

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

- « Le Saharien » et vos cotisations, par A. NABAL 2
- Le renouveau de l'Islam, aperçu sur ses sources idéologiques et sur ses sujets de
discorde, par G. Jean-Louis SOULIE, Ambassadeur de France 4
- Liaison entre les Méharistes de la Mauritanie et ceux de la Saoura et du Touat,
par le Capitaine RESSOT (fin) 14
- Commémoration du Cinquantenaire de la Première Traversée du Sahara en auto-
mobile, par Louis GAY (fin) 22
- Le Pays des Affars et des Issas, par le Lieutenant-Colonel Roger MARIE (fin) 32
- Sables et vieilles pierres, par Aldo CEREGHETTI 42

VIE DE L'ASSOCIATION

- Assemblée Générale de la RAHLA du 13 juin 1978 48
- Distinctions - Liaisons - Carnet - Deuils 57
- Les Comités et la Bibliothèque de la RAHLA 64
- Nouveaux membres et changements d'adresse 68

LIVRES ET REVUES

- Le Guide du Raid Auto-Moto, par Daniel BERGER et Christian PORTAL. —
— Vers d'autres Tassilis, par Henri LOTHE. — Bibliographie éthno socio'ogique de
la Tunisie, par André LOUIS. — Thèse sur la traduction automatique de la langue
arabe, par Pierre VERMEL. — Les contradictions sociales et leur expression symbo-
lique dans le Sétifois, par A. OUITIS. — Un village algérien, structures et évolution
récente, par C. LACOSTE-DUJARDIN 72

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° 67

1978

partie de la reconnaissance. Avait pris part antérieurement à neuf reconnaissances et à plusieurs combats.

N° matricule 32 : Maréchal des logis Mohamed Ben Madani, Compagnie du Touat. Sous-officier énergique et de toute confiance, a rendu de signalés services au cours de la reconnaissance par sa connaissance des régions sahariennes. Auxiliaire précieux et sûr.

N° matricule 65 : Mohamed ben Hahdj (Compagnie de la Saoura), brigadier. — N° matricule 51 : Belkreir ben Belkreir, brigadier. — N° matricule 90 : Brik ben Abdelkader, 1^{re} classe. — N° matricule 124 : Yaich ben Yaich, 1^{re} classe. — N° matricule 36 : Ahmed ben Djebbour, 1^{re} classe. — N° matricule 98 : Cheik ben Ahmed, 1^{re} classe. — N° matricule 60 : Cheik ben Abderrhaman, 1^{re} classe. Excellents méharistes d'un dévouement absolu, modèles d'entrain et d'énergie. Ont rendu comme guides les plus grands services tant dans la dernière reconnaissance que dans maintes reconnaissances antérieures.

N° matricule 92 : Mohamed ben Hadj (Compagnie du Touat), 1^{re} classe. — N° matricule 115 : Cheik ben Salah, 1^{re} classe. — N° matricule 176 : Abdallah ben Kaddour, 1^{re} classe. Même motif, ont été blessés dans un combat au cours d'une reconnaissance précédente.

Béni-Abbès, le 20 février 1921.
Le capitaine RESSOT,
commandant provisoirement
la Compagnie saharienne de la Saoura.

Commémoration du cinquantenaire de la première traversée du Saha en automobile

par Louis GAY (fin)

En attendant le signal pour le départ, près d'un de ces tas de pierres au bord de la vieille piste, avec de l'autre côté ce panneau presque illisible, où il est recommandé aux chauffeurs de descendre « en première ». Malgré ce sage conseil, des épaves de véhicules gisent au fond de ce paysage tourmenté aux détours de la vieille piste qui se faufile en s'accrochant aux caprices de ces escarpements, avec des virages en épingles, un tobogan à la pente de 20 %, nous nous retrouvons au bas de ce chaos. Après une bonne ligne droite la piste reprend plein sud par une courbe à droite, et bientôt le chantier accroché à flanc de falaise disparaît dans la poussière.

Ici la piste presque rectiligne traverse le lit d'un oued marqué par quelques arbustes puis, c'est encore un chantier que nous traversons, nos chenillettes, stimulées par les bulldozers, leurs grands frères, foncent de leur 15 à 20 km/heure dans la poussière qui éclabousse telle de l'eau ; le paysage dans cette poussière paraît irréel et nos engins tels des monstres disparaissent et réapparaissent ; de nouveau, la piste toute neuve sur laquelle nous roulons malgré l'absence de bitume.

Etant partis en avant pour être filmés, nous continuons, et c'est bien deux à trois heures après que nous sommes rejoints. Il faut bien laisser filer à regret les B 2 à roues, pour qu'elles se dépêchent en marchant à leur maximum, et changer les chenillettes, car In Salah est notre prochaine étape. Avant d'y arriver la piste traverse un paysage tourmenté. Là, il faut dépanner notre camion citerne qui, sorti de la piste, est ensablé. Pelles à main, plaques et l'aide de notre Mercedes 3 ponts ont vite fait de le tirer de ce mauvais pas.

