

LE SAHARIEN

REVUE D'ACTION TOURISTIQUE, CULTURELLE, ECONOMIQUE
ET SPORTIVE

Organe des Associations de la RAHLA (Amicale des Sahariens)
et des AMIS du SAHARA
reconnue d'utilité publique par Décret du 13 Juin 1968

SOMMAIRE

SAHARA

Vœux et recommandations, par A. NABAL	2
Les Djich dans la Campagne de Tunisie (1942-1943), par G. Jean-Louis SOULIE, Ambassadeur de France	3
Notes sur le passage au Sahara de l'aviateur anglais Lancaster, par le Lieutenant- Colonel Paul GAY	9
Au sujet de l'assassinat du Père de FOUCAULD, par A. VACHER	10
Liaison entre les Méharistes de la Mauritanie et ceux de la Saoura et du Touat - 25 décembre 1920, par le Colonel AUGIERAS	12
Commémoration du Cinquantenaire de la Première Traversée du Sahara en automobile, par Louis GAY (1 ^{re} partie)	16
Le Pays des Affars et des Issas, par le Lieutenant-Colonel Roger MARIE (1 ^{re} partie : Cadre physique)	24
Sénanque 1977, par A. NABAL	32

VIE DE L'ASSOCIATION

Assemblée générale de la RAHLA - 14 juin 1977	35
Distinctions - Liaisons - Carnet - Deuils	43
Les Comités de la RAHLA	55
Nouveaux membres et changements d'adresse	60

LIVRES ET REVUES

Le Campement Préhistorique de Bordj Mellala, par J. TIXIER, Francis MARMIER et Guy TRECALLE. — « La Vie dans les déserts » - Exposition organisée par Claude GRENOT, Daniel HEUCLIN, Michel LEMIRE et Roland VERNET. — Eco- physiologie du Lézard saharien, par Claude GRENOT	63
--	----

LA RAHLA (Amicale des Sahariens)

4, rue Coëtlogon — 75006 PARIS
C.C.P. PARIS 20 129 98

Revue trimestrielle

Directeur de la Revue : ALBERT NABAL

N° 66

3^e et 4^e trimestres 1976
1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e trimestres 1977

Les Mauritaniens partent dans la nuit. Nous les suivons à quelques heures d'intervalle après l'abreuvoir de nos animaux.

Aioun Abd El Malek est beaucoup plus à l'ouest qu'on ne le croyait. Nous marchons pendant les journées du 26, 27 et 28 décembre. Nous arrivons enfin au point d'eau vers midi. Le commandant Lauzanne est arrivé un peu avant. Son avant-garde a réussi une opération heureuse ; malgré la nouvelle vite répandue de notre arrivée, quelques Réguibats traînaient encore vers le sud de l'Iguidi. Ils se sont enfuis vers le Zemmour en abandonnant une cinquantaine de chameaux qui portent la marque du Hod. Ils venaient donc d'être razzés au Soudan.

Le commandant Lauzanne et moi estimons qu'il n'y a pas lieu de poursuivre dans une région inconnue et que notre présence dans le sud de l'Iguidi suffit à affirmer notre force.

En conséquence nos détachements n'ont plus qu'à se séparer pour rentrer respectivement à Tabelbala et Adrar.

Malgré la valeur exceptionnelle des observations astronomiques et topographiques faites par le commandant Lauzanne, ma mission transsaharienne conserve un intérêt local car j'aurai seul une vue d'ensemble du Sahara occidental et pourrai fournir des documents nouveaux à l'Afrique occidentale et rapporter en Algérie des renseignements intéressants sur les confins mauritaniens. La situation militaire n'offre d'autre part rien d'anormal, et le retour est sans difficulté selon toutes prévisions. Je peux donc suivant le désir exprimé par les Gouverneurs généraux de l'Algérie et de l'Afrique occidentale et l'autorisation qui m'a été accordée à mon récent passage à Alger, continuer ma mission transsaharienne jusqu'à Dakar.

