Bramaya, dont le bras principal débouche en mer un peu au nord de la baie. Comme la barre de la Bramaya est assez difficile, on utilise de préférence le marigot qui débouche au fond de la baie de Sangaréa et rejoint l'estuaire à Kakounsou; ce marigot est très profond, les grands bateaux peuvent y naviguer sans crainte; il en est de même, du reste, de la Bramaya que les avisos peuvent remonter jusqu'à Bourramaya.

N'ayant pu trouver, ni à Yafraya, ni à Bramaya, les hommes dont j'avais besoin pour remonter le Konkouré, je me rendis par terre au Rio-Pongo, où je réussis à en engager quelques-uns. Remontant alors le Rio-Pongo et la Fatalla, jusqu'au point où cette rivière cesse d'être pratiquement navigable, je revins à Bourramaya, en traversant les plateaux bas qui étendent entre la Fatalla et le Konkouré.

De retour à Sainte-Hélène, je me préparai enfin à commencer l'exploration du Konkouré. Mon intention était de remonter la rivière en pirogue, mais une première tentative me démontra que les pirogues du pays étaient trop petites et trop

lourdes pour se prêter à un voyage sur un cours d'eau aussi accidenté que le Konkouré. Il aurait fallu un bateau transportable, pouvant franchir par terre, au besoin, les principaux obstacles, mais les ressources dont je disposais ne m'avaient pas permis l'acquisition d'une embarcation de ce genre....

Je me mis donc en route, par terre, en suivant, autant que possible, les sentiers qui longent la rivière, de manière à pouvoir relever son cours avec une exactitude suffisante.

Je traversai d'abord les plaines du Bramaya, hérissées de rochers de grès, noirs et dénudés, au milieu desquels le Konkouré s'est creusé péniblement un lit irrégulier, tantôt très large, tantôt réduit à un étroit couloir, encassé entre deux hautes murailles à pic. Plus haut, des collines apparaissent sur les rives, croissant en hauteur à mesure qu'on remonte. On entre sur le territoire du Garengui dont les habitants, aussi méfiants que dans la partie méridionale du pays, me firent cependant un meilleur accueil. Dans les villages on me donnait une case, si je désirais m'arrêter, on me vendait avec empressement les vivres que je demandais, mais impossible d'obtenir des guides, ni même des indications sur les sentiers à suivre. Souvent même, mon interprète était obligé d'user de ruse pour arriver à connaître le nom des localités, nom que l'on refusait de me donner. J'avais heureusement dans le Konkouré le meilleur des guides et je m'éloignais le moins possible de ses rives.

Cependant, au village de Yékhé-Mâto, je me décidai, cédant aux instances de mes hommes, à passer sur la rive droite, qui fait ici partie du Soumbour, pays dont les habitants se montrèrent relativement bienveillants. Par contre le terrain, très accidenté, rendait la marche de plus en plus difficile, le sentier montant ou descendant sans cesse sur des pentes escarpées.

J'arrivai enfin au point où le Badi se joint au Konkouré, au fond d'un cirque immense de hautes collines. En amont, du confluent, le Konkouré, large de 200 mètres, profond de cinq à six, coule lentement dans un lit débarrassé d'obstacles; au confluent même et en aval, il est au contraire peu profond, encombré de bancs de sable et de roches, sur un parcours de plusieurs kilomètres. Plus bas, son cours se régularise; comme le Badi il est formé d'une série de biets profonds séparés par des rapides ou même des chutes, comme celle de Felau, située à 30 kilomètres au-dessus de Yafraya et celle de Mâddi, à 35 kilomètres. Ces chutes ont près de deux mètres de hauteur verticale; ce sont les seuls obstacles sérieux que l'on rencontre en aval du confluent du Badi.

Avant de nouveau traverser le Konkouré, un peu au-dessus du point où il reçoit le Badi, j'entrai dans le Labaya, impor-

tant état sousou qui s'étend sur un vaste massif montagneux limité à l'est par le Badi, au nord par le Konkouré. Ce massif est formé par un plateau de 350 à 400 mètres d'altitude qui sert de soubassement à des montagnes dont le sommet s'élève à 700 ou 800 mètres. Le plateau est creusé de vallées profondes, sinuuses et étroites, aux pentes escarpées, au fond desquelles de gros ruisseaux roulent leurs eaux bouillonnantes, sous l'ombre impénétrable des arbres qui se dressent sur les rives en une forêt pressée.

C'est une vallée de ce genre qui ouvre passage au Konkouré, entre le massif du Labaya et celui du Tamba qui s'étend sur l'autre rive; le fleuve, cela se devine, ne traverse pas cette région difficile sans rencontrer de nombreux obstacles; le principal est la grande chute de Doguété où il tombe, d'une hauteur de 10 mètres, au fond d'une gorge sauvage, encombrée de blocs entraînés par les grands courants de l'hivernage.