Il fait presque nuit quand nous franchissons des falaises entre lesquelles serpente la piste, et c'est à la nuit bien tombée que nous entrons à In Salah.

Ici, pas de trottoirs, pas de goudron, du sable rouge, du sable rouge partout, contre les murs rouge sombre des maisons. Puis, c'est l'arrêt sur une petite place avec toujours ce sable rougeâtre. Partant de la place, une rue avec des arbres, les autres voitures sont là, l'hôtel n'est sûrement pas loin, mais avec l'arrivée de notre équipe c'est complet. Avec Jean-Yves, nous avons une chambre, que nous remettent les cinéastes dans un modeste hôtel.

Le matin, après le petit déjeuner, un peu de mécanique aux B 2 à roues : un ressort avant cassé, quelques boulons perdus, d'autres desserrés, quelques roues à réparer avec un pneu à changer. Les cinéastes ont filmé la révision, et maintenant que tout est prêt nous prenons la rue principale qui file vers la palmeraie en passant sous cette porte monumentale, rouge brun dont la cime se termine par des créneaux en pointes, une avenue de tamaris, puis des palmiers et, à droite, de magnifiques dunes blondes surmontées de petites palissades en feuilles de palmiers dont l'orientation est destinée à retarder l'avance menaçante des dunes vers le vieux In Salah, dont quelques murs sont déjà écroulés sous la poussée du sable qui sera bientôt au pied du minaret.

Sous le ciel d'un bleu limpide, ces dunes blondes, ces palmiers au vert feuillage, la ville d'In Salah toute rouge est très belle, et quelques bourricots chargés ou montés par leur maître passent près de nos voitures, que des gamins contemplant, pendant que Serge Marquand et son équipe opèrent.

En début d'après-midi, nous voilà à nouveau en route avec le camion vers Arak qui sera notre prochaine étape. Le soleil étant à son zénith, fait danser dans le lointain In Salah qui disparaît bientôt, et c'est une immense étendue blonde qui nous entoure ; la piste plus foncée un peu rouge avec du violet paraît monter, puis vers, la gauche, des collines où apparaissent des mirages, des lacs, ou des bras de mer, qui disparaissent comme ils sont apparus, des étendues de pierre, de sable avec un passage où du sel durci laisse des traces blanches, encore des collines très basses qui passent par tous les blonds au brun, au violet. Peu avant la nuit, nous arrivons en vue de Tadjemout ; les collines à gauche et la montagne arrondie, au-dessus des palmiers, sont d'un rouge flamboyant irréel ; nous nous arrêtons pour nous rafraîchir à cette source qui disparaît au pied des palmiers où gambade en bêlant un cabri noir et blanc qui a deux ou trois jours.

Nous repartons presque aussitôt car la nuit tombe très vite. La route se faufile entre les collines qui prennent une teinte grise, et bientôt il faut les phares. Nous roulons un moment et entrons dans des gorges qui doivent être très belles à voir le jour ; nous traversons le lit de l'oued et après avoir roulé un moment au pied de la falaise qui est très haute... une lumière ! C'est Pierre qui nous indique la descente pour traverser l'oued. Un épineux est au croisement qui conduit à l'ancien fort qui se devine dans l'obscurité, de même que le puits au milieu du terre-plein légèrement en pente, ce puits

dont l'eau peu profonde est protégée par une maçonnerie ronde recouverte d'une porte. Tout autour, c'est la falaise qui nous domine. Nous sommes à Arak.

Nous nous installons dans une ancienne baraque métallique qui est à la disposition des touristes et que garde un civil algérien.

Après le repas, c'est une mise au lit générale, et le sommeil a vite fait le silence dans cette chambrée où il y a les deux personnes du sexe faible de notre équipe, Michelle et Renée,

Au matin, quel spectacle, ce lever du soleil dans les gorges où, le bordj, les véhicules minuscules entre les falaises toutes en ébouli à leur base, que le soleil colore de rouge sur les cimes et de rose et mauve les parties en contre jour et, au milieu de cette nature minérale, dans le fond de l'oued avec de grandes herbes, quelques palmiers et épineux, entre lesquels, du côté du levant, il y a un campement de nomades aux tentes sombres.

Nous repartons de nouveau par cette piste où d'un seul coup, à un détour, le bordj disparaît. Nous montons pour redescendre aussitôt, pour monter encore dans un étrange paysage tourmenté, tout violet et mauve pendant des kilomètres. Du haut d'un raidillon voilà qu'apparaissent quelques cabanes en feuilles de palmiers, le paysage s'élargit, des montagnes plus hautes à quelque distance, des arbustes dans l'oued qui serpente. C'est Meniet.

