

# L'ÉDUCATION AFRICAINÉ

25<sup>e</sup> ANNÉE N<sup>os</sup> 93

JANVIER - MARS 1936

BULLETIN  
DE  
L'ENSEIGNEMENT  
DE  
L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

GORÉE

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL

1936

8°30 4516

1936 0293

## DE ZINDER A ALGER

*(Causerie faite aux membres des « Amicales » d'anciens élèves de Cotonou le 13 novembre et de Porto-Novo le 11 décembre 1935, par M. LAFaix, instituteur en service à Cotonou.)*

Sans remonter au temps de René Caillé dont le monde connaît la longue odyssée en Afrique, il a quelques années encore, les voyages transsahariens étaient chose peu commune; seuls quelques pionniers, d'audacieux méharistes parcouraient à chameau les solitudes désertiques séparant l'Afrique du Nord de notre Afrique occidentale française.

Mais depuis longtemps déjà, des esprits aventureux songeaient à utiliser, pour traverser sables et hamadas pierreux, un mode de transport plus rapide que l'antique chameau : c'était peu après la grande guerre, en 1921. Un des maîtres de l'industrie automobile française décida une expédition avec des voitures spécialement construites, les fameuses chenilles Citroën.

L'expédition sous le commandant de Hardt et Audoin-Dubreuil partit un beau jour de l'Afrique du Nord et, cherchant une piste praticable, arriva après des efforts surhumains, en vue du Niger : ce fut la première victoire automobile sur le Sahara.

Puis, les missions se succédèrent :

Deuxième mission Citroën. Gradis avec ses Renault six roues. Et puis, un beau jour, la Compagnie Transsaharienne installa sa ligne Colomb-Béchar-Gao, et Niamey sur laquelle circulent de confortables cars.

En 1933, un des plus actifs dirigeants de la Transsaharienne, vieux routier du désert, Estienne, quitta cette société et décida d'installer une nouvelle ligne de cars empruntant un itinéraire différent.

Il choisit la « Route du Hoggar » qu'il exploite d'Alger à Zinder avec la société qu'il a fondée : la Société Algérienne de transports tropicaux.

J'étais à ce moment en service à Zinder et l'envie ne me manquait pas, non plus qu'à M<sup>me</sup> Lafaix, de prendre, pour rentrer en France, la route de l'Algérie.

Des deux itinéraires possibles nous n'hésitâmes pas dans notre choix : d'emblée nous repoussâmes Zinder-Niamey-Gao-Colomb-Béchar, beaucoup trop monotone et d'ailleurs plus long. Il fut décidé que nous partirions par la route du Hoggar.

Nous aurions pu nous installer confortablement dans un fauteuil du car et, voguer la galère ! Mais, nous avons pensé à autre chose.

Pourquoi ne pas utiliser la bonne voiture que nous possédions ? (Voiture achetée, avouons-le dans l'espoir de tenter l'aventure). C'était beaucoup plus risqué, mais vraiment c'était du « sport ».

Nous commençâmes donc les démarches : ce fut assez rapide, grâce à la grande bienveillance de M. le Gouverneur Bourguine, alors Lieutenant-Gouverneur du Niger. Gouverneur de l'Algérie, Colonel Commandant le territoire des Oasis nous accordèrent libre passage moyennant un contrat de dépannage à la Société Algérienne des transports tropicaux.

Nous allions pouvoir partir, premiers fonctionnaires de l'Afrique occidentale française, je crois, essayant par leurs propres moyens de traverser ce Hoggar que nous étions curieux de voir.

Un camarade Algérien me donna une superbe carte des pistes sahariennes et je pus « piocher » mon itinéraire : Zinder, Agadez, In-Guezzam, Tammanrasset, Arak, In-Salah, El-Golea, Ghardaïa, Laghouat, Alger. Ce projet, nous devons le modifier, nous le verrons tout à l'heure, et allonger notre route de 700 kilomètres environ pour visiter une des plus importantes oasis du territoire : le chef-lieu Ouargla.

Restaient les préparatifs. Bien que connaissant quelque peu les régions sahariennes, je pris conseil des « vieux ». Je m'adressai au conducteur du car de la Société de transports tropicaux, un ancien légionnaire cuit et recuit par le soleil du désert, et connaissant à fond le pays. Il ne me cacha pas que le voyage n'avait rien d'une promenade Marseille-Paris, mais qu'enfin il n'était pas impossible.

Sur ses conseils je fis confectionner une malle pour les quelques habits indispensables. Je ménageai la place à l'essence nécessaire pour une étape. (Réservoir plein et 116 litres de réserve). C'était plus qu'il n'en fallait car je tablais sur une consommation de 25 litres au 100 kilomètres, alors que notre voiture n'en buvait que 16 ou 17. (Il est vrai qu'il faut toujours compter sur l'évaporation et les aléas de la route).

Toute une collection de boîtes de conserves en prévision de la faim, un peu d'alcool et deux bouteilles de champagne.

Il restait la question la plus importante : celle de l'eau. On ne s'aventure pas dans le désert sans provision d'eau. Nous primes un bidon de vingt-cinq litres et deux petits bidons réglementaires de deux litres, nous réservant de compléter notre provision seulement à Agadez, dernier poste avant la zone désertique. (Vous verrez tout-à-l'heure que cette imprévoyance faillit nous être fatale).

Pour compléter notre chargement nous primes à l'arrière de la voiture des nattes et deux planchettes de 1<sup>m</sup>50 en cas d'ensablement. Enfin le jour du départ arriva : c'était le 13 avril 1934.

J'étais accompagné de M<sup>me</sup> Lafaix, de notre fille et de notre chien. De nombreux camarades de Zinder nous accompagnèrent à une cinquantaine de kilomètres. Mais là, premiers ennuis. La voiture était trop chargée et le ressort arrière, bien que renforcé, se plaignait fortement. Il fallut jeter du lest et en particulier de nombreuses boîtes de conserves.

Derniers adieux, et en avant, vers l'inconnu.

