

Sur la route de Gao : le poste créé à In Enzel (Soudan) pour le Rallye et les paillotes destinées aux concurrents.

EN AFRIQUE FRANÇAISE

LE RALLYE AUTOMOBILE TRANSSAHARIEN

Dans notre numéro du 5 avril, nous avons publié la première partie du récit de notre collaborateur M. Jean du Toillis qui participa brillamment au Rallye automobile organisé à l'occasion du Centenaire de l'Algérie française à travers le Sahara. On a lu, illustré par d'intéressantes photographies, ce que fut l'aller de cette importante randonnée dont Gao, en Afrique occidentale française, marquait la borne de virage. Voici aujourd'hui quelques extraits du copieux journal de route de notre collaborateur, relatant le séjour de son groupe à Gao et les diverses étapes qui l'ont conduit par Kidal, Tin Zaouaten, Tamanrasset, In-Eker, Arak et la Salah, à Port-Miribel et à El Goléa, point où les autos de cette gigantesque randonnée retrouveront pratiquement, après la désert, le monde civilisé.

LE DÉPART À GAO

Le charme de Gao, c'est le Niger, ses rives enchâtées, et jamais expression ne fut plus appropriée, tant, par milliers, volettent dans l'air, nichent dans les arbres des berges, se baignent avec délices, sur le bord de la plage du fleuve, des oiseaux jolis, gracieux, d'une familiarité déconcertante.

C'est au point qu, en dépit de sa majesté, je n'ai point pris garde au fleuve, au miroir argenté de ses ondes, non plus à l'aspect singulier et si caractéristique de son cours immense fait beaucoup plus de prairies flottantes et de champs de nénuphars que d'eau courante. C'est l'époque où les crues ont atteint leur amplitude maximum : alors, d'une rive à l'autre — par exemple pour atteindre cette pittoresque colline de roches et de sables qui souligne d'un trait de rose ocre la rive droite du Niger, au pied de laquelle les crocodiles aiment à dormir au soleil matinal — on compte six bons kilomètres. Des chalands d'acier, porteurs du courrier et de toutes les denrées d'Europe, sillonnent le fleuve, venant de ou allant à Bourem, Rharous, Kabara, le port de Tombouctou, et Mopti, Macina, Ségou jusqu'à Bamako ; en aval vers Ansongo, Niamey, Say et la Nigeria anglaise. Admirable route marchande en vérité que l'on commence d'utiliser, mais, plus encore, inépuisable réservoir de fécondité le jour où nous songerons à en utiliser les flots pour irriguer des millions d'hectares.

Pour l'heure, la végétation luxuriante du Niger s'arrête à ses berges mêmes : à vingt mètres, la brousse est seule maîtresse. Gao ne possède pas même une petite pompe pour arroser les jardins proches, et je crois que le seul engin de ce genre à noter c'est la pompe à essence portative du camp d'aviation.

Car il y a un parc d'aviation à Gao et tout un quartier militaire et administratif fort bien construit ; seulement, la caractéristique de tous les

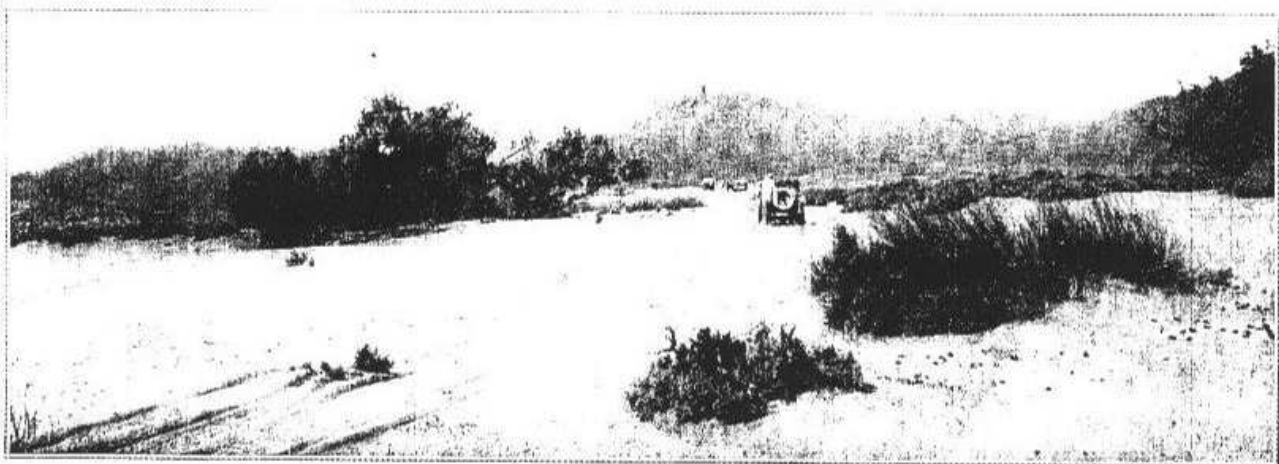
bâtiments soudanais, c'est l'absence de porte et de croisée ; des rideaux et surtout des monstrueux y suppléent. La sécurité des biens et des personnes étant d'ailleurs absolue, assurée qu'elle est par quelques gardes noirs recrutés parmi... les prisonniers.