Le 30 décembre je passe donc le commandement du détachement au capitaine Resson avec ordre formel de rallier Tabelbala sans chercher d'aventure et par l'itinéraire général Touila, Oglet Ould Yacoub, Grizim et Chemiles.

(A suivre.)

Fait à Aioun Abd El Malek le 29 décembre 1920,
le capitaine AUGIERAS.

COMMÉMORATION DU CINQUANTENAIRE DE LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DU SAHARA EN AUTOMOBILE.

par Louis GAY



première partie

Comment j'ai commémoré, avec le Dr Ivars, le cinquantenaire de la première traversée automobile du Sahara par la mission HAARDT et AUDOIN-DUBREUIL en 1922-1923.

En mai 1972, à l'occasion d'une réunion avec des amis, j'apprends que des intrépides projettent de partir au Sahara vers la fin de l'année, avec des voitures de l'époque 1922-1925, pour rendre hommage aux pionniers de la mission Citroën qui, partie de Touggourt le 17 décembre 1922, arriva à Tombouctou le 7 janvier 1923.

Je connaissais déjà les diverses missions que Citroën avait réussies au travers du continent africain et en Asie par leur mécanicien en chef, Maurice Penaud, que j'ai le grand honneur d'avoir pour ami depuis bientôt vingt ans, car venant avec les conducteurs des véhicules en essais aux environs du Mont-Ventoux, Maurice Penaud était le grand patron, malgré ses 1,60 m ; et un grand conteur.

Le soir, après le travail, à l'apéritif, où à la veillée, Maurice Penaud nous faisait revivre les moments formidables des « croisières » : la 1^{re} traversée du Sahara — la 2^e : traversée de l'Afrique à Madagascar en 1925 — et la 3^e : la croisière Jaune en Asie en 1931.

Avec ses récits, et son accent « Parisien », Maurice Penaud était adopté, cela il s'en est souvenu et, quand il a pris sa retraite, c'est ici dans le midi qu'il est venu se fixer, à 6 km de chez moi, encore plus près du Mont-Ventoux, puisque c'est à Bédoin qu'il demeure.

C'est là que je lui ai annoncé mon projet de partir avec une voiture de 1922-1925 pour le Sahara. Il me dit : « Mais dis donc ! Chez toi à Mormoiron il y avait à l'époque où nous y étions, une camionnette qui était à l'origine une chenillette. Qu'est-elle devenue ? » Je lui fis une surprise en lui annonçant que je l'avais achetée. Nous étions en juillet 1972, quelques jours plus tard j'achetai le tracteur agricole sur lequel avait été monté le radiateur d'origine de cette chenillette.

Entre-temps, j'avais contacté le Dr Ivars de Bagnols-sur-Cèze, le promoteur de ce voyage commémoratif. Il était question à ce moment de partir avec des voitures à roues du type B 2. Je révisai le moteur, son radiateur de grande capacité ; l'avant-train de cette ancienne chenillette, mais il me manquait les chenilles et le pont arrière spécial qui constituaient le « propulseur Kegresse et Hinstin à chenilles souples », le pont d'origine étant parti à la casse il y a une vingtaine d'années. J'entrepris une véritable chasse pour retrouver un autre pont arrière de Kegresse.

Pendant ce temps, le Dr Ivars qui cherchait des pièces de B 2, apprit que pas très loin de chez lui, à Tresques exactement (Gard), un viticulteur, M. Arnaud, possédait une chenillette du type B 2 qui lui servait, il y a quelques



Entre Touggourt et El-Oued :
les quatre voitures B 2.

années encore à transporter de l'eau pour traiter ses vignes. M. Arnaud consentit à prêter sa chenillette au Dr Ivars.

Le temps passait, je trouvais, grâce aux renseignements de M. Michel, d'Avignon, antiquaire, une épave avec chenilles et pont arrière Kegresse 2^e type.