Cette première étape n'eut pas d'histoire : 120 kilomètres de route, 230 de pistes fort praticables et nous arrivâmes au campement de Gangara où nous passâmes une bonne nuit. (Au mois d'avril, s'il fait très chaud pendant la journée, les nuits sont très fraîches et par conséquent reposantes).

Le lendemain, au petit jour, départ pour la deuxième étape. Nous avons 290 kilomètres pour joindre Agadez : une bouchée, nous disions-nous pour notre puissante V-8. Hélas !

Quelle cruelle désillusion nous devons avoir. Tout allait bien et nous croyions atteindre le puits d'Aderbissinat, quand au passage d'une de ces coulées de sable que le vent accumule dans les bas-fonds, le moteur se cale et nous nous enlisons.

Tous les essais pour repartir restent vains. La pompe à essence désamorcée ne veut plus fonctionner. Il nous faut chercher du secours. Et le voyage n'est qu'à son début. Le soleil monte peu à peu et chauffe à blanc les tôles de la conduite intérieure. Il est presque impossible de rester dans la voiture. Je scrute en vain la piste : après Gangara la piste est en dehors du passage des caravanes. En raison de la nature du sol, nous n'avons vu jusqu'ici que des autruches, des phacochères et des cobas traversant la route de temps à autre. Comme sœur Anne je ne vois que la route qui poudroie. Les maigres épineux, seuls arbres de ces régions subdésertiques semblent avarés de leur ombre. Nous nous asseyons sous l'un d'eux mais, comble de malheur, le sable est plein de crams-crams, graines à piquants d'une graminée des régions sahé-liennes. Et puis il me faut chercher de l'aide. Après une heure de recherche, je trouve un targui se reposant sous un épineux pendant que sa jument blanche se nourrit du maigre feuillage.

Après de multiples tractations, il consent moyennant 40 francs dont 20 d'avance à nous chercher du secours, de l'eau surtout. (Comme je vous l'ai dit tout-à-l'heure, nous n'avions pas pris notre provision complète), et le bidon de vingt-cinq litres lui-même en contenait peut-être sept ou huit. Nous sommes obligés d'attendre, dans nos crams-crams.

Le soleil chauffe et il ne nous reste que quelques litres d'eau. Enfin, vers 5 heures, notre Targui que nous croyions enfui avec nos 20 francs nous ramène bœufs et chameaux porteurs d'eau. Cette eau sent bien la peau de bouc. Elle est bien sale mais peu importe l'aspect et l'odeur, nous sommes heureux de la boire. Et la leçon aura été bonne, car nous prendrons grand soin désormais d'avoir une provision complète.

Après nous être désaltérés, nous songeons au départ, mais la pompe à essence est toujours aussi récalcitrante, et force nous est d'atteler chameaux et bœufs à la voiture. En cet équipage nous nous disposons à gagner le puits d'Aderbissinat distant d'une douzaine de kilomètres, mais il fait nuit. Les animaux sont fatigués et nous couchons dans le bled. Nos Touaregs, déguenillés n'ont pas bonne mine et M<sup>me</sup> Lafaix a fort peur. Naturellement la nuit est bien calme et le lendemain matin nous arrivons au puits. Nous nous installons dans l'ancien poste militaire pour y prendre un repos bien gagné. Mais nous sommes encore à 120 kilomètres d'Agadez.

Tout à coup vers midi, nous entendons un ronflement. Une voiture s'arrête. Un de nos camarades, chef de poste radio d'Agadez averti de notre départ et fort inquiet à notre sujet vient au devant de nous.

Une remorque à la voiture, dix mètres et, bonheur, le moteur repart. C'est l'envolée vers Agadez au milieu d'un pays désolé. Après avoir dévallé la falaise déchiquetée du Tiguidi, surplombant de plusieurs centaines de mètres un plateau rocailleux cuit par le soleil nous ne tardons pas à rallier Agadez fort fatigués, vous pouvez me croire.

Nous n'avons pas l'intention de battre des records. Agadez est un fort joli poste qui vaut qu'on s'y arrête, d'autant plus que les habitants (beaucoup de militaires et un civil) sont très hospitaliers. Nous visitons la mosquée dont la tour en banco armé de morceaux de bois se dresse depuis le XII<sup>e</sup> siècle à quarante mètres au-dessus des maisons de boue séchée.

Nous abusons pendant deux jours de l'amabilité de nos hôtes; mais il faut songer à continuer car nous sommes encore loin du but.

A l'aube du troisième jour, dûment approvisionnés en eau, les peaux de bouc pleines sur les ailes de la voiture, nous entamons l'étape Agadez-In Abangarit (350 kilomètres).

La première partie jusqu'à In Gall se passe normalement. Les puits défilent, entourés de nombreux troupeaux qui viennent s'y abreuver. Les champs de rocaïlle alternent avec les plaines de sable dur. L'ancien poste militaire d'In Gall apparaît, perché sur sa colline. Il est actuellement abandonné et tombe en ruines. Quelques minutes d'arrêt au caravansérail et nous repartons. Cette fois-ci nous entrons en pleine zone désertique. La piste, fort bien marquée, s'allonge, s'allonge absolument plate et dure. Nous roulons vite, vite. Mais il est déjà dix heures et le soleil nous écrase. Tout à coup, à l'horizon, nous croyons apercevoir une nappe d'eau, un lac sur lequel semble flotter un brouillard mauve qui baignerait le pied de grandes montagnes brunes. Pourtant, nous savons bien qu'il n'y a pas d'eau du tout dans ces parages. C'est notre premier mirage. Nous avançons toujours rapidement. Le paysage se précise; les montagnes, à mesure que nous approchons, changent de forme et vers onze heures quand nous arrivons, nous ne trouvons que quelques misérables masures bâties sur une petite colline. C'est Tiguidan-Tessoum, le pays du sel. Là, tout respire le sel. La terre en est imprégnée. Il y a des salines partout. Tout sent le sel. Les gens, les quelques chèvres et les poules sont rachitiques.

