



La Gazette



Expédition **Mobil**

Ténéré 72



L'édito du Président

Chèr(e)s ami(e)s,

Je vous présente aujourd'hui une Mobil Gazette exceptionnelle ! Avant de lire le compte rendu de cette aventure organisée par une équipe Mobil gravenchonnoise, je n' en imaginais pas l'intérêt. Jean Bolard m' en avait parlé... Quand j' ai lu le document rédigé par Ilse, l'épouse de Gabriel Pagès, je me suis rendu compte de la valeur de cette expédition et j'ai alors proposé à Jean de préparer un projet de Mobil Gazette spécifique.

Aujourd'hui, c'est chose faite. Vous allez avoir le plaisir de revivre l'aventure en lisant ce Magazine « Ténéré 72 » qui marque l'anniversaire des 50 ans. Le Magazine contient les interviews des participants pour connaître leurs motivations et leurs souvenirs marquants de cette aventure. Ensuite, vous pouvez refaire le voyage avec la lecture du texte d'Ilse Pagès guidé par la copie de la carte Michelin (au dos de cette Gazette) qui contient les références du parcours. Vous allez visiter les sites illustrés par quelques photos. C'est dommage mais les circonstances actuelles ne permettent plus ce genre d'expéditions. On le regrette car il s'agit d'une source d'aventures allant au-delà de l'imaginaire.

Il faut aussi souligner un point qui met en évidence « l'esprit Mobil ». En effet, l'esprit d'équipe a permis de surmonter toutes les difficultés rencontrées sur le parcours sans renoncement et sans conflit. Cela nous rappelle notre ambiance de travail quand nous étions responsables ou membres d'une équipe. Face aux difficultés, l'équipe a atteint ses objectifs et mis en place d'excellentes et durables relations personnelles.

Dominique Fieux

De la part des participants : Merci à NOWA* et en particulier à nos ex-collègues de Mobil Oil Niger pour la fourniture de carburant dans la zone critique du Ténéré pour nous avoir facilité l'accès aux garages pour des interventions rapides et efficaces. Merci également à Michelin qui a autorisé la publication partielle de la carte 741 National avec mention Copyright et à Wikipédia dont nous avons copié quelques extraits.

*NOWA : Mobil North West Africa : société qui regroupait l'ensemble des activités Mobil en Afrique du Nord et de l'Ouest dont le siège se situait à Paris puis à La Défense.



« Cinquante années se sont écoulées et deux membres du groupe nous ont quittés. Je rends hommage à Gabriel Pagès qui, avec Pierre Buret, a imaginé cette expédition et a été un leader efficace de l'équipe. Nos pensées attristées vont également à René Beuriot, ami de Pierre Buret qui a apporté sa contribution en qualité de mécanicien. Qu'ils reposent en paix. »

Jean Bolard

Editeur : Association Amicale des Anciens de MOBIL
Directeur de la publication : Dominique Fieux
Rédacteurs en chef : Ilse Pages et Jean Bolard
Iconographie : Alain Pages
Metteur en page : Justine L
Impression : Gestion Graphique,
St Leu la Forêt 95

www.arexxonmobil.fr
c/o Esso SAF, 20 rue Paul Héroult, 92000
Nanterre

Ténéré 72



Les participants au voyage



René Beuriot

Jean Bolard

Jean-Yves Bréau

Pierre Buret

Jacques Nauton

Ilse Pagès

Gabriel Pagès



La «Bleue»,
camionnette Land-Rover de 1960
70 000 km avoués au compteur.



La «Verte»,
break Land-Rover de 1967
45 000 km.

La préparation

Pour les pilotes, initiation à la conduite dans le sable et les dunes toute la journée du 11 novembre 1971 sur les plages de Franceville, dans le Calvados.

Pour les mécaniques, des révisions extrêmement poussées d'où, pour la plupart des participants, un nombre d'heures de turbin très important, et une dernière quinzaine avant le départ surtout faite de nuits blanches.



Les Land-Rover à l'essai dans le sable de Normandie

Les buts du voyage

Pour certains, faire le Ténéré, pour d'autres, aller en Afrique Noire et y voir une réserve d'animaux. De toutes façons, tout le monde est d'accord sur l'itinéraire à suivre : **Alger - Djanet - Bilma - Agadez - Niamey - Gao - Adrar - El Golea - Alger.**

RETROUVEZ SUR YOUTUBE LES 3 FILMS DU VOYAGE

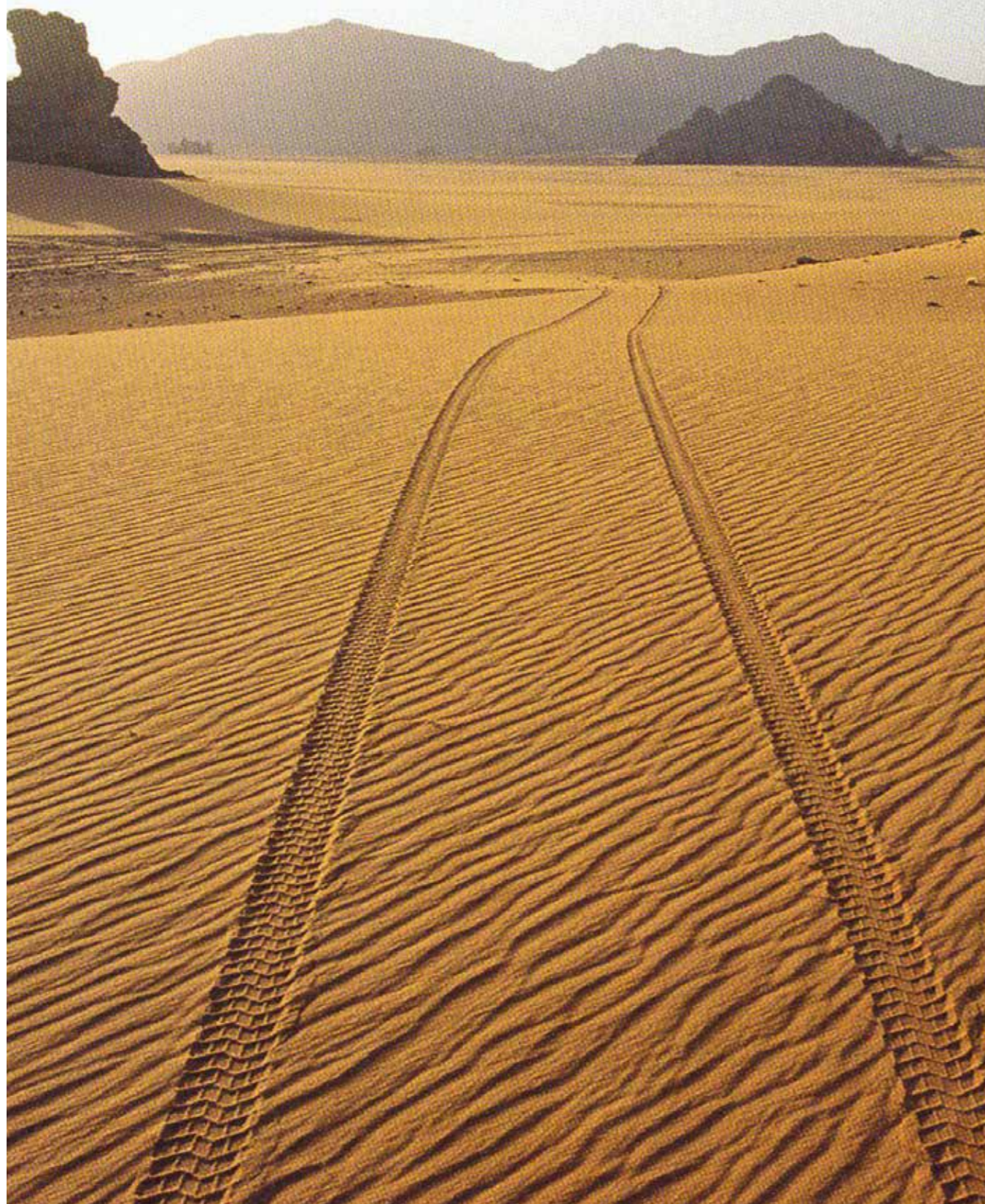
Partie 1 : Des préparatifs à Gravenchon à l'Arbre du Ténéré
<https://youtu.be/m4AMM5FxeLk>

Partie 2 : Depuis l'Arbre du Ténéré au retour à Alger
<https://youtu.be/Y2Bs-BDt84Y>

Partie 3 : Les interviews du retour sur FR 3 Normandie
<https://youtu.be/wT-T-AEb3vE>

Récit de voyage

D'après les notes prises par Ilse Pagès



Samedi 19 février 1972

Après une dernière nuit de révision et de préparation, c'est enfin le Jour «J». Très longues opérations de chargement pour la Bleue, la Verte ayant été complètement chargée la veille. Malgré le froid désagréable, l'avenue des Platanes à Notre-Dame-de-Gravenchon connaît une affluence probablement jamais égalée. L'opérateur de la télévision de FR3 Rouen fait des films et prend des notes.

Le départ a enfin lieu à 16h20. Arrêts à la Station Mobil pour régler les pressions de gonflage, à Caudebec pour prendre la dernière valise, et enfin à Rouen chez Land-Rover pour y chercher des pistons de freins, que nous n'y trouverons d'ailleurs pas. Tout au long du voyage, les freins de la Bleue resteront faibles.

Départ de Rouen à 18h. Sur l'autoroute, ça roule bien, bien que nous limitons la vitesse à 100 km/h pour la Verte (joint de culasse refait). Nous constatons alors que, lorsque le compteur de la Verte indique 100 km/h, celui de la Bleue donne au moins 120.

Nous arrivons au tunnel de Saint-Cloud à 19h45.

Sur l'autoroute du sud, peu après Orly, le tuyau d'arrivée d'essence de la Bleue se débranche. Pas d'incendie heureusement. Nous dînons légèrement à l'aire de Nemours et ensuite ça roule dur jusqu'à Marseille où nous arrivons à 6h45. Bons relais toutes les deux heures sauf pour moi qui pouvait dormir.

Le petit déjeuner à Marseille, sur le Vieux Port, nous fait du bien. Au port, les formalités d'embarquement prennent du temps et nous sommes à bord du « Rousillon » seulement 30 minutes avant le départ qui est fixé à 10 h.

Je tourne quelques mètres de film pour fixer pour la postérité l'entrée des Land dans la cale du ferry. Comme nous avons laissé nos valises dans les voitures, il faudra attendre un bon moment pour qu'on nous ouvre les cales pour pouvoir aller les chercher. Je suis de mauvaise humeur car on ne peut trouver le sac jaune dans lequel se trouvent mes affaires de toilette.

Sur le bateau, la mer est d'huile et les menus excellents. Au cinéma du bord, nous allons voir jouer le *Passager de la pluie*. Après quoi, nous allons prendre l'air sur le pont. Nous sommes surpris par la douceur du temps. Le bateau passe près des Baléares, dont nous voyons très bien les lumières. Puis, enfin, tout le monde va dormir.



Soirée cinéma sur le bateau vers Alger

Lundi 21 février : Alger-Laghouat = 420 km

Arrivée à Alger à 8h00. La nuit sur le bateau a été parfaite.

Les formalités de douane, d'assurances et de change sont interminables. Elles se finissent enfin vers 11h30, mais à ce moment, on apprend que les autorités ont oublié de prévenir le Port Autonome d'Alger de l'arrivée du bateau et qu'il faudra attendre 14h pour que les portes du port soient ouvertes. Nous laissons les voitures et nous allons nous promener dans Alger, où nous déjeunons et télégraphions à Gravenchon. Pierre et Jacques vont en taxi chez Land-Rover, où ils trouvent des pistons de frein. Pendant ce temps, Gabriel et moi attendons 2 heures à la Grande Poste pour pouvoir téléphoner à l'Hôtel à Laghouat et leur signaler que nous y arriverons avec du retard.

Finalement, nous quittons Alger vers 15h30, après avoir fait le plein d'essence et vérifié la pression des pneus. Premier arrêt à Blida, pour acheter des oranges et dix litres de vin, lequel est déjà à un prix assez élevé (4 dinars le litre), mais qui suffira à améliorer les repas du soir presque jusqu'à Bilma. Nous sortons de Blida vers 17h, et traversons les gorges de la Chiffa. La température est assez fraîche, et après Djelfa nous aurons la surprise de voir le long de la route des plaques de neige. ➤

Après les gorges, encore vertes, nous commençons à voir des paysages assez arides, cultivés néanmoins, avec de nombreuses petites agglomérations éparses. La terre est jaune, les couleurs ressortent bien sous un magnifique coucher de soleil. La nuit tombe vite et nous nous relayons pour conduire. Nous perdons environ une heure à refixer sommairement la tubulure d'échappement de la Verte, qui a lâché subitement. C'est ainsi, dans un grand vacarme, que nous atteignons Laghouat, notre première oasis au milieu des sables, vers 22h30.

L'Hôtel Marhaba nous a bien réservé des chambres, mais il est trop tard pour dîner. On nous sert de la bière, et nous saucissonnons dans le grand salon (pain et beurre de Gravenchon, oranges de Bilma). L'ambiance est bonne et détendue. Nous voyons, tout à coup, sortir de l'hôtel un grand Anglais en smoking et chapeau melon, parapluie fermé à la main, complètement ivre.

Le voyage va maintenant vraiment commencer. Nous avons tous sommeil, et disparaissions dans nos chambres, qui sont très confortables, avec des salles de bain somptueuses. Nous croyons déjà avoir besoin d'une bonne douche ! (Toutefois Jacques, Pierre et Gabriel qui sont passés ici l'an dernier prétendent que l'hôtel s'est nettement dégradé).

Mardi 21 février : Laghouat-Ouargla = 282 km

Nous nous retrouvons à 8h00 au petit déjeuner. Il est sommaire, et le service n'est pas à la hauteur du confort de l'hôtel. Nous sommes émerveillés par le patio rempli d'arbres en fleurs.