Nous aurions désiré un séjour d'au moins une semaine à Gao ; alors, nous aurions pu descendre jusqu'à Niamey et aborder ainsi la grande forêt, excursionner jusqu'à Tombouctou... et même tout honnêtement nous abandonner aux féeries des eaux du beau fleuve, au doux farniente nègre, à l'ombre des acacias, dans le paradis des oiseaux.

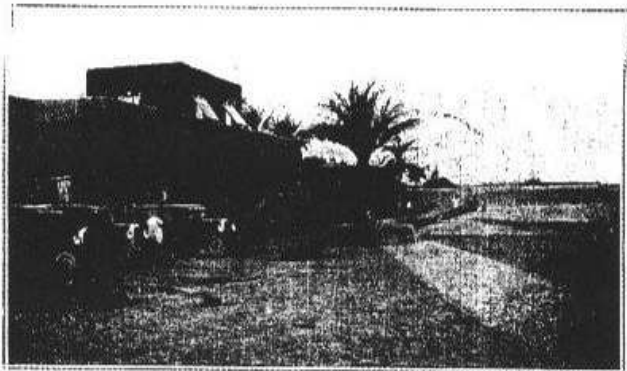
Hélas ! inexorablement, le quatrième lever de soleil depuis notre arrivée à Gao nous trouva déjà loin sur la piste du retour qui, pour nous comme pour toutes les équipes du Rallye, nous réservait les pires tortures.

LE RETOUR

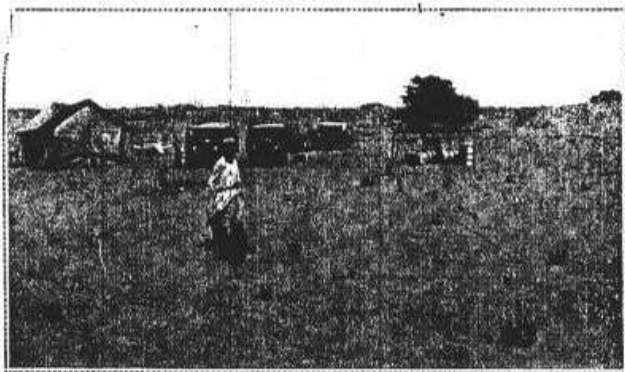
C'est ainsi que dans l'allégresse du bienfait repos trouvé à Gao, avec toute la joie des scintillants souvenirs cueillis aux rives du Niger, nous reprenions la route de bon matin, pour couvrir la longue étape de Gao à Kidal. A vrai dire, nous en connaissons la majeure partie, 220 kilomètres, puisque, jusqu'au petit poste de Tabankort, nous en avions suivi la trace, à l'aller ; de nuit, certes, mais facilement, en dépit des épineux un peu trop rapprochés de la route. Après, c'était l'inconnu, la brousse encore et des fonds d'oueds, leurs prairies du kram-kram ; ensuite, une che-



En revenant de Gao : l'oued ensablé de Tiguedimène entre Tabankort et Kidal.



Les voitures du groupe IV à Kidal avant le départ.



Un Saharien : le lieutenant d'Olee au ravitaillement de Tin Zasuaten.

vauchées plus difficile à travers une campagne soudain peuplée d'immenses blocs de phonolithes, où des dalles immenses, noires et polies, s'épalaient en travers de notre marche, sans le trop retarder, mais en nous donnant l'avant-goût de ce chemin du retour, de caractéristiques si opposées à celles du voyage d'aller.

