

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 6 (1885)
Heft: 12

Artikel: Renseignements coloniaux et commerciaux sur l'Afrique
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132608>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

cupa de l'étendre sur les affluents du Congo. Il emmena avec lui des Pahouins et des Adoumas sur le Congo, et n'eut qu'à se louer de leur fidélité à garder les établissements français. Constamment en rapport avec les tribus protégées, il est à même de les maintenir fidèles par les serviteurs dévoués sur lesquels il a conservé toute son autorité morale.

Grâce à la courtoisie de sir Francis de Winton, les rapports des agents de l'Association internationale et des collaborateurs de Savorgnan de Brazza sont des plus cordiaux.

Il résulte de lettres reçues par la Société de géographie de Paris, de M. Fourneau, chargé de la direction des stations de Bôoué, Madiville et Franceville, que les travaux pour l'établissement d'une station nouvelle sont commencés. M. Fourneau a envoyé un levé de la chute et des rapides de Bôoué, ainsi qu'un projet de canal ne comportant que des travaux faciles et simples, et qui permettrait de supprimer l'immobilisation des convois à Bôoué, souvent pendant des journées entières, et de prévenir des pertes de matériel. Il a fait une excursion chez les Cimbas dont le pays, arrosé de nombreux ruisseaux, offre un coup d'œil féérique. Les Okandas ayant monopolisé le commerce, et la crainte des Okandas paralysant les tribus qui ne demandaient pas mieux que d'entrer en relation directe avec les blancs, M. Fourneau a réussi à concilier les intérêts des deux parties. Il demande la création de deux postes dans la région comprise entre l'Ogôoué et Okona, le premier serait à Moningué, le second dans le haut Ogôoué, à Okoua.

RENSEIGNEMENTS COLONIAUX ET COMMERCIAUX SUR L'AFRIQUE

Depuis quelques années, la situation économique de l'Afrique a subi d'importants changements. Des puissances européennes qui ne s'étaient, jusqu'à notre époque, que fort peu occupées de la question coloniale, ont planté leur drapeau sur plusieurs territoires ; d'autres ont augmenté leurs possessions ou étendu leur influence ; de nouvelles voies commerciales ont été créées et, d'autre part, si la civilisation a triomphé de la barbarie sur beaucoup de points, il en est où, au contraire, elle a reculé. Notre journal a renseigné ses lecteurs à ce sujet au fur et à mesure que les événements se déroulaient ; mais il est bon, de temps à autre, de grouper les faits accomplis et de montrer l'ensemble des progrès survenus pendant une certaine période. Or, le règlement de la question du Congo, les nouvelles acquisitions de l'Allemagne, les événements du Soudan, l'occupation

par l'Italie d'une partie de la côte de la mer Rouge, et d'autres événements moins importants, ont assez modifié la carte coloniale de l'Afrique pour qu'il nous ait paru nécessaire d'en publier une¹. Nous y avons joint, d'après une carte parue dans le bel ouvrage de Schweiger-Lerchenfeld, *Afrika*, et d'après d'autres documents, les grandes voies suivies par le commerce, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du continent africain. C'est ainsi que nous y avons fait figurer les lignes des paquebots, des chemins de fer et des télégraphes, terrestres et sous-marins, et les routes des caravanes.

Voici, pour augmenter l'utilité d'une carte de ce genre et pour en faciliter la lecture, quelques observations explicatives ou complémentaires.

Le tableau suivant indique approximativement l'étendue et la population absolue et relative des possessions européennes en Afrique et des états indépendants :

	Étendue en kilomètres carrés.	Population absolue.	Population par kilomètre carré.
Possessions turques y compris l'Égypte.	2,056,000	7,800,000	3,8
Possessions portugaises.....	1,805,580	2,484,100	1,4
» françaises.....	1,486,880	9,661,000	6,5
» anglaises.....	721,350	2,575,100	3,5
» espagnoles.....	2,200	31,100	33
» allemandes.....	?	?	
» italiennes.....	632	1,300	2
Maroc.....	812,332	6,140,000	8
Libéria.....	37,200	1,050,000	28
État du Congo.....	2,074,110	24,000,000	12
République du fleuve Orange.....	107,439	133,518	1,2
République du Transvaal.....	291,890	829,000	3
Ile de Zanzibar.....	1,591	150,000	10
Madagascar.....	591,964	3,500,000	6
Abyssinie.....	333,279	3,000,000	9