Je vais faire un tour au marché, où abondent les légumes et les épices, et où, par contre, les fruits frais sont rares (même les dattes). Contrairement à ce qui se passe en France, on ne voit au marché pratiquement que des hommes. Quelques rares femmes glissent le long des murs d'un pas feutré. J'essaie de trouver du khôl, le maquillage arabe, mais ma prononciation n'a pas le guttural arabe et j'ai du mal à me faire comprendre. Il m'est difficile de prendre des photos. Les

gens se cachent le visage dès qu'ils voient mon appareil, ou nous regardent de manière assez hostile. Ici, à Laghouat, ce sera la première réparation importante pour nos trois mécanos : Pierre, Jacques et René. Il s'agit de refixer le pot d'échappement, et de resserrer la culasse de la Verte. Pendant ce temps, Jean fixe les peaux «de Zozo» sur la Bleue (peaux de chamois qui protègent les rotules du train avant contre le sable). A 12h45, nous sommes toujours là, le muezzin appelle à la prière. J'essaie de garder patience, car je n'ai vraiment rien à faire, après avoir accompli un tour de ville et visité le vieux fort Morgan, d'où l'on découvre que Laghouat est une vraie oasis, entourée de sable et de dunes assez importantes. La palmeraie est très étendue. Nous mangeons à l'hôtel en deux groupes, mais quand nos mécaniciens arrivent pour le deuxième service, on ne leur sert plus que des restes. Le chef avait calculé trop juste, surtout pour des garçons affamés par une dure demi-journée de travail.

Nous quittons enfin Laghouat vers 15h, après avoir réservé des chambres à Ouargla pour le soir. Peu après, nous voyons notre premier chameau ruminer auprès de touffes maigres perdues dans le sable. Le paysage est plat, sans aucune dénivellation. La voiture de tête soulève sur le bitume un léger brouillard de sable. Arrêt pour la photo traditionnelle devant la pancarte qui an-



La cathédrale Saint Hilarion à Laghouat



Laghouat - Panneau à destination des voyageurs du Grand Sud

nonce : « VOYAGEURS A DESTINATION DU GRAND SUD - A partir d'El Golea et à chaque étape suivante, vous devez obligatoirement déclarer vos arrivées et départs à la Daïra. Une autorisation de voyage vous y sera délivrée. Toute infraction à cette règle est sanctionnée par la loi. Il y va de votre sécurité et de votre vie ».

Au coucher du soleil, après 187 km, nous passons au-dessus de Ghardaïa. La vue est magnifique. Les maisons bleu-ciel dans de grandes vallées de dunes, à proximité des palmeraies, offrent un spectacle enchanteur. Nous nous promettons de nous y arrêter dans quatre semaines sur le chemin du retour.

Peu après Ghardaïa, nous prenons la route d'Ouargla et rencontrons rapidement les premiers cifs sur la route (franges de sable plus ou moins larges et hautes formées par le vent). Nous traversons de grands plateaux couverts de marcoubas (végétation locale) et arrivons sans incident notable vers 20h à Ouargla, la Wilaya des oasis. Nous descendons à l'hôtel Marhaba, le même nom qu'à Laghouat, mais moins confortable. Le repas est médiocre, et l'inévitable bouteille de vin toujours aussi chère. Pour sortir les valises, Jean-Yves et Gabriel ar-

rivent à la conclusion que le chargement n'est pas rationnel et décident de le reconcevoir complètement demain matin. Au cours de la nuit, nous nous réveillons souvent, car dans la rue les chiens font un vacarme infernal.

Mercredi 23 février

Le petit déjeuner est fixé à 7h30 pour permettre d'être à la Wilaya à l'ouverture à 8h, où nous devons obtenir l'autorisation de parcourir la piste interdite qui va de Djanet vers le Niger. Dès 6h, Pierre et René se sont attaqués devant l'hôtel à la purge des circuits hydrauliques des freins de la Bleue. On refait le rangement des voitures, tous aident. Nous avons vraiment trop de choses, mais il semble que rien n'est superflu.

A la Wilaya, rien ne va plus ! Le Directeur de la Protection Civile, homme au demeurant fort courtois et sympathique, est désolé. Il nous fait préparer tous les documents mais nous annonce que ces documents ne pourront être signés avant le soir au plus tôt. En effet, les deux personnes dont la signature est valable pour ces autorisations sont le Wali des oasis (Préfet) et le premier secrétaire. Le premier est depuis une semaine en stage de recyclage à Alger, le second est parti en mission officielle à Hassi-Messaoud et personne ne sait au juste quand il rentrera.

• Revenez toujours voir vers 11h 30 !

La Préfecture est toute neuve, avec de nombreux patios d'une fraîcheur très agréable. Partout dans Ouargla, on construit, des grands immeubles, des bâtiments officiels etc... La ville compte environ 50 000 habitants.

Nous avons donc tout le temps de visiter, et faisons un tour au marché, où nous voyons des roses des sables splendides, qui viennent des environs de Touggourt. Mais ce n'est que le début. Pierre achète un mesureur de pression, car celui acheté à Gravenchon ne fonctionne pas. Nous achetons tous de belles casquettes, pour nous garantir contre le soleil du grand sud.

Le ciel est couvert mais très lumineux ; la température monte.

De retour à la Wilaya, on apprend naturellement que le préfet est toujours "aux champs", et que l'autorisation pour la piste sud de Djanet n'est donnée qu'à des véhicules du type Land-Rover, en bon état, à condition qu'il y en ait deux, munis des pièces détachées nécessaires, avec l'eau et l'essence en quantité suffisante, et avec quelqu'un capable de réparer la mécanique. Toujours très aimable, le directeur de la Protection Civile visite les voitures et les trouve adéquates. Il nous affirme que même si le secrétaire rentre à 9h du soir, il ira personnellement chez lui et obtiendra sa signature. Nous visitons le musée d'Ouargla : sans grand intérêt. Pendant la visite, Gabriel sort une minute et trouve

des gosses en train d'essayer d'ouvrir les vitres de la Verte. Ils sont très impertinents et le gardien du musée téléphone à la Gendarmerie afin de pouvoir s'en débarrasser.

Nous déjeunons d'un méchoui parfait au café de la Jeunesse puis allons sur la place de la Poste pour profiter du temps libre et refaire le chargement d'une manière que nous estimons définitive. Beaucoup d'enfants traînent autour de nous ; un marchand essaie de vendre des tapis et des bijoux de pacotille à des prix trop élevés. Nous prenons un pot au café de la Poste et télégraphions à Gravenchon.

Après quoi, nous meublons le temps mort en essayant d'aller aux ruines romaines de Sedrata, à environ 15 km d'Ouargla. Sans guide, nous ne les trouvons pas, mais cela permet de juger du comportement des voitures dans le sable. Elles vont très bien, c'est plutôt l'apprentissage des pilotes qui n'est pas encore allé assez loin !

Nous recevons enfin notre autorisation en fin d'après-midi et quittons Ouargla à 18h, avec une quantité d'essence qui nous permettrait d'aller jusqu'à In-Amenas, bien que l'on nous ait affirmé que le poste d'Hassi-el-Guebbour est ouvert toute la nuit et que l'on peut s'y ravitailler. Nous avons en effet décidé de rouler toute la nuit de façon à combler quelque peu notre retard qui commence à nous inquiéter : nous sommes en Algérie depuis deux jours et avons déjà

48 heures de retard sur notre horaire prévu. Toutes ces attentes administratives, nous ont fait perdre au moins une journée. Au moment de quitter Ouargla, l'atmosphère est lourde, brûlante et très énervante. Sans comprendre pourquoi, je me sens très déprimée. Nous quittons Ouargla en direction de Hassi-Messaoud par une belle route bordée de magnifiques palmiers. Après une demi-heure de route, l'atmosphère devient de plus en plus suffocante, irrespi-



Hassi Messaoud...berceau du pétrole algérien.

nable, chacun se sent inondé de sueur, et soudain nous nous trouvons en pleine tempête de sable.

Nous ne savions pas encore qu'une telle chaleur, sous un ciel couvert, annonce une tempête de sable. Ces tempêtes sont très connues sur la route Ouargla-Square Bresson, où nous sommes en plein Erg Oriental. Le sable rentre partout, malgré les vitres fermées. La chaleur dans la voiture devient franchement insupportable, la température de l'huile et celle de l'eau montent dangereusement.

Nous ne voyons qu'à peine le bord de la route malgré la vitesse réduite (10 km/h), la nuit est tombée et chacun aide Gabriel qui est au volant de la Verte à rester sur la route. Finalement, nous sommes seuls, l'équipage de la Bleue a dû s'arrêter, et, à notre tour, nous sommes obligés de nous garer sur le bord, car même au pas, nous n'y voyons absolument rien, et avons déjà plusieurs fois quitté la route qui paraît nettement en surplomb par rapport au terrain.

En sortant de la voiture, des décharges électriques d'un mètre de long accompagnent les contacts avec la carrosserie. Quelques minutes après, passe très lentement un camion qui nous invite, par des appels de phares répétés, à reprendre la route. Soulagés, nous collons à dix mètres et oublions nos camarades de la Bleue, que nous attendrons de toute façon à Hassi-Messaoud. Plusieurs fois, nous tremblons pour le camion qui risque de passer au trou, mais il s'en sort toujours de justesse. A un certain moment, arrêt du camion. Une DS, venant en face, est sortie de la route et est ensablée jusqu'au moteur, immobilisée par le sable à 45° face au trou. Le conducteur abandonne sa voiture là, et ça repart. Chemin faisant, nous récupérons toute une série de voitures arrêtées le long de la route, qui forment un convoi derrière nous. La tempête s'arrête enfin 10 km avant Square

Bresson. Subitement, tout devient calme. Le camion file vers Touggourt et nous sommes seuls sur la route de Hassi-Messaoud, dont nous voyons les torches embraser le ciel. La Bleue n'est pas derrière nous, ils ont dû s'arrêter pour attendre la fin de la tempête, ou alors ils ont eu un pépin, mais dans ce cas ils ont deux mécaniciens et notre aide ne leur sera pas très utile. Nous arrivons à Hassi-Messaoud

vers 21h et nous garons devant les installations de la Sonatrach, en pleine lumière, pour attendre la Bleue. En fait, nous apprendrons plus tard que dans cette région, lorsque le vent de sable se lève vers 18h, il ne dure que rarement plus d'une heure.

La Bleue arrive 45 minutes après nous, accompagnée par une forte odeur de tambour de frein cramé. Il faut réparer. Les deux tambours côté gauche sont bloqués par le sable, c'est-à-dire du côté par lequel le sable a pu entrer par l'intérieur. La réparation a lieu devant l'entrée de la Sonatrach. Quelques voitures s'arrêtent : ce sont des ouvriers des forages, tout contents de pouvoir discuter un peu et de se divertir avec nous. Ainsi apprenons-nous qu'il y a intérêt à déguerpir avant demain matin, car sur la place sur laquelle nous nous trouvons, il y aura un discours de Boumediene qui viendra avec Bourguiba et Kadhafi. Finalement, nous décidons de repartir vers 23h.

A la sortie de Hassi-Messaoud, nous avons quelques difficultés à trouver la bonne route et faisons quelques photos extraordinaires de torches fantastiques.

Jeudi 24 février : Hassi-Messaoud - Illizi = 900 km

Dès que nous avons quitté Hassi-Messaoud, le Sahara nous surprend. Il pleut. Pas beaucoup, mais quand même ! Un rat blanc des sables, certainement effrayé par le temps orageux, traverse la route devant nos phares. A Hassi-bel-Guebbour, naturellement, tout le monde dort. Un rapide check de l'essence, et finalement, ça ira pour In-Amenas.

Le ciel noir est illuminé par des éclairs fréquents. Vers Hassi-Tabankort, « on nous fait du stop ». Une



Encore le sourire avant les grandes épreuves



Une voiture bien chargée pour affronter le désert

Land-Rover, avec trois Algériens est arrêtée au bord de la route. Ce sont des employés des forages de Tin-Fouyé, ils ont crevé et n'ont pas de roue de secours. Il est 3 heures du matin, ils sont là depuis 10 heures du soir et n'ont pas vu un chat. Nous leur prêtons une roue et les suivons jusqu'à leur campement (station de pompage à Tin-Fouyé).

Leur chef, un Européen, a fait partie de la mission Berliet en 1960 dans le Ténéré. Le jour se lève à 6h00 (soit 7h00, heure française). Le petit déjeuner ne consiste qu'en quelques mandarines. Un léger vent de sable souffle en permanence. Avec le jour, la fatigue disparaît et le moral revient. Nous traversons un plateau complètement désertique. La route est bonne, au compteur de la Verte que conduit Jean, on lit en continu 110 km/h.

Un panneau signale l'entrée dans l'agglomération d'Ohanet et 20 mètres après, un panneau sur l'autre côté de la route en signale la sortie sans que nous ayons vu la moindre habitation.

Nous longeons la grande falaise qui traverse tout le Sahara d'ouest en est, falaise que nous descendons au «Saut du Mouflon» par une pente vertigineuse, avec une vue qui s'étend très loin dans la plaine, où l'on distingue beaucoup d'ergs. A 9h15, nous arrivons à

In-Amenas. Puits de pétrole, baraques, gens désabusés, dans un cadre désolant de monotonie où il n'y a pas un seul arbre. Quelle idée d'avoir construit chaque bureau à au moins cinq kilomètres l'un de l'autre, ou d'un garage, ou d'un magasin !

Il est encore tôt, mais le soleil est déjà implacable. Il nous faut demander nos autorisations pour Djanet, « faire de l'essence et de l'eau ». Les abords de la gendarmerie sont en pleine dégradation par rapport à l'année dernière. Une grue, abattue par une tornade à la fin de l'année dernière, n'a pas encore été relevée. Dans les bureaux, les fonctionnaires algériens ont l'air de s'ennuyer à mourir mais croient à ce qu'ils font. Heureusement, nous tombons sur un jeune civil qui se lance lui-même dans la dactylographie de ces autorisations et les signe sans hésiter !

