

N° 15 - Avril 1935

Organe de l'Association
LES AMIS DU SAHARA

6



Les Amis du Sahara



Bulletin Trimestriel

*Pour tous renseignements, s'adresser
au SECRÉTARIAT GÉNÉRAL de
l'Association, Direction des Territoi-
res du Sud, au Gouvernement Géné-
ral de l'Algérie, à Alger.*

Six semaines au Sahara et en A.O.F.

Décembre 1934 - Janvier 1935



N article paru dans le bulletin des *Amis du Sahara*, en octobre 1933, et signé de M. le capitaine NABAL, contenait cette affirmation : « A l'heure actuelle une bonne voiture de série de 10 à 15 cv est tout à fait susceptible de vous amener au fond du désert, et même au delà ».

Nous venons, mon ami du L... et moi de tenter l'expérience, après bien d'autres, mais avec cette particularité que nous ne disposions ni de chauffeur-mécanicien, ni de guide, que la voiture utilisée — 10 cv — datait de 1925, marquait 80.000 kil. au compteur, avant départ, enfin que ses deux occupants avaient respectivement 62 et 50 ans.

L'itinéraire adopté était : Alger, Laghouat, Ghardaïa, El-Goléa, In-Salah, Arak, In-Eker, Tamanrasset, In-Guezzam, In-Gall, Agadès, Ganguara, Tessaoua, Niamey, le retour à partir de

là s'offrant soit par le Tanezrouft, soit par le Soudan, le Sénégal et la mer.

Cette piste a été fort bien étudiée et décrite dans les deux guides (1) dont nous étions munis, du moins jusqu'à Agadès. Nous nous borneront à signaler quelques mauvais passages actuellement ravinés par les eaux ou rendus mous par des apports de sable, ainsi que des variantes récentes dans le tracé.

De *Ghardaïa* à *El-Goléa*, piste toujours dure présentant une surface analogue à la tôle ondulée (1).

A signaler les profondes ornières de la descente d'*Aïn-el-Hadjaj* et le mauvais passage de l'oued.

Immédiatement après, bifurcation et poteau indicateur illisible. C'est la piste de droite qui mène à *In-Salah*. Cette de gauche est une ancienne piste abandonnée qui se perd dans un oued. Les balises Michelin-Citroën tous les 5 kilomètres indiquent la bonne direction.

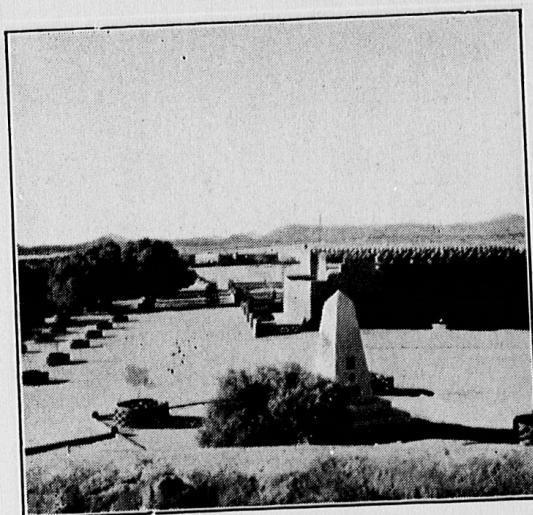
L'atelier de la Société des Transports Tropicaux avec qui nous avons passé, au préalable, un contrat de dépannage absolument nécessaire,

(1) *Guide pratique du Tourisme au Sahara*, Société d'éditions, 184, boulevard St-Germain, Paris. — *Guide du Tourisme au Sahara*, SHELL, éditeur, Alger.

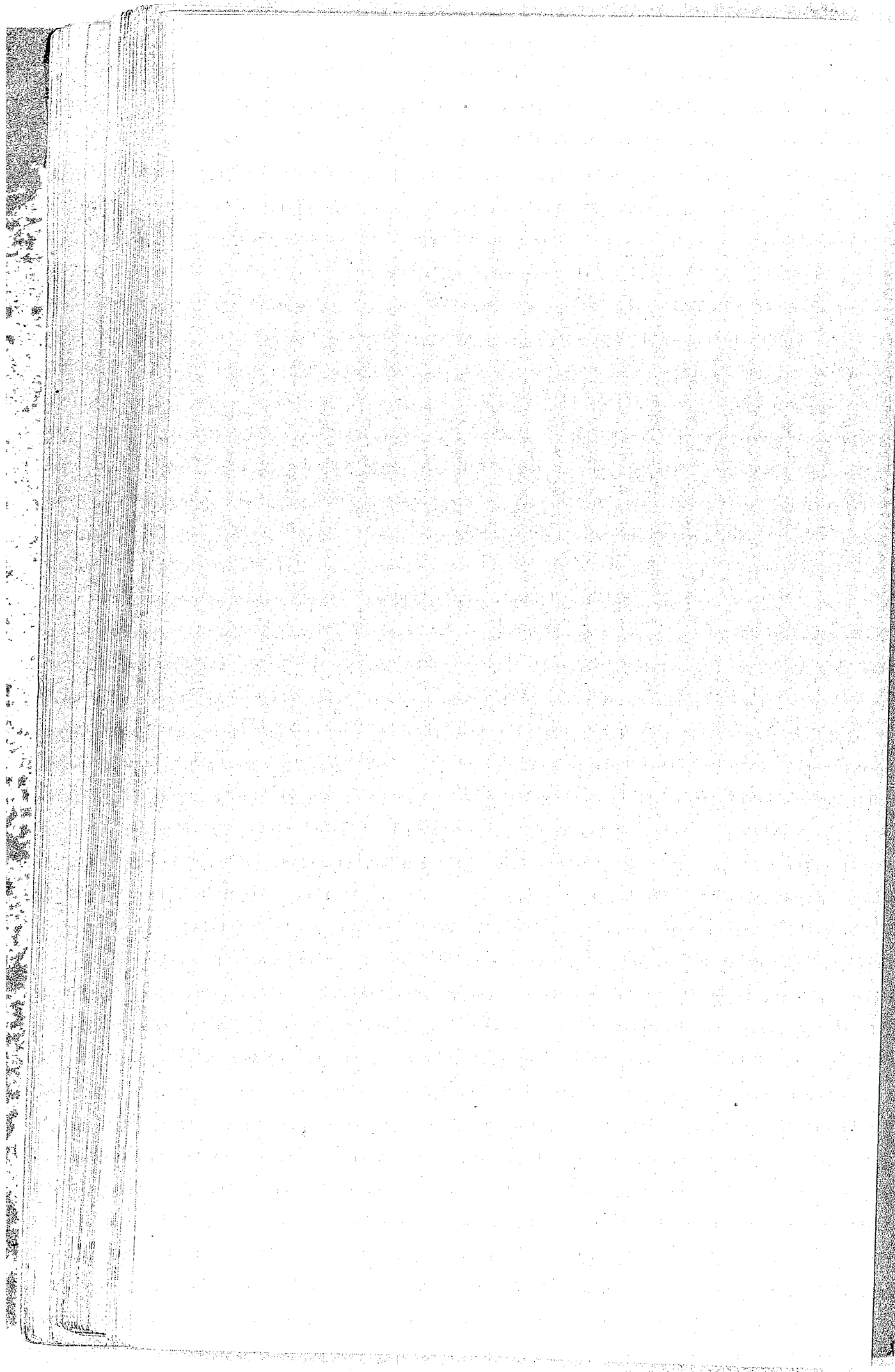
(1) Ce phénomène est dû, d'après un Ingénieur de l'A.O.F., à l'attaque préalable du sol par les stries des pneus des poids lourds et ensuite par le synchronisme des chocs d'autant plus violents que le plissement du terrain s'accroît. Pour les voitures légères il convient de dégonfler *légèrement* et de passer assez vite (50 kil.).



Rencontre
de M. Jean d'Esme



Tamanrasset



nous répara promptement plusieurs petites fuites au réservoir d'essence — fuites résultant des chocs de cailloux coincés par les pneus — d'où il résulte que la protection des réservoirs arrière par une natte n'est pas inutile.