Pas d'eau : il faut aller au puits à 16 kilomètres pour trouver une eau légèrement saumâtre.

Dans une des masures se trouve un petit détachement de tirailleurs revenant de jalonner une partie de la piste tout nouvellement ouverte. On balaie une pièce pour nous. Il s'élève une poussière qui sent le sel. Nous nous installons pour manger et dormir un peu, mais il fait terriblement chaud. Vers 14 heures, fin du repos ! Mise en ordre des peaux de bouc; vérification rapide de la voiture, plein d'essence et en route pour la fin de l'étape, vers le puits d'In Abangarit. La piste est toujours bonne. Tout va bien. Nous tenons le 60 ou 70 à l'heure. Nous rencontrons le car des Transports tropicaux qui descend vers Zinder. Arrêt, souhaits de bon voyage et en avant !

Nous traversons deux ou trois oueds à sec. Vers seize heures, il nous reste une dizaine de kilomètres à faire.

Mais il est dit que nous devons souffrir encore un peu. Au passage d'un dernier oued, nous restons ensablés. C'est sérieux ! Nous ne pouvons nous arracher, et pourtant quelques mètres nous séparent de la rive. Nous mettons sous les routes des mattes apportées spécialement, et les deux planchettes de 1 m. 50.

Après une demi-heure d'efforts, nous en sortons ! Nous rechargeons la voiture qu'il nous avait fallu vider complètement pour l'alléger. Et en route de nouveau.

La nuit tombe très vite au Sahara. Enfin, comme le jour va disparaître, nous apercevons quelques touffes de plantes à feuilles épaisses et deux moutons. Ceci nous annonce le puits que nous ne voyons pas et que nous cherchons impatientement. Cinq minutes plus tard, vers la droite, nous l'apercevons au milieu de la plaine. Nous nous dirigeons vers lui et là nous recevons quatre tirailleurs qui attendent un brigadier-chef de méharistes parti sur la nouvelle piste avec son goum. Figurez-vous une immensité désolée, noire, plate à perte de vue. Le ciel s'y confond avec la terre. Rien n'arrête le regard. Du sable dur et, au milieu de cette plaine, le puits cimenté où vous trouvez, à deux mètres de profondeur, ô ironie, une eau excellente. Tout à côté, un bassin dans lequel, tout à l'heure, je prendrai un bain bien gagné. Nous installons à terre nos matelas et nos couvertures. Mais au loin apparaît une lueur qui se précise peu à peu : ce sont des phares. Une heure plus tard un bruit de moteur, et il nous arrive un gros car Ford qu'un chauffeur descend à Zinder pour la saison des pluies. C'est bien la première fois que deux automobiles et deux Ford allant en sens contraire se rencontrent en cet endroit. Nous dînons de compagnie et après un brin de causerie, tout le monde s'endort. Il fait très froid. Nous nous enroulons dans nos couvertures, quand, au milieu de la nuit, notre chien nous réveille; il est inquiet. Ce sont des chiens de brousse. Dès qu'ils entendent du bruit, d'ailleurs, ils se sauvent. La nuit continue normalement et au petit jour, tout le monde debout. Vérifications d'usage. Plein d'eau, plein d'essence, et en route pour une étape qui s'annonce très dure, car nous devons traverser le Tanesrouft de l'Ouest, ce pays de la peur et de la soif où rien ne pousse, d'où toute vie semble bannie.

Nous avons 395 kilomètres à faire jusqu'à In Guezzam, premier poste des territoires du Sud et les pistes, l'ancienne, la nouvelle sont très mal jalonnées.

*Adieux. Départ.* Le sable est dur, mais il forme « tablettes de chocolat » et nous sommes fort secoués. Au bout de 15 kilomètres, changement de paysage. Nous traversons le lit d'un oued desséché et nous voilà en pleines dunes mouvantes. La piste, à peine marquée par des bâtons plantés tous les kilomètres environ, zigzague entre les dunes. Les roues s'enfoncent dans le sable. Nous avons heureusement une voiture puissante et nerveuse. Nous finissons par en sortir. Il fait déjà grand jour et nous n'avons fait que 80 kilomètres. Mais voici une grande étendue plate où nous allons rattraper le temps perdu. Un coup d'accélérateur et nous filons, mais de temps à autre, la voiture semble « s'asseoir ». Ce terrain qui nous avait semblé dur est en effet du *fesch-fesch*, sable pourri recouvert de gravier noir. Nous accélérons pour ne pas enfoncer.

(C'est là le conseil qu'on nous a donné.) Tout à coup, catastrophe, trois gros cailloux barrent la piste. Un coup de volant; j'en évite deux, mais en arrivant sur le troisième, grand bruit. J'arrête, au risque d'enliser la voiture. Le moteur tourne toujours, mais avec un fort bruit de moulin à café. Le carter en tôle a été enfoncé et le vilebrequin le frappe à chaque tour. (Si nous avions eu un carter en fonte, nous terminions là notre randonnée.)

Nous reprenons notre route en nous repérant sur le jalonnement de morceaux de bois dont il ne faut s'écarter à aucun prix sous peine de mort. Nous espérons être à dix heures trente ou onze heures à In Guezzam si tout va bien. La piste est de nouveau dure. Mais qu'est-ce au loin que ce groupe de chameaux ? Nous sommes loin de la route des caravanes ! Des pillards ? Depuis longtemps il n'y en a plus dans cette région. Nous nous arrêtons. L'un des méharistes s'approche. C'est le brigadier-chef Michelangeli qui retourne à In Abangarit.

« Il vous reste, nous dit-il, environ 40 kilomètres. » Nous avons pris, sans le savoir, un raccourci tracé pour le car. Nous voilà fonçant de nouveau tête baissée accompagnés par le bruit de moulin à café du moteur, nous demandant avec angoisse s'il tiendrait jusqu'au bout. Enfin, voici, perchée sur une dune une grande pancarte où on lit difficilement d'un côté *Colonie du Niger* et de l'autre, *Territoires du Sud*. Nous sommes en Algérie.