Au Club des Ingénieurs (?), nous avons de la bière pas trop fraîche, mais qui permet de faire passer nos sandwiches au Corned Beef. En route vers la station d'essence, nous trouvons les flics qui nous invitent à passer à la Brigade. Comme on a assez vu de fonctionnaires comme cela, dès que le plein d'essence pour Djanet est fait (460 litres), nous rejoignons directement par un kilomètre de tout terrain, la route de Tiguentourine et partons vers le sud. Le vent de sable souffle toujours. In-Amenas est abandonné sans regret vers 11h. La

Interview

Pierre Buret : organisation et défis de la mécanique

Nous avons demandé à Pierre Buret, animateur et « chef mécanicien » de cette expédition de nous donner d'abord les raisons de ce voyage et ensuite de commenter toutes les difficultés auxquelles il a été confronté, au stade de la préparation et, au jour le jour, durant le déroulement de ce voyage.

Mobil Gazette : Comment expliquez-vous le choix de ces destinations ?

Pierre Buret : Tout d'abord, il faut reconnaître que Gabriel et moi-même partageons la même passion pour se lancer à la découverte de régions exotiques et, en particulier, celles d'Afrique. Nous en parlions beaucoup et finalement en 1971, nous nous étions lancés dans une aventure au Sahara algérien en allant jusqu'à Tamanrasset. Notre équipe était composée de quatre collègues Mobil de N D de Gravenchon : Gabriel Pagès, Jacques Nauton, François Nion et moi-même. Nous étions équipés de deux Renault R4 achetées comme voitures réformées de la raffinerie. Avant le départ, ces voitures ont été remises sérieusement à niveau et, en particulier, nous avons protégé les moteurs contre les pénétrations de sable. Finalement, le voyage s'étant très bien passé, nous avons alors envisagé d'autres options d'aventure et, en particulier, un tour vers le Sahel incluant l'Algérie, le Niger et le Mali avec comme objectif majeur d'atteindre le fameux « Arbre du Ténéré » situé au Nord Est du Niger et accessible par le Sud Est algérien ou par les pistes Ouest-Est du Niger. Cet acacia solitaire survivait

sur un océan de sable et de dunes et constituait le repère mythique des caravaniers qui traversaient cette zone aride et chaude en suivant des pistes mouvementées et très peu balisées.

Pour cette expédition, le choix des Land-Rover s'est imposé, pourquoi ?

En réalité, il faut comprendre que cette aventure va se dérouler au début des années 70 et, à cette époque, seul Land-Rover offrait le véhicule adapté aux difficultés de circulation et aux conditions climatiques extrêmes de ces pays. Pour éviter un investissement trop lourd, il a été décidé d'acheter deux Land-Rover d'occasion et, avant le départ, notre équipe composée de trois mécaniciens : René Beuriot, Jacques Nauton et moi-même, a réalisé la mise à niveau au cours de longues soirées et durant quelques week ends. A noter que nous avons rencontré des difficultés pour trouver les pièces de rechange. Très rapidement nos véhicules ont été baptisés « La Bleue » avec le format camionnette (Modèle Année : 1965) et « La Verte » en format break (Modèle Année 1969). Incidemment, je tiens à signaler qu'au retour, nous avons

refait une remise à niveau ce qui nous a permis d'éviter une décote à la revente. Nous avons bien travaillé car nos acheteurs ont pu réaliser leur voyage au Sahara jusqu'à Tamanrasset sans problème.

Au-delà de la mise à niveau, quelles préparations particulières avez-vous réalisées avant le départ ?

En priorité, nous nous sommes entraînés à la conduite et avons évalué la capacité de charge de nos deux voitures. Nous sommes même allés sur une plage normande pour tester le fonctionnement et la conduite sur le sable. Nous avons pu tester les quatre roues motrices bien utiles sur une telle surface. Enfin, nous avons évalué la capacité de charge et de places disponibles pour les passagers et les bagages. « La Verte » pouvait contenir confortablement cinq personnes et la camionnette Bleue, deux personnes. C'est à partir de ces données que nous avons défini la taille de notre équipe : cinq dans « La Verte » et deux dans « La Bleue ». D'où le « recrutement » de deux voyageurs supplémentaires Jean-Yves Bréau et Jean Bolard. Par ailleurs, le choix de la camionnette s'est avéré très judicieux car



Les nuits sont fraîches sous la tente.

route asphaltée continue encore sur 117 km jusqu'à El-Adeb-Arache ; souvent, des cifs la recouvrent, et il faut faire très attention. Nous prenons quelques photos des dunes.

Dix kilomètres avant El-Adeb, la piste commence par une très belle tôle ondulée que nous attendons avec curiosité, car l'an dernier nous n'avons pas pu la prendre normalement avec des R4 et sommes passés misérablement à 20 km/h. La surprise est agréable. Les Land passent à 80 km/h avec une belle entrée en résonnance, mais le comportement paraît sain et nous n'avons pas l'impression de devoir quitter la piste à tout moment. Les deux voitures roulent à distance respectable l'une de l'autre pour échapper au nuage de poussière.

Après Adeb, la piste devient meilleure, elle a été refaite dernièrement. Nous faisons une photo-souvenir à Hassi-Issendjel et arrivons à Illizi, l'ancien Fort-Polignac, vers 16h30. Nous sommes contents, car nous

avons l'impression d'être enfin dans le vif du sujet et d'avoir récupéré une bonne partie de notre retard. Depuis Ouargla, nous avons roulé sans arrêt pratiquement 1 100 km. Illizi est une petite oasis assez misérable, avec une population touareg qui mène une vie calme et tranquille. De toute façon, il n'y a pas grand-chose à faire. Nous faisons viser notre autorisation à la mairie, et la discussion commence avec toutes sortes de gens qui veulent que nous les emmenions vers Djannet. Le problème le plus difficile est soulevé par le jeune secrétaire de mairie, qui voudrait que nous prenions avec nous un infirmier et deux énormes colis de médicaments pour Irhérit. La vue du capharnaüm qui encombre les deux voitures lui fait comprendre que nous n'avons pas beaucoup de place et finalement, nous acceptons de prendre un des deux colis de médicaments, sans infirmier, le lendemain matin.

Après avoir acheté quelques souvenirs touareg, le convoi quitte Illizi et le premier campement est monté



Fort Polignac, un fortin construit sous les ordres du colonel Laperrine en 1908-1909

nous devons transporter beaucoup de matériel, par exemple, des jerricans de carburant, des pneumatiques de rechange, nos effets personnels, notre alimentation et beaucoup d'eau.

Pouvez-vous donner une idée du coût de ce voyage ?

Nous n'avons pas gardé les factures de cette expédition mais voici des ordres de grandeur avec un décalage de 50 ans en valeurs actualisées. La dépense la plus importante concerne la traversée Marseille Alger, aller et retour. Elle se situe aujourd'hui à environ 6 000 € pour les deux véhicules plus les sept passagers. Ensuite, il faut prendre en compte le carburant. Les deux voitures très chargées consomment 13l/100km sur route et 20l/100km sur piste avec des pointes à 30 litres. Le parcours total atteint 10 000 km dont 7 000 km de route et 3 000 km de piste. Cela donne une consommation totale de l'ordre de 3 000 litres d'essence et une valeur actuelle supérieure à 5 000 € mais par chance notre expédition s'est déroulée un an avant la première crise pétrolière. Donc notre coût réel a dû se situer au quart soit aux environs de 1 500 €. Le fait d'avoir revendus des véhicules au prix d'achat, il ne faut considérer que les frais de mises à niveau et de réparations qui peuvent être estimés à environ 8 000 €, comprenant principalement des pièces de rechange car, en général, nous avons pu effectuer les interventions nous-mêmes au coup par coup. Pour les frais courants de vie : nous avons campé une vingtaine de nuits et souvent, nous avons pique-niqué. Difficile de donner un total significatif mais pour

l'ensemble, l'environnement économique du moment nous a été très favorable.

Comme on peut le lire dans le texte d' Ilse Pagès, vous avez dû faire face à de nombreuses difficultés mécaniques, comment avez-vous pu les surmonter et finalement terminer brillamment ce périple en respectant le planning initial ?

Effectivement, nous avons rencontré un nombre inattendu de défaillances mécaniques causées principalement par les conditions très difficiles de circulation, en particulier dues aux pistes de sable et de pierres. De plus, pour sécuriser nos approvisionnements, nous avons dû surcharger les véhicules. Mais notre équipe de mécaniciens a su faire face à tous les incidents. La révision de la boîte de vitesses effectuée à Niamey, nous a permis de repartir vers Gao et d'atteindre Alger pour monter à bord du bateau du retour vers Marseille comme nous l'avions prévu. À ce stade, on pouvait dire : ouf ! Mission accomplie. Je regrette que mes amis Gabriel Pagès et René Beuriot ne soient plus parmi nous pour célébrer le cinquantenaire de cette aventure.

Avec le recul de 50 années, comment voyez-vous cette exceptionnelle aventure ?

Tout d'abord, je garde le souvenir d'une excellente équipe qui a su garder son unité et une forte motivation. En toute modestie et en qualité de responsable avec Gabriel Pagès, je suis satisfait de cette réussite exceptionnelle même si, en réalité, on peut penser que nous avons fait preuve de témérité. Nous étions encore jeunes et entrepre-

nants parfois inconscients des risques qui nous attendaient mais nous étions tellement déterminés que rien n'aurait pu nous arrêter. La chance et la malchance étaient avec nous mais finalement la chance l'a emporté. Merci à tous les participants et aux personnes qui sont intervenues pour nous aider durant les périodes critiques de ce long parcours africain comprenant environ 3 000 km en zone désertique.

Je tiens à rendre hommage aux deux absents. Tout d'abord à Gabriel Pagès qui a codirigé cette expédition et également à René Beuriot qui a dépensé beaucoup de temps et d'énergie dans les travaux de mécanique réalisés avant, pendant et après notre longue expédition.

Merci également à nos collègues de Mobil Oil Niger qui ont assuré la disponibilité du carburant dans la zone critique du Ténéré et facilité l'accès aux garages pour faire face aux besoins de la mécanique. ■

NDLR : Juste pour confirmer l'esprit d'aventure de notre ami Pierre Buret, il faut mentionner qu'après cette expédition africaine en 1972, Pierre et deux de ses amis du club d'aviation de Saint-Valéry-en-Caux se sont lancés, en 1973, dans une longue aventure nordique incluant : Angleterre, Ecosse, Islande, Norvège, Suède, Finlande, Danemark et retour en Normandie. Au total 14 500 km parcourus avec un avion Cessna 172 en 64 heures de vol effectuées sur 14 jours sans rencontrer le moindre problème mécanique ou logistique.

• 10 km après, dans une grande plaine de sable, couverte de touffes d'herbe et d'arbustes. Tout le monde est au lit à 20h30. La nuit est fraîche, mais les tentes protègent bien.

Vendredi 25 février : Illizi - 150 km après Illizi.

Lever à 5h30, alors que l'aube commence à peine. Petit déjeuner : corn-flakes au lait, et thé de chez Fauchon ! Personne ne se lave plus, même les dents. Et le chewing-gum remplace le dentifrice. Mais le sable est propre, et nous ne sommes pas encore très sales.

Le premier lever de camp prend beaucoup de temps. Nous devons faire un choix entre le nécessaire et le superflu. En Europe, tout semblait nécessaire, mais ici, la vie ne nécessite que beaucoup moins de choses.

Après un essai infructueux de gonflage des pneus au compresseur, nous retournons à Illizi vers 7h40. A Illizi, c'est la fête, le 10ème jour de l'an musulman et tout est fermé. Le jeune secrétaire de mairie, qui rêve de venir travailler en France, nous trouve un camion dont le conducteur, après beaucoup de réticence, met en marche ce qui permet de gonfler nos douze roues à la pression adéquate (en vue des cailloux du Tassili, nous gonflons nos roues à 3 kg/cm²). Quelques paquets de cigarettes ont permis de tout arranger. Nous embarquons la caisse de médicaments que nous devons déposer 200 km plus loin, à l'embranchement de la piste d'Irhérir.

J'ai l'occasion de visiter une maison touareg. Je suis bien accueillie. Une misère incroyable. Les hommes sont couchés dans la cour. Je leur serre la main. Les femmes sont à l'intérieur, les enfants presque nus sont couverts de mouches. Nos voitures attirent beaucoup de gens et nous parlons avec les Touareg. Leur noblesse nous impres-



Col du Fadnoun



Belle rencontre d'un Touareg avec son chameau

sionne, j'ose à peine les photographier. De toute façon, ils se voilent presque aussitôt. Montrer leur visage leur attire le mauvais sort.

Nous partons d'Illizi à 9h30 en direction du Tassili. Après quelques kilomètres de sable puis de mauvaise tôle ondulée, la piste devient excellente, dernièrement reprofilée par les Ponts et Chaussées. En sens inverse, au bord de la piste, dans ce désert de pierres, un guerrier touareg avec ses deux chameaux suit tranquillement son chemin et nous salue d'un geste lent et fraternel. Nous commençons la montée du col du Fadnoun ; au sommet le panorama est magnifique.

Dans cet immense décor de pierre je découvre deux petites fleurs. Sans interruption, la route n'est ensuite que descentes et montées, dont beaucoup ont des pourcentages de 20 % et plus. Dans une montée assez raide, le pont arrière de la Verte casse. Nous continuons jusqu'à une plateforme horizontale dans la descente du Fadnoun, d'où l'on domine la vallée. Avant de commencer la réparation, nous déjeunons de pain de campagne, saucisson, bière bien fraîche, cake. Nos mécaniciens effectuent un travail merveilleux de précision et de rapidité à 1 200 m d'altitude. En 2 heures, ils changent l'arbre de roue arrière droit, qui a été découvert éclaté. Jean, le spécialiste des vidanges, achève la réparation. Jacques travaille avec tant d'ardeur que son pantalon éclate de haut en bas. La descente du col est vertigineuse. Plusieurs fois nous

rencontrons des Touareg et trouvons qu'ils ont une allure extraordinaire dans leurs vêtements parfaitement propres, alors que nous sommes si sales.