Le bordj d'Arak est très hospitalier et bien tenu. Il est tout indiqué d'y passer un jour de repos ou d'y effectuer quelques petits travaux (vidange d'huile, graissage). Les amateurs de pêche à la ligne trouveront matière à friture dans la guelta voisine. Au passage des gorges — 40 kil. — terrain caillouteux. Regonfler à la pression normale.

Succédant au plateau désolé du Tademaït (après Fort Miribel), aux sables d'In-Salah, aux gorges d'Arak, la région du *Mouydir* qu'on aborde avant *Tesnou* présente un nouvel aspect. C'est un plateau sablonneux parsemé de roches qui ressemblent, à s'y méprendre de loin, à d'immenses ruines romaines.

Puis on atteint le bordj d'*In-Eker*, entouré de hautes montagnes. Abri très suffisant pour la nuit mais pas ou peu de vivres. C'est au curieux village d'*In-Amquel*, aux eaux abondantes, que nous vîmes arriver devant nous une voiture, celle de Jean d'ESME remontant d'Agadès. Le fait est assez rare pour qu'on s'arrête... Présentations, cigarettes et souhaits réciproques de bon voyage.

Voici que se précise le massif de bronze poli du *Hoggar*, qui depuis longtemps se profilait à l'horizon. Rouge est le sol, rouges les montagnes et rouges aussi les maisons de *Tamanrasset* qu'on découvre subitement après d'interminables lacets.

Une large avenue bordée de pylônes en terre semble annoncer une plus importante agglomération.

Enfin ! voici des arbres, le bordj du Père DE FOUCAULD, la pyramide élevée à sa mémoire et à celle du général LAPERRINE. Après une visite à la piscine d'eau courante qui est le sélect rendez-vous du Tamanrasset officiel, nous nous présentons au Capitaine L..., chef d'Annexe, dont l'amabilité est proverbiale et les conseils précieux pour l'étape suivante. Celle-ci présente, en effet, quelques difficultés par sa longueur et ses nombreux passages de fech-fech (terre pourrie).

Jusqu'ici nous n'avions eu maille à partir avec le sable qu'une seule fois, près d'In-Salah, mais l'étape Tamanrasset-In-Guezzam devait nous familiariser avec les manœuvres de désensablement.

Les premiers cent kilomètres viennent d'être réparés ; ils sont excellents. Nous y fîmes la rencontre de trois Enseignes de Vaisseau, venant de... Madagascar. Ils avaient abandonné une autre voiture au bordj d'In-Gall, avec le pont arrière mal en point. Soi-dit en passant qu'un moteur puissant n'est pas aussi nécessaire qu'un embrayage et un pont arrière à toute épreuve.

A environ 200 kilomètres, à l'endroit où la piste semble barrée par une crête rocheuse, se trouve une remorque abandonnée récemment par des Anglais allant en Nigeria (1).

Prendre franchement à gauche un col situé à

(1) Les remorques sont à déconseiller. Presque toutes restent en route où compliquent les manœuvres de désensablement de la motrice.

200 mètres de cette remorque, sous peine de tomber dans les trous inutilement creusés en vue de son sauvetage. Cet endroit porte désormais un nom : « Le trou des Anglais ».

Les derniers 100 kilomètres sont lourds et difficiles à parcourir sans ensablements. Il est préférable de passer la nuit dans la voiture afin d'aborder le fech-fech après la fraîcheur du matin. Dans ce genre de terrain, inutile de creuser devant les roues pour trouver un sol ferme. Il devient, en profondeur, de plus en plus mou. Poser immédiatement les treillages (1) et ne s'arrêter qu'en sol résistant. Eviter de suivre *exactement* les traces des cars quand on y aperçoit de profondes ornières.

En tout cas, ne pas se décourager si l'on s'ensable à la tombée de la nuit. On est surpris, le lendemain matin, de sortir facilement d'un terrain où l'on désespérait d'avancer la veille.

Une des causes les plus fréquentes de panne sérieuse est le désir d'arriver coûte que coûte à l'étape, d'où accélération de l'allure, fatigue de tous les organes, bris de lames de ressort, marches de nuit, erreurs de piste, etc..., etc..., et tout ceci pour trouver parfois un bordj inconfortable, *devant* lequel on finit par où on aurait dû commencer : coucher dans la voiture.

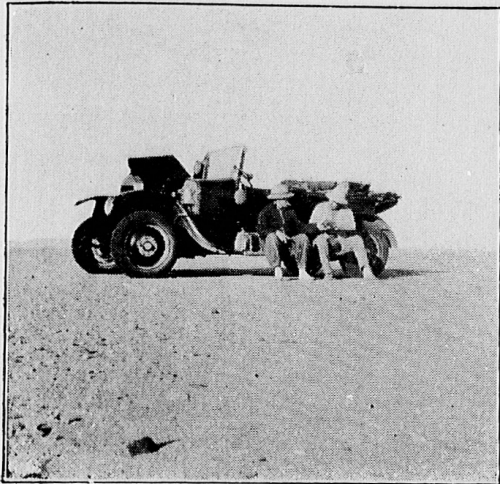
(1) Les treillages métalliques, sans torsion, qui se roulent comme un tapis après usage sont préférables aux planches encombrantes qui se fendent, aux nattes qui se déchirent et remplissent la voiture de sable. Les nôtres pesaient 10 kilogs.

Le car de la S.A.T.T. qui nous suivait à deux jours de distance depuis Laghouat, et sur lequel nous comptions pour nous recueillir en cas de panne irrémédiable, avait sur nous une supériorité de marche due à l'habileté du conducteur et aussi à nos arrêts plus fréquents (eau, essence, photos). Il nous rejoignit à Tamanrasset et nous dépassa à l'*Oued Zagir* tandis que nous luttions désespérément avec le fech-fech. Nous nous sentîmes vraiment isolés dans ces immensités désertiques, repartîmes cependant assez rapidement pour retomber à nouveau dans une cuvette de sable longue de plusieurs centaines de mètres... où nous passâmes la nuit.

Cette malencontreuse cuvette se trouve après le 305^e kilomètre, à l'endroit où le Guide Shell signale « des collines couvertes de pierres aux formes étranges, entourées de sables très clairs ». Nous eûmes tout le temps de les admirer au clair de lune et aussi de réfléchir à l'utilité des cinq jours de vivres de réserve imposés par le Code Saharien.

Le jour venu et le sol raffermi, nous sortions enfin de notre trou et arrivions de bonne heure à l'excellent bordj d'*In-Guezzam* d'où le car était reparti le matin.

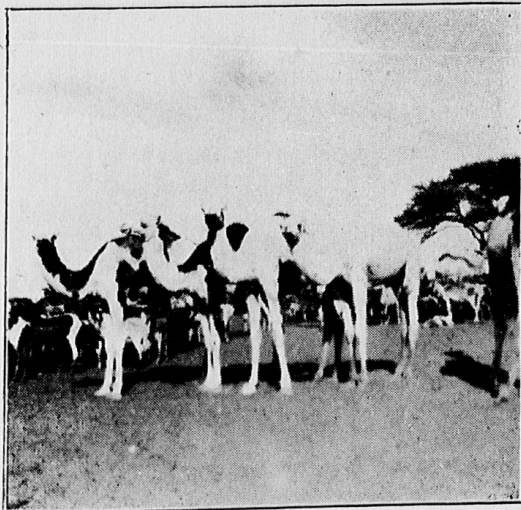
Avec 24 heures de retard sur lui, nous partions le lendemain, prévenus de la « lourdeur » des huit premiers kilomètres. Sans y perdre plus de temps qu'il ne fallait nous arrivions au poteau frontière de la *Colonie du Niger* et là, devant un sol plus consistant, remissions les treillages au