L'étape Kidal-Zaouaten devait être plus dure :

Par la grâce persuasive de M. le lieutenant de Saint-Maur jurant qu'il serait criminel de s'aventurer sur cette partie de piste avant le lever du soleil, il me fut donné de pouvoir prendre quelques vues de Kidal et de sa curieuse fertilité. Après un début passable, ce fut, en dépit de virages brusques, en débord, que commença notre initiation à l'herculean labeur. Nous n'avons pas fait 60 kilomètres que, sous le soleil des tropiques, le paysage qui nous enveloppe prend un relief et un coloris particulièrement sombres. Ce ne sont que rochers énormes écroulés de collines noir d'ébène, eux-mêmes calcinés, à croire qu'ils furent rôtis, voici des siècles, par quelque gigantesque incendie de la grande forêt soudanaise. Puis, se plaisant aux contrastes, le Sahara, sans transition (km. 80), nous gratifie d'une agreste vision : la route semble être le centre d'un cirque écuméux aux pâturages de safran et de soufre, joliment piquetés de bouquets verdoyants...

Et le sable succède aux récifs : plus nous allons à force de divergences même, plus le paysage qui monte sous nos yeux ressemble aux horizons qui s'effondrent derrière nous. Il n'y a que les ensablissements successifs qui se différencient : l'un est enfantin et il suffit d'un coup d'épaule appuyant les roues pour provoquer un rapide démarrage ; tel se contente de couvertures jetées en travers des roues sur le sol pour faire une fin ; tels autres requièrent qui la pelle et la pioche, qui les longs rouleaux de toile métallique constituant un chemin factice mais dur, long de 10 mètres, qu'on replie et déploie à nouveau, de 10 en 10 mètres, une fois, deux fois, dix fois ; tels enfin

se résolvent, par la fixation d'un câble, à un remorquage si, d'aventure, une première voiture a pu passer sans encombre et se placer, assez proche, sur un terrain résistant : ce fut heureusement souvent mon lot.

Maïs, avec tous ces travaux, la nuit finit par nous surprendre, dans les sables de l'oued Azeraf, dans un décor théâtral de monts aux arêtes nettes et rondes, aux flancs lisses et noirs : Adrar Debnat...

Grand feu de brousse pour nous réveiller le matin et... trouvaille à 20 mètres sur la gauche de notre bel ensablement d'un passage excellent... Il en a été souvent ainsi cette journée, ce qui permettait de conclure en retouchant le proverbe : « Rien ne sert de courir, il faut passer à point. »

Néanmoins de nombreux autres ensablissements retardent le groupe :

Le plein midi, la pleine chaleur, les 52 degrés à l'ombre nous surprisent dans un ensablement nouveau dont nos camarades camionnettes ne seraient peut-être pas sorties sans l'apparition soudaine d'un secours dépêché par la Providence, en l'espèce M. le lieutenant d'Olee, commandant du poste, sous la forme de six méharistes accourant du trot rapide de leur monture. Le chef, un Targui pur sang et de fort belle allure, portait ce billet : « L'équipe n° IV ayant dépassé le temps prévu par les règlements pour couvrir l'étape, le lieutenant chef de poste dépêche le seul moyen qu'il possède de lui venir en aide et souhaite que ce secours soit efficace. »

Nous aurions bien voulu passer toute une journée de repos dans la compagnie du très saharien lieutenant d'Olee ; mais notre retard mettait l'équipe blanche des Renault sur nos roues ; pas de place pour deux équipes sous les éthels... En route, en route, toujours plus loin, tout comme des juifs errants.

Je ne m'attarderais pas à noter les péripéties de cette nouvelle étape... Hélas ! trois fois hélas !

nous ne devons atteindre Silet qu'après trois nouvelles nuits de campements forcés sous le grand ciel du Sahara. Notre consolation fut de savoir que cette maudite étape fut pour tous les concurrents une dure épreuve ; que les meilleures équipes y perdirent de leurs plumes et qu'aucune n'en sortit intacte. Cela dit, quelques notations brèves.

