



Félix DUBOIS (1862-1945)

Albert Félix Dubois, fils d'un cuisinier célèbre, Urbain Dubois, alors au service des cours allemandes, naquit à Dresde (Saxe) le 16 septembre 1862. Son père était provençal, sa mère Marie Virginie Boder neuchâteloise. A la guerre de 1870 Urbain Dubois rendit sa toque et son tablier au Roi de Prusse, et rentra en France. Une rue à Trets (Bouches-du-Rhône) son pays natal et une stèle aux Halles de Nice ont perpétué la mémoire de ce maître-queux renommé, auteur de plusieurs livres de cuisine dont les droits procureront un appoint non négligeable à Félix Dubois dans les phases difficiles de son existence.

De 1873 à 1880, Félix et son cadet Ernest font de bonnes études au collège de Melun, et les poursuivirent à l'Ecole supérieure de Commerce de Paris (1880-1882). Félix accomplit alors son volontariat d'un an au 82^e R.I. à Dreux. Il se lance dans le journalisme au sortir de la caserne. Les relations de son père facilitent ses débuts à Berlin et à Vienne comme correspondant de plusieurs journaux. Ses articles sont appréciés par les lecteurs du *Soleil*, de *la France*, du *Gaulois*, de *l'Echo de Paris*, du *Petit Journal*, du *Petit Marseillais*. Une carrière facile semble s'ouvrir à lui, en Europe et à Paris.

Rien ne le prédispose donc à l'aventure africaine quand en 1890, *l'Illustration* lui propose de couvrir, en l'accompagnant, la mission *Brosselard-Faidherbe* en Guinée et aux sources du Niger. Le capitaine Brosselard, gendre du célèbre gouverneur du Sénégal décédé l'année précédente, doit étudier le tracé d'un chemin de fer de la Mellacorée à Kankan, et délimiter les frontières de la nouvelle colonie de Guinée Française (ex *Rivières du Sud*) avec le protectorat britannique de Sierra Leone. Les lieutenants et les sofas de Samori arrêteront la mission, qui devra faire demi-tour ; le chemin de fer de Benty à Kankan ne verra jamais le jour. Mais *l'Illustration* publiera en 1892 le reportage de Félix Dubois, remarquablement illustré par un autre membre de la mission le peintre Marie, décédé lors du voyage maritime de retour. En 1893, Hetzel éditera *La vie au continent noir*, livre dans lequel Félix Dubois reprend le récit de cette aventure (1). Mais dès 1892, le futur auteur se classe parmi les grands reporters ; mordu par l'Afrique noire, il est prêt à y repartir. En attendant, pour *l'Illustration* et le *Figaro*, il effectue

(1) Edition définitive plus complète en 1895.

un voyage en Palestine, occasion d'un article intitulé : « Noël à Bethléem » ; et un reportage d'actualité dans les capitales européennes lui permet de faire paraître en 1894 « *Le péril anarchiste* », plus ironique et compréhensif que vertueusement indigné.

L'entrée de la colonne Joffre à Tombouctou le 12 février 1894 incite *l'Illustration* à y dépêcher deux grands journalistes : Jules Huret et Félix Dubois. Huret se désistant, Dubois part seul. Subventionné par son journal, par le Sous-secrétariat d'Etat aux Colonies, et par le Comité de l'Afrique française, il débarque à Dakar en octobre 1894, et emprunte l'itinéraire obligé d'abord le chemin de fer Dakar-Saint-Louis, le vapeur du fleuve de Saint-Louis à Kayes, le rail à nouveau de Kayes à Bafoulabé, tronçon terminé de l'improbable Kayes-Bamako, commencé quatorze ans plus tôt... et qui ne sera achevé qu'en 1905. C'est ensuite la piste de ravitaillement des postes militaires, avec ses porteurs réquisitionnés et ses voitures Lefèvre (charge utile 125 kg) tirées par des bourricots. Par Badumbé, Toukoto, Kita, Kati, Bamako, on atteint alors Koulikoro d'où l'on s'embarque sur le Niger à destination de Kabara et Tombouctou. Dubois sec, vif, sportsman accompli, supporte parfaitement ce long trajet, prend des notes abondantes et des photographies nombreuses. A Tombouctou, il réside plusieurs semaines, se lie avec divers notables africains, recueille les éléments d'un vocabulaire songhaï, et les souvenirs déjà lointains du séjour d'Heinrich Barth ; il collecte des manuscrits arabo-soudanais, dont une version du *Tarik-Es-Sudan*. Il rassemble notes et photos pour son *Tombouctou la Mystérieuse*, publié chez Flammarion en 1897 : 418 pages alertes, illustrées d'après ses photographies. Riche et objectif témoignage sur le Soudan Nigérien à l'aube de l'organisation coloniale. Le retour en France se fait nécessairement par le même itinéraire que l'aller. Dubois le regrette ; mais la traversée du Sahara reste encore interdite par l'hostilité des Touaregs, dont Tombouctou était quelques mois plus tôt encore, la vassale périodiquement soumise à de lourds tributs. Dubois reviendra, treize ans plus tard, par le désert cette fois...

