

Quant à la marche des troupes elle est d'une rare lenteur. C'est à la fin de juillet que les Japonais occupent Séoul ; ils ne sont à Ping-Yang qu'à la mi-septembre et ne franchissent le Yalou que fin octobre, 3 mois après. Il en est de même exactement en 1904 : débarqués au commencement de février à Séoul, ils ne passent le Yalou que le 1^{er} mai. En 1894 le débarquement de la 2^e armée au nord de Port-Arthur se fait 3 mois après l'ouverture des hostilités ; il en est encore de même en 1904. Enfin du Yalou à Niou-Tchouang 4 mois s'écoulent en 1894 ; il est vrai qu'il faut lutter contre les rigueurs de l'hiver et que le ravitaillement est pénible. Mais il ne faut pas oublier que le plus fort groupe japonais n'a jamais réuni plus de 25.000 hommes.

(A suivre.)

Georges DEMANCHE.

LES ILES DE LOOS

« Le groupe désigné sous le nom d'îles de Loos et situé en face de Konakry est cédé par S. M. Britannique à la France. »

Telle est la teneur laconique de l'article 4 de la convention franco-anglaise du 8 avril 1904, par lequel notre domaine colonial dans l'Afrique occidentale se trouve augmenté d'un petit groupe d'îles. Cet archipel porte le nom de Los ou Loos, et comprend les trois îles principales de Tamara, Loos ou Factory et Rooma ou Crawford, plus trois îlots rocheux : l'île de Corail, l'île Blanche et l'île aux Cabris. Voici la situation exacte de ces nouvelles dépendances de la côte de la Sénégambie : par 9° 25' — 9° 32' de latitude nord, et 16° 5' — 16° 14' de longitude ouest du méridien de Paris ; la plus occidentale est Tamara, séparée de Factory par le chenal du Nord ; la distance entre la pointe Campbell dans l'île de Factory de la presqu'île Tumbo, dont les côtes sont basses et marécageuses, sur le continent africain, n'est que de 4.700 mètres.

Les deux îles de Tamara et de Factory affectent la forme curieuse de croissants se rejoignant par les extrémités ; entre elles s'étend la petite île de Rooma ou Crawford, qui est presque ronde et située au milieu du cercle.

« Les deux îles principales, qui dépassent 200 mètres en hauteur, sont disposées en forme d'un vaste cratère ébréché, au milieu duquel un îlot a l'aspect d'un cône central. »

D'où vient le nom de ces territoires insulaires ?

« Ces îles, « Islas de los Idolos » — mot dont le nom actuel n'est qu'une contraction — dit Élisée Reclus, doivent leur appellation aux images révérees qu'y trouvèrent les premiers navigateurs. »

Avant tous autres, les Portugais, qui ont découvert tant de *terre incognitæ*, y avaient abordé en 1446 et les avaient appelées : *Islas de los Idolos* (îles des Idoles) ; c'est ainsi qu'elles figuraient sur les cartulaires du Portugal ; par une bizarrerie, los Idolos sont devenus Los ou Loos, soit que les navigateurs aient trouvé cette abréviation plus commode soit que les graveurs, par suite d'une erreur, aient abrégé en inscrivant seulement la dernière syllabe. Quoi qu'il en soit, le nom de Los est resté à cet archipel.

Ces îles, « certainement d'origine volcanique », sont les produits géologiques de l'éruption d'un volcan, comme le démontre l'étude des terrains ; on y trouve, en effet, des carrières de beau granit blanc, mêlé de dépôts de couches rougeâtres.

Tamara et Factory, qui mesurent 8 kilomètres de long sur deux de large environ, se ressemblent beaucoup par leur verdoyant aspect ; l'une et l'autre sont pourvues d'une arête médiane, dont l'élévation varie de 60 à 80 mètres ; sur les flancs, qui descendent en pente douce, s'étale la luxuriante végétation des tropiques ; les palmiers se distinguent par leur tronc élancé et leurs beaux panaches ; à l'intérieur on rencontre des fourrés épais, entrelacés de lianes, et des tribus de singes courent sur les branches d'arbres séculaires.