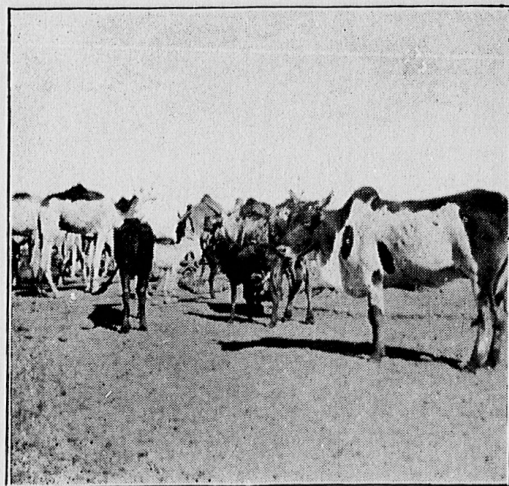
Frontière du Niger



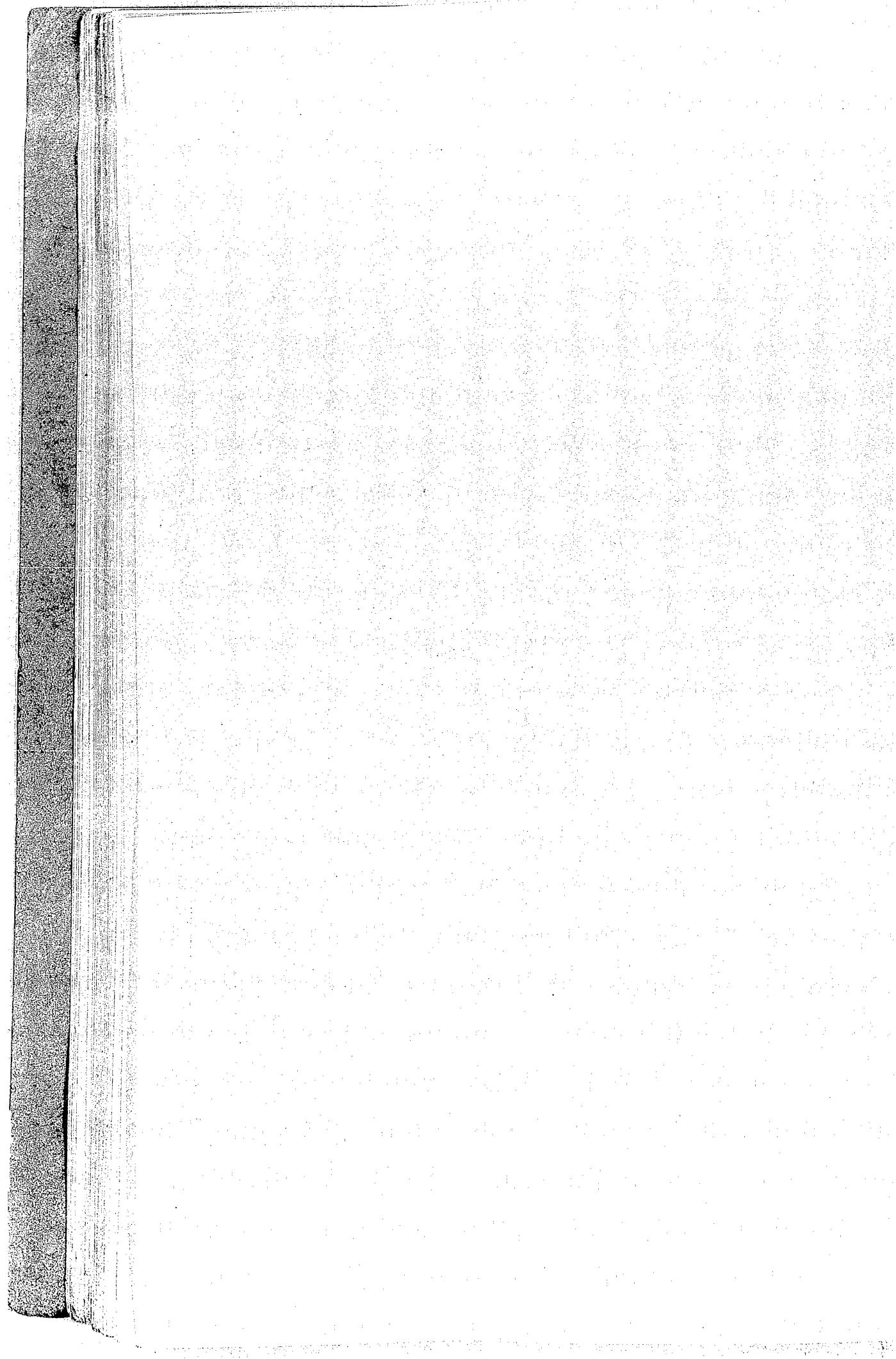
Petit lever après Agadès



Mehara - Niger



Troupeau - Niger



fontd de la voiture d'où ils ne bougèrent plus — ou presque plus.

Ayant fait environ 90 kilomètres, nous aperçumes — ô surprise presque agréable — le car arrêté en pleine piste. Il était là depuis la veille. Quelle somme d'énergie doivent déployer ces conducteurs, notamment celui qui assure le service Tamanrasset-Kano (1.695 kil.) sans aide, parfois sans passagers !

C'est avec une certaine satisfaction bien excusable que nous sentîmes à nouveau « quelqu'un derrière nous » et nous reprîmes une avance que, sur bon terrain, nous ne devions plus perdre.

Nous passions au crépuscule devant *Teguidda N'Tecem* dont le camping n'est pas facile à trouver en l'absence du sergent de tirailleurs préposé à sa garde. La population hétérogène, mi-noire, mi-targuie qu'on y rencontre ne comprend pas un mot de français, ni d'arabe. « Sârgent pâti en ville » finit par nous dire un lettré complètement nu, et nous sûmes plus tard que cette ville n'était autre qu'Agadès à 215 kilomètres.

Par une piste unilatéralement mais bien jalonnée, nous voilà donc partis dans la nuit avec l'espoir d'arriver au bordj sauveur d'*In-Gall*. Hélas... inhabitable, aucune ressource, propreté douteuse, eau noirâtre ! Une fois de plus, la voiture nous servit de sleeping, et une gazelle, tuée le matin, fit les frais du dîner.

Il serait souhaitable de pouvoir couper l'étape In-Gezzam-Agadès (550 kil.) : In-Gall est d'autant plus indiqué que c'est là une bifurcation importante, ou qui le deviendra. Quand la piste In-

Gall-Tahoua-Birni-N'Konni sera plus praticable, In-Gall sera la plaque tournante des deux directions : Agadès-Zinder et le Tchad d'une part, Tahoua-Birni-Niamey et Soudan de l'autre.

Ceci nous amène à effleurer une question toujours brûlante, celle de la grande voie de pénétration saharienne (route ou rail et même les deux). Plusieurs tracés ont été proposés et actuellement deux Services de Transports Publics se concurrencent, l'un sur une piste occidentale, l'autre sur une piste centrale. S'il est permis d'avoir une opinion dégagée de toute contingence, nous dirons que, malgré les frais de premier établissement qu'elle entraînerait, la route du Hoggar paraît bien être l'artère centrale nécessaire au développement économique du Niger comme de nos Territoires du Tchad, de l'Oubangui-Chari et de la partie nord du Congo belge qui n'ont pas encore de débouché maritime facile.

Cette voie est la plus peuplée — disons plus justement la moins déserte — l'eau s'y trouve suffisante. Elle prolongerait la voie ferrée existante de Djelfa et se raccorderait ainsi à Alger, qui est et sera longtemps la porte d'entrée de l'Afrique du Nord. Au point de vue touristique — qui n'est pas négligeable — elle traverse des régions qui changent d'aspect chaque jour, des contrées qui ne fatiguent pas l'œil comme les mornes solitudes du Tanezrouft.

Cette dernière ligne ne peut vivre qu'au détriment des voies ferrées aboutissant aux ports de Dakar, Conakry et Fort Bouet. Si elles sont, un jour, prolongées, ces voies ferrées le seront, les

deux premières vers l'est, la troisième vers le nord, c'est-à-dire le Soudan.