Le décor des premières heures est grandiose. La piste s'allonge au pied d'une suite de collines de granit et de porphyre funèbres, mis à mal par les plus violentes érosions, mais qu'ourle finement à la base le bourrelet rose des dunes. Au lendemain, après un ensablement des trois camionnettes dans cet ordre dispersé que semblent chérir leurs conducteurs et qui occasionne de longues heures supplémentaires d'efforts de déséchouage, nous reprenons la route.

Mais un incident imprévu allonge cette étape : le Carter d'une camionnette est éventré et il faut perdre de longues heures à le réparer ; cependant on arrive sans trop de retard au poste de Silet :

Aux abords mêmes, les djebels se sont enfuis vers les horizons afin de mieux souligner le charme étrange de cette oasis moribonde ; les palmiers rejettent le long de leurs colonnes l'abondance de leurs feuilles mortes ; on juremit des dattiers-pleureurs et il faut toute la volonté opiniâtre du lieutenant Darque pour réaliser le projet de M. le gouverneur général Bordes, de M. le général Meynier, de « coloniser » ce coin perdu au seuil du Hoggar. Outre un puits abondant d'eau excellente qu'enloutent les murailles du bordj, deux autres puits ont été rétablis dans la défunte oasis qui commence de renaître ; des indigènes venus du nord se sont joints à quelques tentes de Touareg pour cultiver des jardins, ensemercer orge et blé.

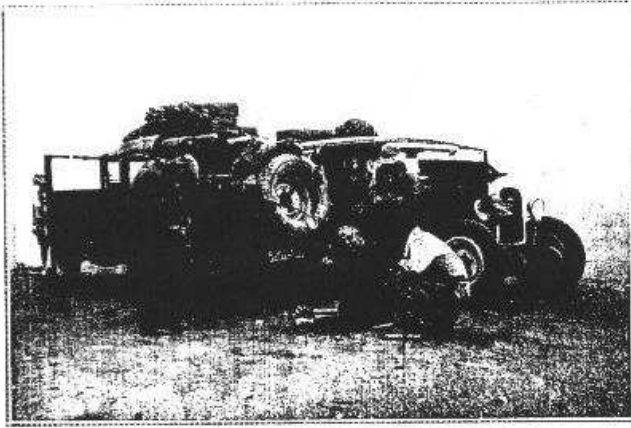
Nous allons gagner Tamanrasset sans tarder : ce ne sont que 140 kilomètres d'une route très dure mais sans sables. De fait, le massif tourmenté du Hoggar, ses visions impressionnantes de roches amoncelées par de gigantesques volcans accaparent nos yeux, à peine évanouie derrière nous la silhouette du bordj et de ses palmes mortes. A travers toutes les crevasses de monts calcinés, dans le dédale des roches infernales, la piste se fraye un chemin étroit, raboteux, virevoltant ; ce ne sont que montées courtes et raides, descentes vertigineuses ; des ravissements profonds étalent la noirceur de leur revêtement de porphyre ; des coteaux abruptes se hérissent de la multitude des cailloux calcinés ; et nous menons avec nos quatre autos une sambade fantastique sur ces montagnes du Hoggar qui ne sont pourtant que les contre-forts ultimes de la puissante Koukia.

Une fois dépassé le carrefour de la route de Tamanrasset à In Salah et Alger, nous obliquons à l'ouest pour descendre vers la vallée de l'oued Zét. Une canalisation recueille les eaux de cet oued et un petit pont le franchit. Et c'est à nouveau le chaos, les volcans, les récifs écroulés et brûlants, couleur de suie. Cependant la piste enfin s'élargit et s'humanise. Elle monte de longues ondulations un peu sablonneuses que traversent encore des dalles immenses, reluisantes et polies ; des oueds, l'oued Tamanrasset surtout, sont aisément franchis grâce aux travaux de pavage de son lit ou de poillassonnage de ses bords de sable. Et c'est Tamanrasset, la pauvre agglomération de ses maisons de pisé, un peu délabrées par un récent orage, les fondations plus respectables d'un hôtel et, plus loin, derrière des éthels magnifiques, sous la protection du fort Laperrière, le monument élevé au-dessus de la tombe de l'infortuné général ; tout proche, le petit bordj de terre brune qui fut la dernière demeure du Père de Foucauld.