Quoique ces chiffres soient très approximatifs, en particulier ceux qui indiquent le nombre d'habitants de l'État du Congo, de Madagascar et des possessions italiennes et portugaises, ils permettent cependant de se rendre compte, en gros, de l'importance relative des divers pays et de la densité de la population, faible partout, mais différant assez sensiblement suivant les régions.

¹ Voy. p. 384.

Le commerce intérieur de l'Afrique est loin d'être facilité par les voies de communication autant qu'il l'est dans les autres parties du monde. Quelques fleuves, tels que le Congo, le Nil, le Niger, le Zambèze, le Sénégal, le Limpopo, constituent, il est vrai, de grandes artères commerciales. Malheureusement, ils sont tous plus ou moins obstrués par des rapides, et d'ailleurs ils ne sont guère utilisés comme ils pourraient l'être et comme ils le seront dans l'avenir. Quant aux routes, elles sont rares; les caravanes du Sahara et de la côte orientale suivent quelques itinéraires, en bien petit nombre par rapport à l'énorme superficie de ces régions.

Voici les principaux :

En Égypte, tête de ligne de plusieurs grandes routes de caravanes, et trait d'union entre l'Afrique et l'Asie, viennent aboutir : 1° l'importante voie qui longe la lisière septentrionale du Sahara, parallèlement à la Méditerranée, du Maroc au Caire, par Aïn-Salah, Ghadamès et Tripoli. Elle est suivie par les pèlerins d'Afrique qui vont à la Mecque à l'occasion du Ramadan; 2° la route du Ouadaï, qui s'arrête à Syout, ou au Caire; 3° celles du Darfour et du Kordofan qui, naguère encore, gagnaient le Nil à Khartoum ou à Dongola, et suivaient ensuite le fleuve.

On distingue en outre les itinéraires suivants : 4° de Kouka, sur le lac Tchad, à Mourzouk et à Tripoli; 5° de Kouka à Kano et à Sokoto, dans le Soudan, et de là à Tripoli par les oasis d'Aïr et de Ghat; 6° de Timbouctou à Aïn-Salah, à Ghadamès et à Tripoli; 7° de Timbouctou à Aïn-Salah et de là en Algérie ou en Tunisie; 8° de Timbouctou à Maroc, Fez et Tanger.

La principale voie commerciale de la côte orientale va de Zanzibar à Oudjidji, sur le lac Tanganyika, par Tabora.

Enfin les routes du Cap au Zambèze, par Kimberley et Shoshong, et de Benguela à Moussoumba et à Cazembé, par Bihé, sont aussi utilisées.

Les chemins de fer sont encore bien peu développés en Afrique. La longueur totale du réseau ne dépasse pas 6100 kilomètres. La Belgique et la Hollande ensemble en ont davantage.

Ils se répartissent comme suit :

Pays du Cap et Natal ..	2968
Algérie et Tunisie	2003
Égypte	1528
Sénégal	300
La Réunion	160
Maurice	106

Des lignes sont projetées de Lorenzo-Marquez, sur la baie de Delagoa, à Prétoria, capitale du Transvaal, et de l'océan Atlantique à Stanley-Pool, le long du Congo inférieur. En revanche on a abandonné l'idée de construire le Trans-Saharien et la ligne de Souakim à Berber; enfin les travaux sont suspendus sur celle du Sénégal au Niger.