Est-il logique d'acheminer de ou vers la Méditerranée un trafic qui dispose déjà de moyens moins coûteux ? Ne parlons pas du trafic postal qui sera de plus en plus assuré par avions. Le trafic voyageurs ? Le touriste prendra toujours la voie la plus pittoresque et probablement sa voiture particulière. Restent les déplacements des fonctionnaires qui, à vrai dire, constituent la meilleure clientèle des deux lignes de cars. Une seule suffirait largement et ce devrait être la plus éloignée des ports — celle du Hoggar.

Si l'on considère que l'eau se vend à Bidon V au prix de l'essence, que cette ligne du Tanze-rouft aboutit à un chemin de fer à voie étroite, insuffisant pour un trafic normal, on se demande quelles raisons subsistent en faveur de la ligne occidentale.

Revenons à nos moutons... ou plutôt à nos chameaux car le parcours *In-Gall-Agadès* allait nous présenter quelques beaux spécimens de ces « me-hara » qui n'ont rien de commun avec le vulgaire animal de bât rencontré jusque là.

Où sont donc les Touareg ? Question que nous nous étions souvent posée depuis le Hoggar. On nous dit que, par instinct ancestral d'abord le Targui n'aime pas camper près des pistes. C'est tout au plus s'il les suit quand il voyage ; ensuite qu'il recherche les pâturages et les puits pour les troupeaux. Précisément le pays nouveau où nous

nous engagions commençait à se couvrir d'une végétation clairsemée et bientôt, près d'un puits, nous tombâmes sur un gros rassemblement de troupeaux où bœufs à bosse de belle taille voisinaient avec mehara, ânes, chèvres et moutons.

Des noirs montaient l'eau à bras sans relâche tandis que les hommes voilés, drapés dans leur haïk ou leur chegga et formant un groupe à part, se levaient à notre approche et engageaient une conversation qui débuta par ce mot : « Chemma » (tabac à priser) resté sans réponse et ensuite « Taba » qui fût compris.

L'un d'eux, grand et mince et qui semblait le plus jeune, avait les yeux d'une jolie femme et la taille bien prise. Il portait une « Tacouba » (1) il montra la lame damasquinée, avec fierté. Ses compagnons étaient franchement laids, du moins en ce qu'on en voyait.

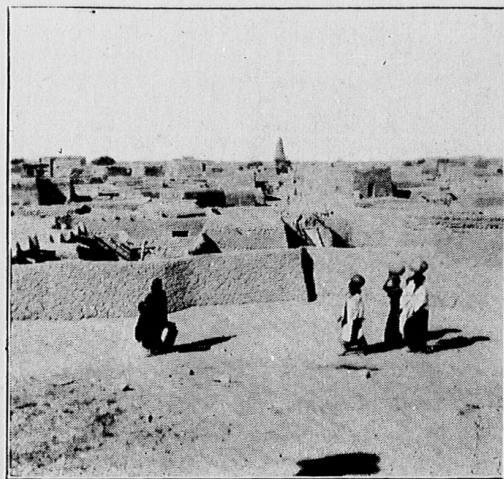
Cette piste caillouteuse vers *Agadès* se ferait assez vite sans une succession de cassis dans les lits asséchés de nombreux cours d'eau (*Koris*). Il faut, dans l'intérêt des ressorts, savoir résister aux tentations de l'accélérateur.

Une longue descente en lacet permet d'embrasser la ville — car c'en est une — d'un regard. changement à vue : Il n'y a plus que des noirs, le climat est modifié. De l'altitude de Tamanrasset 1.470 m.) nous sommes descendus à 520. Si le pays

(1) Large sabre targui, à deux tranchants.



Car sur la piste entre In-Guezzan
et In-Gall



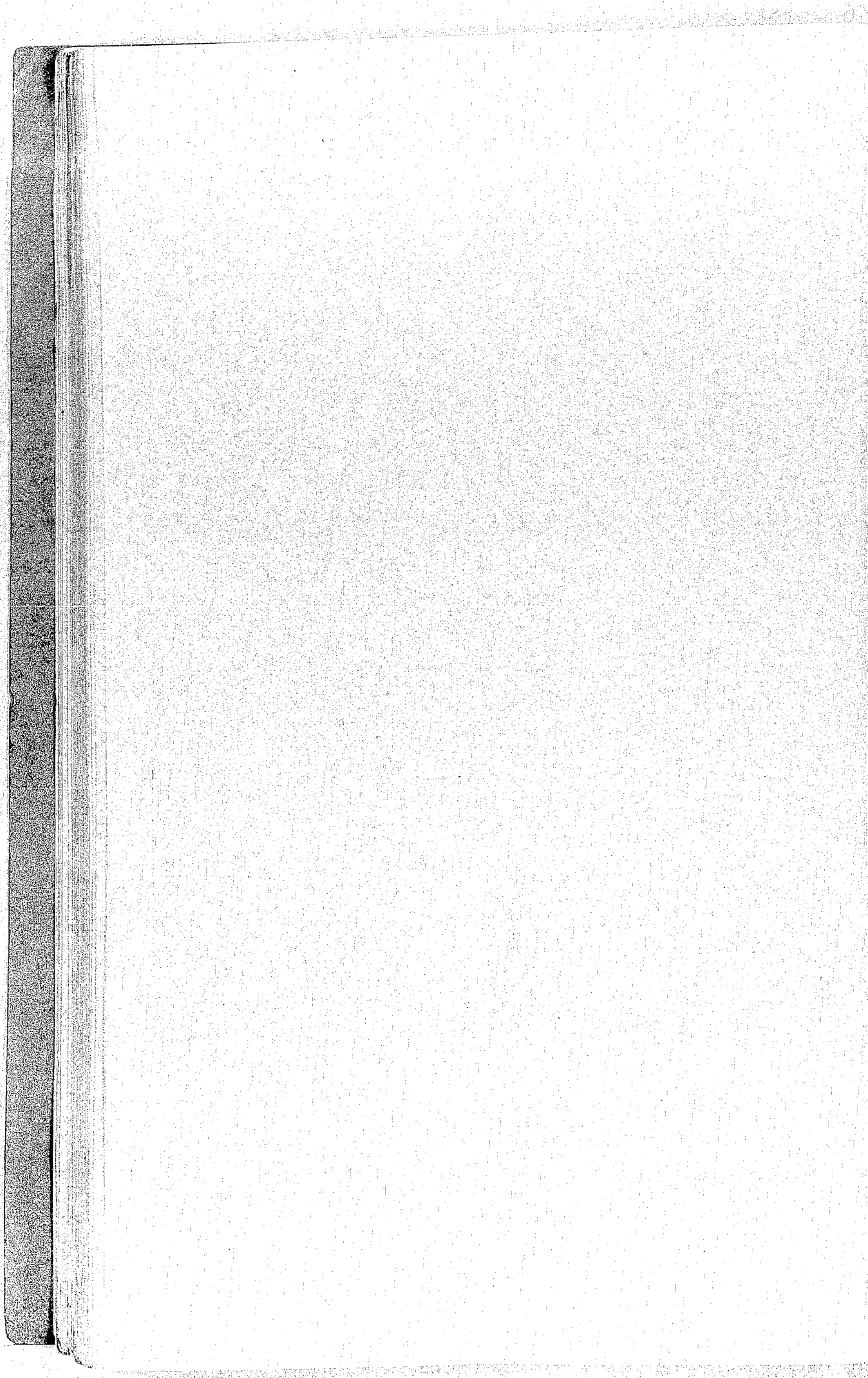
Agadès - Village nègre



Agadès



Agadès - Puisage



devient de plus en plus broussailleux, l'indigène est de moins en moins vêtu.

Nous nous installons à l'hôtel, pour plusieurs jours cette fois, dans l'ancien palais du Sultan actuel qu'on a relégué ailleurs. C'est soudanais à souhait, malgré l'électricité. Mais sur chaque ampoule se perchent de charmants oiseaux minuscules (mange-mil) qu'on chasse par la porte et qui rentrent immédiatement par le toit. Ils ne sont d'ailleurs gênants que par leur habil trop matinal; ils sont plus familiers et plus impertinents que nos vulgaires moineaux. Remarqué qu'ici les corbeaux sont pie et les pies toutes noires.