À 18h, la nuit tombe et nous montons les tentes dans une plaine entourée de grandes roches basaltiques. Cette fois, cela va déjà plus vite que la veille. L'obligatoire apéritif (du pastis acheté sur le bateau) ajoute à la gaieté de l'ambiance détendue. La soupe chaude est le meilleur réconfort après une journée passée dans le désert. Il fait très froid, et nous cherchons un peu de chaleur aux feux des touffes de marcoubas, dont les petites branches sèches flambent en un rien de temps. Au-dessus de nous, dans un ciel étoilé de grande pureté, nous voyons deux satellites artificiels se croiser et s'éloigner à grande vitesse. Nous dormons tous d'un sommeil profond, bien au chaud dans la nuit fraîche sous les tentes et dans deux sacs de couchage, même les trois mécanos qui ne se sont toujours pas lavés !

Samedi 26 février : Tassili - Djanet = 270 km

Lever avec le soleil à 5h30. Le petit déjeuner de ce matin sera un peu léger. Le lait pour les cornflakes caillé et nous sommes obligés de nous contenter de quelques gâteaux. L'eau d'Ouargla doit être trop magnésienne.

Elle est tout juste bonne pour la vaisselle. Faire la vaisselle dans le désert est un problème. Je récupère d'abord avec du sable, puis rince deux fois ensuite. Le riz et le fromage sont très difficiles à nettoyer et à déconseiller fortement.

Des passages d'oueds difficiles nous attendent, mais nous les franchissons aisément sans les tôles. A l'embranchement pour Irherir, nous déposons le carton de médicaments. Il n'y a pas de voleurs dans le désert, car chacun sait que ce qu'il prend à l'autre peut mettre sa vie en danger.

Dans une petite plaine fertile, nous conversons avec un Touareg, lequel garde trois chameaux. Il veut absolument nous accompagner, et nous sommes obligés de refuser étant déjà trop chargés. Il aurait laissé paître ses trois chameaux ici, étant sûr de les retrouver à son retour.

Traversée du Tin Taradjeli, une vallée très verte dans un étroit couloir de rochers. Le paysage est magnifique, les rochers ont des allures de châteaux-forts au-dessus du sable jaune et au-dessous du ciel d'un bleu prodigieux. Nous voyons beaucoup de chameaux et de gazelles, et, dès qu'il y a de la végétation, des tentes de nomades. Cette vallée nous émerveille après tant de pierres noires.

Nous sommes partis du camp à 7h30 et arrivons à Fort-Gardel vers 10h. Quelques huttes en torchis, occupées par des Touareg qui nous demandent des cigarettes. Heureusement, il nous reste quelques cartouches du bateau ! Nous découvrons avec stupéfaction une NSU R080 attelée à une caravane. Les gens, des Anglais, sont bloqués là depuis 14 jours en attendant des pièces, ils se proposent ensuite de rejoindre Tamanrasset par le Hoggar.

Un Touareg nous raconte qu'il faut 4 jours pour atteindre Djanet à dos de chameau. Nous espérons y être dans 3 heures. La grande dune est difficile à passer. Malgré les deux ponts, nous nous ensablons. Il faut reculer et prendre un nouvel élan, et alors ça passe sans tôles. Ensuite, c'est la piste en tôle ondulée, mais une excellente tôle ondulée, sur laquelle nous roulons à 90 km/h, comme sur du verglas. A 13h, nous arrivons dans la très jolie palmeraie de Djanet, oasis point de départ d'excursions vers les



Ne pas se tromper de piste...

peintures rupestres du Tassili des Ajers. A l'entrée, l'employé des Douanes est illettré et il lui faut une demi-heure pour seulement relever sur une page de cahier les numéros minéralogiques des deux voitures.

Après quoi nous montons à l'Hôtel des Ajers faire un excellent repas chez Ahmed, qui accueille comme des amis ceux d'entre nous qui sont déjà venus l'an dernier et dont il a apparemment conservé un très bon souvenir. Bien qu'il soit déjà 14h, il nous sert encore un très bon ragoût de chameau au riz. En bas, devant les pailotes de l'hôtel des Zeribas, nous retrouvons les deux Land des gens rencontrés sur le bateau ainsi que la GAZ (voiture russe) de deux italiens eux aussi venus par le bateau. Cette voiture tout-terrain a vraiment une allure étrange. Les deux Land veulent joindre Bilma par In-Ezzane par une piste encore pratiquement inconnue (Eneri du Taoua), avec un guide et une couverture photo aérienne. Les chambres de l'hôtel sont médiocres, mais il y a de l'eau courante et la douche froide est merveilleuse. L'après-midi passe à réviser les voitures, à prendre de l'essence (750 litres pour Dirkou), de l'eau (réserve de 300 litres) et quelques pains pour faire des tartines à midi.

Djanet est très belle, un vrai paradis, avec ses maisons blanches sous les hauts palmiers. Le clair de lune fait rêver aux « mille et une nuits ». Le cimetière est émouvant dans sa simplicité. Des pierres noires du Tassili debout les unes à côté des autres. Photographier sans téléobjectif est impossible. Le soir nous prenons encore un bon repas chez Ahmed. Il nous promet d'envoyer lundi un télégramme en France. Demain matin, ce sera le départ vers le Ténére.

Dimanche 27 février : Djanet - Balise n° 295 = 300 km

Lever à 5h30. Nous avons tous passé une mauvaise nuit. Tous les bruits passent à travers les cloisons, pas plus épaisses que les parois d'une boîte à cigares. Après le petit déjeuner pris sous les palmiers de l'hôtel, c'est l'ultime rangement et nous quittons Djanet vers 7h. Quelques problèmes pour passer au poste de douane, où nous retrouvons notre illettré qui veut nous faire attendre 8h00, heure à laquelle son chef est supposé

arriver. Comme nous avons glissé la veille tous nos documents dans la boîte aux lettres de la Gendarmerie, nous ne nous sentons guère d'humeur à perdre encore un temps invraisemblable ici et partons...

Après, il est assez difficile de trouver la bonne piste vers le Niger, si on ne veut pas se retrouver sur la piste de Ghat. La piste longe ce terrain à l'est. Il y a une belle tôle ondulée et quelques tas de pierres indiquent que nous sommes sur la bonne direction, tout ceci au cap sud-est. Après 20 km, nous prenons cap au sud sur notre droite. Les traces de roues sont très visibles. La conduite devient plus difficile. Il faut un conducteur assez bon et expérimenté dans un tel terrain pour réaliser une moyenne acceptable, terrain où il faut deviner plutôt que voir les diverses consistances des sables. Deux gazelles sur notre droite nous sèment très facilement. Le paysage est remarquable : de grands rochers volcaniques reposent sur la nudité du sable ocre. Au loin se distingue une haute montagne, le Mont Tiska, notre repère. Comme les traces paraissent plus nettes, nous décidons de le contourner par l'est et rapidement c'est le premier ensablement pour la Verte. Il faut dire que nous n'avons pas dégonflé les pneus, préférant prendre le risque de nous ensabler plus souvent plutôt que de déchirer les flancs des pneus sur les cailloux. Nous sortons pour la première fois les tôles, indispensables au Sahara. Cet arrêt prend juste 1/4 d'heure.

Nous continuons à l'est du Mont Tiska. Les traces deviennent moins évidentes à suivre, il commence à y en avoir dans tous les sens. Heureusement, de temps à autre nous apercevons une balise métallique ou une borne IGN. Cinq kilomètres après la borne IGN n° 49, nous avons l'impression de ne plus être dans la bonne direction. Les traces se perdent n'importe où. Nous faisons demi-tour et retrouvons la borne IGN. On décide alors de partir au cap pour retrouver la piste qui passe à l'ouest du Mont Tiska. Après deux kilomètres, Gabriel qui a vu un alignement de cailloux paraissant un peu artificiel, part en exploration à pied et revient en conseillant un passage où toutes traces sont absentes. On se lance là-dedans et on prend cap au sud. Quelques kilomètres après, une balise difficile à voir est repérée sur notre gauche, c'est un vulgaire carré de béton de 25 cm de côté.

Des traces ont réapparu et toujours cap au sud à 11h30 nous tombons sur la borne IGN n° 46. À partir de là, plus de problème, nous roulons sur un boulevard de sable, et il y a, pendant des centaines de kilomètres (jusqu'à Chirfa), des balises tous les 500 mètres, grandes balises métalliques numérotées.

Le sable tire, mais cela roule bien. Nous avons mis les deux ponts pour mieux répartir les efforts sur les transmissions. Les deux voitures roulent à vue, à une bonne vitesse dans cette monotonie de sable et de ciel, uniquement rompue par la vue des balises. La chaleur devient torride. A l'arrêt casse-croûte, nous cherchons vainement un peu d'ombre à côté des voitures, le soleil est au zénith et, tout autour de nous, il n'y a rien, absolument rien. L'atmosphère est diffuse. Du sable obscurcit légèrement le ciel et malheureusement, nous n'avons aucune possibilité d'entrevoir même de loin les Monts Gauthier.

Soudain, vers 15h30, quelques points noirs à l'horizon : des tas de pierres ? Non, ça s'approche et ça grandit. Ce sont 8 Land de Minitrek, organisation anglaise de voyages transsahariens. Arrêt réciproque, discussion et renseignements, et chacun repart dans sa propre direction pour ne retrouver à nouveau que le désert absolu, dont le silence est seulement rompu par le bruit des moteurs. Le sable devient de plus en plus difficile, et passe sans avertir du dur au mou.

Petit arrêt à la Balise Berliet n° 21. La chaleur devient plus supportable et les mirages disparaissent. La nuit tombe vite et nous nous arrêtons à la balise n° 295. C'est la pleine lune et nous n'avons besoin ni de lampes ni de bougies pour monter les tentes et faire la cuisine. Cela fait toujours des économies !

Pendant la journée, nous avons franchi au sud du

Mont Tiska, le Tropique du Cancer, signalé par une petite pancarte. René a enregistré au magnétophone les bruits de la voiture, que nous écoutons religieusement pendant le dîner.

Le vent est tombé, la soirée est très douce. Nous devrions en profiter, mais la journée était dure et à 20h le silence règne au camp. Jean trouve qu'il ne s'est jamais couché si tôt, sauf quand il était malade. Les bouteilles d'Evian sont mises à refroidir toute la nuit dans le vent.

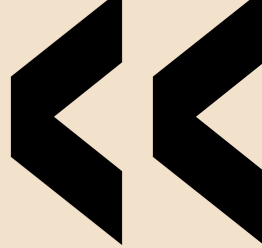
Lundi 28 février : Balise n°295 - Col de Sara = 330 km

A 5h00, le vent se lève et nous réveille. Il devient de plus en plus fort. Un bidon d'huile vide, en plastique, disparaît à jamais avec le vent. Qui sait si un jour quelqu'un le retrouvera ?

Après l'habituelle vérification des voitures, et avoir eu beaucoup de difficultés pour plier les tentes, nous quittons la balise n°295 à 7h20 avec le vent dans le dos. Le reg est très dur et depuis longtemps nous n'avons pas accompli de telles moyennes. En trois heures, nous



Le chameau...répandu mode de transport en 1972 !



Interview

Jean Bolard

• accomplissons 225 km ! Vers 9h00, les mirages apparaissent de nouveau. A la balise n° 662, une inscription indique qu'il reste encore 65 km jusqu'à Chirfa. Le passage du col des Chandeliers, à peine perceptible sur le plan de la pente, est très accidenté. Dans la Land verte, nous sommes vraiment très secoués. L'arrêt à Chirfa, à 13h30, est un soulagement. D'autant qu'à 500 m du fort, Jean n'a pas vu un trou profond au milieu de la piste dans lequel, la Verte a réellement fait le plongeon. René à l'avant a cassé ses lunettes dans la secousse et saigne quelque peu au visage. Le démarreur ne veut plus fonctionner, mais heureusement aucun ressort n'est cassé.

La population de Chirfa est noire, avec en plus quelques Touareg. En entendant les Land, les gens, essentiellement des enfants, sortent des cases qui semblaient abandonnées. Nous sommes vite entourés de

40 à 50 personnes. Le stock de bonbons disparaît rapidement, tellement les enfants nous les arrachent. Ils nous réclament un papier, un "Bic". Les parents, des médicaments : aspirine, quinine. Un vieillard veut savoir si nous avons un docteur avec nous. Chirfa, au pied du plateau du Djada, est le vrai bout du monde. Les touristes ne doivent pas être trop nombreux par ici. Les gens sont très pauvres et surtout complètement dépourvus de soins médicaux. Il y a une école, et le maître apprend aux enfants le français. Ils le parlent tous plus ou moins bien et connaissent quelques chansons françaises, que nous enregistrons : « À la claire fontaine ».

Nous décidons d'aller à Djado, la ville fortifiée du temps des Turcs. Elle est aujourd'hui presque abandonnée, mais il paraît que c'est un vrai paradis (et les moustiques ?) avec ses petites pièces d'eau aux canards sauvages et ses dattes, les meilleures du Niger. Mais •



Gabriel Pagès devant la Verte.

Mobil Gazette : D'après ce que nous pouvons comprendre, vous êtes à l'origine de l'idée de commémorer le cinquantenaire de cette aventure africaine réalisée avec des collègues et amis de N-D-de-Gravenchon. Comment vous est venue cette idée ?