Après plusieurs heures de marche, apparaît un paysage lunaire : roches percées en forme de bêtes de l'époque diluvienne, une courbe de la piste, quelques épineux, et dans le fond de cette plaine un marabout tout blanc sur lequel flottent de petits drapeaux. Après plusieurs tours, nous nous arrêtons et les chauffeurs vont au marabout. Nous admirons le site. Vers le sud-ouest, une montagne gris métallique de forme arrondie, sur ses deux énormes bosses, des blocs instables, au pied de la montagne une maison toute blanche. Les chauffeurs algériens sortent du marabout. Il nous font signe de les accompagner vers un grand gaillard voilé, portant un burnous brun foncé qui nous sert du café dans des tasses qui sont disposées sur un plateau, un enfant d'une douzaine d'années l'aide. Il est tête nue et porte un burnous. Avec leurs petites manches, ces bournous les font ressembler à des pingouins.

« Ici, me dit Brahim, on ne paye pas, car leur offrir de l'argent serait une offense. Par contre, ils acceptent café ou sucre que les chauffeurs ou visiteurs leur donnent. » Nous sommes à Tesnou, Zaouïa de Moulay El Hassan.

Nous reprenons la piste qui se faufile en larges courbes entre les collines aux teintes changeantes. Sur ces étendues entre les collines, des épineux, des touffes ressemblant à de l'alpha, donnent l'impression d'un champs cultivé.

Après une bonne partie de piste, voici que sur la montagne à droite, insolite en ces lieux, des poteaux électriques avec dans le lointain un château d'eau près d'un baraquement, une piste goudronnée, aussi quelques baraques abandonnées protégées par des fils de fer barbelés. Nous nous arrêtons pour manger car il est midi passé. Nous partageons nos provisions avec les chauffeurs et le grand gaillard de Tesnou qui est venu avec nous, car il va chercher de l'eau dans les fûts métalliques que nous avons mis sur le camion. Un autre les lui remontera à Tesnou, pour qu'il puisse offrir aux passants le café ou dépanner le radiateur vide.

Nous faisons un petit bout de route et arrêtons le camion près du château d'eau. Ici l'eau — rare — coule dans des abreuvoirs où chameaux et chèvres se désaltèrent.

Il fait plus chaud. Le ciel est très bleu et la piste se déroule dans un merveilleux paysage, quant à un détour apparaissent quelques habitations aux toits plats, blotties sur un terrain surélevé par rapport à la piste qui est assez mauvaise ; une courbe vers la gauche et quelques palmiers avec de la verdure en dessous disparaissent au détour suivant : nous venons de passer par Im Emguel.

Bientôt vers la gauche apparaissent des chaînes de montagnes assez importantes dans une brume que fait danser la chaleur. Ce sont les contreforts du Hoggar et çà et là quelques espaces de verdure, des murs entourent quelques parcelles où il y a des cultures. A droite, une construction assez originale : une file de piliers telle une ruine grecque, des palmiers, quelques tamaris.

Le panneau bilingue « Tamanrasset » est là, en même temps que la route goudronnée et bientôt la ville rouge brun apparaît avec, vers la gauche, des pylônes métalliques rouge et blanc. De chaque côté de la route, des maisons en construction avec des briques en terre qui sont faites à même le sol d'où a été extraite l'argile rouge brun. Des tamaris bordent l'allée où nous roulons. C'est le centre de Tamanrasset. Nous passons près d'une place dominée par une tour métallique où flottent des drapeaux. Le bordj du Père de Foucauld est à droite, construction massive rouge brun avec des créneaux.

Nous traversons toute la ville jusqu'à l'hôtel du Mouflon ; pas très loin, il y a des rochers où s'arrête notre camion. Quand toute l'équipe arrive vers le soir nous nous installons presque tous au camping municipal dans des paillottes, et quelques autres en ville qui ont trouvé des chambres, car c'est le moment d'une grande fête touareg à Tamanrasset. Ils viennent du Hoggar, de tout le sud du Sahara, du Mali, du Niger ; ce qui fait beaucoup de monde, avec aussi les touristes de toutes nationalités en ce début d'année.

Aussi nos vieilles voitures attirent les curieux, surtout les touristes, car chez l'habitant local on trouve cette curiosité qui lui permet de rester impassible, assis sur ses talons à regarder passer gens et véhicules. Il y a, bien sûr, ceux



Hommes Bleus.
Passagers Touaregs.

qui connaissent la mécanique, posent le plus de questions et, si on leur propose de faire un tour, ceux qui étaient indifférents sont prêts aussi à monter.