Une précision technique : Les voitures Citroën à chenilles Kegresse se classent en 2 types de chenilles. a) Les bandes des chenilles en caoutchouc sont entraînées par pincement, entre les poulies motrices, des talons de guidage intérieur de ces bandes de 15 cm de largeur. b) La bande de chenilles est une courroie sans fin, en toile caoutchoutée, de 21 cm de largeur, sur laquelle des patins métalliques avec bloc de route en caoutchouc sont fixés à l'extérieur et à l'intérieur de la bande au centre des talons de guidage, sur les bords des blocs d'entraînement. Ce montage de part et d'autre de la bande est assuré par 3 boulons par patin, avec 50 patins par bande ; ce 2^e dispositif a équipé les B 2 et les C 4 et C 6 qui restèrent en service, c'est le cas de la B 2 que M. Arnaud nous a prêtée.

Au début d'octobre 1972, j'avais toutes les pièces, mais ma profession de viticulteur m'obligea à rentrer ma récolte et remettre au milieu de novembre le montage du dispositif à chenilles.

Un problème se posait encore, c'étaient les bandes de chenilles qui étaient pourries. Je contactai le concessionnaire « Kleber », la Société Bordet en Avignon, qui a réalisé à partir de bande transporteuse industrielle, des bandes sans fin que j'ai montées. C'était au début du mois de décembre 1972.

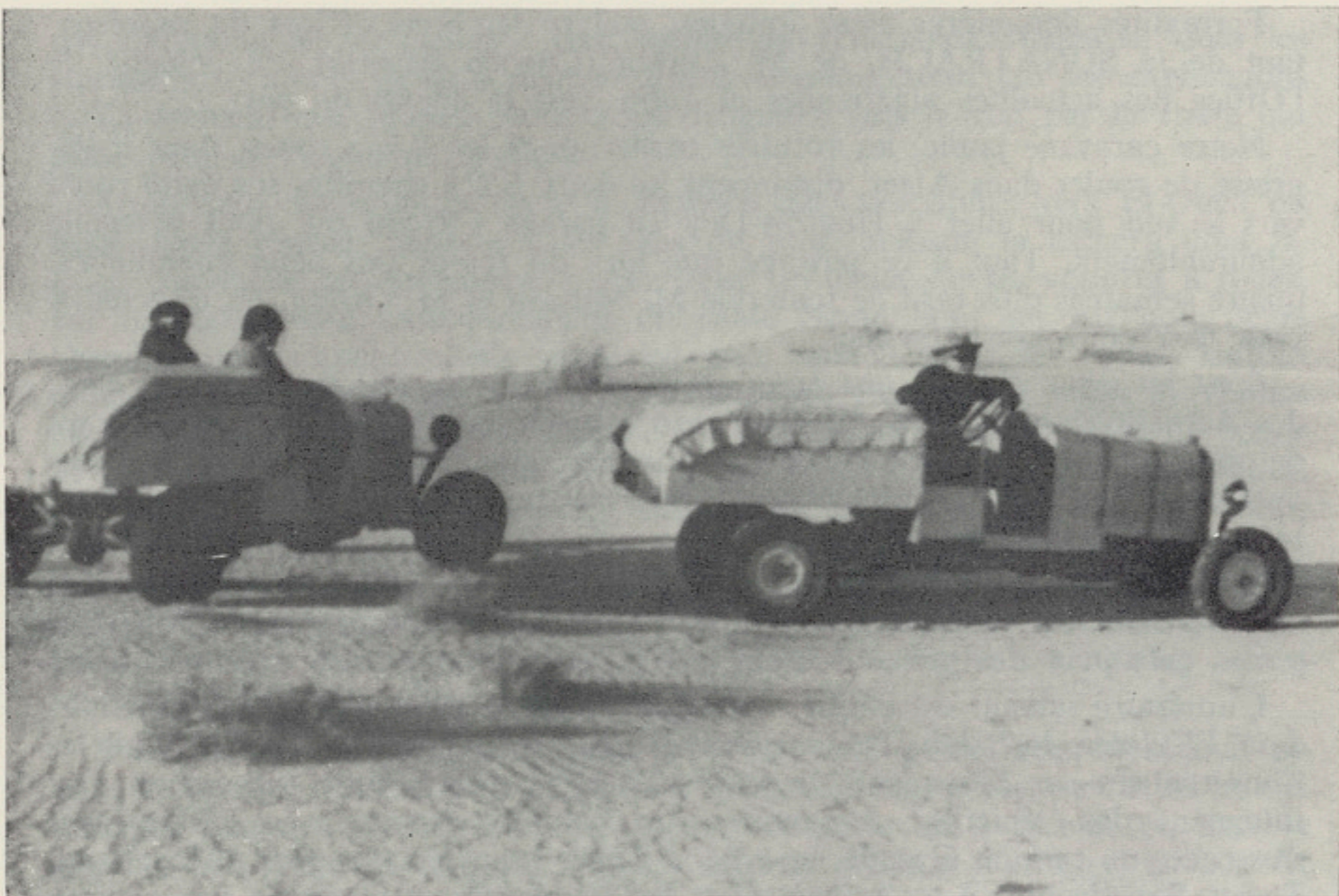
Le 17 décembre 1972, « Les Amis de Sénanque » nous recevaient à Gordes (Vaucluse) en l'Abbaye qui abrite le Musée du Sahara réalisé par Berliet ; j'avais ce jour-là encore les vieilles bandes de chenilles et le départ arrivait. Je passais en préparatifs les fêtes de Noël et le 26 décembre tout était prêt. Je me rendis à Bédouin pour que Maurice Penaud baptise ma chenillette « Lune d'Argent », qu'il conduisit un peu pour les reporters et les journaux. M. Arbillaud, conseiller général et maire de Bédouin, par quelques mots, nous exprima tous ses vœux pour la réussite de l'expédition. Ces quelques mots d'un passionné de l'automobile étaient les bienvenus.