Factory et Tamara ont l'avantage d'avoir de l'eau très pure, fournie en abondance par de toutes petites rivières, ce qui constitue une précieuse ressource ; entre ces deux îles principales existe une rade abritée avec un excellent mouillage, ayant des bas-fonds de 12 mètres, et des rives faciles permettent aux navires de jeter l'ancre et aux marins d'aborder aisément.

Vivien de Saint-Martin estimait la population, en 1881, à 1.370 habitants ; actuellement, on ne la porte qu'à 800 âmes, mélange de nègres Souzous, Bargas et Mandingues, population pauvre, mais de mœurs paisibles. Des missionnaires noirs de Sierra-Leone ont converti une partie de ces indigènes.

A Tamara, on compte trois villages qu'ombragent pittoresquement de gigantesques manguiers. « Les cases sont d'une construction pri-

mitive : les soubassements sont construits en terre argileuse d'une certaine consistance ; des bois ronds recouverts de leur écorce, étroitement réunis, forment cloison et soutiennent un toit pointu garni de lattes de palmier ressemblant, à s'y méprendre, au chaume de nos campagnes. A l'intérieur des cases un hamac, quelques ustensiles primitifs, une marmite en fer et des moitiés de Calebasses ornées parfois de curieux dessins (1). »

Le costume des naturels est peu compliqué : pour les femmes, un pagne de couleur variée enveloppant la taille et, pour les jeunes filles, un collier de verroterie autour des reins ; les hommes, eux, portent, soit le pagne, soit une longue chemise sans manches et d'aspect bizarre. Toutes les femmes jeunes ou âgées ont la passion des ornements qui brillent et aiment à se parer la tête, le cou et les bras de mouchoirs bigarrés appelés *madras*, de colliers, d'anneaux ou de bracelets les plus voyants possible.

La culture et la récolte des arachides constituent l'occupation et la ressource principales des insulaires ; mais ce sont les femmes qui peinent ; les hommes, drapés dans leur dignité ou plutôt leur indolence native, se contentent de surveiller les travaux et de vendre les produits aux trafiquants. Le commerce a, d'ailleurs, toujours été très limité ; les meilleures années les douanes n'ont jamais perçu plus de 50.000 francs. L'importante maison C.-A. Verminck et C^{ie}, de Marseille, avait fondé une factorerie prospère aux îles de Loos comme entrepôt de graines oléagineuses récoltées sur toute la côte, et ce trafic était entretenu par une dizaine de navires qui venaient chaque année remplir leur calle de sésames ou d'arachides. Cette factorerie a été transportée à la presqu'île Tumbo sur le continent en 1890, lors de la fondation de Conakry dont nous parlerons plus loin. Les îles de Loos, ne produisent elles, qu'un peu de graines d'arachides récoltées dans certaines parties qui ont été défrichées, brûlées et ensuite ensemencées.

C'est en décembre que commence la saison de la traite qui dure jusqu'au mois de juin, cessant avec la venue périodique des pluies persistantes. Le trafic se faisait non seulement aux îles de Loos, mais encore sur tout le littoral au moyen d'échanges ; la base du troc est le boisseau d'arachides auquel on a attribué une valeur fixe de 2 fr. 50 c. Le prin-

(1) *Bulletin de la Société de Géographie de Marseille*, mai et juin 1878. — *Les îles de Los*, par Eugène OPPERMANN.

cipal objet du commerce était l'arachide ; venaient ensuite les amandes et l'huile de palme, les graines de sésame, un peu d'ivoire, parfois de l'or en bagues, des cuirs bruts, rarement des peaux de panthères, le tout apporté des Rivières du Sud.

« Les nègres, dit M. E. Oppermann, qui arrivent des rivières avec leurs pirogues chargées de graines, commencent par mesurer le nombre de boisseaux qu'ils apportent et qu'ils comptent sur un chapelet ; ils vont ensuite dans les magasins prendre en marchandises diverses la valeur correspondante. »

Lorsque la factorerie marseillaise existait aux îles de Loos, les marchandises qui représentaient les principaux objets de transaction étaient : la *guinée* (cotonnade bleue), les indiennes, les *madras*, le sel, le tabac, les verroteries, les liqueurs, le rhum, la poudre, les fusils à pierre, etc.

Certains usages curieux ont cours pour le négoce ; ainsi c'est l'habitude, après chaque échange, de gratifier d'un cadeau, *bounia*, proportionné à l'importance de la vente, le chef de village, heureux de recevoir, par exemple, un orgue de Barbarie, une boîte à musique ou d'autres présents analogues, qui font les délices de ces natures naïves.