Le lendemain de notre arrivée, nous partons de bon matin vers le nord-est par une piste où la tôle ondulée est très belle, à cause des rochers qui bordent la piste. Après quelques kilomètres, à gauche de la piste, un pic, sorte de colonne cannelée sur un socle d'éboulis provenant de la cime de ce pic par suite de l'érosion qui le ronge depuis des millénaires. C'est le pic Laperrine, d'un brun rouge sur le sable presque blanc, sous un ciel très bleu. Un peu plus loin, une masse de roches brillantes d'un gris rosé ; au milieu de ce paysage quelques épineux, et là sous cette ombre précaire un groupe de Touaregs nous attend. Il y a les femmes non voilées et leurs enfants qu'elles bercent tout en chantant pendant que les hommes bleus dansent avec sabre, arc, lance. A notre arrivée, nous échangeons des saluts, pendant que les cameramen opèrent. Nous faisons faire quelques tours de voiture aux Touaregs ravis.

Après ces prises de vues nous redescendons à Tamanrasset. Les B 2 à roues, plus rapides, foncent sur la piste et disparaissent dans un nuage de poussière. Avec les chenillettes, nous passons où bon nous semble, et quel plaisir de folâtrer en dehors du terrain fréquenté par les véhicules à roues.

Nous voici à nouveau dans les contreforts du Hoggar, près d'une guelta, dont l'eau est contenue dans une vasque formée par les roches, devant la paroi en forme de cirque où l'eau a laissé des traces claires qui reflètent le bleu du ciel.

Nous descendons dans l'oued, mais là, seules les chenillettes passent dans ce sable à gros grains, car en deux tours de roues les B 2 classiques sont ensablées jusqu'au pont. Nous sortons les B 2 de l'oued et retournons à Tamanrasset.

Le lendemain, nous partons pour l'Ermitage du Père de Foucauld à l'Assekrem. En cours de route nous faisons un détour pour voir une magnifique guelta au milieu de ce paysage de désolation, voir cette eau limpide où le ciel bleu se reflète, avec des lauriers roses, des joncs, dans un minuscule vallonnement perdu dans cette immensité de rocailles brunes.

La piste continue à monter en serpentant entre les montagnes mauves, brunes où surgissent des pitons pareils à un doigt levé. Le guide nous indique de gros blocs de rochers où se trouvent quelques gravures rupestres, témoignages du passage des humains.

Nos chenillettes retrouvent leurs éléments et lentement prennent l'essor sur cette piste aux affleurements bleutés blancs, avec de petits cailloux brillants, dans un décor de rochers aux teintes mauves, gris bleuté. Nous montons toujours. Alors apparaît dans un gigantesque panorama un mince tracé plus clair à flanc de montagne qui monte en zigzagant comme s'il devait aller aux nues. C'est la piste et ses lacets vers le refuge de l'Assekrem avec tout au-dessus, comme un cube sombre, l'Ermitage du Père de Foucauld à 2 900 mètres.

Prudemment, sans pousser les moteurs, nous grimpons en deuxième, puis très vite il faut prendre la première. Pour ne pas fatiguer les boîtes de vitesse je demande à Jean-Yves qui me suit avec la deuxième chenillette, celle de M. Arnaud, d'utiliser le relais et de reprendre la deuxième vitesse. Les moteurs tournent presque à vide. Je reprends la troisième et nous montons très bien. Voici que les B 2 à roues qui étaient montées jusque-là sont dépassées, leurs embrayages mis à rude épreuve émettent des odeurs de garnitures assez malmenées. Elles auront recours à la Land pour les grimper en haut

du col ; nous continuons avec la deuxième vitesse que nous gardons jusqu'au refuge devant lequel nous nous arrêtons. Il ne fait pas chaud, nous laissons les voitures et à pied nous prenons le sentier qui grimpe en lacets parmi de gros blocs, et d'un seul coup, au dernier virage, apparaît l'Ermitage avec sa porte à 1 m du sol, où il faut passer courbé pour entrer. A l'intérieur la pénombre et le calme incitent au recueillement. Parmi des instruments météo, des objets du culte, des livres en langue arabe. Puis on ressort et là, dans cette lumière merveilleuse c'est la découverte de toute la beauté du site. A nos pieds cette grandiose vallée où monte la piste entre les montagnes bleu gris, mauves, roses. Dans le lointain et grâce à la table d'orientation devant l'Ermitage, il est possible de mettre un nom sur ces pics. C'est à regret qu'il faut descendre.

Nous prenons un rapide repas au refuge que Pierre et Renée ont préparé. Nous remercions les gardes du refuge pour l'amabilité qu'ils ont eu de nous abriter pour manger car il fait toujours froid. Il est 14 heures passées.

Nous reprenons à nouveau la piste pour Tamanrasset, piste qui arrive du Nord. Quelle merveilleuse balade que de rouler en chenillette, même si la piste est assez mauvaise, mais après bien des kilomètres il faut charger les chenillettes pour ne pas rentrer trop tard. On roule à nouveau en camion, la piste traverse un paysage chaotique d'une sauvage beauté, quel dommage que nous ne puissions disposer de plus de temps, car si la montée fait découvrir des merveilles, la descente, surtout vers le soir, dans un paysage où tout est différent, offre des éclairages somptueux.