A Farendja, capitale de Labaya, je fus très bien accueilli par le roi, Alpha Maury; après duquel je passai quelques jours, grâce au guide qu'il me donna, je pus achever sans difficultés la traversée du Labaya, visiter la chute de Doguété et pénétrer dans le Téné.

Le Téné est formé de plaines, hérissées de rochers de grès semblables à ceux du Bramaya; le contraste avec le Labaya est frappant; la capitale, Tale, se trouve au bord d'une petite rivière que l'on franchit sur un pont naturel fort curieux. Plus loin, je traversai la rivière Mayonkouré, affluent du Konkouré. Cette rivière vient du sud, comme le Badi et, de même que celui-ci, elle comprend une série de biefs séparés par des barrages naturels, sur lesquels il ne passe que très peu d'eau en saison sèche. Au gué de Masséna, où je l'ai franchie, la profondeur ne dépassait pas 30 centimètres; le lit majeur de la rivière, qui est rempli en hivernage, a 5 ou 6 mètres de profondeur sur soixante de largeur.

Le Mayonkouré sépare ici le Téné du Barigu, contrée d'aspect analogue, dont le roi réside dans l'important village de Khatira. J'allai lui faire une visite, abandonnant momentanément la rive du Konkouré. A Khatira, je rejoignais la route directe de Dubréka au Fouta-Djalon, par Dimokoulima, route suivie l'année précédente par la mission de Beckmann. Je la suivis à mon tour jusqu'à Saoudja, où elle traverse le Konkouré, qui est encore, en ce point, une grosse rivière, bien que l'on puisse la passer à gué un peu plus bas.

Une fois sur la rive droite, au lieu de poursuivre sur Démokoulima, je remontai, parallèlement à la rivière, vers Kébalé, ville principale du Séremma, où je m'arrêtai quel-

ques jours pour étudier le trafic de cet important marché et faire diverses excursions, dans la direction de Timbo et de Téliko et jusqu'aux faubourgs de Démokoulima.

Démokoulima et Kébalé tiennent une grande importance de leur situation à la limite du territoire habité par les Sousous, territoire qui s'étend jusqu'à la mer.

Il arrive en effet que beaucoup de traitants, venant de l'intérieur, hésitent à s'aventurer chez les Sousous, par crainte des exactions et des exactions qu'ils ont à subir à chaque instant. Les Foulahs, en particulier, refusent absolument de traverser les pays sousous, aussi ne descendent-ils pas aux comptoirs de la Dubréka et de la Mellacorée, tandis qu'ils se portent volontiers au Rio Pongo et au Rio Nunez, n'ayant qu'une faible distance à franchir, dans cette direction, entre les territoires soumis aux chefs du Fouta et ceux sur lesquels peut s'exercer efficacement la surveillance des administrateurs français.

Les caravanes qui ne descendent pas jusqu'à la côte s'arrêtent aux marchés d'échange échelonnés tout le long de la frontière sousou : Sarizène, sur la Kakrima; Démokoulima, dans le Sokouly; Kébalé et Séremma, sur le haut Konkouré. Les principaux de ces marchés sont Kébalé et Démokoulima: de nombreux Sousous, venus de la côte, y apportent des marchandises européennes diverses, de la monnaie d'argent (pièces de 5 francs), du sel, des kolas, du riz, etc... En échange, ils reçoivent les produits de l'intérieur, or, caoutchouc, cuirs, ivoire, etc., qu'ils vont revendre aux factoreries.

Cette intervention des Sousous, comme intermédiaires entre les commerçants européens et les gens de l'intérieur, cause évidemment un grand préjudice aux uns et aux autres. D'autre part, nombre de traitants vont s'approvisionner aux comptoirs anglais de Sierra-Leone, tandis que des traitants sierra-léonais viennent s'installer sur les marchés de l'intérieur, répandant partout la haine de la France, en bons Anglais qu'ils sont. Enfin il est hors de doute que beaucoup de caravanes, au lieu de venir sur notre territoire subir les exigences des Sousous, se rendent sur le territoire anglais, où elles peuvent entrer directement en relations avec les comptoirs européens.

Le remède à cette situation est tout indiqué: il consiste à ouvrir le passage aux caravanes, à travers les pays sousous, en les mettant à l'abri des exactions. Pour cela, les traités conclus avec les chefs et les rentes qu'on leur paye, pour

tenir les routes libres, n'ont et ne peuvent avoir qu'une efficacité restreinte. En effet, l'autorité de ces chefs est parfaitement nulle; même s'ils le voulaient, ils n'auraient aucun moyen de forcer leurs subordonnés, les chefs de village, à respecter les traités qu'eux-mêmes, du reste, sont les premiers à violer.