Jean Bolard : Il faut remonter à Mars 2020, durant le premier confinement COVID 19. En effet, durant cette période, notre petit-fils Luca, étudiant à l'université de Bristol, est venu se réfugier à Mareil-Marly, notre ville de résidence. En rangeant les documents contenus dans la commode de mon bureau, nous sommes tombés sur le compte-rendu de notre expédition africaine de 1972 rédigé par Ilse Pagès. Il l'a lu intégralement et a conclu : « C'est très intéressant, je ne savais pas que tu avais participé à ce genre d'aventure ». Au début de 2021, au cours d'une discussion avec notre Président, je lui ai fait part de cette aventure Mobil et Dominique intéressé m'a demandé de lui envoyer le texte. Son retour a été très positif au point qu'il a suggéré d'envisager une publication spéciale dans Mobil Gazette l'an prochain pour en fêter le cinquantenaire. Il m'a demandé de lui préparer un projet, que nous avons intitulé : « Ténéré 72 », lequel a été présenté, discuté et approuvé au cours de la réunion de l'Assemblée Générale de 3AM du 10 février.

Pourquoi l'intitulé : « Ténéré 72 » et ce logo ?



Notre parcours comprend l'Algérie, le Niger et le Mali. En arrivant par le sud-est de l'Algérie, on entre dans le Nord du Niger en traversant le fameux mais redoutable désert du Ténéré particulièrement aride et sauvage avec des pistes ensablées et peu tracées comme vous pourrez le lire dans le texte d'Ilse Pagès. Au cœur de ce désert, un arbre constituait le point de repère des caravanes. Je parle au passé car cet arbre célèbre auprès des caravaniers a été renversé par un camion en 1973 et transféré au musée de Niamey. Nous avons eu la chance de le voir sur son site d'origine et de prendre quelques photos en souvenir et pour marquer la réussite de notre aventure réalisée avant sa destruction.

Pourquoi avez-vous participé à cette grande aventure ?

Avant ce voyage, je n'avais jamais eu de contact direct avec l'Afrique qui, dans mon imaginaire, représentait un immense continent idéal pour réaliser une belle aventure et

découvrir ses déserts, sa faune et enfin rencontrer ses populations dans leur cadre de vie. Je dois dire que tout au long du parcours nous avons vécu parfois les dures réalités du terrain et rencontrer des Africains généralement accueillants et toujours prêts à nous aider pour surmonter nos nombreuses difficultés d'ordre mécaniques en particulier. J'ajouterai juste une remarque très personnelle. A cette époque, j'avais quelques relations familiales à Niamey et j'étais très intéressé à connaître leur cadre de vie. Si bien que lorsque mon ami Jacques Nauton - nous partagions une maison à Caudebec-en-Caux - m'a proposé de participer à cette aventure, je n'ai pas hésité. Je dois ajouter que, par ailleurs, je connaissais bien les autres membres de l'équipe par nos relations professionnelles ou sociales à N-D-de-Gravenchon.

Quels souvenirs particuliers gardez-vous de ce long voyage ?

Bien évidemment, je garderai toujours les images des immenses horizons des zones désertiques dans lesquelles nous avançons sans en voir la fin. Parfois, j'étais un peu inquiet. Pour moi, le moment le plus critique a été la traversée du Ténéré avant que nous puissions bénéficier des compétences de notre guide Rhossey qui nous a accompagnés jusqu'à Agadès ; l'accueil des populations avec lesquelles nous avons pu partager quelques

• voir cette merveille ne nous sera pas permis. Nous nous ensablons dans l'oued qui mène vers Djado, et nous dégageons avec les tôles dans cet enfer plein de moustiques énormes où l'air est étouffant et humide, avec le sol recouvert de traces de bestioles (scorpions, serpents, etc...). Nous passons deux heures à faire des efforts considérables. L'après-midi passe, la nuit sera bientôt là. Impossible de camper ici, ce serait une vraie folie, il faut sortir de là et camper dans des sables plus sains. Nous laissons Djado à 3 km en prenant seulement quelques photos. Ce sera la grande déception du voyage, «la bataille du Djado a été perdue».

Encore quelques photos du fort de Chirfa, qui a été construit au temps des Français par le Corps disciplinaire de la Marine. Les habitants de Chirfa ont repris leurs habitudes : des femmes nous croisent dans leurs pagnes colorés, avec leurs charges sur la tête, ce qui leur donne une démarche qui ferait mourir d'envie toute femme européenne.

La piste de Bilma part 4 km au nord de Chirfa, sur la gauche (à droite, c'est celle de Djanet). Les surprises de la journée ne sont pas encore terminées. 3 km après le col de Sara, la Verte perd la roue arrière gauche. Le difficile passage du col a dû dévisser les écrous de fixation. Ce qui est étrange, c'est qu'en l'espace de dix mètres, nous retrouvons quatre écrous sur les cinq. C'est un spectacle curieux pour les passagers de la Bleue, qui, pensant avoir perdu la piste, sont revenus prendre des nouvelles de la Verte. Il faut entièrement vider la voiture afin de la mettre sur le cric. Nous en profitons pour améliorer notre désordre et monter les tentes, pendant que les mécaniciens se mettent au travail. La douceur de la soirée fait oublier la fournaise de la journée. L'immensité du Ténéré commence à nous plaire. J'écris ces lignes au clair de lune.

Mardi 29 février : Col de Sara - 50 km environ au Sud de Séguédine = 160 km

Nous nous levons à 5h30 avec un assez fort vent de sable. La visibilité est très réduite. Le vent soulève et bascule la plus grande tente. Quelques tubes sont cas-



Le Pic Zumri, le Mont-Saint Michel du désert

sés et la tente sera désormais inutilisable. Un grand carton, qui sert au calage des jerrycans, part dans le vent. Il sera impossible de le rattraper. La suspension de la Verte est à réviser, elle a pris une secousse terrible. Nous quittons le camp à 8h00 et retournons au col de Sara pour essayer de nous recalculer sur la bonne piste. Nous partons à la boussole et retrouvons quelques kilomètres plus loin de nombreuses traces en travers de petites dunes. Nombreux arrachements en travers de la piste. Nous avons retrouvé des balises à 5 km environ les unes des autres. Nous passons à côté d'une balise, et nous nous demandons souvent où peut être la suivante. Nous cherchons au loin dans un arc de 180° et tout d'un coup, elle apparaît derrière une dune ou un rocher. Nous suivons toujours ces guides du désert, relevant à chaque balise le kilométrage compteur et le cap moyen. Le vent continue à souffler, de plus en plus fort. L'air est très chaud et plein de sable. Chacun se protège en mettant le chèche.

Le passage d'un oued au sable pourri est très difficile. Nous progressons longueur de tôle par longueur de tôle et mettons 45 minutes pour franchir 100 mètres. Enfin, dans un passage de sable entre de grands blocs

de lave, la Bleue s'enterre définitivement.

Elle penche dangereusement d'un côté. Le seul moyen pour la sortir de là est le treuil. Il fonctionne très bien, et après un peu de suspens la Bleue se trouve à nouveau en sécurité sur un îlot bien solide de cailloux.

Peu de temps avant, nous avons photographié la Balise Berliet n° 33. La mission Berliet avait fait là du bon travail. Dix ans après, les balises, solidement bétonnées dans les rochers, n'ont pas bougé et le rouge du panneau n'a pas changé de nuance malgré le soleil accablant.

Subitement, tel un mirage, le Pic Zumri, qui ressemble vraiment à une sorte de Mont Saint-Michel du désert, apparaît droit devant nous. Il semble flotter en l'air, tellement il fait chaud sur cette mer de sable blanc qui l'entoure. L'air vibre et enlève toute notion de relief. Il n'y a plus ni balise, ni piste, et nous mettons le cap droit sur le pic. Grossière erreur ! Nous sommes rapidement en perdition dans une gigantesque zone de fech-fech, sable à la consistance de farine avec une très mince pellicule dure à la surface. Il faut rouler très vite, sinon la croûte cède et c'est l'enlisement jusqu'au châssis. Malheureusement, la surface est

• moments très conviviaux ; les rencontres avec quelques troupeaux de girafes qui se sauvaient à grandes enjambées au moment de notre passage. Le souvenir qui m'a le plus marqué, c'est la compétence et la ténacité de nos mécaniciens. En effet, nos deux Land-Rover surchargées ont terriblement souffert des conditions de circulation sur des pistes ardues détruisant les suspensions et les pneumatiques, plus les effets des grandes chaleurs qui généraient des surchauffes de moteur. Bravo à Pierre, Jacques et René qui ont pu surmonter ces nombreuses difficultés et défaillances mécaniques. Merci aussi aux garages et à nos collègues NOWA Niger qui nous ont toujours fourni d'aimables et fiables services aux moments les plus critiques et en particulier, les ressources en carburant dans la zone du Ténéré. ■





Femmes de Bilma

ondulée par le vent comme des vagues sur la mer, des creux de 40 cm tous les 60 cm. Il faut ralentir pour ne pas tout casser et ça y est : Verte et Bleue s'enfoncent sans arrêt. Et c'est un véritable travail de forçat que de sortir à chaque fois les voitures. Comme en plus, il est à peu près midi, il fait une chaleur étouffante et après chaque désensablage, au moins une bouteille d'un litre et demi d'eau disparaît pour éteindre les soifs.

Pour sortir de là au plus vite, nous tournons vers la gauche dans le but de rejoindre le sable qui longe les palmeraies, mais il faut souffrir au moins un kilomètre pour trouver un sable un peu moins mou. Ces efforts n'auront pas servi à rien. Nous trouvons une véritable mine de pierres taillées du néolithique. Aucun touriste, bien sûr, n'a dû passer avant nous dans ce sable pourri ! Chacun fait sa petite collection de pierres et de flèches taillées. Encore un passage

d'oued, et c'est Séguédine. Nous ne rentrons pas dans le village lui-même, village constitué en tout et pour tout de quelques paillottes. Nous demandons aux indigènes par où passe la bonne piste. Ils nous indiquent surtout par gestes, car ici personne ne parle français, de contourner le pic Zumri par l'Ouest. Plus tard, on nous dira qu'en fait, la bonne piste passe à l'Est.

Nous continuons sur une immense plaine de sable blanc. La piste n'est plus là et nous prenons des relevés de cap tous les 2 km. Le bouchon d'une des bouteilles de butane camping-gaz se dévisse, la bouteille se vide entièrement dans la voiture. Dans la Verte, c'est l'alarme incendie. Heureusement nous sommes partis au départ avec deux bouteilles, car il sera impossible de trouver du camping-gaz tout au long de l'itinéraire, même à Niamey. Encore quelques ensablages, et c'est vers 16h que la température



Magnifique piste

commence à devenir plus supportable. A 17h, nous nous arrêtons, après une étape de 160 km, en sachant que nous ne sommes plus du tout sur la piste. Le décor est lunaire, montagneux, des roches volcaniques nagent au milieu de vastes plateaux de sable. Jean part à pied en exploration. Il revient une heure plus tard. Il a vu à l'ouest, en contre-bas d'une falaise, une grande plaine de sable. Demain matin, il faudra chercher un passage pour les voitures.

Mercredi 1^{er} mars : Sud Séguédine - Dirkou : excursion.

Le vent a soufflé toute la nuit et continue pendant que nous levons le camp. Avant de partir à 7h30, il faut repérer la bonne direction. Ceci est fait facilement en superposant à la carte IGN la traverse de compas établie la veille. Nous avons alors la confirmation que la bonne piste doit se trouver à 5 ou 6 km à l'ouest du campement. Nous partons en direction SSO et cherchons longuement à pied un couloir dans la falaise par lequel les voitures pourraient descendre. Finalement, nous en trouvons un. La pente est raide, des rochers pointus alternent avec du sable mou. Malgré les nombreux ensablages passés, nous sommes contents d'avoir maintenu les pneus gonflés à 3 kg, car nous n'avons encore jamais abimé de pneus dans ces cailloux. Nous suivons les voitures à pied et embarquons quand le terrain devient plus solide. Dans la plaine de sable, nous retrouvons des traces de camions dans tous les sens. Chaque véhicule passant par-là a dû chercher la trace qui lui paraissait la plus sympathique, car le sable qui nous vaut encore, bien sûr, quelques ensablages, est vraiment très mauvais. Nous roulons toujours au cap SSO. Par ci par là, des morceaux de tôle, de vieux pneus ou de gros cailloux ont probablement été laissés par des voyageurs du désert qui voulaient faciliter la tâche de ceux qui viendraient après eux.

Au loin, la falaise des oasis avec sa végétation commence à se distinguer. Il est très réconfortant de voir des arbres après 24 heures de sables et de pierres. Dans cette partie du Sahara, le paysage change avec une telle rapidité que l'œil est sans cesse attiré par quelque chose de superbe et que les heures passent sans ennui. Arrêt forcé à la palmeraie de Doumba, car l'oued y est

tellement traître que nous nous y ensablons plusieurs fois. Nous renonçons à chercher une piste près de la falaise qui nous aurait fait passer à Aneye. A peine sommes-nous arrêtés, que des femmes et des enfants accourent. La discussion se fait par gestes. Les indigènes ici sont des Toubous, toutes les femmes portent un anneau d'argent dans la narine droite. Elles sont très confiantes et rient tout le temps. Je leur offre quelques bonbons et reçois aussitôt en échange quelques magnifiques pierres néolithiques. Pour acheter des œufs, c'est plus difficile, comment me faire comprendre ? J'imites le cri de la poule, on comprend et c'est le grand amusement. Mais il n'y a pas d'œufs.