Agadès a des demeures de caractère ; certaines façades sont construites avec un réel souci d'équilibre et d'élégance... derniers vestiges de la richesse des temps passés. Les fameux jardins ne valent pas une visite en cette saison sèche. Nous sommes cordialement accueillis par le Capitaine H... et son adjoint au bordj militaire dont les abords dégagés nous rappellent que les Senoussistes en ont fait le siège en règle il y a peu d'années (1916-1917). Toute la ville est d'une propreté remarquable à laquelle contribuent les vautours et surtout la ferme administration militaire.

Si agréable et intéressant que fût pour nous le séjour d'Agadès, il fallût songer à poursuivre notre voyage qui n'en était qu'à sa première moitié et nous partîmes le jour de Noël en direction *Gangara*.

Tout est relatif... Nous éprouvions une joie sans

mélange à rouler sur des pistes qui nous semblaient des autodromes. Plus de fech-fech, plus de cailloux tranchants, une bonne et brave piste de terre, bordés d'épineux et de broussaille. Il nous devenait permis de pronostiquer notre heure d'arrivée à l'étape, et cependant... nous étant attardés à tirer et tuer une hyène du Soudan, nous passâmes cette nuit de Noël à la belle étoile, cherchant dans la voûte céleste, non celle du Berger, mais, cette Croix du Sud que nous avons déjà vue au départ d'In-Guezzam avant les premières lueurs du jour.

Cette piste, fréquentée dès le matin par de nombreuses caravanes où dominant ânes et bœufs, est absolument déserte la nuit. On peut y dormir en toute sécurité.

A ce propos il est frappant de constater combien sont rares, sur les pistes, les cavaliers indigènes ramenant des prisonniers. Il y a cependant des délinquants car, dans toutes les résidences de Commandants de Cercle ou d'Administrateurs, on voit des « corvées » surveillées par un gardien armé. La punition consiste généralement à puiser l'eau d'arrosage des jardins, du matin jusqu'au soir, salubre exercice qui, à la longue, doit entamer la paume des mains. Quelques-uns ont les fers aux chevilles et nous y avons vu des femmes qui n'étaient pas les moins courageuses. Ce système de répression doit être plus utile et plus efficace que le « farniente » relatif de nos prisons.

Nous arrivons à *Gangara* où nous avons la

chance de trouver le Commandant du Cercle de *Tanout*, en tournée, M. M... et sa jeune femme. Notre premier contact avec les Administrateurs coloniaux nous est un heureux présage des réceptions futures, car nous sommes accueillis comme des parents. Lui, est d'Alger, Madame M... de Bougie ; nous leur apportons un peu d'air de leur patrie lointaine.

Le touriste qui veut voir et se renseigner a tout intérêt à ne pas « courir la poste » et à raccourcir ses étapes, en ce pays si peuplé. Il en apprend plus en une heure que dans les guides les mieux faits et ses interlocuteurs eux-mêmes ne cachent pas le plaisir qu'ils éprouvent à s'entretenir d'autre chose que de la brouille administrative quotidienne.

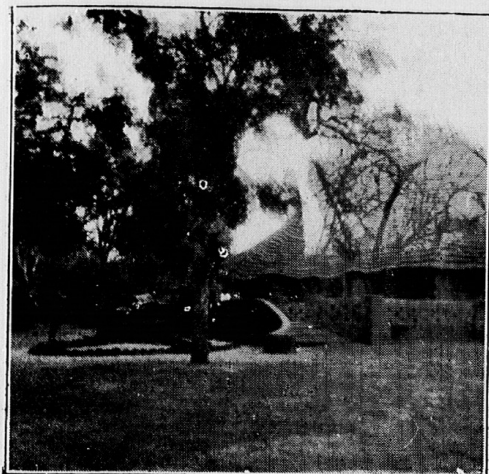
C'est dire que leur table s'allongea immédiatement de deux couverts et que nous fûmes installés le mieux possible au campement voisin.

On ne saurait trop faire l'éloge de cette organisation des « campements » qui permet au Fonctionnaire comme au Touriste de se passer avantageusement d'hôtel ou d'auberge — d'ailleurs inexistants —. Arriver à l'improviste en un village nègre où personne ne vous comprend, ne peut vous donner d'autre asile qu'une hutte où l'on entre en rampant, où fournille la marmaille et la volaille, y trouver un « cottage » souvent élégant et toujours très propre avec un « boy » cuisinier à votre disposition, n'est pas le fait de toutes nos Colonies.

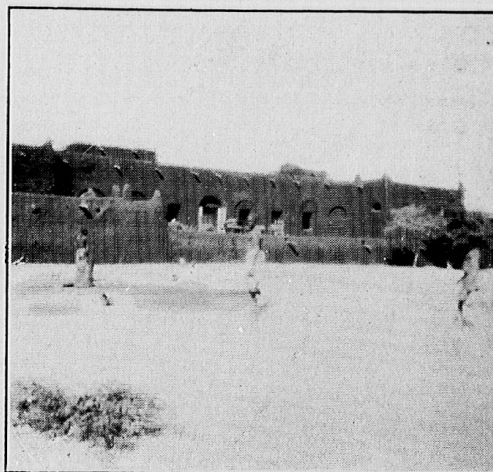
Ces campements existent sur toutes les grandes voies de communication, à des distances de 30 à 50 kilomètres. Un poulet rôti s'y paie un franc, les œufs un sou ; si vous sortez de vos bagages une conserve de fruits et du café (en poudre) vous aurez un repas suffisant à un prix « défiant toute concurrence ». Le pain — même indigène — manque parfois et le vin, toujours, mais l'eau est filtrée... Dans les centres, les Administrateurs nous ont toujours envoyé draps, couvertures et moustiquaires. L'A.O.F. est probablement de toute l'Afrique, le pays où le touriste peut circuler le plus agréablement à peu de frais.

Une grande Dame, de sang princier français mais devenue étrangère par son mariage, et qui aime voyager en caravane au Sahara, se trouvait dans les parages munie de toutes les recommandations d'usage. La présence dans son convoi d'un Officier supérieur d'une nation qui ne cache pas ses désirs d'expansion coloniale nous causa quelque étonnement.

Ce n'est un secret pour personne que les indigènes de la région nord du Tchad sont « travaillés » qu'on leur met en parallèle les impôts directs et le recrutement partiel auxquels ils sont soumis chez nous, — et chez nous seulement — avec la liberté apparente dont ils jouissent chez les voisins mais on passe sous silence les impôts indirects frappant les denrées et les innombrables corvées... Pour ces peuples habitués au servage depuis si longtemps, le second système, qui arrive au même résultat, est peut-être préférable. En



