

# Les Amis du Sahara. Organe de l'Association Les Amis du Sahara

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Association Les Amis du Sahara. Les Amis du Sahara. Organe de l'Association Les Amis du Sahara. 1921.

<sup>1</sup> Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°79-752 du 17 juillet 1979.

<sup>2</sup> La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

<sup>3</sup> La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est envisagée par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[Cliquez ici pour accéder aux tarifs et à la licence](#)

<sup>4</sup> Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

<sup>5</sup> Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

<sup>5a</sup> des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

<sup>5b</sup> des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr [Bibliothèque partenaire] (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

<sup>6</sup> Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

<sup>7</sup> Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

<sup>8</sup> L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1979.

<sup>9</sup> Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contactez [reutilisation@bnf.fr](mailto:reutilisation@bnf.fr).



## Nous avons fait un beau voyage....

par le Capitaine A. NABAL



UE d'événements en cette journée du 9 décembre, d'abord le départ pour le beau voyage, un départ sur lequel il paraissait téméraire de faire trop de fonds et qui pourtant se réalise merveilleusement. Le Général MEYNIER, dont la brillante carrière coloniale a laissé en A.O.F. un si vivant souvenir, est invité aux manifestations du Cinquantenaire du Soudan qui vont se traduire notamment par l'inauguration à Bamako et à Segou des statues élevées aux Généraux BORGIS-DESBORDS et ARCHINARD.

Ceci n'est pas merveilleux ce n'est qu'un juste hommage rendu à l'un de ceux qui modestement et quelquefois envers et contre tout, au milieu de difficultés sans nombre, ont conquis à la France son empire colonial. Ce qui me paraît merveilleux c'est que je fasse ce périple que depuis longtemps je parcours d'un oeil mélancolique sur les cartes aux différentes échelles qui tapissent notre bureau.

Enfin, c'est une affaire réglée, les deux voitures grises roulent vers le Sud, un peu alourdies

par l'essence, l'outillage et surtout les pièces de rechange dont nous avons dû constituer un stock important pour parer à toute avarie.

Nous allons aujourd'hui voir successivement le ciel maussade du Nord nous verser jusqu'à Boghari sa petite pluie fine, puis le vent d'Aïn Ouserah soulever sur la route et dans la plaine ses friselis de sable jaune, vers seize heures nous apercevons, sous le ciel pur de Laghouat les montagnes de l'Atlas Saharien découper leurs rouges dents de scie éclairées par le couchant vermeil.

Nous voici sur la piste de Ghardaïa bonne jusqu'à Tilghempt, mais qui devient impossible aux environs de Berrian, au point que l'une de nos voitures brise sa lame maîtresse de ressort arrière. Je continue avec ma voiture jusqu'à Ghardaïa où nous soupçons et attendons sans joie.

Pendant ce temps BOLOTINE et MAHMOUD réparent; je vous présente BOLOTINE, ancien officier mécanicien de la marine russe que les malheurs de son pays ont obligé à s'expatrier. Il s'est voué au Sahara et il est connu sur toutes les pistes comme le type du mécanicien conducteur saharien. Je ne pense pas qu'il y ait d'exemple qu'il se soit trouvé irrémédiablement arrêté sur une piste si mauvaise qu'elle soit. Je ne vous présente par MAHMOUD, vous le verrez à l'œuvre.

Vers trois heures du matin, inquiet de ne pas les voir arriver, je repars vers Berrian où je trouve BOLOTINE qui n'ayant pu définitivement réparer, rentre au ralenti. Nous achevons la réparation à Ghardaïa et à sept heures les voitures sont prêtes. Nous admirons un superbe lever de soleil sur le M'Zab déjà réveillé et nous escaladons l'escargot de Beni Isguen qui nous répose sur

la Chebka. Nous roulons sur une piste assez mauvaise pour laquelle nous sommes sans indulgence.

Une descente rapide nous éloigne des rocailles mozabites et nous voici entre deux ergs qui bien que constitués du même sable innombrable, nous paraissent essentiellement différents: à droite les montagnes sont d'un blanc mat, elles n'ont aucun relief et l'œil s'en détourne sans regret, pour admirer à gauche un bras d'erg tout rouge sur lequel d'innombrables taches bleues marquent les ombres des dunes.