Les articles de Dubois ont précédé la parution de son livre, qui obtiendra un vif succès : l'Académie Française le couronne ; on l'édite en livre de prix ! Tout celui lui vaut la sympathie des milieux coloniaux militaires et civils : Binger, Trentinian, le Prince d'Arenberg et le Comité de l'Afrique Française va le recruter à nouveau.

Il s'agit cette fois de seconder le capitaine Cazemajou qui avec une poignée de tirailleurs, doit par Say et Zinder tenter d'atteindre au plus vite le Tchad, avant les Anglais ! Mais, dans sa hâte, Cazemajou lève arbitrairement des porteurs, les traite avec brutalité, fait fusiller les fugitifs repris par les tirailleurs. Dubois ne peut accepter ces méthodes ; il se brouille avec son chef, se voit tenu à l'écart, et à Say reçoit son congé à la suite d'une correspondance acerbe échangée de tente à tente... Il se résigne à quitter la mission, sans savoir que sa brouille avec Cazemajou lui sauve la vie : le capitaine et son interprète

Olive, seront massacrés à Zinder quelques semaines plus tard. Le journaliste éconduit gagne le Dahomey d'où il rentre en France (1897-1898).

Au cours de ses trois expéditions africaines et surtout pendant la dernière il a mesuré l'étendue du fléau du portage, et quelle contradiction il offre avec la « mission civilisatrice » de la France, credo que Dubois professe sincèrement. La sympathie profonde qu'il éprouve pour les noirs d'Afrique l'incite à tenter quelque chose — mais quoi ?

L'automne 1898 le ramène à Paris. C'est alors qu'au premier Salon de l'Auto et du Cycle, il a l'idée, devant l'unique camion exposé, d'un système qui permettrait la suppression progressive de l'odieux portage, en introduisant au Soudan les véhicules automobiles. Une compagnie privée, patronnée par le pouvoir colonial, pourrait sans doute allier à la philanthropie de substantiels bénéfices, en obtenant le monopole des transports routiers. Dubois gagne à son idée un certain nombre de personnages importants dont le ministre des Colonies, Trouillot, et crée la *Société générale d'études pour le transport par automobiles Dubois et Cie*, au capital de 200 000 francs. Outre Dubois lui-même, les principaux actionnaires sont des directeurs de grands journaux et des hommes d'affaires.

Un mois plus tard, avec un camion et un break des ateliers De Dietrich à Lunéville, Dubois est à pied d'œuvre. Le 16 décembre 1898 une automobile roule pour la première fois au Soudan, à Kayes. Le Colonel de Trentinian, gouverneur civil et militaire, est à bord aux côtés de Dubois. Le journaliste assiste aussi à la cérémonie au cours de laquelle Trentinian annonce à Samory, capturé en septembre 1898, à Guélémou, la « clémence du Gouvernement français » qui le fait déporter au Gabon. Le reportage et les photographies de cet événement par Dubois sont reproduits par toute la presse.

Les essais automobiles montrent que les véhicules ont, certes, des points faibles, mais surtout que le bon ou mauvais état des pistes conditionnera le succès ou l'échec. Le but de Dubois est en effet de créer un service régulier qui prendrait à son terminus provisoire le relais du chemin de fer en construction. Celui-ci terminé, les camions assureraient le service des transports et de la poste de Bamako à Ségou et Mopti. Avec l'accord de Trentinian, et des assurances locales sur la réfection de la piste, Dubois repart en France convaincre le ministère des Colonies et recruter actionnaires et fonds.