C'est en 1826 que l'Angleterre prit possession (1) des îles de Loos, devenues alors dépendance de Sierra-Leone, dont elles sont distantes de 66 milles. Elle tenta d'y établir un hôpital ; mais, en présence du chiffre élevé de la mortalité, le gouvernement britannique dut renoncer à cette entreprise hospitalière. En 1882, lors des négociations diplomatiques entamées entre les cabinets de Paris et de Londres, il fut question de l'abandon des îles de Loos par l'Angleterre à la France, mais le projet ne put aboutir.

Il est certain que la position stratégique de cet archipel est importante pour une puissance, comme la nôtre, maîtresse de la côte opposée avec les embouchures des rivières Manéah, Morébayah, Benty et Dubreka, surtout depuis l'extraordinaire développement de Conakry, dont le port a des bas-fonds de 7 à 8 mètres et est garanti des vents du sud-ouest précisément par les îles de Loos.

(1) « Quant aux îles de Loos, écrit M. Monot dans les *Annales Coloniales* (15 avril 1904), je ne puis expliquer comment ni depuis quand elles sont anglaises, car personne, pas même en Angleterre, même des officiers de marine anglaise, n'a pu me donner le moindre renseignement. »

Conakry, à l'extrémité de la presqu'île Tombo, ne remonte guère qu'à 25 ans. Ainsi la très intéressante et complète étude pour nos possessions d'outre-mer, intitulée *Notices coloniales de l'Exposition universelle d'Anvers* (1885) ne citait même pas cette localité. En 1887 Elisée Reclus écrivait, dans son grand ouvrage « Nouvelle Géographie Universelle » (*Afrique occidentale*), au chapitre *Sénégal et Rivières du Sud* : « Sur le promontoire de Tombo, en face des îles de Los, se fonde le village (?) de Konakri, qui paraît devoir se peupler rapidement comme escale des bateaux à vapeur : c'est le point d'attache d'une branche du câble maritime d'Europe à la côte de l'Or et au Gabon. Les îles de Los, que les chefs indigènes ont louées aux marchands anglais, ont beaucoup perdu de leur importance commerciale dans ces dernières années. »

De son côté, M. de Lanessan, dans son livre très documenté *L'Expansion coloniale de la France* (1), écrivait en 1886 :

« La presqu'île de Tombo paraît être appelée à devenir l'un des points les plus importants de nos territoires des Rivières du Sud. Cette presqu'île s'avance considérablement dans la mer au-dessus de la Dubreka et en face des îles de Los, qui appartiennent à l'Angleterre. Elle se termine par une sorte d'île, qu'une simple bande de sable relie à la terre et sur laquelle est bâti le village de Conakry. Depuis plusieurs années le commerce qui avait autrefois son siège dans les îles de Los tend à les abandonner à cause des droits considérables de douane qu'il est obligé de payer et il se transporte sur la presqu'île de Tombo. La C^{ie} du Sénégal et de la Côte occidentale d'Afrique vient d'y établir une sorte d'entrepôt général de ses établissements des Rivières du Sud... Une maison allemande de Stuttgart s'est récemment aussi établie sur la presqu'île Tombo, à Bolobiné, près de Conakry. »

On doit à M. Bour (2) de curieux renseignements, peu connus, sur cette presqu'île Tombo, que distinguent dans sa partie orientale des hauteurs rocheuses et abruptes :

« La création, dit cet écrivain, des nouveaux entrepôts de Conakry et de Bolobiné a fait délaisser les îles de Los, et Sierra-Leone songea à persuader au roi et au chef de Dubreka que la presqu'île de Tombo était une île et conséquemment devait être rattachée au groupe des îles de

(1) *Étude économique, politique et géographique sur les établissements français d'outre-mer*. Paris 1886.

(2) Bour. *Les dépendances du Sénégal*, p. 86.