El-Goléa, oasis étonnante après cette longue route caillouteuse ou sablonneuse, nous apporte sa fraîcheur, ses ombrages, son eau et aussi son essence car nous devons repartir sans arrêt pour In-Salah où nous aurons seulement droit au repos.

Nous arrivons à Fort Miribel à la tombée de la nuit et le fidèle KOVALTCHOUK tient à nous faire déguster un excellent café qui aura avant tout le mérite de tenir éveillés les chauffeurs qui en ont bien besoin.

Nous voici donc repartis en pleine nuit et nous avons l'impression, sur ce Tademaït qui est bien le critérium des plateaux désolés, de rouler sous une haute futaie, dont les ombres fantastiques animent un décor où nous savons qu'il n'y a rien. Nous retrouverons cette impression dans tous nos voyages de nuit en région désertique et je pense qu'elle est due à la manière dont les phares éclairent un paysage où rien ne peut refléter les rayons lumineux.

Après l'impressionnante descente d'Aïn-El-Hadjadj nous savons que les difficultés vont commencer : sol mou, balisage incertain, de nuit tout au

moins car de jour on passe correctement. BOLTINE est devant, il pilote suivant le terme que fixera plus tard, le Président TAITTINGER, la voiture Cobaye. Ce qui veut dire que cette voiture éprouve la piste et si c'est trop mou, elle s'ensable, sa compagne n'a plus qu'à s'en aller à droite ou à gauche suivant l'inspiration ou les tendances politiques de son conducteur.

Nous ne tardons pas à mettre en pratique cette excellente définition; il me semble que la première voiture ralentit tout à coup, la voici même arrêtée. Je n'ai que le temps de passer en seconde et bondir à gauche, après une hésitation de quelques secondes, le moteur reprend et cinquante mètres plus loin nous nous arrêtons sur un terrain à peu près dur.

Nous revenons à pied vers le cogaye ensablé et nous procédons à la manœuvre habituelle, dégagement des roues, installation de chebkha, de couvertures ou de treillage métallique en avant des roues et tout le monde pousse en soulageant la voiture pendant que le conducteur s'efforce de démarrer en première vitesse.

Nous voici repartis et cette fois nous nous sentons tout près d'In-Salah, nous reconnaissons les grandes balises jumelées qui marquent la piste à quelques kilomètres du bordj, je pars donc sans hésitation le long des petites guemiras blanches et ne tarde pas à pénétrer dans la cour du bordj hôtel de la S.A.T.T. Installation rapide et coucher car nous tombons de sommeil. Je n'ai pas fermé l'œil que j'entend gratter à la porte, c'est MAHMOUD qui m'annonce froidement que la seconde voiture est en panne d'essence à trois kilomètres. Ma première idée est bien de lui dire d'y aller à pied

avec un bidon de 5 litres. Je me rends compte aussitôt que c'est un peu inhumain et je vais ressortir ma voiture pour repartir vers le Nord. J'en suis récompensé par le spectacle qui ne tarde pas à apparaître dans l'éclairage des phares. Je me suis arrêté à quelques mètres de la seconde voiture qui me fait face. Deux des occupants, l'un le capitaine LUCHETTI a la tête doucement penchée vers la droite, l'autre BOLOTINE est écrasé sur son volant. Tous deux dorment, que dis-je, ils sont anéantis au point que je ne puis les réveiller. J'allume et j'éteins mes phares, les deux avertisseurs, dont l'un, d'après son fabricant, doit faire le vide sur la route, sont en action. Rien ne bouge. MAHMOUD, qui rit de tout son cœur, se décide à aller les secouer.

Nous voici revenus à In-Salah dans la nuit splendide et nous ne tardons pas à gagner nos chambres respectives. Le lendemain est à In-Salah une journée consacrée au repos, aux soins à donner aux voitures, à de courtes promenades dans le village. In-Salah, que ses dunes enserrant dans un dangereux enlacement, nous apparaît dans une de ses belles journées : atmosphère calme et soleil chaud.