Le 27 décembre nous partions pour Marseille, c'est un ami, Max Calamel, qui transporta ma chenillette, pour rejoindre tous les autres. Rendez-vous avait été donné au garage des véhicules municipaux de la ville de Marseille, route de Lyon, d'où nous partions en colonne, précédés par deux motocyclistes de la gendarmerie qui nous conduisirent à travers Marseille jusqu'à R.M.C. où une réception était prévue. Notre arrêt sur la Cannebière créa un embouteillage par le ralentissement des curieux au volant de leurs voitures.

Puis, ce fut le départ pour les quais, toujours précédés par nos deux motards sympathiques, par le Vieux-Port, la rue de la République. Sur notre passage, à midi passé, il y avait beaucoup de monde très surpris par nos voitures d'une autre époque ; enfin les quais et le bateau de C.G.T.M., « *L'Avenir* » à son poste, avec lequel nous quitterons Marseille ce même soir à 18 heures pour notre voyage, vers cette Algérie que je ne connais pas. Nous nous arrêtons dans cet immense dédale de hangars du port, nos motars nous quittent.

En attendant les formalités douanières, nous mangeons près des voitures, puis c'est l'embarquement avec nos véhicules. Il y a beaucoup de voitures de touristes ; la cale de « *L'Avenir* » est pleine, nous gagnons nos cabines.

Pour le départ, le commandant Weber nous invite sur la passerelle à assister à la manœuvre ; il y avait aussi M. Leparoux, délégué de la C.G.T.M. en Algérie qui rejoignait son poste. Il nous aidait au mieux lors du débarquement en Algérie, et c'est avec plaisir que je le retrouvai au retour le



Le docteur Ivars sur sa B2,
quelque part dans le sable.

22 janvier pour reprendre « *L'Avenir* » pour Marseille. Je me permets de le remercier ici, pour son aide dans les formalités et paperasseries.

C'est de la passerelle que nous voyons Marseille illuminée tout autour de la rade, puis, le château d'If franchi, nous prenons de la vitesse et gagnons le large.