Los qui, paraît-il, feraient partie du domaine de la couronne britannique. Le roi Balé-Demba aurait cédé ces îles à l'Angleterre moyennant une pension annuelle. Ce roi nous a cependant assuré qu'il les avait seulement placées sous le protectorat anglais et qu'il y conservait tous ses droits de souverain. Quant à la presqu'île Tombo, elle appartient au continent géographiquement et indiscutablement et ne peut, en aucune façon, être assimilée à une île... Au temps où les factoreries se trouvaient installées sur les îles de Los, cette colonie ne pensa jamais à revendiquer la possession de la presqu'île Tombo. »

Cette singulière prétention n'était d'ailleurs pas soutenable, car il suffisait à notre gouvernement d'opposer les termes formels du traité de Paris du 30 mai 1814, en vertu duquel étaient restituées à la France toutes les possessions qu'elle occupait avant le 1^{er} janvier 1792, c'est-à-dire toute la côte, depuis les comptoirs portugais du Rio Grande jusqu'à la colonie anglaise de Sierra-Leone.

Pour revenir à Conakry, dès 1897, M. Rousselet (1) disait : « Cette ville, tout récemment conquise sur la brousse, s'abrite sous d'élégants bosquets de palmiers, de manguiers, de fromagers, au milieu d'une végétation qui s'étend jusqu'au sable très fin du rivage » ; et l'auteur signalait déjà les larges et longues avenues perçant la nouvelle ville, « qui se développe rapidement et paraît appelée à un grand avenir ».

Quel changement opéré en moins d'un quart de siècle ! Dans *le Temps* du 6 avril dernier, sous le titre *Paris à Tombouctou*, Pierre Mille a donné une spirituelle et pittoresque description de Conakry, l'ancienne agglomération de pauvres pailloles devenue rapidement une grande et belle cité, que le voyageur-écrivain n'hésite pas à comparer à Saïgon ou Hanoï, « ce qui est un fait glorieux pour une ville d'Afrique » et l'écrivain prime-sautier parle « dans cette ville-champignon » d'un troisième boulevard, « la septième avenue comme à New-York ».

Les progrès, en effet, ont été merveilleux. « En 1889, dit Pierre Mille, l'île de Tombo, sur laquelle Conakry est construite, abritait trois petits et misérables villages nègres, qui ne comptaient pas tous ensemble 300 habitants. » On y rencontrait une population augmentant rapidement, sur laquelle 800 Levantins et 400 Européens. Les transactions commerciales atteignaient une moyenne de 25.000 fr. par jour pendant la

(1) Supplément au *Nouveau Dictionnaire de Géographie Universelle* de Vivien de Saint-Martin (t. I).

saison de « la Traite », le trafic étant surtout alimenté par le caoutchouc qu'y apportaient de nombreuses caravanes venant de l'intérieur (1). Le port était déjà pourvu d'un *wharf* servant à la manutention de 40.000 tonnes représentant une valeur de 20 millions de francs; les constructions urbaines couvraient une superficie de 300 hectares; en une courte période de dix ans le budget municipal était passé de 400.000 fr. à 4 millions. Conakry, d'abord le chef-lieu de la division des « Rivières du Sud », depuis 1893 la capitale de la « Guinée française » et devenue le florissant entrepôt commercial de toute la région, a supplanté sa rivale, la vieille ville anglaise de Sierra-Léone, tombée en pleine décadence.

Comme l'a justement fait remarquer Pierre Mille, « Conakry est l'œuvre ou plutôt le chef-d'œuvre » de Ballay (2), l'un des plus dévoués lieutenants de l'illustre Savorgnan de Brazza (le conquérant pacifique de notre Congo), remarquable gouverneur d'une énergie de fer et d'une inlassable activité qui, en transportant de Gorée à la pointe de Tumbo la capitale de la Guinée française, fonda de toutes pièces et comme par enchantement une ville nouvelle, aujourd'hui la métropole de l'Afrique occidentale et peut-être un jour de *l'hinterland* de toute la Boucle du Niger. Conakry, qui ne comptait, au début, que deux factoreries, l'une de M. Colin, d'origine hambourgeoise, et l'autre de la *C^{ie} française de l'Afrique occidentale* (autrefois C.-A. Verminck et C^{ie} de Belgique), peut fièrement aligner une liste de 22 maisons de commerce.

N'oublions pas non plus que Ballay fut le promoteur du chemin de fer de Conakry au Niger par Timbo et Kouroussa, qui servira grandement à développer la Guinée française et dont a été exécuté un premier tronçon de 148 kilomètres de la mer à Kindia.