Nous voudrions bien demain atteindre d'un seul coup Tamanrasset et en prévision de cette dure étape, je m'endors à table pour ne pas perdre une minute. Ce petit accident m'arrivera bien un jour sur deux pendant toute la durée du voyage.

✱

Nous voici donc au petit jour du 12 décembre roulant dans le sud d'In-Salah, suivant comme

une juste réplique la torpédo de l'annexe qui cherche à travers dunes et passages de Fej-Fej sa bonne route. Gloire au pilote puisque nous voici sortis d'embarras sans ensablement.

Tout va bien, trop bien même car j'entends tout à coup sous mon capot un crépitement inquiétant, c'est la courroie du ventilateur qui a sauté. Pour ne pas procéder au remplacement immédiat de la courroie, nous écoutons MAHMOUD qui nous suggère de la reconstituer au moyen d'un morceau de cuir chromé retiré d'un coffre. Ce rafistolage tient tant bien que mal jusqu'à Arak, où à l'ombre des gigantesques falaises que le soir bleuit nous mettons une courroie neuve. Trop tard maintenant pour repartir, nous attendrons demain pour gagner Tamanrasset.

Nous goûtons donc paisiblement le calme de la nuit dans le bordj d'Arak abrité de tout, même de la fraîcheur, par les monts de géants qui ne laissent apparaître au-dessus de nous qu'un carré de ciel si lumineux d'étoiles qu'il en paraît jaune.

Au départ d'Arak nous suivons la piste des gorges véritable ouvrage d'art, exécuté là en plein désert, et qui résiste aux assauts furieux de l'oued encaissé dans ce canon étroit. Nous passons à Meniet, puis presque aussitôt après nous apercevons les montagnes de Tesnou dont les trois blocs schisteux bizarrement assemblés éveillent, par leur couleur, leur forme, et leur aspect lisse, l'idée d'un gros éléphant étendu dans la plaine.

Tesnou passé, voici la montagne d'Iniker qui élève son cône à quelque 80 kms dans le Sud. Je pense aux méharistes qui pendant plusieurs journées voient ainsi se rapprocher lentement ces points de direction que nous atteignons en une



ou deux heures. On s'explique ainsi la merveilleuse faculté qu'ont les guides indigènes à reconnaître, même après de longues années, un paysage dans lequel ils ne sont passés qu'une fois, mais qui s'est ainsi photographié, pendant des journées entières, dans leur mémoire.

A Iniker, le gardien du bordj nous fait cuire des œufs de son poulailler et nous mangeons les tomates de son jardin. Il nous apprend que le Commandant CARBILLET que nous croyions loin derrière nous, nous a déjà précédé vers Tamanrasset exécutant un véritable raid qui l'a conduit de Pognac au Hoggar en quatre jours par des pistes plutôt chamelières qu'autocyclables.

Nous repartons sur Tamanrasset par une excellente piste qui nous permet d'admirer à notre gauche le panorama de la Koudia dont les chaînes successives sont teintées dans des bleus de plus en plus clairs.

Nous franchissons sans la moindre difficulté les Oueds d'In-Angel et de Tit qui avaient mauvaise réputation et nous ne tardons pas à apercevoir la silhouette caractéristique de l'Hadriane, longue gara que termine sur sa gauche une énorme brèche produite, si l'on en croit la légende, par le solide coup de takouba du géant Elias.

Voici Tamanrasset et ses maisons de terre qui semble-t-il se sont alignées depuis notre dernier passage. Nous roulons dans une véritable rue sur laquelle s'ouvrent les boutiques des commerçants, puis l'hôtel de la Société des Transports Tropicaux. C'est enfin la place sur laquelle sont rassemblés méharistes et Touareg devant le plus merveilleux décor qui soit.

Soirée de détente et de repos à Tamanrasset en

compagnie des officiers si sympathiques de la C<sup>o</sup> du Hoggar.

✱

Le 13 au matin nous quittons Tamanrasset avec le Car de la Société des Transports Tropicaux qui effectue le premier service transsaharien Tamanrasset-Zinder. Un des Directeurs de cette compagnie est parti la veille pour préparer à In-Guezzam notre campement.