A nouveau la piste est accrochée au flanc de la montagne où les vastes courbes de terrain ne permettent pas dans le crépuscule qui arrive, de distinguer tant la distance est grande, le tracé de la piste dans la vallée.

Des virages en épingle à cheveux obligent notre camion à manœuvrer, les roues avant passant sur les pierres instables de la murette de soutènement de la piste. A un virage, Habdallah a guidé la manœuvre par plus de cinq marches avant et arrière pour passer.

Ici la toile de fond est splendide. Vers le nord, des montagnes de forme arrondie bizarre, que le soleil couchant teinte de rose. Jean-Yves et moi-même n'avons plus de pellicules pour fixer les couleurs de ces montagnes qui, vers le bas ont des plaques jaune claire sur des gris et mauves. Puis c'est un toboggan où notre camion fonce. Il fait presque nuit. La descente nous a amenés au pied des montagnes dont les sommets se découpent sur le fond du ciel presque rouge du côté couchant, rendant encore plus irréelles les teintes des montagnes qui nous dominent maintenant de toutes parts.

Entre les rochers, la piste très étroite fait des détours, monte pour redescendre aussi brusquement et quelquefois les roues arrière passent un peu sur des blocs de pierre, et grâce aux deux ponts arrière nous pouvons presque dire que c'est confortable. Il fait nuit maintenant et les phares éclairent les masses de rochers qui sont autant de fugitives apparitions au milieu de cette nature figée.

Sur une partie de terrain surélevée la piste passe à côté de deux ou trois petites huttes désertes entourées de petits murs de pierres. C'est la seule trace d'habitation que nous voyons depuis plus de quatre heures que nous roulons, cela va continuer encore plus d'une heure.

Petit à petit quelques arbustes, puis des touffes d'une herbe assez haute, qu'éclairent les phares et toujours pas une lumière en vue. Le ciel d'un bleu noir maintenant où brillent les étoiles, domine le paysage qui paraît s'agrandir. Enfin des phares dans le lointain, c'est une voiture qui vient vers nous, puis

elle disparaît. nous la voyons arrêtée au bord de la route. C'est la Land Rover des cinéastes avec Serge Marquand, qui ne nous voyant pas arriver est venu à notre rencontre. Nous sommes presque arrivés, nous dit-il, puisque j'ai roulé à peu près une heure pour venir ici. Il tourne et repart, nous nous lançons dans la poussière qu'a soulevé la voiture. Nous voilà à nouveau seuls.

Après plusieurs kilomètres une lueur à l'horizon. C'est sûrement Tam, et puis au bout d'un moment voici les lumières — déception, ce sont les balises du terrain d'aviation. Tam est encore à 10 km — un croisement et voilà la route bitumée — nous arrivons.

Je dois ici rendre hommage au brio de Brahim, le chauffeur du camion Mercedes de la S.N.T.R. et de son aide Habdallah pour nous avoir conduits par cette piste, car je craignais fort que nous n'en sortions pas.