Il est impossible d'indiquer la longueur, même approximative, du réseau télégraphique terrestre de l'Afrique, car d'anciennes lignes, telles que celles du Soudan égyptien ont été détruites, tandis que d'autres ont été établies récemment et sont prolongées en ce moment même dans la Sénégambie, l'État du Congo, le pays du Cap. On jugera des progrès accomplis en ce domaine pendant les dernières années, par le fait qu'en 1881, le géographe allemand, Richard Andree, donnait comme montant total des dépêches expédiées par les lignes télégraphiques africaines le chiffre de 1,200,000, qui est dépassé actuellement par l'Algérie et la Tunisie seules. On compte dans ces deux pays 9800 kilomètres de lignes, qui reçoivent par an 1,500,000 dépêches, en Égypte, 8650 kilomètres et 700,000 dépêches, dans le Pays du Cap, 6500 kilomètres et 650,000 dépêches.

Outre les possessions européennes, Libéria, l'État du Congo, Zanzibar et le Transvaal font partie de l'Union postale universelle. On évalue le mouvement total des lettres à 30 millions par an, ce qui ne fait qu'une lettre pour 6 habitants, tandis que le nombre moyen des correspondances dans le monde entier est de 3 par tête.

L'Afrique est maintenant reliée aux autres parties du monde par plusieurs câbles télégraphiques sous-marins. Dès 1853, on fit des tentatives pour en établir dans la Méditerranée, mais elles échouèrent; ce n'est qu'en 1870 qu'elles furent reprises et qu'on réussit à poser une ligne entre Marseille et Bône; dans les années suivantes on en établit une seconde entre Marseille et Alger. Depuis, le nombre des câbles méditerranéens s'est beaucoup accru. L'un d'eux, mouillé sur toute la longueur de la Méditerranée, unit Gibraltar à Alexandrie, par Malte et Candie; d'autres vont de Bizerte en Sicile, de Malte à Tripoli, de Malte à Bizerte. Quant à celui qui reliait Tripoli à Benghazi et à Alexandrie, il s'est rompu et a été abandonné par la Compagnie, à cause de l'énorme dépense que nécessitait son entretien, du revenu insuffisant et du refus du gouvernement turc de participer à la dépense.

La mer Rouge est parcourue par le câble de Suez à Aden et par celui que les Italiens ont dû poser de Massaoua à Assab. D'Aden, la ligne télégraphique sous-marine continue, depuis 1879, jusqu'à Port Natal, en touchant Zanzibar, Mozambique et Lorenzo-Marquez. De Zanzibar

s'en détache une autre, établie par les soins du gouvernement français, pour desservir Mayotte, Nossi-Bé et Tamatave; elle a dû être terminée en juin dernier. La Compagnie adjudicataire comptait la prolonger jusqu'à la Réunion et Maurice.

La côte occidentale d'Afrique est moins favorisée que la côte orientale, au point de vue des communications rapides; mais il est probable qu'elle aura aussi, avant longtemps, sa ligne télégraphique océanique. Depuis 1874, du reste, elle a pu utiliser le câble qui va de Lisbonne au Brésil, en touchant à Madère, aux Canaries et aux îles du Cap Vert. En outre, au mois de janvier 1885, l'établissement de la ligne de Cadix à Ténériffe et à Dakar (Sénégal) a été terminé et a rendu d'inappréciables services à toute la côte de Guinée. Enfin l'on parle plus que jamais de la prolonger jusqu'au Cap, pour desservir le Congo et Angola. Un contrat dans ce sens a déjà été adopté par les Chambres portugaises. Cette entreprise serait sans doute vivement appuyée en Angleterre et au Cap, où les interruptions fréquentes des communications télégraphiques avec l'Afrique australe, causées par la rupture du câble entre Mozambique et Zanzibar, ont récemment provoqué la réunion de meetings en faveur d'une ligne par la côte occidentale entre la métropole et la Colonie.

Ainsi qu'on peut le voir sur notre carte, les lignes de navigation entourent déjà l'Afrique d'un réseau serré, surtout dans la Méditerranée, franchie non seulement par les nombreux paquebots qui mettent la France et l'Italie en relations avec l'Algérie et la Tunisie, mais encore par les steamers à destination des Indes orientales, qui desservent l'Égypte en passant. Comme, à partir de Suez, ils ne touchent plus aucun port africain, notre carte n'indique pas leurs itinéraires à travers la mer Rouge et le golfe d'Aden, mais les arrête à Port-Saïd.