Nous voici donc encore dans la nuit faisant route dans un pays que nous devinons fort accidenté. Le car qui transporte le guide ronfle désespérément devant nous pour escalader des rampes impressionnantes.

Le paysage s'aplatit peu à peu mais le sol devient mou et nous ne tardons pas à apercevoir devant nous une voiture verte autour de laquelle s'emploient deux silhouettes. Nous faisons un détour pour éviter de tomber dans le même enlèvement et nous revenons apporter notre ardeur et nos bras. Il s'agit de M. J. ESTIENNE qui, ensablé depuis 24 heures, a progressé de 4 mètres en un jour. Notre nombre a raison du Fej-Fej et la voiture s'envole.

Nous nous mettons bientôt en aussi pénible situation et perdons quelques heures à faire les classiques manœuvres du désensablement. Le Commandant CARBILLET se révèle sur le champ chef de chantier hors pair et sous sa direction énergique et expérimentée nous sortons rapidement des plus mauvais pas. Il inaugure en cette occasion une méthode dont nous apprécions immédiatement les excellents résultats. Il s'agit pour les

voyageurs les plus souples de se tenir sur le marchepieds de la voiture et de sauter à terre pour pousser dès que le moteur ralentit.

Malgré ces prodiges de valeur il fait nuit noire lorsque nous arrivons à In-Guezzam, petit bordj bien construit, dans lequel la S.A.T.T. installe un hôtel.

Le poste de T.S.F. actionné par les dévoués radios du Capitaine CRISTOPHE nous permet d'entret en relations, d'une part, avec le Niger, d'autre part, avec l'Algérie.

Les lits sont confortables et nous en apprécions la douceur. On nous annonce, en effet, pour le lendemain des difficultés sérieuses.



Au départ d'In-Guezzam, en effet, il s'agit de nous diriger droit au Sud vers le puits d'In-Abbanganarit en laissant vers l'Est la piste balisée qui fait un détour assez lointain.

On nous assure que nous rencontrerons sur ce raccourci beaucoup de Fej-Fej et le chef d'atelier BROCHER, que son expérience du pays rend redoutable, m'assure qu'il a vu des mehara s'y enfoncer jusqu'au garrot.

Nous partons donc de bonne heure et avec une certaine appréhension. Effectivement nous courons en pleine nature, la piste a disparu et il n'y a même pas de trace. Nous sommes positivement entre les mains du guide DJILLALI, vieux méhariste qui connaît admirablement cette région de l'Air et qui nous le montrera. Il est assis à côté de moi, surveillant placidement le paysage, et de temps en temps de ses deux mains jointes m'in-

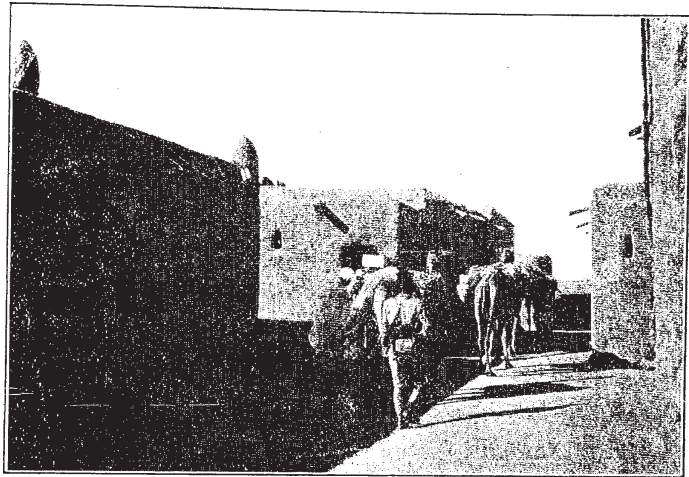
dique une direction vers laquelle je m'efforce de me diriger.