Cela va vite : la « *Compagnie française des transports par automobiles au Soudan Français* », en abrégé SOUDAUTO, est créée au capital de 1 200 000 francs, dont 100 000 fournis par Dubois. Elle passe traité de gré à gré avec le ministère des Colonies le 28 juin 1899. La colonie du Soudan doit aménager au mieux et à ses frais la piste routière Toukoto-Bamako ; la compagnie y mettra en service 85 véhicules automo-

biles le 1^{er} mars 1900 au plus tard. Matériel, carburant et personnel de conduite et d'entretien sont à ses frais. Dubois, mué en promoteur, n'hésite pas à promettre de substantiels dividendes à ses actionnaires, nombreux et huppés.

Ils ne vont pas tarder à tout perdre. Au retour de Dubois au Soudan avec les premiers véhicules qu'on rencontre sur place à Kayes, les circonstances sont devenues défavorables : changements politiques en France et limogeage de Trentinian ; mauvaise volonté des autorités militaires locales ; incompétence et maladies du personnel européen et des cinquante « chauffeurs » chinois recrutés à Haïphong ; pistes défoncées en plein hivernage par le passage de la mission Voulet-Chanoine, et non refaites depuis ; enfin l'épidémie de fièvre jaune de 1900, de sinistre mémoire... Dubois réussit cependant à répartir le long du parcours cinquante-cinq véhicules automobiles, et les fûts d'essence nécessaires ; mais le service ne fonctionnera jamais régulièrement, même si le 1^{er} janvier 1900, date symbolique, le break de Dubois, pavoisé de

tricolore, a pétéradé triomphalement de Kati à Bamako. La presse mondiale a abondamment relaté ce premier exploit du nouveau siècle !..

Mais la compagnie périclité, et le juge de paix de Kayes va bientôt la condamner pour créances impayées, faisant saisir tout le matériel existant au Soudan. D'appels en recours, tandis que les véhicules rouillent et que l'essence s'évapore, l'affaire traîne treize ans sur le plan juridique. Un arrêt du Conseil d'Etat la clôt aux torts et dépens de la Compagnie, le 12 décembre 1913.

Il y avait longtemps que Dubois s'était retiré, dès le mois de mars 1900. Il y avait perdu tout son argent, beaucoup de son temps, mais nullement son honorabilité. Déjà chevalier de la Légion d'Honneur en 1898, il est nommé en 1900 commissaire spécial du Soudan Français à l'Exposition Universelle.

En 1901, Urbain Dubois meurt à Nice, Félix, dont le frère cadet a précocement disparu, bénéficiera d'une partie des droits d'auteur paternels et pourra placer les capitaux de son héritage dans l'affaire immobilière du Pré Catelan. Elle se révélera durablement fructueuse, et sera une poire pour les soifs futures. Désormais Dubois devient un affairiste parisien fréquentant, outre les salles de rédaction, salons, cercles et champs de courses, tantôt heureux, mais le plus souvent malchanceux dans ses placements comme dans ses paris.

Il n'a pas pour autant perdu le goût de l'aventure. En 1907, il obtient une nouvelle mission officielle en Afrique. Il s'agit cette fois de démontrer que le Sahara complètement pacifié peut être traversé sans escorte d'Algérie au Soudan. Dubois a 45 ans ; il prépare minutieusement son expédition, sollicitant les conseils de grands sahariens. Le Colonel Laperrine n'en est pas avare, comme en témoigne la correspondance échangée. Au Hoggar, Dubois le rencontrera, ainsi que le Père de

Foucauld dont il a fixé les traits sur de célèbres photographies. Son expédition est un succès ; avec un guide et quelques chameliers et âniers, il parcourt en toute quiétude son itinéraire, prend force notes et clichés pour un ouvrage « L'Enigme du Sahara ». Resté à l'état d'ébauche, relève des gravures rupestres et visite les lieux des combats (Tit, 1902 contre ces mêmes Touaregs qui sont aujourd'hui ses hôtes et protègent les caravanes. Au terme de sa méharée, il retrouve Gao, puis son cher Tombouctou, transformé, modernisé, avec des écoles françaises, un dispensaire, une vie de garnison routinière et un receveur des postes qui n'est autre qu'un petit-fils d'El Hadjomar Tall. Puis il remonte le Niger jusqu'à Koulikoro, et prend le train pour Kayes, sur cet itinéraire jalonné des hangars termités où rouillent les carcasses de ses camions... Son dernier livre « Notre beau Niger », paru en 1911 chez Flammarion, insiste sur le développement économique et social déjà perceptible grâce à la présence et à la paix française, et sur tout ce qu'il reste à faire en s'appuyant à la fois sur les initiatives privées des colons efficaces, et sur la volonté de progrès « à l'abri du drapeau tricolore » des indigènes soudanais. Il témoigne de son amitié compréhensive pour les noirs qu'il a tenté de libérer du portage et dont il apprécie le caractère.