Mais l'Algérie s'annonce mal : des dunes mouvantes de tous côtés. Nous essayons de passer en vitesse... Hélas, tout à coup, c'est l'ensablement.

Nous mettons en œuvre tous les moyens du bord : mais nattes et planchettes ne servent à rien. Nous enfonçons jusqu'à ce que le réservoir touche terre. A quelle distance se trouve In Guezzam ? dix ? vingt ? trente kilomètres ? Nous n'en savons rien. Nous sommes entourés de dunes et de rochers qui s'enchevêtrent. Que faire ? Après bien des hésitations, je décide de laisser mes passagères à la voiture et d'aller chercher du secours. Je prends sous mon casque une serviette mouillée, mon bideau d'eau en bandoulière, mes « tacalmis » (chaussures touareg) à la main et me voilà parti nu-pieds dans le sable.

Naturellement, je suis de près le jalonnement. Je marche environ depuis un quart d'heure quand j'aperçois au lointain une masse brune. Je suppose que c'est le bordj, mais je n'ose y croire et je redoute encore un mirage. N'importe, j'allonge le pas. La masse brune prend forme. C'est un carré de murs. Nous sommes sauvés, c'est In Guezzam.

Après une bonne heure de marche, j'arrive. On a déjà signalé mon arrivée. Deux sous-officiers radios des territoires du Sud m'attendent à l'entrée du poste. J'entre dans leur petite cham-

bre et là, bien à l'ombre, je déguste une anisette qui, vous pouvez le croire, est la bienvenue. Mais il faut songer à celles qui sont restée dans la voiture. L'arabe Amara, gérant de l'hôtel (car In Guezzam est un bordj-hôtel) rassemble en hâte quatre ou cinq chameaux qui sont en transhumance et nous partons vers le lieu de l'ensablement. Inutile de vous décrire la joie avec laquelle nous sommes reçus. Un petit effort des chameaux et du moteur et nous voilà une fois de plus sur la piste. Les six kilomètres sont vite parcourus et ce n'est pas sans plaisir que nous faisons dans le bordj notre entrée. Et là, repos bien gagné de deux jours.

Mais il faut que je vous dise ce qu'est ce poste d'In Guezzam : Imaginez une plaine de cinq ou six kilomètres de diamètre avec, à l'horizon, de quelque côté que vous tourniez, des dunes, encore et toujours des dunes de sable blond. Au milieu de cette étendue nue, sans un arbre, sans une touffe d'herbe, s'élève une construction carrée de cinquante mètres de côté environ avec une grande entrée vers le Sud, côté opposé au simoun, le vent chaud du Sahara. Les quatre coins sont flanqués de bastions. A l'intérieur et au milieu de la cour, un puits et tout autour, les bâtiments d'habitation (chambres, salle à manger, cuisine). Dans une des tours, le poste de T. S. F.

Tout a été parfaitement et très coquettement aménagé. Au Sud du bordj, quelques dépendances et... tenez-vous bien... une pompe à essence telle que vous en voyez sur les routes de France. (Nous retrouverons d'ailleurs ces pompes dans tous les postes de la route.)

A un kilomètre au Nord, le champ d'aviation possède, lui aussi, sa pompe à essence.

Enfin, une espèce d'enclos attire l'attention : si vous regardez par-dessus le mur vous trouvez un jardin, un jardin minuscule de 3 mètres sur 3 mètres bien protégé du vent et arrosé avec amour.

Les quelques légumes qu'il contient sont si précieux en ce triste désert !

Pour aussi triste que soit l'endroit, nous y passons tout de même deux jours délicieux avant de rallier Tammanrasset dans le Hoggar.

Nous sommes rejoints par le colonel Carbillet, commandant le territoire des Oasis et ses adjoints : les capitaines Lucchetti, chef de l'annexe du Hoggar, et Nouveau, chef du service automobile de Ouargla. Ceux-ci, en tournée, nous font promettre de passer à Ouargla. (Nous tiendrons notre promesse.)

Le matin du troisième jour, départ pour l'étape dure entre toutes, puisque très longue (540 kilomètres) et traversant un pays très accidenté. Nous partons à la conquête du Hoggar.

Quelques kilomètres pénibles de dunes, un ensablement, puis nous courons, nous volons littéralement sur une bonne piste dure, jalonnée de loin en loin par des tas de pierrailles que les Arabes appellent des ghemiras. Nous remontons des vallées au milieu de rochers fantastiques tout noirs sous un soleil de feu. Nous nous élevons insensiblement vers le Hoggar. Sur la piste, les mirages sont fréquents. Vers midi, nous nous arrêtons dans une vaste plaine pour nous restaurer quelque peu. Les effets du soleil sont atténués par le vent qui souffle très fort et en plein midi, nous n'avons pas chaud. Aussi, repar-tions-nous au bout d'une heure, frais et dispos ! Mais bientôt la vallée s'encaisse, le sable fait place à la rocaïlle. La route monte et nous voilà en pleine montagne dans un véritable paysage d'apocalypse. Tout est noir et tourmenté. Nous tra-versons des cols. (Au passage de l'un d'eux, complètement ensablé, nous perdons trois heures à gratter le sable sous la voiture.) Nous plongeons dans des descentes plus que dange-reuses. Nous remontons, et ceci pendant près de 150 kilomè-tres : nous arrivons à 2.000 mètres environ. Malgré l'altitude, il fait très chaud. Et alors commence la descente sur Tam-manrasset, descente sans histoire, sur une belle route de mon-tagne, œuvre du capitaine Lucchetti et des légionnaires. Nous rencontrons des biches, puis, près d'un puits, les premiers êtres humains. Nous arrivons. Nous sommes reçus à bras ouverts par la population européenne qui attend également le colonel rentrant de tournée.

L'hôtel est fort bien et c'est avec plaisir que nous allons passer là un jour entier.