Enfin, les voitures sortent de l'oued. Nous commençons à nous méfier des oueds maintenant. Les efforts qu'il faut fournir pour sortir les voitures avec les tôles sont presque inhumains sous ce soleil torride. Il y a une telle luminosité qu'il est impossible de distinguer la ligne d'horizon. Petit arrêt casse-croûte : pain, corned-beef et mayonnaise, à boire, à boire... Je crois que c'est le premier jour où nous buvons vraiment beaucoup. On continue et peu de temps après, le fort militaire de Dirkou avec ses antennes, sort des sables. Nous sommes un peu surpris, ne pensant pas être si près. La première personne que nous rencontrons au camp est un capitaine, médecin militaire français. Il nous dit que le lieutenant, commandant du Poste, fatigué par une expédition à Chirfa dont il est rentré le matin même se repose, et qu'il ne sera pas visible avant le soir. Nous avons pour lui une lettre d'introduction de la Mobil à Niamey qui a négocié avec l'armée nigérienne de nous réserver 600 litres d'essence à Dirkou. Ce contretemps nous chagrine un petit peu. Cependant, le médecin nous suggère d'aller passer l'après-midi à Bilma : 45 minutes en voiture ! Pourquoi pas ? Bonne idée ! et nous partons aussitôt.

Nous longeons le terrain d'aviation en direction de Bilma. Nous nous ensablons presque dans un oued, mais en sortons à temps. Devant nous, des dunes avec du sable mou. Il y a des traces de pneus partout, mais elles doivent être très anciennes. Dans les endroits abrités du vent, les traces peuvent subsister pendant des années. Nous continuons néanmoins, mais il est impossible de trouver le bon couloir de dunes. Il est difficile de se



Caravane de transport du sel partant vers Agadez

convaincre de faire demi-tour si près du but, car Bilma est à moins de 30 km. Il est maintenant 17h15, à l'heure nigérienne qui est la même que la française. Nous retournons sur Dirkou et stoppons 10 km avant le fort, car la Bleue fait du vaporlock et refuse obstinément de démarrer. Chacun aurait préféré rejoindre Dirkou ce soir même, car depuis 4 jours de désert, il devient indispensable de se laver au puits. Les réserves d'eau de Djanet, eau multi-usage commencent à s'épuiser. Nous avons énormément bu aujourd'hui. Des 9 cartons d'eau d'Evian emportés au départ, il en reste encore 5. Nous préférons néanmoins les économiser le plus possible, car nous nous méfions des maladies qui peuvent être attrapées en buvant l'eau de n'importe quel puits.

Nous n'avons fait que 120 km aujourd'hui, mais quelle journée épuisante, avec tous ces ensablements sous ce soleil sans pitié !

Jeudi 2 mars : Dirkou - Bilma - Dirkou = 90 km

La nuit a été bonne, comme toujours dans le désert. A 6h00, nous sommes éveillés par le bruit d'un avion qui décolle de Dirkou. Après avoir remis de l'ordre



Ces cônes ne sont rien d'autre que...du sel

dans l'allumage de la Bleue, nous partons vers Dirkou. Il fait déjà chaud, et un vent brûlant se lève à nouveau. Je mets un pantalon et un polo propres, les derniers qui me restent.

A Dirkou, nous sommes très bien reçus par le Commandant du Camp militaire, un jeune officier nigérien qui a fait ses études à Saint-Cyr. Il est parfaitement informé de notre venue et nous propose de nous joindre à un convoi militaire qui doit partir demain matin pour Agadez. Ce convoi fait la traversée du Téné-

né deux fois par an, pour assurer la relève de la garnison. Nous pourrions même décharger une grande partie de notre matériel dans les camions du convoi (cantine, roues de secours, essence). Ceci est très intéressant, car cela permettra de franchir cette partie du Ténééré avec des voitures les moins chargées possibles, c'est-à-dire dans les meilleures conditions.

En attendant, nous déchargeons les voitures dans un petit bâtiment et sommes prêts à repartir pour Bilma. Un guide se propose, que nous acceptons avec plaisir, compte-tenu des dépenses de la veille. Il nous demande d'emmener quelques

amis. Les Nigériens ont été si sympathiques, que nous sommes d'accord. Mais, à la fin, ce sont huit personnes, dont plusieurs femmes avec leurs bébés qui se présentent. En route, nous en prenons encore deux autres. Nous sommes en définitive aussi chargés qu'avant ! C'est un vrai transport en commun !

Nous dégonflons les pneus à 1,5 kg, mais nous nous ensablons malgré tout, plusieurs fois au même endroit que la veille. Les hommes aident à pousser mais les femmes restent stoïquement assises en continuant à donner le sein. On nage en plein folklore. Au retour, nous refuserons catégoriquement de prendre qui que soit d'autre que le guide et son ami ; et tout se passera beaucoup mieux.

Enfin nous sommes à Bilma ! La Verte y arrive une heure après la Bleue pour laquelle il faudra revoir l'allumage à 10 km du but. Quel paradis ! Quel paradis après tant de jours de désert ! Uniquement des cases en briques d'argile. Heureusement qu'il ne pleut jamais à Bilma, sinon que deviendraient les maisons ? Les palmiers frissonnent dans la brise. Et il y a de l'eau à Bilma, beaucoup d'eau qui ruisselle dans des petits jardins potagers. Et même une piscine ! Il paraît qu'il y a aussi des scorpions et des serpents-minute dans la palmeraie, mais nous n'en voyons pas.

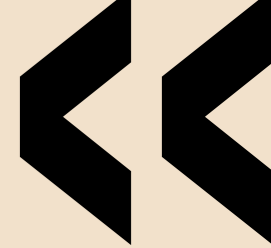
Bilma est vraiment le bout du monde. Après les dernières maisons, commence le Grand Erg de Bilma, infranchissable défilement de dunes sur des centaines de kilomètres jusqu'au Tchad. Au Bordj, petit château type médiéval avec donjon maintenant occupé par la Gendarmerie et la sous-préfecture, nous discutons de l'échange d'un fût d'essence, mis en place à Bilma pour nous, avec les militaires de Dirkou. Tout s'arrange, nous pourrions prendre notre essence à Dirkou simplement. La discussion aura été difficile, car dans ce pays francophone, il y a beaucoup de gens qui ne parlent pas notre langue.

Nous allons au restaurant, où nous sommes reçus par un Noir très sympathique qui fait la cuisine à merveille : œufs sur le plat, petits pois, avec comme boisson du whisky, seule disponible, puis thé arabe. Dans les plats, beaucoup de piments, et du sel de Bilma ! Assis dans des fauteuils confortables, nous nous reposons dans la petite pièce si fraîche. Le cuisinier nous emmène ensuite visiter les fameuses salines. D'ici part l'Azalai, cette gigantesque caravane qui transporte le sel de Bilma à Agadez, à travers le Ténééré, en trois semaines de marche hallucinante.

Au moment où nous arrivons aux salines, une petite caravane d'une trentaine de chameaux, lourdement chargés de sel, part pour Agadez. Les bêtes sont chargées de cantous, cônes de sel, dont chacun pèse quelque 25 kg. Les chameliers marchent à côté des bêtes pour les guider et les faire avancer.

À 14h nous repartons vers Dirkou. Le guide préférerait se faire payer avec des médicaments : aspirine et quinine, mais nous en avons à peine assez pour nous. Nous aurions dû en prendre au départ une pleine valise. Dans ces régions dépourvues de dispensaires, les médicaments sont une monnaie d'échange extraordinaire.

Dès l'arrivée à Dirkou, il faut préparer les voitures pour le départ du lendemain. Finalement, le convoi militaire est scindé en deux parties : les camions, qui emmènent tout notre matériel dont deux fûts d'essence, partent le soir même et rouleront toute la nuit. Nous partirons demain avec les Land, qui devront attendre l'arrivée de certaines pièces de rechange venant d'Agadez par avion et rejoindront théoriquement les camions à l'arbre du



Interview

Ilse Pagès

• Ténéré. Le départ se fera une demi-heure après l'arrivée de l'avion. Tout dépendra donc de l'heure d'arrivée de l'avion, c'est-à-dire de la présence ou non de vent de sable sur l'aérodrome d'Agadez.

Les conducteurs «sable» de l'équipe sont un peu inquiets à l'idée qu'il va falloir suivre à 80 km/h les Land de l'armée, peu chargées. Mais tant pis, on verra demain.

Le soir, nous installons notre cuisine ambulante dans la cour d'une maison, à l'abri du vent. Le commandant du Fort et un adjudant-chef français qui attend l'avion pour rentrer à Niamey, nous font le plaisir de boire un verre de calvados avec nous. Le lieutenant est un homme de grande classe et nous parle jusqu'à fort tard de son pays avec beaucoup d'amour. L'adjudant nous promet de téléphoner, dès son arrivée à Niamey, à Mobil Niger, pour que ces derniers télégraphient à Gravenchon. Depuis Djanet, nous n'avons pas pu donner de nos nouvelles.

Vendredi 3 mars : Dirkou - 50 km après Achegour = 180 km

A 6h, nous sommes réveillés par des poules et des pintades, qui tournent dans la cour autour de nos lits de camp. Un coq, encore plus bruyant, accomplit ses devoirs avec beaucoup de conviction. Jean lui envoie un soulier, le projectile atteint son but et toutes les volailles vont un peu plus loin.

Le petit déjeuner pris, les voitures parfaitement chargées, nous attendons l'avion. Nous n'avons pas encore la patience africaine ! Nous remplissons nos jerrycans au puits dans la cour du fort. Les soldats sont tous très affairés autour de leurs voitures. Une panne d'allumage a l'air de leur poser beaucoup de problèmes. D'autres démontent des pneus à l'aide de burins et de tournevis ! Pour tant d'hommes, il faut emporter



Les Lands roulent à un train d'enfer

Mobil Gazette : Pour quelles raisons avez-vous participé à cette expédition sachant que vous seriez la seule femme dans votre équipe de sept personnes ?

Ilse Pagès : En fait, je connaissais tous les membres de l'équipe à l'exception de René Beuriot et je n'ai eu aucune difficulté à m'intégrer pour participer à la plupart des activités et partager les défis et plaisirs du voyage. Mon intérêt pour ce voyage était la découverte d'un nouveau monde qui m'était complètement inconnu par des contacts très approfondis des réalités humaines et géographiques de cet immense continent.

Pouvez-vous résumer, en quelques mots, les rôles que vous avez joués durant ce mois de voyage en terre inconnue ?

J'ose employer le terme de « cantinièreen chef » car je dirigeais les opérations, assistée par Jean Bolard et Jacques Nauton, par exemple, pour la préparation des repas du soir généralement constitués de pâtes à la sauce tomate... Le midi, c'était plus simple : maquereaux ou sardines en boîte et quelques fruits, le tout sur le capot des voitures. A noter que généralement, nous pouvions nous approvisionner en pain de bonne qualité. Un autre défi : la vaisselle en minimisant la consommation d'eau. Pour ce faire mes « assistants », commençaient par nettoyer la vaisselle avec du sable et ensuite la rinçait avec notre eau très précieuse. Résultat : une vaisselle impeccable. Il faut noter

que, sur le parcours, nous avons pu tester beaucoup de restaurants de qualité très variable. Pour les nuits dans le désert, les hommes dressaient les tentes et chacun y trouvait sa place pour un sommeil bien mérité et généralement, dans un silence absolu.

Comment avez-vous vécu tous les problèmes mécaniques survenus avec les deux voitures et les difficultés d'orientation et de circulation sur les pistes ensablées ?

Effectivement on peut s'étonner des nombreuses défaillances mécaniques de nos véhicules ce qui a perturbé le bon déroulement du voyage mais chaque fois, nos mécaniciens, dont je salue les compétences, ou des garages tout au long du parcours, ont réussi à corriger les problèmes sans perdre trop de temps. Pour l'orientation nous disposions d'un théodolite qui s'est avéré totalement inutile et avons dû nous orienter avec le soleil, la boussole et les bornes disponibles sur les pistes. Pour la zone la plus critique : de Bilma à Agadès, l'armée nigérienne nous a prêté un guide très expérimenté : Rhossey, lequel nous a conduits à l'arbre du Ténéré puis jusqu'à Agadès ce qui nous a permis de franchir cette zone particulièrement critique avec seulement quelques frayeurs comme indiqué dans mon compte rendu.

Comment vos deux jeunes fils : Jean-Marc et Alain ont-ils vécu

votre longue absence ?

Mes beaux-parents ont assuré la continuité familiale à N-D-de-Gravenchon et nous avons pu garder le contact via des télégrammes ou des lettres, par exemple, une « lettre restante » à la Poste de Niamey. Ainsi, Gabriel et moi étions occasionnellement informés sur leur situation à N-D-de-Gravenchon et recevions des nouvelles rassurantes. Bien évidemment, aujourd'hui avec internet, nous aurions pu garder un contact plus continu et plus efficace. Alain, à l'époque âgé de 8 ans, rappelle ses souvenirs dans son interview. Nous avons pris la précaution de pouvoir établir localement un contact avec Pierrette Dartencet, assistante sociale, en cas de problème.

Vous avez rédigé un passionnant résumé du déroulement de ce voyage. Il constitue un document précieux contenant tous les faits marquants, au jour le jour. Le lecteur peut ainsi « vivre » tous les instants agréables et critiques de l'expédition. Comment avez-vous procédé pour rassembler tous ces éléments ?

Tous les jours, je prenais des notes sur le déroulement du voyage et le soir, je remettais tout en ordre et gardais précieusement tous les documents de la journée. Une fois de retour et avec l'aide de Gabriel, nous les avons relus, complétés et assemblés pour finalement publier le document détaillé que vous pouvez lire dans cette Gazette. ■

• beaucoup de réserves : le bois pour les feux de camp est déjà parti avec les camions, les fusils qui serviront à la chasse dans l'Air sont dans les Land.

Nous sommes prêts à 8h00. Le départ aura lieu finalement à 11h. Les Land militaires démarrent, nous sautons dans les nôtres. La Bleue part bien, suit facilement le convoi vers le terrain d'aviation, et c'est le gag : la Verte ne démarre pas. Voici des heures que nous attendons, et maintenant, c'est une de nos voitures qui ne veut plus partir. Dans la Bleue, Pierre et Gabriel, tendus, se laissent distancer légèrement par les militaires et observent le remue-ménage autour de la Verte. Dans la Verte, c'est un peu d'énervement, dès le départ, il ne faut pas se faire dépanner par les militaires si on ne veut pas avoir l'air de rigolos.