Avant d'entreprendre sa traversée du Sahara, Félix Dubois avait fait la connaissance en Algérie de M^{lle} Louise Tribert, fille du défunt sénateur inamovible des Deux-Sèvres, Louis Tribert (1819-1899). Ils se sont fiancés avant qu'il ne parte vers Tombouctou ; au retour en France, le

mariage, qui ne plaît guère à M^{me} Tribert mère, est célébré le 24 mars 1908. L'épouse a trente ans ; le mari quarante-six. Cinq enfants échelonnés de 1909 à 1923 naîtront de cette union un peu disparate, qui verra assez souvent Dubois absent de son foyer pour de longues périodes. M^{me} Félix Dubois mourra en 1933, après une douloureuse maladie. Le manoir de Puyraveau, près de Chamdeniers, dans les Deux-Sèvres, appartenant à la famille Tribert, sera longtemps le refuge de cette nombreuse tribu ; il accueillera même parfois, selon le vœu de Louis, qui généreusement voudrait l'apprivoiser, le fils naturel de Félix Dubois, Albert, enfant et adolescent ballotté, confié à sa grand-mère paternelle, à des tuteurs ou à des pensionnats, tandis que son père continue à s'intéresser aux affaires.

La dot de sa femme lui en facilite l'accès. Le voici en 1912 lançant l'exploitation du richissime bassin houiller de Kouznetz en Sibérie, aujourd'hui la principale région charbonnière de l'URSS. Un consortium franco-russe est constitué, qui fonde le 3 janvier 1913 la *Société des charbonnages de Kouznetz* au capital de 6 millions de roubles-or. Ce n'est pas une mince entreprise. Elle l'attire à Saint-Petersbourg ; il obtient le soutien de grandes banques russes et françaises. Le directeur officiel du consortium, le conseiller impérial Trépow concède à Dubois, par

contrat, 14 % des bénéfices des ventes de ses sociétés à l'état russe. Ce n'est pas un leurre, la première annuité au moins sera versée. Du coup le journaliste mué en homme d'affaires, effectue des placements dans le Transsibérien, et peu avant la révolution de 1917, dans les mines de diamant de l'Altaï. Il en sera de ces investissements comme de ceux de tous les Français dans l'Empire des Tsars ! Longtemps après la victoire des communistes, Dubois poursuivra la chimère d'une récupération au moins partielle, qui, est-il besoin de le dire, ne viendra jamais !

Pendant le premier conflit mondial, un drame familial le touche douloureusement : la mort de son fils Albert, engagé volontaire dès le premier jour, et tué en 1916 sur le front de Verdun. Il ira y rechercher vainement sa dépouille après la guerre.

Ayant mis sa femme et ses enfants à l'abri des bombardements aériens de Paris, à Puyrayeau, Félix Dubois se rend en Amérique du Nord. Il s'y intéresse aux pétroles canadiens de l'Alberta. Affaire de longue haleine, qu'il poursuivra encore longtemps après la paix, jusqu'en 1925 au moins, et qui, comme les précédentes, avortera pour avoir été lancée trop tôt.

Pour autant qu'on puisse le déceler à travers sa correspondance dans le volumineux fonds Dubois des Archives de Niort, les dernières décennies de son existence sont moins aventureuses et plus moroses. Les lettres qu'il échange avec sa femme, avant la mort de celle-ci en 1933, dressent souvent comme des bilans d'échecs économiques et de désappointement sentimental. Est-ce pour rationner les enthousiasmes de jadis qu'il participe à la fondation et à l'activité de la Société des Ecrivains coloniaux (prédécesseur de l'ADELF), membre de son Comité directeur, il fait partie du jury des *Prix de littérature coloniale* qui en 1923 couronne "*Koffi, roman vrai d'un noir*", de Gaston Joseph.

Nous devons à l'un des fils de Félix Dubois, M. Jean-Paul Dubois, quelques renseignements sur les dernières années de son père : ils corroborent ce que la discrétion des documents d'archives nous avait

fait supposer : une retraite principalement consacrée à ses enfants, et " à la mise à jour et à la publication chez Flammarion des œuvres considérables de son propre père, Urbain Dubois, cuisinier célèbre de la fin du XIX^m siècle.