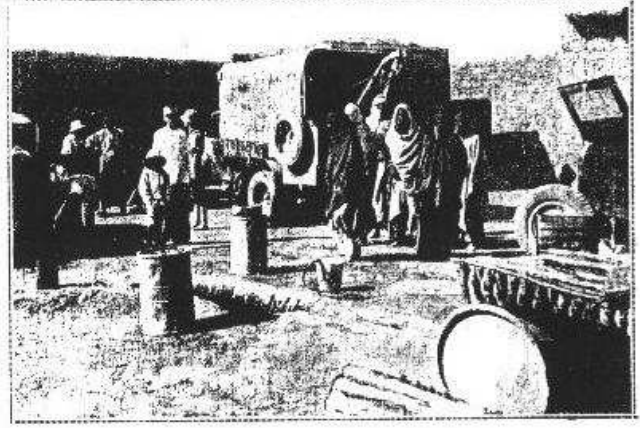
Le capitaine Jean, admirable officier saharien, animateur du Hoggar, bâtisseur, jardinier, chef



Une des voitures du Rallye dans le défilé rocheux à la sortie de Kidal.



Réparation de fortune au kilomètre 122 de Tin Zaouaten.



Le camion de dépannage au poste de ravitaillement de Silet.

contourner des pistes, administrateur ferme et juste de ces Touareg essimés sur tout le territoire de son cercle grand comme la France, et qu'il tient aisément en paix profonde avec deux ou trois officiers et quelques douzaines d'hommes, nous a accueillis après les précédentes équipes, avant celles qui nous suivent, avec la plus délicate urbanité, la plus parfaite bonne grâce.

De Tamatrasset, on peut se faire une idée, hélas trop distante, du principal massif du Hoggar. Nous allons, peu à peu, en le contournant vers l'ouest, nous rapprocher de l'étrange relief et mieux entrevoir l'écrasement fantastique de ses coulées de basalte monumentales, admettre la prodigalité déconcertante de ces aiguilles, filles endettées d'Illaman, mais érigées en forêts denses.

En parcourant à nouveau jusqu'au delà de la bifurcation de Tit, les paysages volcaniques que l'on sait, nous ne pouvons détacher nos regards

de ce décor magique, tout à fait impressionnant. « Terre de désespoir qui se meurt depuis des siècles dans le drame des forges déchaînées de l'atmosphère », a-t-on écrit ; peut-être, mais but bien attrayant d'exploration ou de tourisme quand on pourra se rapprocher par une piste d'auto passable, jusqu'au cœur du prodigieux massif, jusqu'au pied de l'inviolé pic d'Illaman.

Nous ne pensons guère aux sables du Foued Tamatrasset encombrés d'éthels ; peut-être même souhaiterions-nous un ensablement qui prolongerait notre vision du Tahat et de ses satellites ? Mais non, le sable, c'est fini, presque jusqu'à la fin de notre long périple. L'immense montagne jette loin vers le nord-est et vers le nord-ouest ses antennes de roches et les soubresauts de son puissant relief. C'est tout un Sahara nouveau qui nous est révélé et que traverse la piste ferme et droite, un peu trop creusée de profonds cassis toutefois, aménagée sous la direction du capitaine Jean qui en a dressé le plus minutieux des guides.