La fondation de nouvelles colonies et de nouveaux États amène le développement des services maritimes, et il n'est pas d'année où l'on ne signale la création de plusieurs lignes de paquebots. Actuellement elles sont si nombreuses qu'il n'est pas possible de mentionner avec détails tous les ports qu'elles desservent, les conditions de transport, la durée des trajets. Nous voulons seulement signaler les principaux services maritimes, pour donner une idée du mouvement de navigation africain.

Voici les noms des compagnies et des grands ports touchés, classés suivant les trois routes de la Méditerranée, de l'océan Atlantique et de l'océan Indien.

I. Route de la Méditerranée et de la côte septentrionale d'Afrique.

Messageries maritimes (françaises) :

Marseille, Alger, Alexandrie, Port-Saïd, Suez.

Nouvelle Compagnie marseillaise de navigation à vapeur :

Marseille, Alexandrie, Port-Saïd.

Société générale de transports maritimes à vapeur (française) :

Marseille, Alger, Philippeville, Bône, Bougie.

Compagnie générale transatlantique (française) :

Marseille, Alger, Bône, Mostaganem, Arzeu, Oran, Nemours, Tanger.

Compagnie de navigation mixte (française) :

Marseille, Cette, Alger, Bougie, Djidjelli, Oran, Bône, Philippeville, Mostaganem, Arzeu, Nemours, Tanger.

Compagnie Valéry (française) :

Marseille, Alger, Dellys, Bougie, Djidjelli, Collo, Oran, Stora, Tunis.

Compagnie havraise péninsulaire :

Le Havre, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Oran, Bougie.

Compagnie Rubattino, Florio (italienne) :

Gênes, Marseille, Tunis, Sfax, Tripoli, Alexandrie.

Compagnie du Lloyd (austro-hongroise) :

Trieste, Constantinople, Alexandrie, Port-Saïd, Suez.

Compagnie péninsulaire et orientale (anglaise) :

Southampton, Venise, Alexandrie.

Compagnie russe de navigation à vapeur :

Odessa, Constantinople, Smyrne, Alexandrie.

Ligne ottomane :

Constantinople, Port-Saïd, Suez.

Ligne hollandaise :

Amsterdam, Port-Saïd, Suez.

Ligne allemande :

Hambourg, Port-Saïd.

Ligne grecque :

Le Pirée, Port-Saïd.

Compagnie du Khédivié (égyptienne) :

Constantinople, Smyrne, Alexandrie.

II. Route de la côte occidentale d'Afrique par l'Atlantique.

C. Woermann, Hambourg :

Hambourg, Madère, Gorée, Monrovia, Lagos, Cameron, Gabon, Landana, Cabinda, Ambriz.

Kosmos (allemande) :

Hambourg, Saint-Vincent, Amérique du Sud.

Hamburger Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft

Hambourg, Saint-Vincent, Buenos-Ayres.

Mersey Steamship Company :

Londres, Tanger, Rabat, Casablanca, Mogador.

African Steam ship Company :

Liverpool, Le Cap.

British and African Steam Navigation Company :

Liverpool, Hambourg, Madère, Ténériffe, Freetown, Monrovia, Accra, Lagos, Gabon, Congo, Ambriz, Loanda.

Union Steam Ship Company :

Plymouth, Madère, Le Cap, Port Elisabeth, East-London, Natal.

Colonial Mail Line :

Dartmouth, Madère, Ascension, Sainte-Hélène, Le Cap, Natal.

Orient and Pacific Steam Navigation Company :

Plymouth, Saint-Vincent, Le Cap.

Royal Mail Steam Packet Company :

Southampton, Saint-Vincent, Buenos-Ayres.

Messageries maritimes (françaises) :

Bordeaux, Lisbonne, Dakar, Buenos-Ayres.

Compagnie de navigation marocaine (française) :

Marseille, Tanger, Mogador, Canaries.