Enfin, la Verte démarre à la manivelle, et rejoint les traces, en vue du convoi. Tout va bien. Après à peine 5 km, c'est la première panne d'une voiture des militaires. L'arrêt sera court. Nous roulons à vue, en convoi assez dispersé. En tête, c'est la voiture du chef de convoi, un sergent-chef touareg, avec les guides touareg. Six autres voitures militaires, nous, et enfin la voiture-balai avec les mécaniciens.

Petit à petit, la confiance renaît dans nos deux voitures, car nous constatons que nous avons plutôt tendance à rouler plus vite que les militaires, et qu'en particulier dans les passages de sable mou, nos voitures peinent moins que les leurs et que nous avons tendance à les doubler. Au bout d'une heure, nous avons couvert 36 km et sommes presque en tête du convoi. Sur notre gauche, au loin, nous voyons les hautes dunes du Grand Erg de Bilma. Nouvelle panne, assez longue cette fois, d'une voiture militaire, dont nous profitons pour casser la croute. Les militaires dégonflent encore leurs pneus, nous ne touchons pas aux nôtres.

Ce sont en permanence des changements de cap à grand rayon, permettant d'éviter les zones de mauvais sables. Tout-à-coup, dans un ensemble de petites dunes, le convoi éclate : les voitures, probablement à la suite d'une mauvaise indication, partent dans tous les sens, et nous nous retrouvons seuls avec une voiture militaire qui reste en permanence sur nos traces. Cela ne dure pas cinq minutes avant que nous ne soyons enlisés jusqu'aux essieux. Grâce à l'aide des soldats,

nous sortons sans les tôles. Je voudrais pousser aussi, mais les autochtones me font comprendre qu'une femme ne pousse pas ! Je m'incline volontiers, car il fait déjà très chaud.

Tout s'arrange, et nous retrouvons le gros de la troupe au puits d'Achegour, puits qui nous surprend car nous ne l'attendions pas de sitôt. Alors que la carte Michelin l'indique à 170 km de Dirkou, il n'en est en réalité qu'à 130 ! Ce puits est le dernier avant l'arbre du Ténéré, toutes les caravanes s'y arrêtent. Nous constatons que plusieurs voitures doivent être restées en panne quelque part. Trois voitures repartent de l'avant, nous nous joignons à elles, les autres restent à attendre. La végétation et les ornières d'Achegour disparaissent bientôt, et nous nous trouvons sur un reg dur, en pleine mer du néant. Ça roule bien, mais nous avons quelque peine à suivre les trois Land qui roulent à un train d'enfer et bientôt, nous ne les voyons plus. Nous suivons les traces qui sont très visibles. Dans le rétroviseur, une image invariable : une ligne horizontale sépare le jaune du sable et le bleu du ciel. Par endroits, on remarque des multitudes de petits cailloux noirs et effilés plantés verticalement dans le sable. Phénomène d'érosion simple ou phénomène magnétique ?

A 16h30, apparaît à l'infini un point noir. Il est impossible de le distinguer, ni d'apprécier sa distance ni sa dimension tellement l'air chaud déforme toute vision. Les traces nous conduisent droit dessus, et petit-à-petit tout se précise. Il y a là les 3 Land et les camions. L'un d'eux est en panne, avec un disque d'embrayage cassé. On passera la nuit ici. Le reste des voitures arrive peu après.

Le chef du convoi entre en vacation radio avec Dirkou. La pièce manquante sera envoyée de Dirkou par une Land qui roulera cette nuit en suivant les traces. C'est la seule façon de nous rejoindre. Aucun véhicule partant d'Agadez ne serait capable de nous retrouver ici. Nous avons la flemme de sortir le sextant et de faire le point, et en outre, ce serait sans doute mal vu, et de plus sans aucun intérêt.

La Bleue est en panne de dynamo, le voyant de décharge s'est allumé peu avant l'arrivée à l'étape. Après une discussion, il est décidé de ne pas essayer de démonter cette dynamo, ce qui avait déjà été essayé sans succès à Gravenchon, et de tenter de joindre Agadez comme cela en changeant périodiquement de batterie avec la Verte.



Rhossey, le guide Touareg...
il connaissait toutes les dunes !

tures. Nous avons donc économisé dans l'affaire 400 FF.

Nous avons tous faim. Nous faisons un bon repas, après lequel le tonus est excellent. Le retard que nous trainons depuis Ouargla ne va pas s'améliorer avec ce nouvel arrêt, mais tout finira bien par s'arranger. Nous finissons notre dernière bouteille de calva. La nuit est maintenant tombée, mais le silence du désert est troublé par la musique des transistors et les ti-ti-ta-ta de l'émetteur radio par lequel le chef demande des instructions à Dirkou. Nous sommes en compagnie de soldats pour lesquels la traversée du Ténéré est le premier pas de la permission après six mois de garnison à Dirkou. Ils creusent un trou dans le sable,

s'y couchent enveloppés dans leur burnous pour avoir de la chaleur et être abrités du vent.

A 21h le silence s'abat sur le camp. C'est le grand silence du désert, un silence d'un milliard de tonnes. La nuit est fraîche mais pas froide et nous dormons bien, pour la plupart le nez dans les étoiles. Nous savons que de toute façon, nous ne partirons pas tôt demain matin.

Samedi 4 mars : Ténéré - Air = 350 km

Vers 5h45 tout le camp est réveillé par le bruit de la Land qui apporte le disque d'embrayage. Le Ténéré, la nuit, il faut le faire, pour suivre les traces à la lueur des phares ! Les Nigériens sortent plus vite de leur burnous que nous de nos lits de camp. Les feux de bois s'allument pour chauffer le café. Pour nous c'est le traditionnel lait aux flocons d'avoine, pas apprécié par tous.

Les soldats nous aident à transvaser le solde de l'essence dans les jerrycans. Pendant ce temps, je parle avec le chef du convoi qui me demande si j'aime le désert. Je lui réponds que oui, et je suis sincère. A chaque instant, le Ténéré dans son immensité est beau et pur. Je n'ai pas vu le lever du soleil, car il fallait préparer le petit déjeuner sous la tente. Le convoi sera encore arrêté pendant plusieurs heures, le temps de réparer. •

Le campement s'installe. Les Nigériens sont musulmans. A la tombée de la nuit, nous voyons ici et là un homme prosterné face à La Mecque, le front dans le sable. Plusieurs feux s'allument, les transistors diffusent de la musique arabe. Nous nous joignons au groupe formé sur le sable par le chef de convoi et les guides. Le coucher du soleil est magnifique et fait vivre le désert. On nous offre le thé. Nous retrouvons là un petit Allemand rencontré à Dirkou. Agé d'environ 45 ans, c'est un aventurier parti en auto-stop de Munich voici 4 mois pour Johannesburg. Une discussion s'installe avec les guides. Je suis bien accueillie, et pourtant je suis la seule femme au milieu de cent hommes en plein Ténéré. Nous montrons nos cartes IGN aux guides. Cela les intéresse, surtout la carte du Sud de Bilma sur laquelle une discussion que nous ne pouvons pas comprendre, très animée, s'élève entre eux. Pour le Ténéré, ils n'ont pas besoin de cartes. Chaque guide a déjà traversé le Ténéré de nombreuses fois avec l'Azalai ou en voiture. Il connaît les distances, les reliefs les plus imperceptibles et en plus a un sens de l'orientation fabuleux.

Les cartes du Ténéré les font sourire. Les guides sont des Touareg de l'Air, le chef du convoi aussi. C'est notre premier contact avec les hommes du désert, impressionnants de dignité. Nous sommes très touchés de leur accueil chaleureux. Nous apprenons qu'un guide, à titre privé, pour la traversée, coûte 10 000 francs CFA par voiture, et qu'il est obligatoire de partir avec deux voi-



En plein Ténéré, l'ensablement est fréquent...



...mais avec les tôles, on s'en sort !



Madame, vous avez eu peur ?

Plutôt que de rester jusqu'au bout avec le reste du convoi, le chef du convoi nous propose de partir pour Agadez. Il nous donne son meilleur guide, ce que nous trouvons extraordinaire. Nous partons ainsi vers l'arbre du Ténéré. Le convoi, quand il partira, suivra nos traces. Nous ne nous ensablerons qu'une fois. Rhossey, le guide touareg, nous fait éviter tous les mauvais sables. D'un geste lent et précis de la main, il corrige notre direction.

Après une plaine infinie, quelques «pâturages», minuscules brins d'herbe, que l'on voit cette année pour la première fois dans cette région du Ténéré. Même cette végétation clairsemée et microscopique suffit à faire venir des gazelles en plein Ténéré ! Le vent devient de plus en plus fort, l'air est chargé de sable, la visibilité baisse. La Verte, avec Rhossey, roule devant. Sur la banquette arrière, nous nous relayons à trois toutes les 15 minutes pour prendre la responsabilité de surveiller si la Bleue suit bien. Nous roulons à environ 50 km/h dans des couloirs de dunes, sans voir où les roues se posent tant le sable vole sur le sol. Rhossey n'est pas à son aise, il voit très mal. Vers 12h15, nous ralentissons à la montée d'une dune, et c'est l'ensablement pour les deux voitures. Sortie des tôles.

Rhossey part à pied pour repérer un passage. La visibilité n'est plus que de 50 mètres. On devrait commencer à voir l'Air, mais c'est exclu dans ces conditions. Le ciel et le sable ont la même couleur, le vent de sable enlève tout relief. Soudain, devant nous, un grand trou et des dunes infranchissables. Ce trou est une sorte de cratère de 30 mètres de profondeur ; ça commence à ne plus gazer du tout. Nous avons raté le passage vers l'arbre du Ténéré. Il faut faire demi-tour en suivant nos traces, qui s'effacent très vite dans le vent

de sable. A plusieurs reprises nous les perdons. Un silence absolu règne dans la voiture. Nous roulons ainsi plein Est longtemps, presque 30 km. Tout à coup, l'œil de Rhossey s'allume, il a vu... Un geste vers la gauche. Il faut tourner ici et reprendre la marche vers l'ouest. Il se tourne vers moi et c'est la première parole dans la voiture depuis longtemps : « n'est-ce pas Madame, vous avez eu peur ? »

Nous avons retrouvé le bon couloir de dunes vers l'arbre. Le vent de sable nous a fait faire un détour de 60 km. Rhossey nous explique qu'il fallait absolument suivre nos traces en sens inverse, pour avertir le convoi que nous nous étions trompés. Les camions lourdement chargés ne seraient sans cela jamais sortis de ce labyrinthe de dunes. La piste est maintenant balisée par des squelettes de chameaux. Vers 14h, nous devinons droit devant nous, l'Arbre du Ténéré, cet acacia

L'ARBRE DU TÉNÉRÉ

était un acacia solitaire, un *Acacia raddiana* ou un *Acacia tortilis*, qui fut à une époque considéré comme l'arbre le plus isolé de la Terre. Situé approximativement à 235 km au nord-est de la ville d'Agadez, au Niger, il faisait office de repère pour les routes des cara-

vanes qui traversaient le désert du Ténéré. Il fut renversé par un camion en 1973 et ses restes ont été transférés au Musée National de Niamey. A noter qu'il survivait grâce à une nappe d'eau située à 30 mètres sous terre que pouvaient atteindre ses immenses racines.



L'Arbre du Ténére et son puits...un relais incontournable pour les caravanes

solitaire signalé sur toutes les cartes du monde. En pleine mer du néant... (Voir carte au dos)
Toutes les caravanes passent par-là, et le sable est obscurci par les crottes de chameaux. Il y a un puits, au fond duquel nous voyons miroiter l'eau. Il y en a même un second, mais il est infecté par le cadavre d'un chameau. Assoiffé, le pauvre animal était tellement attiré par l'eau qui se trouve par 30 mètres de profondeur, qu'il est tombé dedans. Photos et film sous l'arbre avec

notre guide. Sa gandourah bleue flotte au vent. Nous sommes émus : un des principaux buts de notre voyage est atteint. Nous dévorons du pain avec des boîtes de maquereaux au vin blanc posées sur le capot. Rhossey écrit un message pour le convoi. Il le fixe dans un os, et attache celui-ci à l'arbre par une longue corde. Après avoir interverti les batteries, nous quittons l'arbre vers 14h50.

Il reste pour Agadez 260 km dont 200 de piste dure. 5 km après l'arbre, la dynamo de la Bleue, qui depuis quelques heures faisait entendre un gémissement continu inquiétant, rend l'âme. Il faut réparer pour que cela tienne jusqu'à Agadez. Pierre a dans son matériel un roulement de dynamo de rechange, mais il s'avère à l'autopsie que c'est le palier arrière dont la bague est morte. Tout a cramé, y compris le rotor. C'est l'accablant pendant quelques minutes, puis le génie de notre mécanicien-chef prend le dessus. A partir d'un gros tube en antifriccion, il décide de construire un palier lisse. Tout le monde sans exception aide à tomber le radiateur et autres babioles, à les



Les restes de l'Arbre au Musée national Boubou-Hama de Niamey.

remonter après coup, et en trois heures, ça marche à nouveau, sans bruit cette fois.

Pendant cette halte, un nomade arrive avec son chameau et son fils. Il a l'air farouche, mais je lui serre tout de même la main. Le guide discute avec lui. Il a passé l'hiver près du puits et retourne maintenant vers les montagnes de l'Aïr.

Avant le départ, distribution d'un bonbon à chacun. Nous n'avons plus rien à manger car la cantine est restée avec les camions, en plein Ténére, et nous espérons atteindre Agadez ce soir. Nous roulons jusqu'à

22h30 sur une piste épouvantable, où la poussière pénètre partout. 80 km après l'arbre, le désert est fini, la savane commence. L'Aïr est proche. Le pastis remplace le repas du soir. Nous le mélangeons directement dans la bouteille qui fait le tour. Personne n'a le courage de sortir les verres. Nous dormons sans nous déshabiller sur les lits de camp. Les voitures nous servent d'abri contre le vent. Depuis Djanet, c'est-à-dire depuis une semaine, nous ne nous sommes pas lavés. Le degré de saleté est tel qu'il ne peut plus augmenter.