*Tammanrasset.* — En sortant du paysage d'enfer que nous avons traversé, le poste de Tammanrasset, chef-lieu de l'annexe du Hoggar, nous semble un véritable paradis.

Partout de la verdure, de grands arbres, des abricotiers, des pêchers en fleurs, des jardins magnifiques où poussent les fraisiers. Au milieu de la grande place se dresse le bordj du Père Foucault et, tout près de là, le monument contenant le cœur de Foucault et le corps du général Laperrine. Le bordj est pieusement conservé dans son état primitif. On fait même voir la trace de la balle senoussiste qui, en 1916, tua le Père de Foucault, l'ermite du Hoggar.

Au-dessus de la ville est construite une très importante station météorologique. Le lendemain de notre arrivée, nous sommes les hôtes du capitaine Lucchetti qui nous convie à un thé offert par l'aménokal du Hoggar et toute sa suite de Toua-reg. Tous sont de beaux hommes, mais le descendant direct d'Antinéa et ses fils, sont des géants de deux mètres. Ils sont assis sur de beaux tapis haute laine.

Comme toute sa suite, l'Aménokal est vêtu du grand boubou bleu foncé et a sur sa figure le litham, le voile targui qui ne laisse apercevoir que les grands yeux noirs. Tous ont le grand sabre droit, le poignard et le bouclier en peau d'oryx. C'est vraiment impressionnant de voir ces farouches guerriers qui nous donnèrent tant de fil à retordre; mais qui, définitivement ralliés à notre cause, viennent maintenant savourer avec nous les petits verres de thé de menthe.

Après cette journée de repos et de réceptions, il nous faut reprendre la route. Le début de l'étape est exactement semblable à l'étape précédente : toujours la montagne, des oueds encaissés avec quelques maigres îlots de verdure. Nous contour-nons le pic Illamane qui atteint 3.010 mètres et, toujours montant et descendant, nous arrivons à Inniker. Le bordj Inniker est construit à 1.170 mètres d'altitude. Il est tenu par deux Arabes qui manœuvrent la pompe à essence et maintiennent en état les locaux du bordj. Ce n'est d'ailleurs qu'une halte pour le déjeuner que nous expédions vivement pour repartir sur Arak. (Personne ne veut coucher à Inniker en raison du nombre imposant de scorpions noirs qui y vit.)

Le paysage est moins tourmenté, la route moins accidentée. A droite et à gauche de la piste, quelques sebkas ou trous d'eau saumâtre. Toujours aucune végétation. Puis, brusquement, une chaîne de montagnes barre l'horizon. La piste fonce droit sur elle. Nous contour-nons les premiers contreforts et nous nous trouvons tout à coup dans une trouée n'ayant pas 100 mètres de large à la base et 200 au sommet. Au-dessus de nos têtes, à 300 mètres, se dressent à pic des roches noires, éboulées par endroits. C'est certainement le passage le plus impressionnant que j'aie vu. Il a plu (cette chose ne s'est pas produite depuis treize ans) et l'oued a par endroits un peu d'eau. La piste très dure, très accidentée serpente au fond de la gorge, tantôt à droite, tantôt à gauche. Il fait une température torride. Nous allons le plus vite possible, mais si la route n'est pas large, elle est bien longue, et ce n'est que vers dix-sept heures que nous voyons au fond de la gorge le petit bordj d'Arak.

Le gérant, M. Lang, ancien adjudant de la Légion, nous y accueille très cordialement. Une bonne anisette glacée, un bon lavage et un excellent repas nous permettent d'oublier les fatigues de la journée. Nous avons couvert 425 kilomètres depuis Tammanrasset.

Le lendemain matin, départ pour In-Salah, la capitale du sable comme l'appellent les Arabes. Nous avons environ 300 kilomètres à faire. Nous serpentons pendant quelques kilomètres au fond de la gorge d'Arak, puis brusquement la piste s'élève et une forte rampe très dangereuse nous amène sur un vaste plateau pierreux. Nous laissons à droite le bordj Tadj-

mout et nous roulons vivement jusqu'à Hassi-El-Krenig. A partir de ce moment, la piste est jalonnée tout le long par des ossements de chameaux. Il y a même les débris d'une caravane entière morte de soif. Les corps sont comme momifiés. Une touffe d'herbe sort de l'estomac desséché d'un chameau. Nous fuyons...

Et tout à coup un brouillard de sable épais, très épais soulevé par le vent. Nous n'y voyons pas à vingt mètres. Nous allons d'une ghémira à l'autre à tâtons. Le phénomène est, paraît-il très fréquent dans la région. La voiture est pleine de sable. Les portières ne peuvent plus s'ouvrir : sur la piste de petites dunes s'amoncellent qu'il faut contourner.

Nous devons être prudents, car nous approchons de la grande falaise de Samra-El-Melah. Nous continuons à naviguer sans rien distinguer dans le brouillard épais. Nous respirons du sable. Tout à coup grand coup de frein !

A deux mètres devant la voiture s'ouvre un ravin de plus de cent mètres. Nous l'avons échappé belle.

Nous descendons la falaise et nous voici de nouveau dans les dunes. Nous approchons d'In-Salah. Encore un léger ensablement qui nous fait perdre une demi-heure. Le vent de sable s'est arrêté. Nous reprenons notre course. Au loin nous apparaissent les murs de l'oasis et, derrière, de nombreux palmiers. Avant d'entrer par la porte à demi-ensablée, nous traversons une ligne de puits ouverts communiquant entre eux par un aqueduc souterrain. Ces puits très curieux ont été creusés il y a plusieurs siècles par les habitants pour recueillir l'eau de toute la région.

Nous entrons dans le bordj, mettons la voiture au garage et nous installons à l'hôtel. Mais à ce moment, le brouillard de sable s'épaissit de nouveau et nous ne voyons plus rien de l'oasis.