De retour au salon en attendant le dîner, il y eut ici cette chose impensable : au bar-salon, la T.V. régionale diffusait tous les reportages qu'elle était venu faire chez nous, et aussi le reportage du matin à Marseille, où Jean-Claude Juan nous avait interviewés ; aucun de toute l'équipe ne s'en rendit compte, tant nous étions absorbés par cette fin de journée qui marquait le début de notre aventure.

Puis vint le dîner, presque toute l'équipe est à table, et malgré une mer très belle quelques estomacs allergiques à la mer obligent de prudentes retraites en cabine. Après le dîner et une flânerie au bar en regardant le film de la soirée, nous regagnons nos cabines. J'en partageais une avec Jean Yves, dix ans plus jeune que moi, un excellent et formidable ami.

C'est par une très belle journée que se poursuit, le lendemain, notre voyage, par une mer très calme. Vers 10 heures, visite à la machinerie pour quelques passionnés de mécanique, dans l'atmosphère surchauffée et assourdissante des puissants moteurs.

Après le repas de midi, la sieste pour les uns, des parties de cartes pour les autres, de longs mais bons moments passés sur le pont à profiter de l'air du large en attendant d'arriver en vue d'Alger que nous finissons par apercevoir toute blanche dans sa rade un peu avant la nuit. Accostage, débarquement des véhicules modernes par les employés algériens des douanes, qui nous laissent débarquer exceptionnellement nous-mêmes les vieilles voitures.

Formalités douanières assez longues, malgré les bons offices du représentant de la SONATRACH, de M. Girbhi (Citroën Algérie), du délégué de l'Office des actualités algériennes et enfin c'est le départ du port.

Notre caravane jaune, les voitures modernes et les B 2 à roues, dans l'allégresse de rouler dans Alger, distancent les deux B 2 à chenilles sur cette route vers le sud pour aller à Hussein-Dey au garage Citroën qui nous accueille admirablement. Tant à ce passage que lors du retour des deux chenillettes, quatre semaines plus tard, je remercie M. Musard et M. Girbhi, les directeurs, pour leur concours personnel.

C'est au cœur d'Alger que nous nous retrouvons ce 28 décembre, au siège des Actualités algériennes, où nous serons hébergés pour la nuit, mais avant de nous coucher, les personnalités algériennes nous offrent un excellent repas avec des vins choisis à un club privé. Une très bonne ambiance fit terminer la réception très tard dans la nuit.

Le lendemain, derniers préparatifs pour la route du sud, après accords avec les autorités algériennes, qui nous prient de modifier notre itinéraire prévu, cela pour des prises de vues que Serge Marquand doit réaliser.

L'itinéraire suivant est choisi : Touggourt, Hassi-Messaoud, Ouargla, Ghardaïa, El-Goléa, In Salah, Tamanrasset, Niamey au Niger par Agadez. Pour les films réalisés par Marquand, la SONATRACH met à notre disposition gratuitement des véhicules, à savoir : un camion citerne avec 5 000 litres d'essence, un camion Gazelle, une Land-Rover pour les cinéastes : Marquand, Tassot Papadaquis, Ane Andrieux, et les représentants algériens, un camion de la S.N.T.R. de 16 tonnes pour déplacer rapidement les 2 chenillettes, qui ne marchent qu'à 20-25 km/h, sur les parcours où il n'y a pas de tournage. Ces déplacements, on le verra par la suite, se feront bien souvent tôt le matin où tard le soir, aussi les chauffeurs, mécaniciens et graisseurs de ces véhicules ont droit à mon estime et toute ma sympathie.

LE VOYAGE AU DEPART D'ALGER.

La caravane des voitures d'accompagnement et les B 2 à roues partirent le 29, vers midi pour Bou-Saâda, première étape, où, les camions partis le soir d'Alger, arrivèrent tard dans la nuit sous une pluie battante. Cette étape fut très pénible pour les conducteurs des B 2, sans pare-brise.