Fada



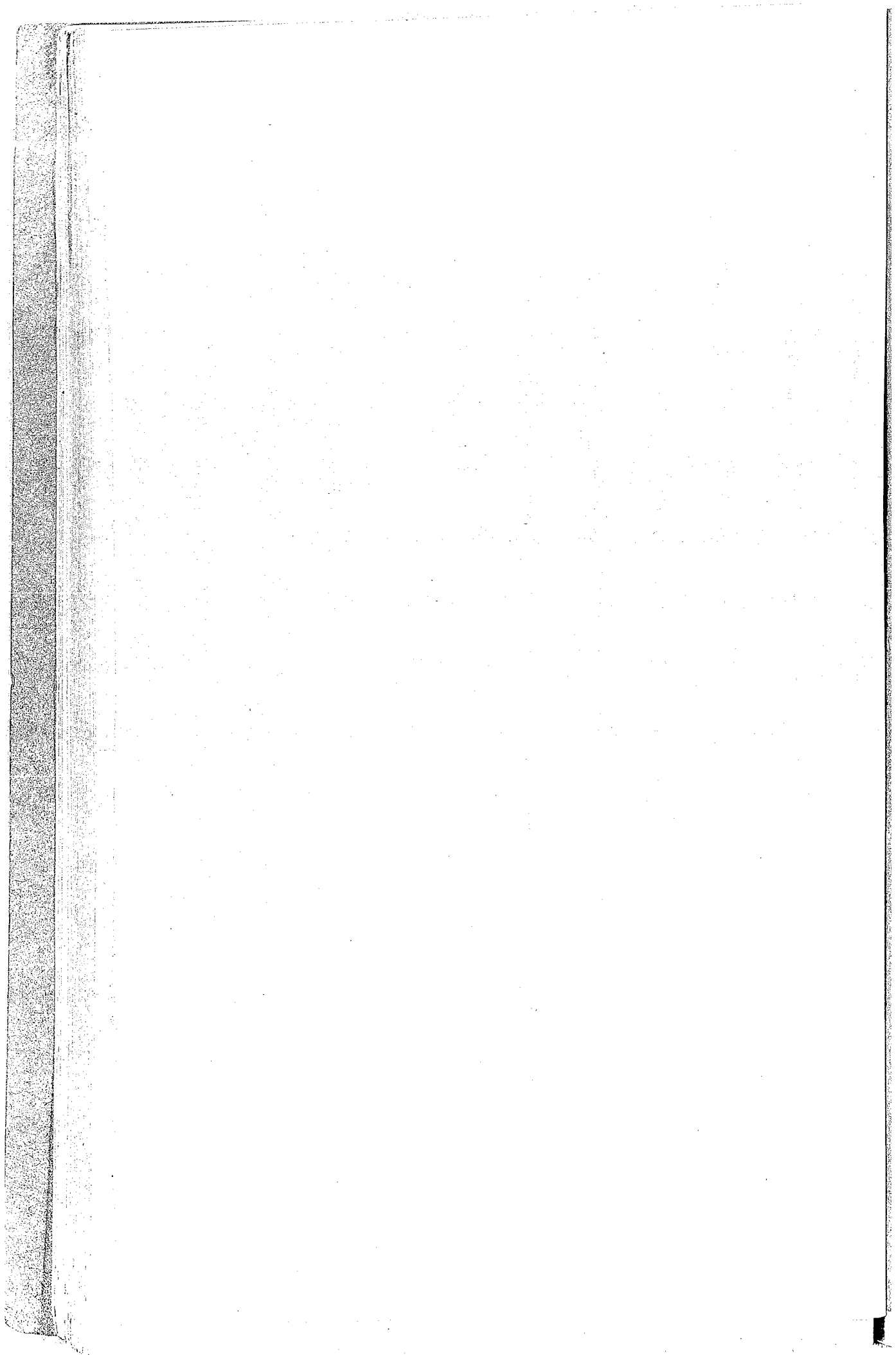
Bordj de Tessaoua



Dosso - Cuistot et sa famille



Cantonniers sur la piste



attendant que nous ayons réformé nos méthodes administratives, il serait prudent d'arrêter ces menées inamicales de nos alliés... d'hier.

Que le voyageur aille sur Zinder, Kano ou Niamey il lui faut passer par *Tessaoua* car le raccourci Gangara-Zinder n'est pas encore praticable. Le carrefour de ces directions est commandé par le bordj soudanais que son occupant entretient et embellit comme s'il devait l'habiter toute sa vie et l'on sait que les Administrateurs coloniaux changent de poste tous les deux ans, après chaque congé généralement.

A *Tessaoua* commence la véritable, l'interminable brousse qui devait nous accompagner pendant plus de trois mille kilomètres jusqu'aux approches de Dakar.

Que ces longues lignes droites soient monotones, nous n'en disconvenons pas. Il est vrai qu'on peut y soutenir une moyenne de 50 pendant des heures, n'ayant guère à craindre qu'un mauvais « trou de chacal » ou la caresse de la brousse enflammée. Les feux, allumés dans l'intention probable de créer du pacage après la saison pluvieuse, s'éteignent d'eux-mêmes à cause du grand espacement des arbres. Un seul baobab ou fromager crée une clairière à son pied et ne laisse pousser que les grandes herbes, ce « cram-cram » dont les graines desséchées s'attachent aux vêtements, causent des démangeaisons insupportables et rendent obligatoire le port de la botte souple. Les cendres noirâtres, d'où émergent les termitières, donnent à la

forêt, en saison sèche, un aspect désolé qui doit être tout autre après les pluies.

Ici les caravaniers ont disparu. Leur sens de marche est nord-sud ou l'inverse et nous roulons est-ouest. Elles sont remplacées dès l'aube par le défilé des Noirs. Jamais une grand'route de France n'a vu passer autant de piétons. En file indienne, couvrant leurs pas, jamais de front et sans échanger un mot, ils marchent... il marchent la tête chargée de poids invraisemblables, les mains libres, reins cambrés et pectoraux saillants, nous saluons au passage d'un large sourire, un bras levé à la mode fasciste. Les Touareg, eux aussi, nous saluaient de la sorte et cette habitude est, paraît-il, bien antérieure à « l'avènement » de Mussolini.

Quelques-uns même mettent genou terre... nous avons l'illusion de régner sur un peuple. Il n'est décidément que les gens sans chapeau pour être polis.

Les femmes, aux formes impeccables, sont plus réservées quand un homme est derrière, sinon elles nous accueillent par des démonstrations significatives, et si, par hasard on se retourne on voit parfois un poing menaçant !

Point de bossus ni d'obèses : les hommes grands et bâtis en athlètes portent quelquefois arc et carquois ou bien une lance. On se croirait subitement revenu aux époques préhistoriques de notre planète. Cette race, vue chez elle, est vraiment belle.

Cependant les enfants, entièrement nus jusqu'à 14 ou 15 ans, sont moins esthétiques. Beaucoup

ont un ventre ballonné dû probablement à leur alimentation et sont affectés de hernies ombilicales fort disgracieuses qui disparaissent avec l'âge et la marche.

Mais ces mêmes hommes deviennent grotesques dès qu'ils tentent de s'habiller à l'européenne : nous en avons vus vêtus d'un caleçon court, d'une jaquette en sifflet, le chef surmonté d'un canotier ou d'un vieux Képi d'artilleur colonial... Il n'en est pas de même de leurs épouses qui, à Bamako et Kayes notamment, se moulent dans d'élégantes soieries et se coiffent de foulards multicolores avec une réelle coquetterie.

La race noire est d'ailleurs loin d'être uniforme et l'œil s'habitue à en distinguer les particularités. Nous avons rencontré jusqu'ici le Noir à peau luisante, aux lèvres épaisses, nous en verrons bientôt à peau mate couleur suie et d'autres à reflets cuivrés, sans parler des croisements — nègres et peulhs par exemple — qui ont créé la si jolie race d'Odienné. Il faudrait des mois de séjour et d'étude pour se reconnaître dans ce dédale.

Nous n'avons encore rien dit de la faune variée qui peuple la brousse ; nous lui consacrerons plus loin quelques lignes seulement car la chasse ne pouvait être le but d'un voyage aussi rapide. Sans quitter la route et à condition de voyager aux premières et aux dernières heures du jour, il est très possible de se rendre compte des richesses qu'on peut y trouver.

Nous passerons ici (aussi rapidement que nous l'avons fait) sur les centres aperçus depuis Tes-

saoua : *Maradi* où l'on se ravitaille en essence et huile, *Madaoua*, *Birni*, *N'Konni*, *Dogondoutchi*, *Dosso*. Tous ont la même organisation administrative (résidence, bureaux, campement) et tous sont aussi accueillants au Passant. Nous avions hâte d'arriver au grand fleuve si vanté qui, avec ses affluents résume toute la vie des Colonies de la Nigeria, du Niger et du Soudan.

Quand, après des journées de marche dans la brousse jaunie, on aperçoit des hauteurs qui précèdent *Niamey* ce large ruban d'argent sillonné de pirogues taillées dans un tronc d'arbre ou d'embarcations rappelant les sampans chinois, on comprend que les Songoï émigrés d'Egypte se soient arrêtés sur ces rives qui rappelaient en tous points leur Nil.

Supprimer le Niger... c'est rayer de la carte *Niamey*, *Gao*, *Tombouctou*, *Ségou* et *Bamako*, c'est prolonger le Sahara de 500 kilomètres vers le Sud.