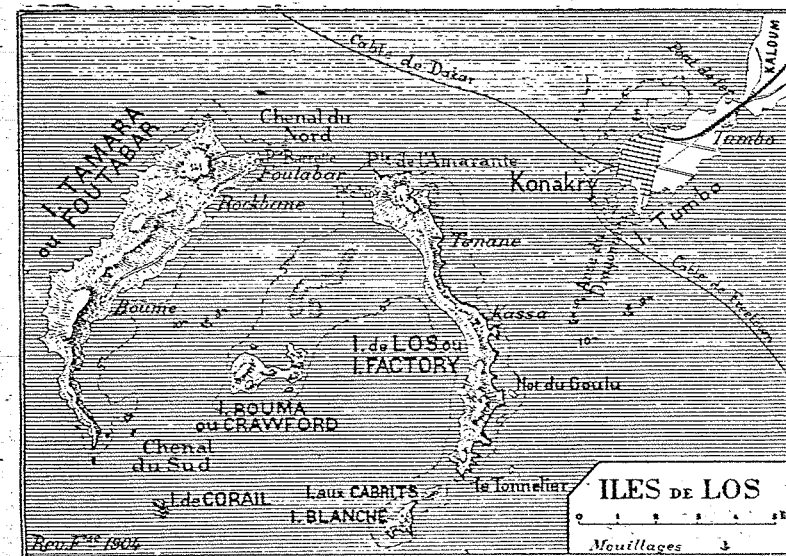
La possession des îles de Loos n'est certainement pas à dédaigner pour notre pays; ainsi que l'a fait remarquer dans la « France de Demain » M. Robert Doucet, la valeur économique des îles de Loos est à peu près nulle, puisqu'on n'y rencontre aucun Européen et au point de vue anglais la cession de ce petit archipel est de bien faible importance, puisque ces îles n'avaient pour la Grande-Bretagne qu'un intérêt tout à fait éventuel.

(1) Le trafic du caoutchouc a atteint en 1903 le chiffre de 14.000 tonnes pour une valeur de 14 millions.

(2) Le Gouverneur général Noël Ballay mort, victime de son devoir, en 1892, à Saint-Louis-du-Sénégal, lors de l'épidémie de fièvre jaune. On vient de lui élever une statue sur la place publique de Conakry.

« L'opinion unanime, observe une autre revue coloniale de Paris (1) est que l'Angleterre cède des îlots sans valeur pour elle, mais importants pour la Guinée française, dont ils font normalement partie. »

L'amirauté anglaise, il est vrai, n'avait pas fortifié les îles de Loos; mais, en cas de guerre, qui l'aurait alors empêchée de débarquer à Factory, en quelques heures, des *long-toms* pour bombarder la capitale de la Guinée française, détruire le beau pont reliant l'île de Tumbo à la terre ferme et ainsi couper nos communications par la ligne ferrée



entre la côte d'une part et de l'autre tout l'intérieur, le Fouta-Djallon et le cours supérieur du Niger ?

La France avait donc un intérêt manifeste à voir cesser l'occupation par une puissance rivale, comme l'Angleterre, de ce petit archipel; à une portée de canon de Konakry, « épée de Damoclès » suspendue sur cette ville florissante et sur le terminus du chemin de fer montant au Niger. « L'archipel des îles de Loos peut constituer pour nous un formidable bastion, à condition toutefois, d'y dépenser un respectable

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 16 avril 1904: « Un livre bleu sur l'accord franco-anglais. »

nombre de millions. L'escarpement de ces îles et leur hauteur les rendront imprenables et elles commanderont au loin l'Océan, pendant que, bien abritée derrière leurs forts, l'opulente ville de Conakry continuera de vaquer en paix à ses affaires (1).

Enfin, du fait de la cession des îles de Loos, la Grande-Bretagne renonce virtuellement à toute arrière-pensée de rivalité politique sur la région côtière au nord de sa colonie de Sierra-Leone ; car il est bon de rappeler que cette puissance, à une certaine époque non lointaine, avait eu des visées concernant ce littoral. Ainsi, comme l'a rappelé M. de Lanessan, en 1877, à la suite de la prise de possession des Scarries par sir S. Rowe, gouverneur de Free-Town, ce représentant de la Grande-Bretagne fit des tentatives pour occuper la presqu'île Tumbo ; mais le gouverneur du Sénégal, l'actif colonel Brière de l'Isle, prit résolument les devants par une déclaration affirmant les droits incontestables de la France sur tous les territoires côtiers compris entre les rivières du Rio Pongo et de la Mellacorée et englobant, par suite, la presqu'île Tumbo, d'une importance commerciale et stratégique de premier ordre (2).