Après quelques heures de repos à l'hôtel nous repartons de bonne heure pour Touggourt avec toujours de la pluie. Le paysage est changeant : du sable au départ de Bou-Saâda, puis des collines avec de l'Alfa, ensuite des petits villages au milieu des palmeraies que la route traverse et petit à petit le paysage grandit, il est presque plat. La voie du chemin de fer longe la route et la pluie tombe toujours. Bientôt vers le sud le ciel est presque bleu. Nous arrivons à Touggourt. Il est midi passé. C'est à l'hôtel Transat que nous nous installons.

En face de l'entrée de l'hôtel une place avec des palmiers, des eucalyptus, des lauriers-roses et, au milieu, un monument qui indique que 50 ans plus tôt était partie de cet endroit la mission auto-chenille qui allait réaliser la première traversée du Sahara par des pistes à peine tracées, traverser le Tanezrouf de sinistre renommée pour aller à Tombouctou.

Enfin, le départ. Il faut voir nos vieilles voitures autour du monument élevé par Citroën, entourées d'une foule très intéressée, des touristes surpris par ces voitures spéciales dont beaucoup ignorent les heures de gloire. Malgré la pluie, tous les appareils de photo fonctionnent avec frénésie au grand plaisir

des habitants de Touggourt, avec même de vénérables vieillards, dont les souvenirs d'enfants qu'ils étaient en 1922 se manifestent par les explications qu'ils donnent aux jeunes. Nous nous dirigeons vers le sud par la route qui passe près de l'ancienne citadelle.

Après cela, nous allons toute la journée dans les dunes vers El-Oued où nous avons tourné, dans tous les sens du mot, puisque la caméra était là. Dans ces dunes, les chenillettes prirent leur revanche sur les voitures à roues, car le merveilleux moutonnement du sable blond était un jeu pour leurs chenilles en caoutchouc. Ce sable est très instable sous les roues, surtout quand celles-ci sont motrices ; car en deux ou trois tours, voilà la voiture enlisée. Une des premières solutions est « la poussette » car « l'huile de bras » est très efficace au Sahara, ou alors « la remorque » par une des chenillettes. Pour cette première journée, Serge Marquand se fit des cheveux, les quatre voitures B 2 par leur différence de vitesse de croisière n'étaient pas souvent groupées. Les chenillettes, malgré leur lenteur, doubleraient les voitures à roues quand il fallait grimper sur les dunes, en laissant derrière elles deux marques parallèles, sans bavures, cela malgré leur poids de 1 300 à 1 400 kg contre les 500 à 600 kg de leurs sœurs à roues.

Nous rentrons à Touggourt, puis c'est la route pour Hassi-Messaoud où nous arrivons à l'entrée de la nuit. Quel spectacle ! Là, posées sur le sable, des flammes dansantes, rouge sombre, sortant de cette terre désolée et, vers la gauche, une tache de verdure qui nous attend : Maison Verte, un paradis de calme avec des fleurs et des logements à air conditionné, le bar ultra-chic et son restaurant où l'on nous reçoit pour le dîner et, après dans cette nuit, où le rougeoiement des torchères se reflète dans le noir du ciel, nous remplaçons un « flector » à une des chenillettes avant de prendre la direction des torchères, ces gigantesques chalumeaux dont le vacarme et la chaleur dansante sont impressionnants. Il est 3 heures et demie du matin quand nous regagnons nos chambres climatisées ; après une douche bienfaisante nous nous endormons sur ces visions dantesques que la caméra a fixées, sans l'aide de projecteurs.

Au petit matin, le soleil est au ras des sables ; retour aux torchères et complexe pétrolier avec toujours la caméra, dont l'œil nous guettera jusqu'à Tamanrasset, point ultime de la randonnée des chenillettes vers le sud.