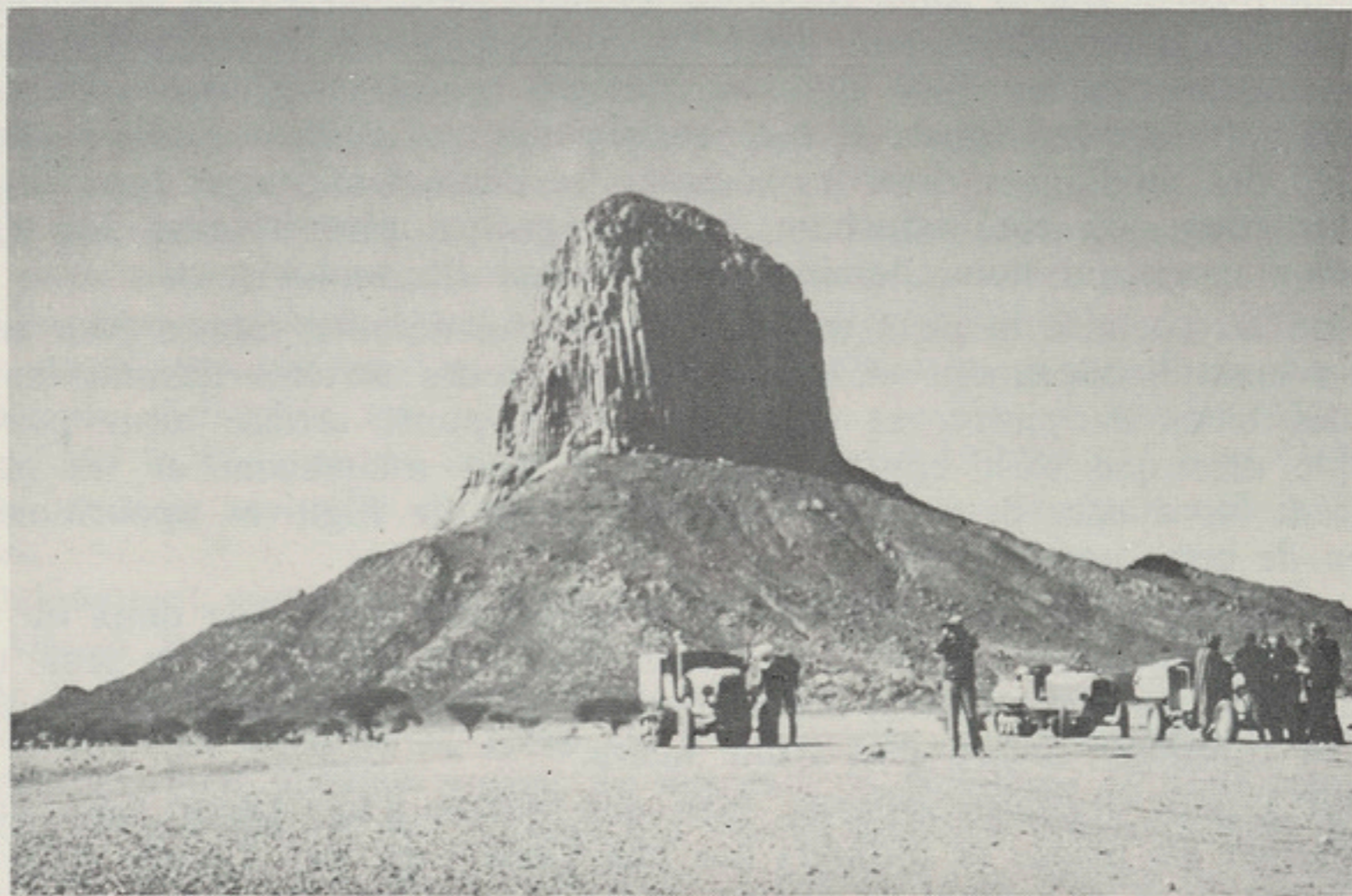
Il est 20 heures passées, nous mangeons et allons nous coucher dans notre paillote. Nous nous endormons rapidement, mais dans la nuit je fais quelques cauchemars. Je vois notre camion suspendu au-dessus du vide, coincé entre les rochers. Enfin c'est le jour qui se lève sur la dernière journée que nous passerons tous ensemble à Tam.

Dans la matinée nous partons encore pour la piste de l'Assekrem, au pied du pic Laperrine où nous avons rencontré les Touaregs.

Là, nous attendaient tous les véhicules mis à notre disposition par les Algériens : le camion citerne, la gazelle, la Land Rover, la Mercedes S.N.T.R. avec tous les chauffeurs et mécaniciens qui avaient mis leurs tenues, nos quatre voitures d'accompagnement, tous les copains de l'équipe, les deux B 2 à roues et nos deux chenillettes.

Serge Marquand et son équipe de cinéastes ont disposé la caméra très haut dans l'ébouli en face du pic Laperrine qui va servir de toile de fond à un tableau qui sera probablement le final du film lors du montage.

Tous les véhicules sont disposés en forme de Croix du Sud, les conducteurs et les passagers sont à la pointe la plus élancée de la croix pendant que quatre voitures tournent en rond pour former le rond du milieu.



Les voitures au pic Laperrine (Hoggar).

Nous retournons à Tam vers midi, ensuite c'est les préparatifs pour les B 2 et les voitures d'accompagnement pour le départ du lendemain, car la séparation aura lieu ici ; les chenillettes retournant sur Alger par camion.

L'après-midi, c'est au petit village touareg au nord-est de Tam, que nous nous rendons avec les deux chenillettes et le camion gazelle avec les cinéastes. A ce village travaillent des artisans qui fabriquent des flèches, des lances, des couteaux, des poignards, des marteaux en bronze pour casser le sucre, des objets de cuir, pendant que les femmes non voilées, installées au soleil, font la semoule à couscous ou se coiffent mutuellement, ou tout simplement dorment avec des enfants en bas âge dans leurs bras, pendant que les plus grands jouent comme tous les enfants du monde.

Rentrée à Tam. Le soir nous nous retrouvons tous au restaurant car nous offrons un méchoui aux délégués algériens, aux chauffeurs et mécaniciens qui sont avec nous depuis Alger. Du vin a été acheté, c'est un extra, car il est cher à Tam, et c'est repus et contents que se termine la soirée où l'entente a permis de réaliser pendant ce voyage une excellente cohabitation.