Le sol est plus mou qu'il ne conviendrait, nous avons pris successivement la troisième, puis la seconde et enfin la première vitesse et le moteur qui commence à chauffer, ralentit dangereusement. Le Commandant CARBILLET prescrit la suprême manœuvre et le voici qui saute sur le sol et pousse la voiture. Le Fej-Fej hélas est plus fort que nous et nous nous arrêtons doucement. Nous sommes heureusement entourés d'une végétation que l'on peut qualifier de luxuriante et que nous regardons avec un certain respect car il s'agit de la « Betina » plante dont les feuilles produisent chez l'homme qui en mange une dangereuse folie. Ce furent des feuilles de Betina que les Touareg mêlèrent aux dattes qu'ils distribuèrent aux malheureux survivants de la mission Flatters.

Pour le moment elles nous rendent un fier service car elles nous servent à constituer devant nos voitures un véritable tapis qui va les aider à sortir de leur lit de Fej-Fej.

Nous reprenons notre course à travers la plaine immense. De temps en temps, nous coupons les traces déjà bien effacées des voitures de la mission SIXTE DE BOURBON, et je dois dire que cela me donne une certaine assurance. Je serais même tenté de les suivre définitivement mais DJILLALI estime que c'est bien inutile et d'un geste il me remet dans le droit chemin.

Il sort tout à coup de son silence pour me dire que nous rencontrerons un arbre dans 1/4 d'heure et effectivement j'aperçois bientôt un arbre qui me paraît d'abord gigantesque mais dont la taille diminue à notre approche et qui se révèle être



Arrivée du courrier à Agadès



Danseuses Hombès à Donentza



en réalité un méchant arbuste. Cela veut dire, paraît-il, que nous serons dans une demi heure au puits d'In-Abangarit. Cette nouvelle prédiction se confirme et nous ne tardons pas à déballer nos provisions devant un puits bien aménagé dont deux chèches nouées bout à bout nous ont permis d'atteindre l'eau excellente.

Nous repartons vers le Sud et nous commençons à avoir l'impression d'un monde nouveau. La piste est maintenant tracée dans une véritable brousse d'épineux qui ont, à peu près, la hauteur d'un homme. Ceci ne veut pas dire que le désert soit fini et cette brousse est encore redoutable. On nous apprendra tout à l'heure, en effet, que sept indigènes viennent d'être retrouvés morts de soif pour avoir négligé de prendre les précautions nécessaires.

Nous arrivons avant la nuit à Teggida N'Tesemt dont le nom, qui signifie à peu près : Salies du Salat, indique que la récolte et le commerce du sel sont les principales ressources du pays. A peine arrivés nous sommes entourés d'innombrables indigènes, assez misérables d'ailleurs, mais dont le nombre est surprenant pour nous qui arrivons de pays infiniment moins habités.

Nous repartons dans la nuit qui tombe pour In-Gall où nous arrivons sans encombre mais non sans avoir, à plusieurs reprises, perdu notre piste. A quelques kilomètres d'In-Gall nous nous sommes même mis en manège comme de vieux chevaux de cirque sur une superbe piste circulaire destinée à marquer un terrain d'atterrissage de secours pour les avions.

A In-Gall nous nous installons dans un campement sommaire. Je me réjouis personnellement de

m'étendre par terre et de m'endormir sans tarder sous un ciel peuplé d'étoiles.



Au matin du 15 décembre nous continuons sur Agadès sans attendre le car qui n'a pas encore rejoint.

Nous entrons semble-t-il en plein eden. De tous côtés des troupeaux de bêtes magnifiques se rendent aux puits pour s'y abreuver. Nous rencontrons des gazelles qui, peu chassées, s'éloignent sans trop d'effroi.

La piste bien marquée et balisée est en bon état. Nous marchons régulièrement à 45 kms de moyenne et nous apercevons bientôt d'un monticule situé à quelques kilomètres de la ville, le poste d'Agadès qui déjà en A.O.F. conserve néanmoins un aspect bien saharien. Le blockhaus bien fermé et dégagé ne donne pas cette impression de citadelle pour rire qui caractérise la plupart des postes sahariens. On ne peut, en effet, s'empêcher de penser au siège qu'eut tant à subir pendant 3 mois, en 1916-1917 les cinquante tirailleurs du capitaine SABATHIÉ d'Agadès contre la véritable armée moderne de Khaoucen. Nous verrons dans l'après-midi en visitant la ville, la mosquée aux voûtes ogivales construite par le chef musulman pour marquer le passage des guerriers du prophète.