Si nous voulons qu'une route soit sûre, il faut que nous y assurions nous-mêmes la sécurité. C'est ce qu'a parfaitement compris M. le gouverneur Ballay qui, dans cet ordre d'idées a pris d'excellentes mesures: la principale est la création de la route dont j'ai déjà parlé qui, de Konakry, doit rejoindre Démokoulima. Malheureusement, les ressources de la colonie — qui ne reçoit pas un centime de la métropole, — ne permettent pas de pousser rapidement les travaux et il faudra plusieurs années pour obtenir un résultat utile. En attendant, on a placé au bord de chacun des trois principaux cours d'eau qu'il faut traverser entre Konakry et Démokoulima (Badi, Mayonkouré et Konkouré) un agent de police indigène, chargé de surveiller le passage et d'empêcher les gens du pays de rançonner les caravanes.

Il est regrettable que, faute d'argent, on n'ait pas pu faire plus, et installer, à la limite du territoire sousou, un poste de surveillance commandé par un blanc. Les miliciens, en effet, sont de simples Sousous que leur uniforme seul différencie de leurs compatriotes, sur lesquels ils ne peuvent avoir qu'une bien faible influence. Aussi malgré le drapeau tricolore qui flotte sur leur case, les caravanes ne complètement si ce drapeau était tenu par un blanc, à l'extrémité d'une route construite par les blancs, route qui, aux yeux de tous, ferait dès lors partie intégrante du territoire français. Aucun chef n'oserait fermer « le chemin du Gouverneur » en plantant au milieu, comme cela se fait sur le sentier des caravanes, une baguette à laquelle est suspendue une balle.

* *

Arrivé à Kébélé, je pouvais considérer comme terminée l'exploration du Konkouré, car j'étais tout près des montagnes qui concourent à le former.

D'autre part, le pays souffrait de la disette; il devenait de plus en plus difficile de trouver des vivres pour mes hommes; enfin je ne tenais aucunement à monter jusqu'à Timbo dont je n'étais plus qu'à trois jours de marche, mais où il m'aurait fallu faire un séjour de quelque durée, auprès de l'Almany, et perdre un temps d'autant plus précieux que la saison des pluies commençait.

Toutes ces raisons me décidèrent à ne pas remonter plus loin le long du Konkouré et à faire route à l'ouest, en quittant Kébélé, à travers les plaines du Sokouli, vers la Kakrima, que je franchis à peu de distance du point où elle se jette dans le Konkouré. La Kakrima est une grande rivière qui, pendant l'hiver, roule certainement beaucoup plus d'eau que le Konkouré, mais elle est comme ce dernier, coupée, de distance en distance, par des rapides difficiles. Au point où je la traversai, ses eaux sont resserrées dans un canal de cinq ou six mètres de large, sorte de couloir ouvert au milieu des masses rocheuses qui encombrèrent le lit majeur, large de deux ou trois cents mètres, dans lequel, après les pluies, la rivière coule à pleins bords.

Une passerelle en bois, jetée d'un bord à l'autre du canal, permet de le franchir sans difficultés, pendant la saison sèche; en hivernage, le passage est impossible en cet endroit.

Sur la rive droite, je m'engageai dans la région montagneuse qui sépare le Konkouré de la Fatalla, traversant successivement le Monéma, qui fait partie de la province foulah de Timbi, le Songuékourou, royaume Sousou tribulaire du Fanta, et le Tamba, pays de hauts plateaux et de montagnes, analogue au Labaya, dont il forme le pendant sur la rive droite du Konkouré.

A Béla, capitale du Tomba, je changeai de direction et rentrai dans Labaya, en traversant la vallée profonde au fond de laquelle coule le Konkouré. A Farendja, je retombai sur mon itinéraire d'aller, mais je pris un sentier différent qui me conduisit à travers monts et vallées, sur le bord du plateau, au sommet des pentes qui dominent la rive droite du Badi.

Une descente rapide me conduisit dans la plaine au bord de la rivière, que je passai à gué sur un banc de roches. De l'autre côté j'étais dans le Garengui, que je traversai dans toute sa longueur, sans y trouver un meilleur accueil que précédemment. Enfin, j'atteignis la frontière du pays de Bramaya et, par Béréiré, j'arrivai à Yafaya où je trouvai, à la factorerie de Sainte-Hélène, la cordiale hospitalité qui y est de tradition.