Maintenant que les monts du Hoggar s'estoin-

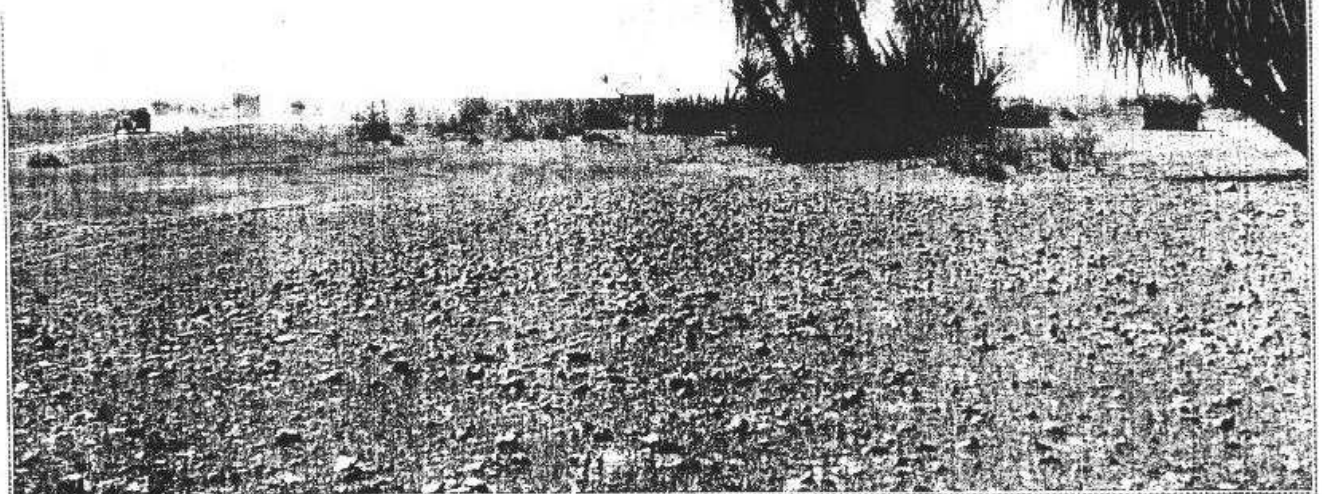
pent derrière nous, notre voyage semble traîner en longueur. Le Tanzerouft et Gao, le Niger et Tamatrasset étaient les attractions pleines de mystère, d'inconnu, de poésie étrange du grand voyage.

Pourtant, voici des gorges pittoresques et souriantes avec tout un décor de roseaux et des falus derrière lesquels s'étale avec orgueil une moisson d'orge en épis, la Amedjel ; puis, à l'horizon d'ouest, une montagne de forme étrange très caractéristique, le mont d'I-n-Eker, en réalité l'Aïdar Asouf au pied de laquelle nous trouvons de bonne heure le poste abandonné d'I-n-Eker, transformé en caravansérail et muni d'un poste de T. S. F. et d'un opérateur attentif. Ainsi sommes-nous au courant de la succession brève du premier au deuxième ministère Tardieu et du désastre du Midi. Ainsi apprenons-nous aussi tous les déboires des équipes II et III, surprises avant In Salah par une tornade intempestive et aussi la dissociation, en plein Tanzerouft, de l'équipe VII. Décidément, malgré notre marche lente et notre calvaire soudain : « Vive l'équipe IV ! » au grand complet, sans aucun malade à bord.

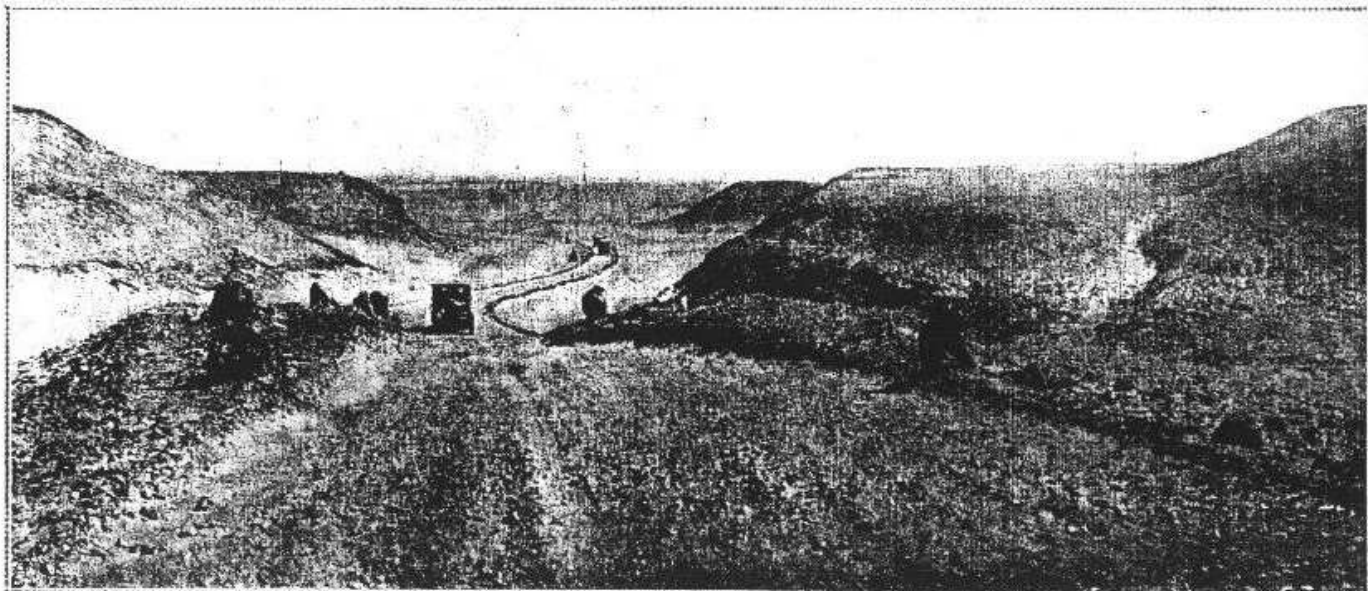
Notre seconde étape commence dans ce cadre :