...Mon père était très réservé, modeste, parlant rarement et quand il en était prié, de sa vie passée... "

Il mourut à 83 ans, le 1^{er} juin 1945, et fut incinéré, dans l'intimité, au Père Lachaise.

Bien oublié aujourd'hui, Félix Dubois a eu ses heures de notoriété, voire de célébrité au début de ce siècle. Il les a méritées par sa vive intelligence, la facilité et l'élégance de sa plume, la fertilité de son imagination, mais aussi par l'endurance physique dont il a fait preuve au

cours d'expéditions pénibles, sinon périlleuses. Il campe bien le modèle du Français cultivé et entreprenant, patriote et généreux, de cette " Belle Epoque " qui préludait à deux hécatombes. Son humanisme lui a toujours épargné de tomber dans le mépris ou la condescendance à l'égard des " races inférieures ", sentiments trop fréquent, hélas, chez les Européens de son temps. L'odieuse portage a eu en lui un adversaire déterminé, dont témoignait sa tentative des camions du Soudan, mais aussi plusieurs passages de ses livres et de ses articles. Ce qui lui valut en 1911 de recevoir des mains de La Myre de Vilers la médaille d'honneur de la Société anti-esclavagiste de France. Il venait de montrer dans " *Notre beau Niger* ", la valeur exemplaire d'expériences bien conduites de plantations et d'élevage, dans cet empire colonial dont, enfin, depuis 1905, l'esclavage venait d'être officiellement banni. Il vantait aussi le rôle de l'école française, qu'il opposait volontiers, et vigoureusement, à celui de l'école coranique, propagatrice d'un islam militant et élémentaire dont il se méfiait, trop de musulmans étant restés esclavagistes... Républicain et laïque, mais ami du Père de Foucauld, il croyait sincèrement à la vertu civilisatrice des maîtres mots de son époque : la liberté et la fraternité. Certains seront tentés d'en sourire. Et pourtant...

Retenons surtout le précurseur, qui s'intéresse aux civilisations et à l'histoire soudanaises, qui introduit, vingt-deux ans avant la *Croisière-Noire*, l'automobile au Sud du Sahara ; qui stimule la mise en valeur des charbonnages sibériens, ou des schistes bitumeux canadiens, après avoir, à 46 ans, traversé le Sahara sans escorte pour démontrer que la " paix française " n'était pas une vaine formule.

On méditera aussi sur le destin paradoxal de cet homme, découvreur de riches idées et promoteur de grandes richesses, finissant ses jours grâce à une modeste retraite et de chiches droits d'auteur.

Yves T. SAINT-MARTIN

BIBLIOGRAPHIE

ARCHIVES

L'essentiel des documents actuellement répertoriés se trouve aux Archives des Deux Sèvres, à Niort c'est le " Fonds de Puyrayeau ", côte 1 E spt 154, Papiers Félix Dubois ".

Un inventaire sommaire (6 p. dact.) en a été dressé en 1978 par les professeurs R. Mauny et L. Prussin.

N.B. : Le Fonds est actuellement étudié par l'auteur de la présente notice, pour la composition et l'éventuelle publication d'une biographie détaillée de F. Dubois.

D'autres documents concernant les missions et entreprises africaines de Dubois sont aux Archives Nationales, Section Outre-Mer, 27, rue Oudinot, Paris 7^{me}.

dans :

— Missions 11 (Cazemajou). Mission 19 (Brosselard Faidherbe). Missions 20 (Dubois 1894).

- Afrique III 25. Soudan III 3
- A.P. 1451 (Compagnie des Camions du Soudan).
Voir aussi Institut de France, fonds Terrier, MS 5896, 5897, 5901, 5910, 1934
et Archives de la République du Sénégal, Dakar. 15 G 215

IMPRIMES

- **La Vie au Continent noir** - Hetzel, Paris 1893, rééd. 1895.
 - **Tombouctou la mystérieuse** - Flammarion, Paris 1896, 1897
 - **Notre beau Niger** - Flammarion, Paris, 1911.
- Divers articles de 1892 à 1908 dans *l'illustration*, *le Figaro*, *le Bulletin du Comité de l'Afrique Française* et divers quotidiens français et étrangers.

L'ACADEMIE DES SCIENCES
D'OUTRE-MER. Hommes et
destins. 7 tom. 1975-86.