* *

Le voyage dont je viens de donner un aperçu n'a pas eu pour unique résultat de combler une lacune de nos connaissances géographiques; ainsi qu'on l'a vu précédemment, il m'a fourni l'occasion de mettre en lumière l'importance trop méconnue jusqu'à ce jour, du trafic qui se fait le long de la

frontière sounou et de révéler, par cela même, une des causes qui contribuent le plus puissamment à paralyser l'essor commercial de notre colonie.

D'un autre côté, l'itinéraire que j'ai dû adopter, le long de la grande courbe que décrit le cours du Konkouré, m'a mis à même de recueillir de nombreuses données, relatives à l'importante question des communications entre la côte et le Fouta-Dialon.

Le Konkouré est le seul cours d'eau important de la partie méridionale de Guinée française; du moment qu'il est à peu près inutilisable, comme voie de pénétration, c'est uniquement sur les routes de terre que doit se porter désormais notre attention. Or ces routes — si l'on peut donner ce nom aux sentiers que suivent les caravanes — sont nombreuses, mais elles n'ont pas toutes pour nous le même intérêt. Il serait trop long de discuter ici les avantages et les inconvénients de chacune d'elles; disons donc seulement que, d'après mes observations, l'itinéraire suivant lequel on rencontre le moins d'obstacles paraît être, à quelques détails près, celui que suivent les caravanes qui, de Demokoulima, descendent à Dubréka, par Khatia. C'est précisément le tracé adopté pour la route de pénétration que l'on est en train de construire.

Ce tracé a un autre avantage, car le tronçon de route actuellement terminé peut également servir d'amorce à une autre voie de pénétration, dont l'importance est capitale : la route du Niger.

Tout le monde est d'accord aujourd'hui pour reconnaître que c'est par la Guinée française que l'on doit chercher à ouvrir des communications entre le cours du Niger et la mer. De Konakry (ou de Benty) à Faramana, notre poste le plus avancé du haut Niger, il y a à peine 400 kilomètres, détours compris; de Saint-Louis du Sénégal à Bamako, sur le Niger, il y en a 1 000. Bamako est même beaucoup plus près de Konakry que de Saint-Louis; par suite, pour atteindre les points du Niger situés en aval, vers Djenné et Tombouctou, il y a encore avantage à passer par la Guinée française. Le Niger est, de plus, entre Faramana et Bamako, navigable pour de grandes embarcations, sauf une petite interruption, à 40 kilomètres au-dessus de Kouroussa.

J'estime d'ailleurs que c'est de Konakry et non de Benty que doit partir la route de pénétration. La route de Benty est peut-être un peu plus courte, mais la différence est minime et cette route a le désavantage de côtoyer, sur toute sa longueur, le territoire anglais de Sierra-Leone, ce qui fait qu'elle favoriserait les intérêts anglais, presque autant que les nôtres.

En second lieu, Konakry est le point d'escale obligé de tous les navires qui font un service régulier sur cette côte, où ils ne trouveraient nulle part des facilités d'accès aussi grandes. Ce point restera donc l'entrepôt commercial de la colonie, entrepôt où devraient subir en transbordement la plus grande partie des marchandises transitant par Benty.

Enfin il importe de créer, sur notre territoire, un grand centre commercial, capable d'équilibrer l'attraction qu'exerce celui de Sierra-Leone. Or Konakry seul peut, grâce aux avantages de sa situation, aspirer à jouer ce rôle.

C'est donc de Konakry que doit partir la route du Niger. Cette route pourra suivre le tracé de celle du Fouta jusqu'à Badi, puis, remontant la vallée de cette rivière, elle se dirigera vers le massif montagneux du Gania, à travers lequel il faudra chercher s'il existe un passage facile à rendre praticable. Au delà on retombera au pays connu, sur les Scaerées d'où l'on atteindra le Niger sans rencontrer d'obstacles sérieux.

En se contentant, au début, de débrousser le tracé et de niveler un peu le terrain, sur une largeur de trois mètres, on créerait rapidement une voie praticable pour les voitures du genre de celles que l'on emploie au Soudan. Cette voie serait suffisante pour assurer le passage des convois de ravitaillement destinés aux postes et aux colonnes du Niger. En utilisant au lieu de celle du Sénégal on réaliserait, sur les dépenses de ravitaillement, de notables économies que l'on pourrait consacrer aux travaux d'amélioration de la route. Celle-ci s'achèverait ainsi progressivement sans grever de charges nouvelles ni les budgets coloniaux, ni celui de la métropole.

Ce serait là, ce me semble, la plus simple et la plus pratique des solutions que comporte le problème de la pénétration au Soudan, problème qu'il est urgent de résoudre, si l'on ne veut pas que d'autres nations bénéficient des efforts que nous avons faits dans la boucle du Niger.

Georges PAROISSE.