Un coup d'épaulé pour le désensablement d'une voiture.



Au départ de Silet, devant les palmiers pleureurs ; au fond, les bâtiments du nouveau bordj.



Les voitures pénétrant dans les gorges de l'Arak.

l'Adrar d'I-n-Tker à l'ouest, les plateaux d'accès du Todefest à l'est. Il en va ainsi jusqu'à un passage de collinettes plaisantes, délicatement nuancées de blond ; puis c'est le défilé des monts Tseliline, série de pyramides à sommets surigus, aux flanes de granit d'un poli de marbre et soudainement érigés du sein de la plaine comme autant de pitons distincts. Notre piste maintenant se dirige vers d'autres sommets, ceux des monts Tseliline, toujours fauves ou noirs et polis comme des blocs d'acier ; en en atteignant la base, à Meniet, nous pénétrons dans les gorges de l'Arak, faille grandiose et centrale du plateau de grès du Mouydir.

Ce n'est qu'après le repos et le confort improvisé par les géants du caravansérail en création que l'on quitte les gorges de l'Arak, non loin du puits et du petit bordj de Tadjmout. Longtemps encore, pour la plus grande joie des yeux, la falaise du Mouydir et ses interminables murailles démantelées vont jaloner notre piste vers l'ouest : avant d'atteindre ce Tanezmouft en miniature qui précède la région désolée de l'oned Khemig et de sa sebkha, nous aurons encore le difficile passage d'un défilé de roches (gorges de Tirtimene). Puis les monts s'enfuient derrière nous ; les roches qui servent à jaloner la piste se font plus rares elles-mêmes ; tout à l'heure, en aborçant le vaste coteau de sable qui entoure In Salah, nous aurons la surprise macabre de voir les « khechbas » jalonnant notre route constitués par des amoncellements d'un blanc très pur : crânes et tibias de chameau.

Le lendemain, la dune d'In Salah qu'il nous fallait finir de traverser pour achever de boucler notre grande boucle transsaharienne se montra tout aussi bonne fille que la veille ; j'ai seulement remarqué que le jalonnement était assuré non cette fois par des tibias de dromadaire, mais par des troncs de palmiers morts qui annoncent que cette oasis jadis fameuse est aujourd'hui envahie par les sables et en voie de dessèchement.

Enfin, le lendemain, après l'arrêt d'une nuit au petit bordj, nous arrivions au fameux poteau de bifurcation des pistes vers Gao, par le Tanezmouft et le Hoggar : deux heures plus tard, nous retrouvions El Goléa, la civilisation, sous la forme d'un confortable hôtel, de marchands d'oranges et de chocolat.