A dire vrai, *Niamey* n'est encore qu'une ville administrative. Sur 147 blancs qui l'habitent, 145 fonctionnaires, nous a-t-on dit. S'il est vrai que « la fonction crée l'organe » la capitale du Niger ne tardera pas à voir son marché aussi animé que ceux de *Bamako* ou de *Kayes*.

C'est à *Niamey* que nous devions décider le chemin du retour : ou *Gao* et le *Tanezrouft* ou *Kidal*, *Tin-Zaouaten*, *Silet* et la route déjà parcourue au départ, ou *Ouagadougou*, *Segou*, *Bamako*, *Dakar* et la mer. La perspective de terminer ce voyage par une croisière nous souriait plus que les deux autres solutions qui nous privaient, sans compen-

sation, du plaisir de visiter l'ancienne Haute Volta, le Soudan et le Sénégal.

Nous passâmes donc le Niger en bac pour gagner *Fada N'Gourma*, contrairement aux indications des cartes qui placent cette route sur la rive gauche. Fada nous parût le chef-lieu le mieux aménagé, le plus séduisant, tant pour l'ordre et la propreté, l'ordonnance de ses bâtiments que par les beaux ombrages de ses plantations.

Le lendemain, arrivée à *Ouagadougou*. De larges esplanades nous accueillant bien avant le cœur de la ville, des places immenses et de somptueux bâtiments. Hélas ! vus de plus près ceux-ci ne sont que ruines ; la ville en est parsemée. Heureusement qu'elles ne dureront guère en cet état et cela vaudra mieux pour cette capitale, déchue au profit d'Abidjan depuis la suppression nominale de la Haute Volta.

Si les Officiels ont fui, le commerce local demeure. Le marché est bien pourvu ainsi que les magasins qui l'entourent où l'on trouve tout ce qui se boit, se mange, des casseroles et des soieries, des bonnets de coton, du savon et des chaussures, bref, l'assemblage le plus hétéroclite de ce qui peut tenter l'acheteur.

En outre, l'obligation de « s'habiller » n'existe pas. Ces Dames noires exhibent tout ce dont la nature les a dotées, avers et revers. Il est vrai que la chaleur est lourde quoique la lumière soit diffuse. Le photographe non prévenu continue à diaphragmer comme au Sahara et les épreuves positives s'en ressentent. La gélatine des pellicu-

les fond dans ses enveloppes de métal... c'est le climat soudanais.

C'es avec plaisir que nous mettons le cap sur *Dedougou* et *San*. La route est toujours roulante car des équipes de négrillons y apportent des paniers de terre que d'autres frappent en cadence au son du tam-tam avec des dames en bois et même des baguettes. Le Gouverneur Général va effectuer sa tournée annuelle... Pendant et après les pluies ce « matériau » doit se transformer en un joli bournier !

A *San* nous trouvons encore un campement modèle qui nous fait oublier le palace d'Ouagadougou. Le cuistot se double ici d'un valet de chambre et, le soir nous dînons et passons une délicieuse soirée dans les jardins fleuris du Commandant de Cercle et Mlle L...

Le beurre de Karité semble être le principal produit de la région. La consommation en est grande puisque c'est la base de la cuisine et aussi de la coiffure indigènes. Son odeur mêlée à celle, naturelle, du Noir, contribue sans doute à créer cette atmosphère spéciale qui se dégage des rassemblements humains... et qu'on n'oublie pas.

C'est le troisième jour après la fin du Ramadan et les réjouissances durent encore. Grande toilette de l'élément féminin, cavalcade de ces Messieurs qui font caracoler leurs petits chevaux en harnachements de gala. Tout l'Islam est en liesse.

Segou, le lendemain, prolonge encore la fête à cause du passage du Lieutenant Gouverneur du Soudan. Nous sommes ici en pays civilisé, les magasins deviennent des comptoirs. Les bâtiments

de l'Administration construits en terrain nu ont un air trop « neuf ». Quant au Niger il faut savoir qu'il est là et l'aller trouver de l'autre côté de la ville. Ses bords sont plats et dénudés et la rive septentrionale paraît saharienne. Le Bani, son affluent que nous avons passé avant d'arriver est presque aussi important. Nous n'avons pas donné assez de temps à cette ville pour la juger.

Est-ce le désir de ne point effacer les bonnes impressions antérieures, est-ce la fatigue naissante ? Ce qui est sûr c'est qu'il en est des fins de voyage comme de notre courte vie où l'on s'attarde parfois au début et se hâte trop ensuite, de crainte de ne point terminer.

En pays civilisé le voyageur qui n'a point préparé sa publicité perd son auréole ; personne ne sait s'il vient de la gare ou des antipodes. L'accueil qu'on lui fait se refroidit et ses moyens d'information disparaissent.

D'ailleurs, nous n'avions pas entrepris semblable voyage pour contempler des pylônes, des voies ferrées ou des succursales de chaussures Bata !

A part le passage des rapides du Niger avant *Bamako*, c'est pourtant ce qui nous attendait en cette cité. La T.S.F. de l'hôtel nous parla du plébiscite de la Sarre, les journaux également ; nous vîmes des « sens unique »... Le charme était rompu.

C'est toujours et encore le marché qui offre le coup d'œil le plus pittoresque. Ici c'est un monument qui l'abrite — heureusement conçu dans le style soudanais.

A *Toukoto*, nous retrouvons la Nature, et l'on

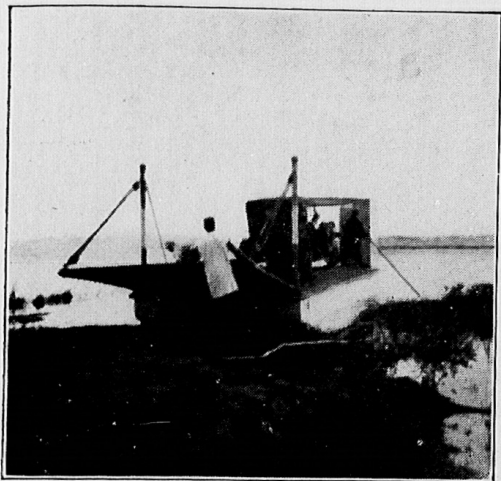
commence à y parler d'arachide. Quelques kilomètres plus loin se présente le passage assez délicat d'une rivière ; les pentes qui accèdent au bac sont d'une telle déclivité qu'on n'a pas trop de tous ses freins pour éviter un plongeon. Nous nous écartons de la route pour admirer à *Gouina* les chûtes du Sénégal dont la photographie ne donne qu'une idée imparfaite. Le site est d'une grandeur sauvage, empli du bruit des cascades dévalant du haut de roches noires.

A *Kayes*, nous trouvons une température de 42° et remarquons dans la foule du marché quelques groupes de ces Maures, généralement petits et mal bâtis, à mine patibulaire, la figure encadrée de longs cheveux peu soignés, la peau blanche sous une couche de crasse et d'indigo déteint. Cette race, rebelle à l'objectif, garde aussi ses caractères et ne se mélange pas. Dans les villages du Sénégal et du Soudan où les Maures s'installent à titre temporaire ou permanent, ils restent à part de la population noire qui les regarde d'un mauvais œil.

La ville européenne n'offre rien de remarquable sauf qu'elle est de construction plus vieillotte que les précédentes.

Il fait chaud !... et le fleuve nous attire. On dit qu'il est poissonneux : nous sortons donc nos engins — des engins qui ont déjà levé en Algérie des pièces de 4 et 5 kilogs. Il faut croire que les gros « Capitaines » ont de solides mâchoires, car en un instant nos lignes sont démontées.