Le lendemain matin derniers préparatifs pour ceux qui continuent. Après la douane à 9 heures c'est le départ vers la lointaine Niamey à 1 800 km où une partie de la mission doit reprendre l'avion le 22 janvier. Trois d'entre nous rentreront directement sur Alger en convoyant les chenillettes par camion.

Il nous faut donner quelques soins à ce dernier car il n'a plus de courroie d'alternateur — il n'y en a plus à Tam, le ressort avant gauche à l'axe cassé dans l'attache même, le même axe a été remplacé sur un autre camion un jour avant. Il n'en reste plus au garage S.N.T.R.

Aussi nous décidons, en accord avec le chauffeur et le responsable du garage d'effectuer la permutation entre l'axe avant cassé, et l'axe arrière du même ressort — celui qui est dans l'attache du châssis qui supporte la jumelle. Nous avons terminé vers 9 heures cette opération, et c'est avec confiance que nous prenons à 10 heures la piste vers le nord ; et le soir nous couchons à Arak.

Sans perdre de temps le lendemain nous sommes à midi passés à In Salah où nous mangeons au restaurant. Le soir c'est à la hauteur de Fort Miribel, là où commence le bitume que nous campons. Il fait très froid. Nous mangeons, tous les cinq, dans la tente, le couscous qu'a préparé Habdallah. Le camion est garé sur une pente pour pouvoir repartir sans le secours des batteries qui ne sont plus rechargées depuis plusieurs jours.

Le matin, à notre réveil, tout est blanc de givre. Il fait froid, après déjeuner nous repartons, et quel plaisir, après la piste, d'entendre rouler le camion sur la route goudronnée, sans le bruit de ferraille des ridelles. A midi nous mangeons sur la piste à côté du camion toujours arrêté sur une pente et le soir, à la nuit tombée, nous arrivons à Ghardaïa.

Nous quittons Ghardaïa de très bonne heure le lendemain pour Touggourt où nous arrivons vers 1 heure de l'après-midi. Nous réservons une chambre au Transat pour les trois jours que nous allons passer à Touggourt pour permettre la révision du camion à l'immense parc de la S.N.T.R.

Ici à Touggourt, nos amis, MM. Bakala, et Brahim notre chauffeur, nous reçoivent chez eux très sympathiquement et pour nous c'est un grand plaisir d'être en contact avec des amis que nous devons laisser à regret dans quelques jours.

En attendant le départ, M. Bakala, avec sa voiture, nous fait visiter les environs de Touggourt, notamment la piste vers Temacine qu'empruntèrent les voitures à chenilles il y a cinquante ans. Tout est pareil à ce qu'ont écrit

Haardt et Audouin-Dubreuil ; les *segua*, les petits Marabouts, que nous avons visités sur l'invitation des Algériens qui s'y recueillaient.

Nous nous promenons dans le dédale pittoresque des rues couvertes de Touggourt en aboutissant quelquefois à des portes closes qui nous font rebrousser chemin. Nous sommes accueillis partout fort aimablement. M. Bakala qui est très connu, nous présente à beaucoup de personnes qui nous témoignent beaucoup d'intérêt, ce qui montre bien que notre randonnée commémorative a une valeur pour leur pays. C'est à la mosquée que la popularité et l'érudition de M. Bakala nous est révélée par le nombre de personnes qui le saluent. Nous pénétrons dans la mosquée à sa suite, déchaussés comme lui pour respecter le lieu saint, une merveille de décoration.

Puis nous rentrons à Touggourt. M. Bakala, pendant le trajet, nous parle de l'Algérie, son passé, son avenir, de l'histoire de Touggourt ; chez lui nous admirons ses collections et c'est à regret que nous prenons congé. Après le repas, que M. Brahim notre chauffeur, nous avait offert la veille au soir chez lui, nous emporterons de Touggourt le souvenir de la vraie hospitalité du Sud.

Le merveilleux cadre de Touggourt nous verra partir de très bonne heure le lendemain pour l'ultime étape qui nous conduira à Alger où nous arriverons tard le soir sous une pluie torrentielle. Nous passons la nuit dans un très modeste hôtel, et le lendemain, après avoir déchargé et conduit nos chenillettes au garage Citroën à Hussein Dey nous nous installons pour très peu de temps à deux pas de l'Aletti, à un hôtel très bien.

Nous rendons visite à des amis en attendant le bateau « L'Avenir » qui nous avait amené en Algérie il y a quatre semaines.