Le président du T. C. F., M. Chaix, dit qu'il a vu « la tragique agonie d'In-Salah, lentement étouffée par ses sables ». On ne pouvait décrire plus exactement cette emprise du sable sur toutes choses. Il faut chaque jour nettoyer les portes d'entrée, déblayer les murs, entourer les palmeraies de claies. In-Salah, c'est le sable. Ne pouvant nous promener dans l'oasis, nous nous reposons à la chambre. Une journée de repos et le départ pour El-Golea la perle des oasis sahariennes, la patrie de la rose et de l'oranger.

Les premiers kilomètres sont assez pénibles. Nous roulons entre d'immenses dunes, dans les sables mouvants, mais 2.500 kilomètres m'ont instruit, et je puis presque un saharien accompli. Nous sortons du sable. Nous dépassons Miliana, un puits sans eau et laissons à droite Hassi-El-Moudjar. La piste est bonne, mieux repérée à mesure que nous montons vers le

Nord. Le paysage est plat, toujours aussi désolé avec cependant un épineux rabougri de loin en loin. Brusquement un virage dangereux et une rampe atteignant 15 à 16 % par endroits nous amène sur le plateau de Tademait. Cette rampe est une véritable œuvre d'art creusée dans la falaise par des légionnaires détachés aux territoires du Sud et leurs équipes de tirailleurs. Du sommet la vue est magnifique mais nous ne pouvons prendre de photographies car il y a encore du sable dans l'air.

Nous filons sur le plateau. A perte de vue, c'est la pierraille noire, sans une herbe. La piste a été fortement marquée par des générations de chameaux. C'est un peu plus confortable que les pistes d'In-Guezzam, mais le vent souffle en tempête et la voiture est déportée sur le côté. Le paysage ne change pas. Vers 10 heures 30 nous arrivons devant une vaste dépression dont le fond est rempli de verdure. De l'autre côté, sur une éminence, un fort, un véritable fort, semblable à ceux, désaffectés des environs de Paris. C'est fort Miribel où nous allons déjeuner. Nous descendons dans la vallée et remontons la pente. Le Légionnaire-gérant qui vit là avec sa femme indigène et sa famille nous ouvre la porte et nous reçoit très aimablement.

Il nous compose un fort bon repas pendant que nous nous reposons dans le « salon » établi dans une casemate.

Nous avons absolument les yeux brûlés par le vent, et ce répit nous fait grand bien.

Après avoir fait le plein d'essence à la pompe du fort, nous reprenons la piste. Il fait chaud malgré le vent qui souffle. Le paysage est toujours monotone et nous somnolons à moitié en roulant. Nous mangeons des kilomètres en songeant à la bonne bière bien glacée qui nous attend à l'Hôtel Transatlantique d'El-Goléa.

Cependant, vers 15 heures le temps fraîchit..., et chose assez rare, il se met à pleuvoir. Brusquement il fait froid. Le vent chasse la pluie et le sable mélangés. Nous ne pouvons fermer les vitres car des cordes sont attachées de tous côtés. Nous claquons littéralement des dents et ne pensons plus guère à boire frais.

Enfin, des palmiers, beaucoup de palmiers, des fleurs, des roses partout, dans l'air, un parfum pénétrant de roses. C'est El-Goléa.

Nous traversons la palmeraie, la ville arabe et nous voilà dans la cour de l'Hôtel Transatlantique, un des plus beaux du Sud algérien. En hâte, nous descendons de voiture. Il pleut toujours, et au lieu de bière glacée, nous demandons un grog bien chaud.

La voiture a la lame maîtresse du ressort arrière cassée. C'est un jour de repos en perspective. Nous sommes installés comme des princes. La table est bonne, et la pluie veut bien s'arrêter.

Dès que nous avons achevé notre toilette, nous visitons la ville avec ses superbes villas, ses rues larges et le grand parc entourant la résidence ombragée, son puits artésien et sa piscine et nous revenons à l'hôtel, réservant pour le lendemain la visite de l'oasis.

Si elle n'est pas la plus grande, elle est certainement comme l'a dit M. Chaix, « une magique » oasis, la merveille du Sud, dont quatorze sources font un jardin des Hespérides ».

Dès le matin, bien reposés dans de bons lits, nous nous rendons à l'invitation d'un riche indigène, le Mozabite Adara que va nous montrer ses propriétés. Nous le suivons dans l'oasis. Chaque part est soigneusement entourée de murs en terre rouge. Partout des ruisseaux où se déverse, à heures fixes, l'eau des sources et des puits artésiens. (Il existe à El-Goléa une vaste organisation de distribution d'eau, chacun payant pour le temps qu'il occupe la canalisation). La ruelle serpente entre les murs. Enfin, notre hôte ouvre une porte et nous nous trouvons sous les palmiers et les orangers au milieu de buissons de roses. C'est un vrai paradis et nous pouvons faire la comparaison avec les régions désertiques que nous avons traversées. De l'eau coule partout car c'est l'heure de l'arrosage. Il fait frais. Que nous sommes loin d'Aderbissinat !

Nous passons dans un second jardin. Sous une tonnelle tapissée de vignes, sous des cédrats et des orangers une table est dressée ou alternent les assiettes de mandarines, d'oranges et de dattes cueillies à l'instant même. Jamais fruits ne nous ont paru aussi délicieux. Quelques gâteaux, le traditionnel thé à la menthe des arabes et nous quittons notre hôte pour rentrer à l'hôtel en longeant une magnifique allée d'ifs.

Nous n'oublions pas, le soir de visiter le vieux Ksar, véritable nid d'aigle perché depuis des siècles sur son rocher et qui, en ruines, n'est habité maintenant que par deux vieux arabes.

Selon la promesse faite au colonel Carbillet, nous quittons El-Goléa à l'aube pour Ouargla, au lieu de nous diriger sur Ghardaia, route directe.