Hameçons et laiton disparaissent comme par



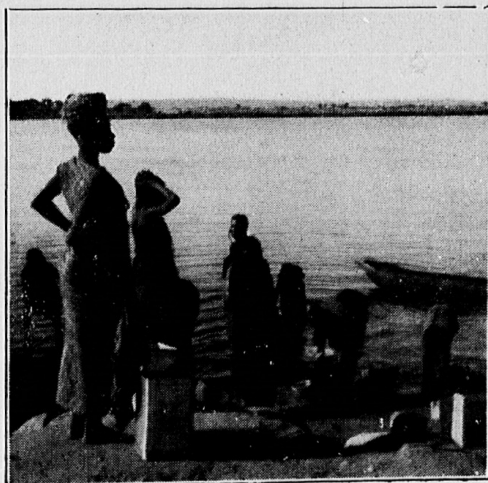
Le bac de Niamey



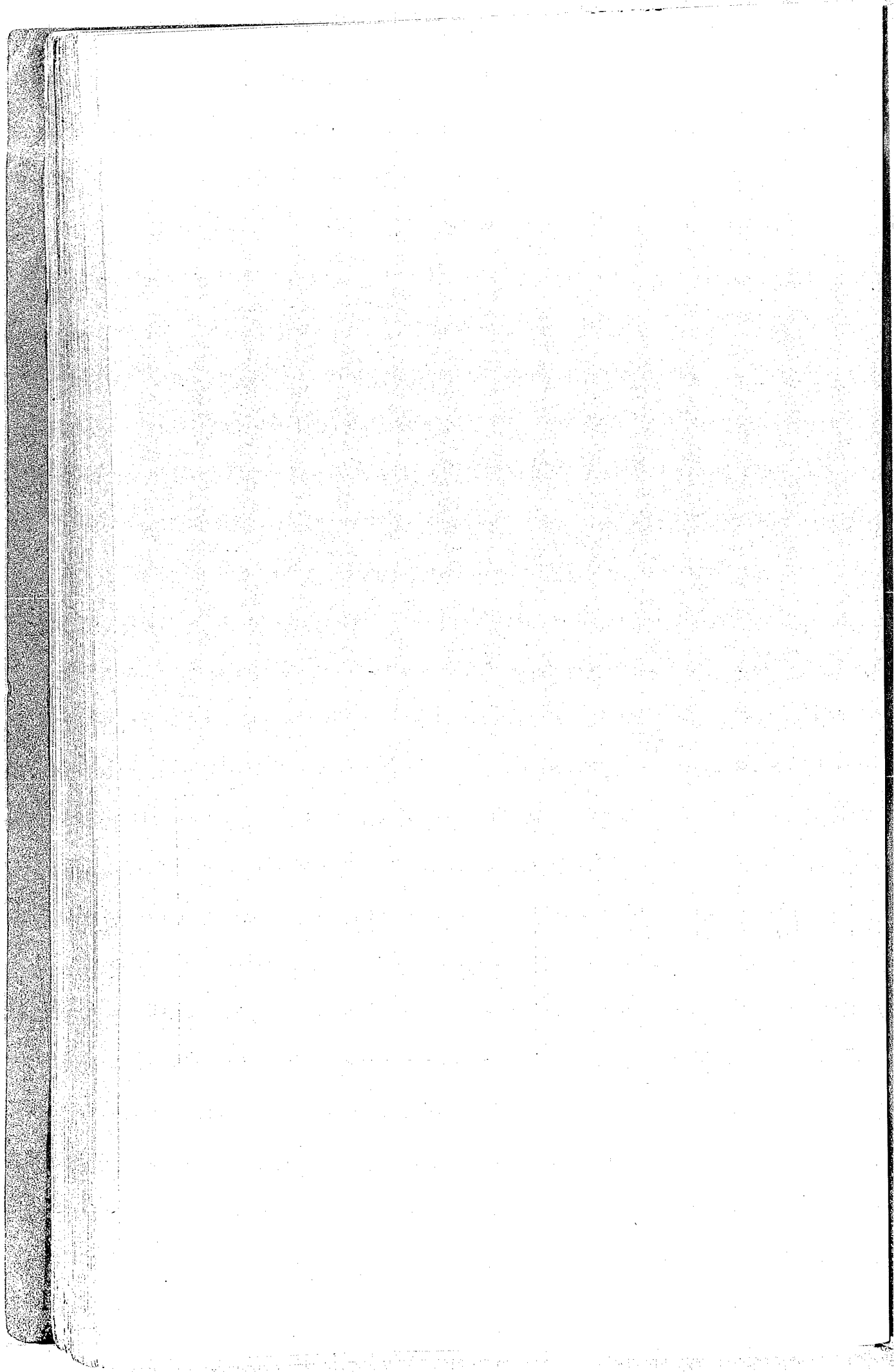
Niamey



Niamey



Niamey



enchantement et nous renonçons à cette expérience qui amuse follement les spectateurs.

Voici le *Falémé* que nous passons avant la grosse agglomération de *Bafoulabé* où il nous est impossible d'acheter un morceau de pain, et puis *Tambacounda* où nous trouvons enfin un hôtel digne de ce nom : « Confort moderne, service soigné ». L'établissement est ouvert depuis trois semaines. A part le Directeur et son Inspecteur... nous sommes seuls.

La route, enserrée entre la ligne de Dakar et la frontière anglaise de la Gambie devient très cahoteuse. Plus on approche de la grand'ville et moins les pistes sont praticables. Si nous avons jamais risqué la panne de ressort c'est bien aux approches de Dakar. Serait-ce pour favoriser le trafic du chemin de fer ? Nous arrivons cependant à *Kaolack*, charmante localité d'aspect bien colonial et même un peu chinois.

Une bouffée d'air frais nous parvient et annonce l'Atlantique. La « traite » des arachides bat son plein et nous défilons entre des monticules de ces graines qu'on nous vend ailleurs en petits cornets sous le nom de cacahuètes.

Enfin, par *Fatick* et *Rufisque* aux rues bitumées, nous entrons à *Dakar*. Port de grand avenir, dit-on. C'est probable. La ville est bâtie en amphithéâtre et les gratte-ciel ne l'ont pas encore déparée.

Nous sommes le 16 Janvier : l'Alsina, courrier de l'Amérique du Sud escale le lendemain. Peu de temps à perdre, et par une mer idéalement calme commença notre croisière de sept jours qui, par

Casablanca, Gibraltar et Oran nous ramena à notre point de départ.

✱

De cette courte relation nous avons supprimé les renseignements topographiques que l'on trouve condensés dans les guides spéciaux.

Comme ennuis mécaniques, rien d'autre à signaler que des fuites au réservoir d'essence réparées à In-Salah et le remplacement d'une magnéto encrassée par le sable.

Sur les 7.200 kilomètres environ, la consommation d'essence fût de 15 litres 1/2 au lieu de la normale (13 litres) l'excédent provenant surtout des pistes sahariennes.

La consommation d'huile (1/2 litre) ne changea pas.

Avec deux nourrices de 20 litres chacune, nous n'avons jamais manqué d'eau, ni d'essence, avec une réserve de 35 litres en sus du réservoir de 50.

L'emploi d'un filtre à air sur carburateur ne s'impose que par vent de sable car la consommation d'essence s'accroît et l'échauffement du moteur peut en résulter.

Crevaisons : néant.

Dimensions des pneus pour 1.900 kilos en charge : 14×50 à l'avant, 15×50 à l'arrière, toiles renforcées.

✱

Notre seul dessein, en écrivant ces lignes est d'encourager le tourisme « moyen » dans ces régions et de prouver, par l'exemple, qu'il n'est pas besoin de voitures puissantes ni de grosses modifications aux types de série pour mener à bien un voyage de ce genre.

Au demeurant, ces pages n'apprendront rien de nouveau aux vieux Sahariens, mais la propagande ne doit pas craindre de se répéter.

Alger, Janvier 1935.

F. DE D...



L'A. O. F. au point de vue économique

Nous nous serions abstenus de toute réflexion sur le point de vue économique, si l'opinion suivante, exprimée dans le *Paris-Dakar* du 22 janvier 1935 ne nous était tombée sous les yeux, venant confirmer nos impressions plutôt pessimistes.

« Il semble, dit M. F. TAITTINGER, qu'à travers
« toutes nos colonies s'implante de plus en plus
« le commerce des produits anglais et japonais,
« parfois allemands et américains, et rarement
« des marchandises françaises. Comme, générale-
« ment, le débitant lui-même est portugais, syrien
« ou chinois, nous en venons à nous demander
« pour qui la France a créé des colonies et quel
« bénéfice elle peut y trouver ».