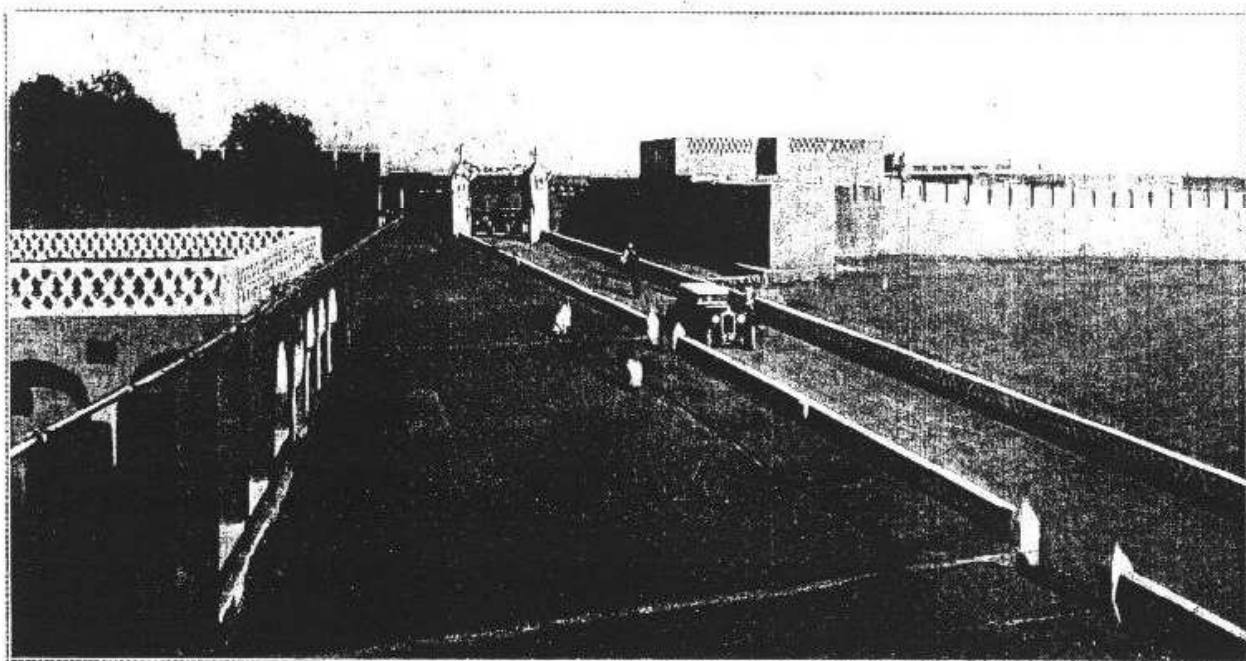
De nombreuses et importantes conclusions se dégagent de la grande épreuve automobile organisée à l'occasion du Centenaire de l'Algérie. La première que ces mots évoquent, c'est la constatation émouvante de résultats obtenus par un siècle d'efforts de colonisation et de pacification françaises. Finis, définitivement évanouis les morbides mirages du danger targui ou senoussiste ; des insurmontables obstacles dressés, accumulés soi-disant par le « Sahara ou grand désert », ses sables et ses monts. Les quarante-deux voitures de la compétition automobile, quelques-unes avec des fortunes diverses, mais toutes en suffisant état de marche, ont accompli le dur pèlerin, et des cent

et quelques passagers dont quatorze dames et un enfant, pas un qui n'ait éprouvé, hormis un peu de fatigue, le moindre malaise. D'autre part, en ce qui concerne plus spécialement l'automobile et son rôle, on peut conclure de cette multiple expérience que les moteurs 6 cylindres et les gros pneus « ballons » sont les seuls éléments capables et toujours suffisants de maîtriser le sable, unique cause d'arrêt ou de retard au Sahara.

A un autre égard, le rapprochement rapide et subtil de notre Scoulan, aux richesses non encore dévoilées au grand public, est prometteur de métamorphoses. Si nous pûmes apprécier un méhari de choix à Tannarasset, c'est parce que dans sa prévoyance le commandant du cercle s'était approvisionné d'un troupeau de superbes moutons soudanais. Réduire de huit à neuf semaines à une seule la durée d'un voyage d'Alger à Gao, comme cela est aujourd'hui démontré de pratique courante et facile, n'est-ce pas mettre à la portée des rives méditerranéennes les réserves de bétail que nous avons admirées au passage ?

Et cette attention attirée sur le grand fleuve, son réservoir incalculable d'eaux fertilisantes, ces facilités d'y aller voir, d'y pouvoir étudier entre deux départs de cars-sleeping les solutions appropriées, d'y surveiller de vastes exploitations agricoles ou cotonnières, la certitude de pouvoir rapidement en transporter les produits aux ports voisins d'Europe, n'est-ce pas tout un avenir nouveau qui se révèle ?

JEAN DU TAILLIS.



Vers la fin du Rallye transsaharien : In Salah, dernière station avant El Goléa.