En conclusion, notre voyage commémoratif de la première traversée automobile du Sahara avec la réalisation d'un film, la SONATRACH, qui nous a fait modifier notre projet initial, qui malgré cette modification a été une grande aventure pleine de merveilleuses découvertes et d'enseignements. Quant aux vieilles voitures, on peut dire que les B 2 à roues ont fait preuve d'une endurance remarquable en parcourant plus de 5 000 km à 25 et 40 km/h entre Alger et Niamey. Elles ont un poids roulant de 500 à 600 kg chacune. Quant aux chenillettes, d'un poids de 1 300 à 1 400 kg chacune, avec leur vitesse maxima de 25 km/h, elles ont fait une randonnée d'un millier de kilomètres environ sur des terrains entre Touggourt et le Hoggar. La réalisation d'un film a été exécutée par Serge Marquand et son équipe. Si le temps nécessaire était accordé aux chenillettes, elles feraient, hors de toute piste, le même parcours que celui qui a été suivi il y a cinquante ans par la mission Citroën. Notons avec admiration que le raid Touggourt-Tombouctou a été accompli en 1922 en dix-neuf jours et rendons hommage à nos anciens.

GAY Louis,
membre de l'expédition « La Transatlantide »
du Dr Ivars, 1972-1973.

N.d.l.R. — En note au récit de M. Louis GAY paru dans notre revue n° 66, nous publions ci-après une lettre de notre ami J.R. BERGE qui, à l'époque des premières liaisons transsahariennes en automobile, était affecté au Cercle de Zinder, puis commanda la subdivision nomade de l'Azaoua.

Le récit de Louis Gay paru dans « Le Saharien », concernant le Cinquantième de la première traversée du Sahara en automobile, me remet en

mémoire de vieux souvenirs qui se rapportent aux premiers raids transsahariens en automobile. En 1923-1924, je me trouvais au Niger, affecté au Cercle de Zinder, dont l'administrateur, M. Fleury, à la grande barbe grise, mourut quelques années plus tard, d'une filariose.

Comme je venais des spahis marocains, il m'avait chargé de rassembler cinq ou six cents cavaliers et de me porter sur la piste de Tessaoua, pour y accueillir la Croisière noire, Mission Citroën de Haardt et Audouin-Dubreuil qui traversait l'Afrique au moyen de voitures à chenilles. Je n'eus aucun mal à trouver ces cavaliers au Birni, au Zengou et dans les environs immédiats de Zinder car les gens du pays aimaient bien ces manifestations.

Quelques cavaliers avaient même revêtu leurs chevaux de matelassures qui devaient les protéger des flèches et leur donnaient une allure moyenâgeuse tout à fait imprévue.

Nous avons quitté Zinder au petit jour espérant trouver les voitures sur la route. Vers midi nous étions au premier campement, à Tirmini je crois, où je décidai de m'arrêter car le soleil commençait de piquer. Nous attendîmes jusqu'au soir, inutilement, et nous revînmes à Zinder quelque peu déçus et en ordre vraiment dispersé.

Les voitures arrivèrent à Zinder le lendemain et le surlendemain ou quelques jours après. Les chenillettes avaient terriblement souffert de l'usure dans les dunes. Des fêtes furent organisées par la suite et les cavaliers, les cinéastes purent s'en donner à cœur joie.

Plus tard, les six roues Renault parvinrent à Zinder en meilleur état. Munies de gros pneumatiques c'étaient vraiment des voitures du bled — de ce bled que le commandant Rottier parcourait en tout sens sur sa petite Ford increvable. Et quand les pneus n'en pouvaient plus on les bourrait de grandes herbes...

Quelques années plus tard, M. de Loppinot, qui commandait le Cercle de Tahoua me confia la première subdivision nomade, celle de l'Azaoua, en remplacement du capitaine Charbonnier qui put se consacrer au peloton de méharistes.

Malheureusement ma santé ne me permit pas d'y rester longtemps. Je n'avais pas la résistance du commandant Févès que je revis à Tombouctou, ni du Père Yagouba qui, après trente ans de Sud saharien avait su conserver son teint frais de Bourguignon.

Le Floch, des Services civils, me remplaça à la subdivision nomade. Etant rentré en Algérie j'appris vers 1939-1940 que le capitaine Charbonnier avait été chargé par le Gouvernement général de distribuer des tissus aux nécessiteux dans les Territoires du Sud.

J'eus le bonheur de recevoir M. de Loppinot et son fils au cours d'un de ses brefs séjours dans le Midi. Homme des grands espaces il ne put se faire à notre vie étriquée et revint à Goundam.

D'après « Le Saharien » son petit-fils suit ses traces.

L'administrateur Loubet de Margaria est mort ces derniers temps à Axles-Thermes. Nous parlions du passé, que sont devenus mon ami Paul Nouvel de la Flèche, du cabinet du gouverneur général Jore et M. Calteau de Tessaoua, dont la fidèle servante Madjouba me bourrait de gâteau de Savoie (nous disions de Tessaoua) et d'œufs à la neige à m'en faire éclater le foie.

Que sont devenus mes amis d'autrefois, quand j'étais jeune, et que l'Afrique avait un autre visage.

J.R. BERGE,
« La Bergerie », avenue de Belpech,
09270 Mazères.