Les officiers d'Agadès nous reçoivent fort aimablement et nous font apprécier les charmes d'une garnison où ils voudraient bien prolonger leur séjour colonial. Nous les étonnons beaucoup en leur apprenant que nous n'avons quitté Alger que

depuis sept jours; Mme IMBERT, femme du Commandant du Cercle, a, en effet, mis trois mois moins cinq jours pour venir de Marseille à Agadès et elle nous raconte certaines péripéties de son voyage qui ont véritablement manqué de confort, il s'agit notamment d'un voyage sur un bateau célèbre dénommé le lagunaire et qui comme son nom l'indique, fait dans des conditions d'inconfort remarquable le service de la lagune de Lagos.

Les autres officiers ont mis en moyenne 45 jours pour venir de Marseille à Agadès, tous envisagent avec joie la perspective de rentrer en France par le Sahara.

Nous admirons la superbe salle d'audiences du cercle dont les vastes dimensions étonnent les sahariens. Nous savons, en effet, que les dimensions habituelles sont limitées par la longueur des poutres de palmier ou par la portée des voûtes ordinaires, soit 2 à 3 mètres. Nous sommes ici sous une voûte d'une dizaine de mètres d'ouverture, qu'on appelle la voûte Haoussa, fort élégante et d'une solidité largement suffisante pour les matériaux employés. Cette voûte est constituée par deux armatures en demi cercle qui partent du milieu des quatre côtés de la salle pour se croiser au centre du plafond. Ces arcs sont en banco armé, l'armature étant constituée par des poutres en bois de Ronier, imputrescible et inattaquable par les termites. Ces poutres sont attachées les unes aux autres de façon à constituer un demi-cercle qui est lui-même recouvert de la maçonnerie du pays : argile, eau et bouse de zébu. Tout cela n'est évidemment pas très résistant à la pluie, mais nous sommes toujours en région saharienne et les pluies sont encore trop rares.

Cela n'empêche pas le Commandant du Cercle d'obtenir la production d'excellents légumes que nous apprécions et de faire récolter à Agadès de superbes pommes de terre pour lesquelles le Capitaine LUCHETTI, chef d'annexe du Hoggar qui nous a accompagnés, passe immédiatement un marché de fourniture.

Notre intention était, au départ d'Agadès, de gagner Zinder et Niamey par Tessaoua, mais les renseignements qu'on nous donne sur la piste de Zinder ne sont pas encourageants et, d'autre part, nous gagnons en passant par Tahoua une centaine de kilomètres, enfin nous avons en passant par Tahoua la possibilité de rencontrer le Général MARTIN, commandant la subdivision d'Abidjian, avec qui le Général MEYNIER serait heureux de s'entretenir.

Le 18 au matin, une heure avant le départ, le capitaine IMBERT, qui m'a entendu dire que je n'avais encore trouvé aucun habitant des Tropiques susceptible de me montrer la Croix du Sud, vient me tirer par la main et m'indique dans le ciel la constellation qui forme plutôt un losange dont la partie droite serait légèrement déhanchée. Le ciel est garni de tant d'étoiles qu'il semble vain d'y rechercher une constellation et cependant ces cinq étoiles du Sud se détachent immédiatement et apparaissent aussi nettement que notre fidèle étoile Polaire que l'on aperçoit en faisant demi-tour.



Nous reprenons la piste de la veille jusqu'à In-Gall, d'où nous bifurquons vers Tahoua. De nom-

breuses gazelles prennent leur élan à côté de notre voiture puis tout d'un coup, baissant les oreilles et prenant un profit aérodynamique, coupent notre chemin à quelques mètres devant le capot. Nous avons pendant longtemps expliqué cette tactique bizarre par la tendance naturelle qu'ont les animaux à s'enfuir dans le vent pour être prévenus le plus rapidement possible des dangers qui se trouvent devant eux. Il paraît que cette explication ne vaut rien et que le circuit que décrit ainsi la gazelle autour de la voiture en s'enfuyant a sa raison dans le fait que cet animal ne peut voir qu'en se tournant de côté, il doit donc pour surveiller cette chose inquiétante que constitue une voiture automobile rester le plus longtemps possible tourné de côté par rapport au véhicule.