L'Allemagne, de son côté, avait essayé à diverses reprises de planter son drapeau sur certains points de la côte compris entre le Rio Nuñez et la Mellacorée ; qu'il nous suffise de rappeler, pour mémoire et incidemment, les efforts, heureusement frappés d'impuissance, de M. Colin, représentant d'une maison allemande à Tumbo, auprès des roitelets du Dubreka et de Bramayah, Balé-Demba et William Fernandez (3), puis les tentatives, également inutiles, du Dr Nachtigal, l'illustre explorateur, pour amener, en juin 1884, le même potentat nègre Balé-Demba à placer ses États (?) sous le protectorat de l'Allemagne, enfin, les traités *tardifs*, conclus par le capitaine de la corvette allemande l'*Ariane*, à la même époque, avec Yatia, le prétendu roi du Kabitaï, et avec un chef du Koba, pour soumettre leurs territoires à la domination germanique, opérations contre lesquelles protesta aussitôt avec énergie

(1) Aspe-Fleurimont. *Les Îles de Loos et la Gambie. — Questions diplomatiques et coloniales*. 16 mai 1904.

(2) Cette déclaration catégorique, publiée dans le *Moniteur du Sénégal*, du 8 mai 1877, constate « les droits acquis par des traités », que la France possède *sans partage* sur cette partie de la côte.

(3) Voir J. Bohn, *Les Possessions françaises du Bas de Côte*, dans « le Bulletin de la Société de Géographie de Marseille », premier trimestre 1885.

le Dr Bayol, lieutenant-gouverneur des Rivières du Sud. Ajoutons que la convention franco-allemande du 24 décembre 1883 reconnut la souveraineté de la France sur tout le pays en question (notamment sur le Kabitaï et le Koba), qui s'étend le long du littoral entre le Rio Nuñez et la Mellacorée.

Ainsi donc, la France ne peut plus appréhender de voir une autre nation coloniale, comme l'Allemagne ou l'Angleterre, lui contester cette importante région côtière de l'Afrique occidentale, et la convention franco-anglaise du 8 avril 1904 a confirmé implicitement, par l'abandon qui nous a été fait des îles de Loos, nos droits souverains sur cette partie de littoral.

Cependant, on peut se demander si l'acquisition de ce petit archipel, même avec la rectification de frontière vers Zinder, et la cession par l'Angleterre d'un lambeau de territoire (Yarboutenda, sur la haute Gambie) compensent l'énorme sacrifice consenti de notre part à la Grande-Bretagne par la renonciation aux privilèges exclusifs qu'avait assurés à nos marins sur le *French Shore*, à Terre-Neuve, le fameux traité d'Utrecht de 1713.

Le gouvernement britannique avait un intérêt majeur à nous décider, coûte que coûte, à abandonner nos droits séculaires, dont le maintien exaspérait tellement les Terre-Neuviens qu'en 1891, au cours d'une émeute, ils brisaient l'écusson de l'Angleterre et menaçaient même la métropole de se séparer d'elle pour annexer leur île aux États-Unis.

Ce que les coloniaux français espéraient, ce que notre diplomatie aurait pu et devait obtenir du gouvernement de Londres, c'était *le territoire entier* de la Gambie, enclavé dans nos possessions du Sénégal et de la Casamance, colonie languissante et sans aucun avenir commercial ou politique pour l'Angleterre.

Cette compensation équitable de toute la Gambie était donc bien due à la France, le trafic y étant presque accaparé par les maisons françaises, qui achètent la plupart des marchandises du pays et les transportent à Bordeaux ou Marseille ; ainsi, en 1901, sur 6.300.000 fr. d'importation la part de la France a été de 4 millions environ, et pour l'exportation, sur un total de 5.800.000 fr., les Îles Britanniques ne figurent guère que pour 600.000 fr. (un dixième ?). La Gambie est donc en fait et commercialement plus *française* qu'anglaise.

Joseph JOUBERT.