La piste de Ouargla a été à peu près abandonnée et c'est encore une mauvaise étape de 350 kilomètres que nous allons avoir à accomplir. Chacun a cherché sa piste sur 10 kilomètres de large, si bien qu'il n'y en a pas en réalité. Nous contour-nons les rochers, évitons le sable mou, sautons dans des trous,

et cahin-caha, avec trois lames de ressort cassées, nous arrivons à Hassi-El-Hadjar où nous trouvons, une fois de plus un Légionnaire. (Ils sont partout où il y a de durs travaux à faire). Pendant que nous mangeons, il répare hâtivement les ressorts et prépare un excellent café et nous voilà de nouveau courant vers Ouargla.

Nous longeons maintenant de grands chotts, lacs desséchés dont le fond est tapissé de sel. Puis nous traversons une vaste étendue d'herbes très vertes et, du haut d'une dune, nous apercevons l'oasis la plus vaste du Sud puisqu'elle compte 1.200.000 palmiers.

Elle est très différente d'El-Goléa, n'a pas sa fraîcheur. Nous sommes surpris, en arrivant, de voir rouler, dans les rues bien alignées, bien décorées, un antique tramway à cheval.

Ouargla, chef-lieu du territoire des oasis est une « ville administrative » avec des bâtiments neufs, de belles écoles. On nous installe au « Dar diaf » la maison des hôtes et nous sommes choyés par tous. Nous sommes forcés de rester deux jours. Outre les nombreuses réceptions, nous visitons la palmeraie et la ville indigène très curieuse avec ses maisons à arcades, et son minaret où il faut monter à quatre pattes, son immense marché où pullulent les mouches. Nous achetons chez une Irlandaise authentique de jolies poupées représentant les types du pays, la danseuse Oula-Nail, le vieux Caïd, et le soir les notables de Ouargla nous font assister, avec toute la population européenne à une fête de nuit avec danses du ventre et autres par les Ouleds-Nails. Les rafraîchissements ne manquent pas. La réception est digne d'un grand chef arabe. Le lendemain nous visitons l'ouvrage des Sœurs Blanches où se fabriquent de beaux tapis haute et basse-laine et où se tisse les poils de chameau. Nous faisons quelques achats.

Il faut enfin nous arracher aux douceurs de Ouargla et partir pour Ghardaia. Ce sera la dernière étape dure de la traversée.

La voiture réparée, le réservoir plein, nous partons de grand matin et reprenons la piste beaucoup mieux entretenue entre Ouargla et Ghardaia qu'entre El-Goléa et Ouargla. Ce n'est pourtant pas une route et les tablettes de chocolat sont nombreuses. Nous faisons cependant assez vite 120 kilomètres. A ce moment une bifurcation mal signalée. Quelle piste faut-il prendre ? A tout hasard nous prenons à gauche, suivant une ligne télégraphique.

Nous faisons ainsi 40 kilomètres très mauvais et tout à coup nous sommes dans les dunes et la ligne télégraphique a perdu ses fils. Que faire ? Nous n'avons qu'à retourner. Je

le fais de mauvaise humeur, ce qui me vaut de casser à nouveau ma lame maîtresse de ressort arrière et de continuer en roulant sur la caisse. Nous retrouvons notre bifurcation, reprenons la bonne route, traversons un grand oued. La piste devient très bonne. Elle le restera jusqu'à Ghardaia.

Ghardaia, capitale du M'Zab est bâtie au fond d'un immense cirque, tout entouré de palmiers. Nous y descendons par une fort belle route en lacets.

Nous nous arrêtons à l'Hôtel du M'Zab, moins luxueux que l'Hôtel Transatlantique d'El-Goléa, mais très confortable. Je mène la voiture au garage pour faire réparer le ressort et nous rendons visite à nos collègues.

La population de Ghardaia est en grande partie composée de Mozabites ou M'Zabites, industriels, très commerçants, et de Juifs. Ces derniers habitent un quartier sale et pouilleux, alors que la ville mozabite et la ville administrative étalent leurs villas sur les pentes des collines.

Cette population très industrielle comprend beaucoup d'artisans. C'est pourquoi, à l'École de Ghardaia on a créé un centre où on est arrivé en un temps relativement court à rénover l'artisanat indigène.

Nous regardons les élèves fabriquer des objets en cuivre repoussé et ciselé au burin qui sont des merveilles et nous achetons une aiguière et des plateaux superbes. Pendant ce temps, le travail du bois ne chôme pas : les enfants façonnent des guéridons entièrement ciselés au couteau selon la mode arabe.

Les plateaux et les guéridons de l'école de Ghardaia sont très recherchés en Algérie, et ont obtenu un prix d'honneur à l'Exposition d'Art Arabe.

Et maintenant, la traversée du Sahara est pratiquement terminée. Le lendemain après le déjeuner nous partons sur Laghouat par une belle route, très bien entretenue. Une crevasse à 6 kilomètres du départ. C'est la première depuis Zinder. Le paysage est devenu moins sauvage. Il y a des arbres, des bouquets de verdure, de l'herbe et lorsque nous arrivons à l'hôtel, le soir vers 18 heures, nous ne sommes pas plus fatigués que si nous eussions été de Paris à Lille.

De Laghouat, je ne dirai pas grand'chose. Il y a bien la palmeraie, mais ce qui fait Laghouat, c'est la troupe. Partout des casernes, des magasins militaires. Dans les rues très bien éclairées à l'électricité flânent des soldats de toutes armes. L'hôtel est plein d'officiers.

Nous repartons le matin de bonne heure et par une route de quinze mètres de large, nous gravissons allègrement les pentes de l'Atlas saharien. Nous traversons les monts de Oulad-Nails au col des caravanes à 1.262 mètres d'altitude après

être passés près du « Rocher du sel » ainsi appelé parce qu'il est recouvert d'une couche blanche de sel, et nous redescendons sur Djelfa terminus du chemin de fer du Sud.

Si Laghouat est la ville des militaires, Djelfa est celle du chemin de fer. On n'y vit que pour lui. Tout le monde occupe un emploi dans son administration ou son exploitation. Les commerçants sont venus spécialement pour toute cette population.