Nous voici à nouveau en route ; par leurs propres moyens pour les uns, les autres sur camion. Ouargla ne nous voit que passer. Après c'est un plateau désolé, tourmenté et, surgissant au fond de ces vallées toute blanches et ocre pâle très tendre, des minarets dominant chaque village dont l'ensemble forme Ghardaïa, avec la palmeraie d'un vert presque noir. Quelques virages, une descente et voilà la civilisation qui nous reprend. Après le défilé dans les rues de la vieille ville de Ghardaïa, le marché coloré, la visite à un des villages satellites au nom sonore, une promenade par de merveilleux chemins poudreux où même les ânes sont surpris. Quelques vignes dans les jardins ont encore leurs feuilles en ce début de janvier ; nous arrivons dans la palmeraie avec nos vieilles voitures. Pour les autres équipiers la visite se fera en touristes. Le soir nous rentrons à l'hôtel Transat à la jolie cour intérieure avec jardin.

A regret nous partons, mais au bout de cette nouvelle étape c'est El-Golea que l'on découvre du haut d'une falaise sableuse à un détour de la route. La ville est dispersée au milieu d'un écrin de palmiers. Vers l'est les ruines de vieilles citadelles, sur deux pitons rocheux, semblent veiller : vestiges de l'époque des Rézzous.

Quelques virages en descente dans une gorge, une courbe, et nous voilà sur des avenues bordées de trottoirs, partout des palmiers derrière des murs de briques crues, avec beaucoup de canaux où court une eau claire. Quel contraste avec le paysage que nous venons de traverser !

Il est midi. Nous sommes tous réunis. C'est le repas que Renée, Pierre et Michèle ont préparé que nous prenons dans une palmeraie abandonnée au bord de la route, où un ruisseau à l'eau rapide donne une note de fraîcheur. Là, bientôt, une assistance d'enfants curieux nous tient compagnie, car les deux joyeux, Bernard et Marc, nous ont rejoints depuis la veille.

Au moment du départ nous faisons le point : ce soir nous camperons au début du plateau du Tadémaït à Fort Miribel, la route bitumée se terminant à cet endroit actuellement. En route donc pour Fort Miribel.

C'est ici que se produit une dispersion par manque de précision sur le tracé de la nouvelle transsaharienne, cette dernière, en effet, ne passe plus par Fort Miribel, et ceux qui nous précédaient, n'ayant pas laissé d'indication à l'embranchement, nous allons à Fort Miribel puisque c'est notre rendez-vous. Après 30 km de mauvaise piste, c'est le fort. Il fait presque nuit, mais personne n'est là.

Nous nous préparons à camper puisque nous ne sommes qu'avec le camion chargé des deux chenillettes, le chauffeur Brahim, le graisseur Habdallah, Jean-Yves et moi-même. Dire que nous avons été contrariés par cet incident, cela va de soi, mais quel merveilleux calme au creux de cet oued près du puits avec quelques palmiers. Si notre horizon est limité au nord par la silhouette du fort abandonné, dont le mirador bien inutile s'élève encore, au sud la piste disparaît entre des touffes de genêts, à l'est et à l'ouest c'est l'oued. Bientôt la nuit estompe tout avec un ciel très pur où brillent les étoiles.

Nous préparons un feu avec des morceaux de genêts, quelques débris de feuilles de palmiers. Une flamme claire monte bientôt.

Quels merveilleux compagnons sont pour nous Brahim et Habdallah qui tout de suite préparent le couscous qu'ils nous offrent et que nous mangeons avec plaisir. A notre tour, nous leur offrons du fromage et des pâtes de fruit de la réserve que j'avais dans ma chenillette. Puis chacun s'organise pour la nuit. Avec Jean Yves nous aménageons un abri avec une bâche sur le camion à côté d'une chenillette. Brahim s'installe dans la cabine, et Habdallah déplie son lit de camp qu'il met sous le camion. Au bout d'un moment, quand le sommeil commence à nous prendre, un bruit de moteur nous fait tendre l'oreille. Nous sortons la tête de dessous la bâche. C'est bien du nord que l'on vient. Le fort commence à se détacher dans la nuit, éclairé par-derrière par des phares de voiture. Elle surgit à côté du fort, descend la piste et vient s'arrêter à côté du camion. C'est la Méhari avec deux des jeunes de l'équipe qui nous cherchent. Ils sont venus après avoir attendu au bout de la route goudronnée où tout le monde est allé sans passer par Fort Miribel comme prévu. Après les avoir tranquilisés, nous décidons de rester et rejoindre la nouvelle piste demain, au début du plateau du Tadémaït, en continuant par l'ancienne piste.