Société générale des transports maritimes (française) :

Marseille, Saint-Vincent, Buenos-Ayres.

Ligne portugaise :

Lisbonne, Madère, Açores.

Ligne italienne :

Gênes, Saint-Vincent, Buenos-Ayres.

Ligne espagnole :

Cadix, Canaries, Cuba.

III. Route de la côte orientale d'Afrique par la Mer Rouge et l'Océan Indien.

British India Steam Navigation Company :

Aden, Zanzibar, Mozambique, Quilimane, Inhambané, Lorenzo-Marquez Mayotte, Nossibé, Majunga (Madagascar).

Union Steam Ship Company :

Aden, Zanzibar, Natal, Le Cap.

Messageries maritimes :

Marseille, Port-Saïd, Suez, Aden, Mahé (Seychelles), Saint-Denis (La Réunion), Port-Louis (Maurice).

Compagnie du Khédivié (égyptienne) :

Suez, Souakim, Massaoua.

Voici, pour terminer, quelques indications relatives à la durée des trajets, de :

Marseille à Oran, 52 heures.	Hambourg à Alexandrie, 15 jours.
Marseille à Alger, 38 heures.	Liverpool à Madère, 7 jours.
Marseille à Philippeville, 48 heures.	Hambourg à Madère, 9 jours.
Marseille à Alexandrie, par Malte, 6 j.	Lisbonne à Madère, 2 1/2 jours.
Marseille à Alexandrie, par Naples, 7 j.	Cadix à Ténériffe, 3 1/2 jours.
Marseille à Tunis, 3 jours.	Ténériffe à Dakar, 4 jours.
Carthagène à Oran, 12 heures.	Plymouth à St-Vincent (Cap Vert), 9 j.
Gênes à Alexandrie, 8 jours.	Plymouth au Cap, 20 jours.
Trieste à Alexandrie, 5 jours.	Lisbonne au Cap, 17 1/2 jours.
Constantinople à Alexandrie, 7 jours.	L'Ascension au Cap, 13 jours.
Odessa à Alexandrie, 10 1/2 jours.	Marseille à la Réunion, 21 jours.
Malte à Alexandrie, 3 jours.	Aden à Zanzibar, 10 jours.
Gibraltar à Alexandrie, 8 jours.	Zanzibar à Mozambique, 5 jours.
Southampton à Alexandrie, 13 jours.	Zanzibar à Mayotte, 2 1/2 jours.
Liverpool à Alexandrie, 14 jours.	

BIBLIOGRAPHIE ¹

CH. LE BRUN-RENAUD. LES POSSESSIONS FRANÇAISES DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE. Paris (L. Baudoin et C^o), 1886, in-8°, 340 p. et 2 cartes, fr. 3,50. — Dans cet ouvrage de vulgarisation géographique, un des meilleurs que nous connaissions, sur la situation coloniale de la France, l'auteur s'est proposé de faire un résumé historique de la conquête du Sénégal, de l'établissement de l'autorité française à la côte de Guinée, au Gabon, sur l'Ogôoué et au Congo. En même temps il étudie la géographie physique et administrative de ces possessions françaises, esquisse les mœurs de leurs habitants, leur organisation politique, sociale, religieuse ; il en décrit la faune, la flore et les richesses économiques. Un coup d'œil d'ensemble sur les missions et les explorations que le gouvernement français a ordonnées au Sénégal depuis 1879 jusqu'à l'heure actuelle, et trois chapitres sur l'Association internationale africaine, la Conférence de Berlin et le Congo, avec un appendice sur les colonies de l'empire allemand, donnent un caractère d'actualité à ce volume qui est écrit dans un style clair, toujours élégamment correct, sans longueurs ni digressions inutiles, impartial dans ses aperçus, tel qu'il convient à un historiographe sérieux, de quelques-unes des conquêtes les plus importantes de la France.

¹ On peut se procurer à la librairie H. Georg, à Genève et à Bâle, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans *l'Afrique explorée et civilisée*.