Quelques minutes de répit ! Un café chaud ! et en route. Nous nous arrêtons pour déjeuner chez une vieille Espagnole, près de la gare de Guet' Es-Stel. Quand nous avons savouré une excellente omelette dûment arrosée de bon vin d'Algérie, nous continuons notre randonnée. Nous avons quitté les territoires du Sud et sommes vraiment en Algérie, dans le département d'Alger. La route, macadamisée, suit la voie ferrée. La plaine immense (nous sommes sur les hauts plateaux) est recouverte d'alfa à perte de vue. De temps en temps, une gare, un groupe de belles maisons, une ferme qui ressemble aux fermes cossues de France. Seul, un bouquet de palmiers, d'ici, de là, nous rappelle que nous sommes en Algérie.

Nous atteignons à Boghari la vallée du Chélif très encaissée. La route suit la rivière pendant quelque temps puis la quitte pour gravir les pentes rapides du massif de l'Ouarsenis. Elle serpente dans la montagne au milieu des chênes-lièges. Nous arrivons à Berroughia où nous voyons les premières vignes. Puis c'est l'ascension du mont Gornot. La route est belle mais pénible. Les ravins sont profonds. Au passage, un camion sortant d'une carrière manque de peu de nous faire faire un saut à cent mètres plus bas. Nous arrivons au sommet. Nous n'avons plus qu'à nous laisser descendre, dans la forêt d'abord, puis au milieu des champs de blé et des vignes où partout les travailleurs sont à l'œuvre. Nous traversons de riants villages et arrivons à Médéa juste au moment où un gros orage se déclenche. Il fait presque nuit.

La ville est une sous-préfecture de France avec son kiosque à musique au milieu de la grand'place et, près de là, le théâtre municipal. Rien d'original. Aussi repartons-nous dès le lendemain matin pour la dernière étape, Médéa-Alger.

Nous sommes en plein Atlas et la route est très dure, d'autant qu'il pleut depuis douze heures. Nous arrivons au ruisseau des singes. Naturellement les singes ne se montrent pas. Ils sont à l'abri. Nous avalons notre petit déjeuner et nous reprenons la route très pittoresque qui suit la vallée, taillée à pic dans le roc au fond des magnifiques gorges de la Chiffa.

Blidah au milieu de ses orangers et enfin l'arrivée à Alger, la superbe vue sur la rade, depuis la colonne Voirol, la descente vers la ville, la fin de notre beau voyage. Malheureusement la pluie dure toujours et gâte notre plaisir.

Le jour de notre arrivée, le *Canada* fait escale. Nous retrouvons à bord des camarades partis de Zinder quelques jours avant nous. Nous ne partons d'ailleurs pas avec eux, car nous voulons rester quelques jours à Alger pour visiter la superbe capitale de notre Afrique du Nord et ses environs. Nous ne prendrons que onze jours plus tard le s/s *El Djezaïr* qui nous emmènera à Marseille.

*Alger.* — Voici ce que dit d'Alger le général Bonneval dans les *Cahiers du Centenaire de l'Algérie*.

#### ALGER

Alger, ville mi-partie arabe, mi-partie française, s'élève en amphithéâtre sur les côtes d'El Biar et de Mustapha.

L'amoncellement de ses maisons mauresques qui constitue la Kasbah, forme un ensemble, infiniment pittoresque. Il semblerait que toutes ces maisons, avides d'air et de soleil, aient grimpé les unes sur les autres, pour ne rien perdre de leur part de lumière et pour pouvoir se mirer à loisir dans les flots délicatement bleus de la Méditerranée.

Alger, cité musulmane, bâtie sur la côte occidentale de la baie, fait face à l'Est, c'est-à-dire à la Mecque, comme si elle voulait s'incliner, en permanence, devant la ville sainte, berceau de l'Islam.

Que voir à Alger ? Tout y est intéressant. Ceux qui sont épris de civilisation orientale trouveront à satisfaire leur curiosité, en visitant la Kasbah, dont les ruelles étroites s'enchevêtrent les unes dans les autres et présentent, à chaque instant, des perspectives nouvelles. Ceux qui préfèrent le spectacle de la civilisation européenne se plairont à parcourir les rues Bab-Azoum, d'Isly et Michelet; ils aimeront à se promener dans le square Bresson, sur la place du Gouvernement, ou dans le parc de Galland.

Enfin ceux qui s'intéressent plus spécialement aux manifestations de l'activité économique consacreront une partie de leurs loisirs à flâner sur le port. Ils se rendront compte de l'importance acquise, au point de vue du trafic maritime, par la Métropole de l'Afrique du Nord.

#### CONCLUSION

Voilà donc notre randonnée saharienne terminée. Avec de la persévérance, et pas mal de chance, nous sommes arrivés au but.

Dans l'exposé que je viens de vous faire, j'ai essayé de vous dire aussi exactement que possible ce que j'ai vu. Tous ces renseignements peuvent être contrôlés et même, le cas échéant,

utilisés, car il est possible que, parmi mes auditeurs, certains ayant le goût du risque et des voyages intéressants essayent un jour de faire cette longue traversée de 4.500 kilomètres (soit plus de 6.000 de Cotonou à Alger) par la route du Hoggar.

Pour ma part, je referais volontiers ce merveilleux voyage, mais je crois qu'il serait prudent de partir à deux voitures, l'une portant le cas échéant rapidement secours à l'autre. Ce serait certainement plus sûr que d'attendre un problème de dépannage ainsi que le prouve l'aventure de M. Chauveur, agent de la S.C.O.A., à Kano, qui, resté en panne à quelques kilomètres d'In-Guezzam, a failli ne plus revenir. Deux des passagers de la voiture, d'ailleurs, MM. Knight et Peton, sont morts. Ils sont restés à l'endroit où nous étions ensablés nous-mêmes.

Malgré cela, la traversée, si elle n'est pas toujours de tout repos, n'est pas impossible. Nous l'avons prouvé, nous ne sommes pas les seuls, et je souhaite à beaucoup d'entre vous de l'effectuer avec succès.