Une autruche superbe prend le trot à une centaine de mètres de nous, c'est un mâle magnifique : blanc et noir. Deux femelles grises se suivent à grandes enjambées. La souplesse de leur démarrage est remarquable, ils paraissent projetés en avant par leurs cuisses musclées avec une puissance extraordinaire en même temps qu'avec la plus grande douceur.

Dans une vaste cuvette boisée, une mare brille au soleil; d'immenses troupeaux de moutons à poils, de chèvres, de zébus, en garnissent les bords. Des touareg les surveillent nonchalamment; le chef fort bien habillé, très digne, quoique très maigre, salue le général. Je voudrais bien le photographier et me précipite vers la voiture pour y prendre des pellicules et m'aperçois en même temps que ma valise est restée à Agadès, soit : 220 kilomètres. BOLOTINE se dévoue pour retour-

ner la chercher et nous continuons avec une seule berline sur Tahoua.

Nous voici au puits de Bagam où tous les troupeaux de la région semblent s'être donnés rendez-vous. Les zébus avec leurs cornes imposantes, leur poil luisant donnent une impression de force et de santé. Eux aussi s'essayent à la même tactique que les gazelles mais avec infiniment moins de grâce et de légèreté. Se rendant compte de leur impuissance à distancer la voiture, les taureaux font front tête basse pour se détourner au dernier moment. Les gardiens des troupeaux, les bellas : metis de touareg et de noirs, nous saluent au passage d'un long cri caractéristique. Quelquefois le cri sort de la brousse sans que nous ayons aperçu âme qui vive. Pour la rendre la politesse, nous répondons d'un coup de trompe.

Le pays se transforme et devient plus ondulé, partout des arbres et des pâturages abondants que les coloniaux baptisent du nom générique de « paille ».

Peu avant d'arriver à Tahoua nous apercevons les premiers champs de mil.

Voici Tahoua et son poste tout rouge dont les officiers nous accueillent d'une façon charmante. Je les soupçonne d'avoir abandonné leurs cases pour nous les offrir.

L'administrateur à qui nous faisons visite, nous donne un aperçu des ressources imposantes de son cercle, gros cheptel de 800.000 moutons ou chèvres, 300.000 bœufs, 50.000 chameaux et 10.000 chevaux. Ce cercle rapporte 2.200.000 francs d'impôts qui sont consacrés en grande partie à améliorer les points d'eau.

Nous dinons sur un des bastions du poste sous

un ciel superbe et où nous apercevons les nombreux feux que les habitants de la ville indigène, une des plus importantes du Niger, ont allumé en ce soir de Ramadan pour se restaurer dignement après la longue journée de jeûne.

J'ai donné, paraît-il au boy qui a lavé mon linge, un pourboire magnifique, le jeune homme a disparu de la circulation et va s'offrir une orgie solennelle. On me dit qu'un griot l'accompagne en chantant ses mérites, sa beauté, sa force et surtout sa générosité, car il ne manquera pas de récolter la plus grande partie du pourboire.

\*

Après une excellente nuit à Tahoua, nous repartons le 20 décembre pour Birninkonni et nous arrivons vers 9 heures après avoir parcouru facilement 165 kms d'une très bonne piste.

Birninkonni possède un campement que nous pouvons considérer comme le modèle du genre. Immédiatement après notre arrivée, le gardien très stylé installe nos lits avec draps et moustiquaires, prépare la salle de douches et nous offre ses services pour le repas. Nous les déclinons car l'Administrateur MADERAN nous a aimablement retenus à déjeuner. Il nous raconte son admirable vie de colonial qu'il a consacrée successivement au Soudan, à la Mauritanie et au Niger. Il parle de ses projets de développement des cultures de céréales dans le cercle. Il pourrait disposer, nous dit-il, de ressources importantes en eau qui actuellement se déversent chez les propriétaires de la Nigéria voisine, placés en aval.

Le Général a décidé de rendre visite, au cours