Ils repartent, nous laissant couvertures et sacs de couchage, en prenant la piste vers le sud pour rejoindre le campement. Au bout d'une heure et demie, quand nous étions bien endormis, une voiture nous réveille. C'est encore eux. Ils sont revenus, car ne trouvant pas le campement, ils préfèrent reprendre la piste par où ils étaient venus. Ils font le plein et disparaissent derrière Fort Miribel.

Après une nuit très froide, des glaçons sont pendus aux radiateurs des B 2, et tout est blanc de givre que le soleil fait disparaître en quelques instants.

Habdallah rallume le feu, nous prenons le petit déjeuner près de ce feu réconfortant, puis nous partons par la piste vers le sud qui monte un peu pour sortir de l'oued. Au bout d'un petit moment, quelle magnifique vue sur le fort au nord, éclairé maintenant par le soleil qui monte très vite, puis la piste en obliquant vers l'ouest passe près d'un petit lac, tout à fait inattendu, au milieu de cette immensité de rocailles arides, partout quelques touffes d'herbes et des arbustes, autour de l'eau où se reflète le bleu du ciel. Nous passons pas très loin d'un campement de nomades, quelques chameaux nous regardent passer de loin, les autres plus près de la piste s'éloignent d'un pas léger comme une course vue au ralenti, et bientôt nous trouvons la grande piste et, là aussi, les autres voitures de l'équipe.

C'est maintenant le plateau du Tadémaït dans tous sa splendeur, d'une teinte gris sombre presque métallique que strient une multitude de traces de véhicules de part et d'autre de ce qui sera la future route transsaharienne, qui ouvre une plaie d'un rouge brun jaunâtre. De même teinte sont les traces des véhicules qui, elles, s'éloignent parfois de près d'un kilomètre pour rechercher un terrain vierge parmi les galets brillants, sans pour cela perdre de vue les balises métalliques blanches de la vieille piste.

Sur le Tadémaït chacun choisit sa route et le passage reste marqué par une double trace sur la pierraille ; quant au panache de poussière qui suit chaque véhicule comme son ombre, il est dispersé par le vent léger qui souffle presque tout le temps sur le Tadémaït.

Après quelques heures de marche, c'est le chantier de la future route transsaharienne au milieu d'un grand nuage de poussière dorée d'où surgissent camions énormes et engins de terrassement.

Dans la matinée, nous nous arrêtons ; mise à terre des chenillettes qui rejoignent les B 2 à roues qui viennent de prendre le baptême de vraie piste.

Voici que la caméra reprend dans son viseur notre équipe de vieilles voitures et, là, parmi les engins du chantier sur ce plateau sans limites, nous roulons, précédés ou suivis par la « Land » des cinéastes. Il est midi passé quand nous retrouvons les collègues avec les voitures d'accompagnement poussiéreuses. Le repas est pris rapidement, car tout le monde a faim ; puis c'est à nouveau le départ vers le sud, vers cette descente du Tadémaït, bête noire des routiers sahariens qui d'ailleurs ne sera bientôt qu'un souvenir puisque, dans un carrousel incroyable, des engins de plus en plus gros mordent ce roc, où apparaissent les grandes saignées claires de la future route transsaharienne que l'on découvre du bord de cette grandiose citadelle que l'érosion a ciselée en laissant des pyramides vers la gauche et, à droite, des escarpements avec de profondes traces de ravinement.

Devant ce décor prestigieux, aux teintes gris, rose, jaune et mauve, le cœur se serre à la vue de cette détérioration par l'homme, dans un but de progrès. Notre équipe de cinéastes va fixer ce qui reste encore de ce site au passage de nos engins d'un autre temps.

(à suivre)

Louis GAY.