Dimanche 5 mars

Réveil à 6h dans la savane, sous un soleil couleur safran. Nous avons tous bien dormi et démarrons de bonne humeur. Le petit déjeuner sera pour Agadez, distant de 120 km environ. La Bleue fait 200 mètres et le pont arrière casse. Pierre et René restent seuls pour débrancher la transmission. Ils essaieront de rallier Agadez sur le pont avant. La Verte part seule. Il est convenu que s'ils ne sont pas arrivés à Agadez vers 14h, nous reviendrons les chercher.

La piste est effrayante. Parfois, des ornières de 80 cm nous obligent à rouler dans les taillis. La moyenne est très basse (35 km/h), et c'est très éprouvant. Avec un soulagement indicible, nous apercevons tout-à-coup le château d'eau d'Agadez, puis la mosquée sortir des sables. Faite d'argile séchée, cette mosquée paraît sortir du fond des temps.

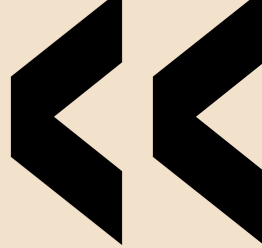
Nous déposons Rhossey chez lui, puis descendons à l'Hôtel de l'Aïr, devant lequel sont garées beaucoup de voitures de touristes, arrivées par la piste de Tamanrasset. Après le petit déjeuner savoureux pris à 11h, nous passons sous la douche et nous nous changeons. Je mets ma première robe depuis deux semaines. Nous donnons notre linge à laver au boy de l'Hôtel, qui, après nous, demandera « cadeau », tellement il aura dû frotter.

Pour le déjeuner, la Bleue est arrivée et nous mangeons en compagnie de Rhossey. Pendant le repas, Pierre nous raconte ses états d'âme pendant la panne ! Pour lui, c'était la journée la plus dure. Il ne sait pas encore que ce ne sera pas la dernière. Ils ont eu beaucoup de difficultés à arriver sur le pont avant et se sont enlisés d'une façon phénoménale dans le vent de sable. Ils ont en outre perdu un jerrycan qu'ils n'ont pas eu le courage d'aller rechercher. Personne ne songe à le leur reprocher.

Rhossey nous raconte qu'il a commencé à travailler avec la Mission Berliet, il y a 12 ans. Il est tombé malade, et a dû être remplacé par un autre guide. La mission n'a jamais pu trouver le puits d'Achegour, et c'est pour cela qu'aucune balise n'a été posée dans cette zone. Il nous raconte que c'est le chef du convoi qui, au mois d'août dernier, a trouvé en avion les trois jeunes Français morts dans l'Aïr à environ 5 km de la piste, et non



Réparer, encore réparer



Interview

Jacques Nauton

à 50 comme cela a été raconté partout. Devant l'hôtel, les Touareg commencent à nous assiéger pour nous vendre leurs bijoux : épées, articles de cuir. Ce sont des bijoux anciens en argent, beaucoup de croix d'Agadez, mais aussi des bracelets, des amulettes. Il faut marchander beaucoup et les prix deviennent dérisoires. Il y a aussi de très jolies filles à Agadez, dans cette ville où la population du désert est mêlée à celle de l'Afrique Noire. Dans le bar de l'hôtel passe Olivier Guichard et sa suite. Il est en visite officielle au Niger. Des nouvelles du convoi nous parviennent, il est de nouveau bloqué à 90 km d'ici.

Les mécaniciens trouvent un garage bien équipé où pourra être réparée la Bleue. Les Africains veulent aider, mais reçoivent plutôt des leçons de mécanique. Il fait très chaud dans ce garage sans abri, et nous leur apporterons plusieurs fois de la bière bien fraîche. Les autres partent faire un tour au marché, qui a lieu

tous les jours et est très animé toute la journée. On y voit beaucoup d'épices, du sel de Bilma, des légumes frais et de la viande qui sèche au soleil, pleine de mouches, bien sûr. J'achète deux poignards à des gosses et un porte-monnaie touareg. Un garçon s'offre comme guide et porte mes achats : tomates, cacahuètes, etc... Beaucoup de mendiants, grands et petits ne nous quittent pas : cadeau, cadeau ! Après avoir vu des courses de chevaux, le soir, nous allons au tamtam. J'essaie de prendre des photos, mais on me l'interdit farouchement. Le spectacle est très pittoresque : les musiciens avec leursalebasses et les filles qui dansent bien. Ce genre de danses est interdit aux musulmans, mais tous ne doivent pas suivre les commandements d'Allah, car il y a beaucoup de monde. Jacques est assis au premier rang, il semble avoir beaucoup de succès auprès de la gent locale. Pendant la nuit, la climatisation fait un vacarme infernal.



Le marché d'Agadez

Mobil Gazette : d'après ce que je comprends, avant cette expédition, vous aviez déjà une bonne expérience de l'Afrique avant de commencer votre vie professionnelle. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

Jacques Nauton : Au lieu d'un service militaire classique à l'époque, j'ai choisi l'option du service militaire à la coopération et une opportunité m'a été offerte comme enseignant en classe terminale au Lycée de Cotonou au Dahomey. Aussi, je souhaite ajouter notre expédition algérienne au Sahara en 1971 jusqu'à Tamanrasset avec mes collègues G. Pagès, P. Buret et F. Nion avec des Renault R4 d'occasion. Ces deux expériences m'ayant donné « le goût de l'Afrique ».

Qu'attendiez-vous de cette nouvelle expédition africaine ?

Ce dernier voyage nous a ouvert de nouveaux horizons et en particulier, nous avons envisagé une nouvelle aventure vers le fameux désert du Ténéré au Niger. Notre projet s'est orienté rapidement vers des véhicules plus puissants et mieux adaptés au terrain : les fameuses et célèbres Land-Rover. Ce genre de véhicules plus puissants et avec quatre roues motrices devaient mieux fonctionner sur les pistes de ce désert. Ainsi, nous disposions de plus d'espace pour accueillir de nouveaux participants : Ilse Pagès, Jean Bolard, Jean-Yves Breau et René Beuriot.

Quels sont pour vous, les faits marquants de cette aventure ?

Je pense qu'au départ, nous avons sous-estimé les difficultés d'un tel voyage : les pistes, les questions d'orientation et la résistance mécanique des véhicules... Je n'imaginai pas que nous puissions rencontrer de telles difficultés. En revanche, je souhaite mentionner les jours de repos que notre équipe de mécaniciens ont pu apprécier en profitant du temps de réparation de la « Bleue » au garage de Niamey en allant visiter la réserve de la TAPOA où nous avons pu observer la faune africaine dans son milieu naturel.

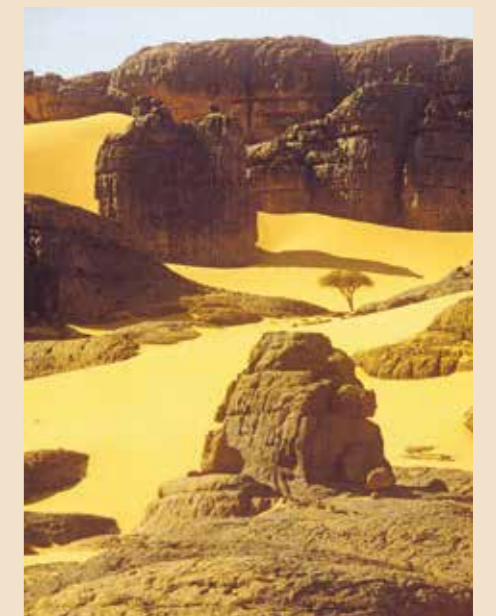
Vous avez joué un rôle important au niveau de la mécanique qui a causé beaucoup de soucis. Comment expliquez-vous les nombreux ennuis survenus avec, pourtant, deux Land-Rover bien adaptées pour ce genre de voyage et de parcours ?

Attention, nous avons réalisé ce voyage avec des Land-Rover usagées et simplement remises à niveau. Je reconnais que ces véhicules présentaient des faiblesses qui ont causé de nombreuses crises de fiabilité. Mais, in fine, grâce à nos compétences et l'assistance de garages expérimentés, nous avons réussi à surmonter tous les obstacles.

Plus tard, durant votre carrière Mobil, vous avez travaillé à la

NOWA et avez été résident avec votre famille en Afrique. Pouvez-vous résumer en quelques mots le bilan de cette expérience professionnelle.

En effet, quelques années plus tard j'ai eu l'opportunité de partir travailler en Afrique où j'ai parcouru différents pays entre 1977 et 2009. Avec ma famille, nous avons vécu au Sénégal et en Côte d'Ivoire entre 1977 et 1987 puis en République Démocratique du Congo de 1990 à 1991. Basé dans ces pays, j'étais amené à faire de nombreux voyages au Mali, au Niger, au Burkina Faso, au Togo, au Bénin et en Mauritanie. Plus tard, j'ai également effectué des missions au Kenya, en Zambie et en Afrique du Sud... Il est difficile de résumer en quelques lignes toutes ces années africaines, riches d'expériences professionnelles et humaines. ■



Lundi 6 mars : Agadez

D'après le planning initial, nous devrions être aujourd'hui à Niamey, mais nous n'y sommes pas, car la Bleue n'est pas prête. Les réparations à faire sont les suivantes :

- différentiel arrière
- ressorts avant et arrière droits
- boîtier de direction (jeu très important)
- amortisseur arrière à changer
- radiateur à nettoyer
- remplacer le support du compresseur (le renforcer plutôt).

La dynamo sera changée à Niamey, aucune dynamo adéquate n'étant disponible à Agadez. À la poste, chacun expédie un télégramme en France.

Le convoi arrive vers 10h. Rarement il aura fallu quatre jours pour faire Dirkou - Agadez. Les hommes sont épuisés, ils ont en outre manqué d'eau. Nous rencontrons l'Allemand, hagard, et l'invitons à déjeuner. Un repas en commun avec Rhossey et l'Allemand. Les mécaniciens font deux heures de pause, il fait trop chaud pour travailler. Encore des marchands Touareg !

Nous achetons plusieurs magnifiques épées. L'après-midi, nous essayons de faire un bridge, mais sans conviction.

Lorsqu'il se met à faire un peu moins chaud, nous préparons les voitures pour le départ du lendemain. Pendant la nuit, un garde les surveille devant l'hôtel. Il aura son « cadeau », pas beaucoup pour nous.

Mardi 7 mars : Agadez - Tahoua = 460 km

Lever à 5 heures. Petit déjeuner dans notre chambre, les boys de l'hôtel ne sont pas encore là. J'ai acheté de la confiture à Agadez. Le pain est bon et le café nous réveille. Plusieurs d'entre nous se plaignent de diarrhée. Nous avons abandonné l'eau d'Evian contre l'eau locale, c'en est peut-être la raison. Jean-Yves sort la boîte à pharmacie.

Nous partons à 6h45. La lune est encore dans le ciel. Nous sommes en pantalon et pull. Le muezzin appelle à la prière.

La route n'est pas trop mauvaise, c'est une tôle assez



La mosquée d'Agadez date de 1515 !



Huttes traditionnelles près de Tahoua.

forte et tout résonne. Dans la savane, quelques ânes et des chameaux, toujours pas d'autruches. Autour d'un cadavre de mouton, des charognards s'affairent : ce sont des vautours énormes, de plus d'un mètre d'envergure. Nous les chassons, mais ils n'ont pas très peur de nous et attendent notre départ à une vingtaine de mètres.

In-Gall est une grande oasis très animée. Les gens, dans la rue, nous saluent. La piste devient horrible : beaucoup de sable, d'ornières, de trous, de cailloux. Nous roulons à « distance poussière », très lentement (la plupart du temps à 20 km/h). Toutes les 30 minutes, la voiture de tête s'arrête, pour laisser passer l'autre, en faisant un signe avec le pouce pour signaler que tout va bien. Vers 11h, arrêt de 45 minutes pour la Verte qui connaît des ennuis de carburateur et dont le pot d'échappement se débîne. Après In-Waggeur, nous voyons les premiers troupeaux de bœufs, à grandes cornes, dans un paysage plat, couvert d'herbes jaunes.

Avant Abalak, la piste devient bien meilleure. Un grand lac se trouve sur notre gauche, pas très profond, car beaucoup de troncs d'arbres sortent de l'eau. Nous descendons des voitures pour voir enfin de l'eau de près. Il y a des pêcheurs, très pittoresques avec leurs grandes

calebasses sur le dos. Dans le ciel croisent des escadres de canards sauvages.

A Tahoua, nous prenons de l'essence « à la Mobil » et achetons quelques fruits et tomates au marché pour le repas du soir. Avant de repartir, nous prenons un pot dans un petit troquet. La bière est fraîche, mais la fraîcheur se paie aussi en Afrique !

A 18h30, départ pour camper en dehors de la ville. Nous cherchons la route vers Birni-Nkonni et demandons à un gendarme. Nous sommes au moins sûrs ainsi de tomber sur quelqu'un qui parle le français et qui connaît le chemin. Il nous demande nos papiers de passage dans le District de Tahoua. Nous ne les avons pas. Il faut passer à la police pour remplir des fiches individuelles en double exemplaire. Il n'y a pas assez de fiches pour tout le monde. Le temps d'aller les chercher, de les remplir, nous avons perdu 45 minutes. Il fait nuit quand nous quittons la ville.

Nous campons quelques kilomètres après dans la sa-

vane. C'est plein de cram-cram (plante herbacée épineuse) et des ânes font du bruit toute la nuit. Néanmoins, nous dormons bien car la température est idéale.

Mercredi 8 mars : Tahoua - Niamey = 580 km

Lever à 6h30. Quelques photos de termitières que nous découvrons autour de nous dans le jour qui se lève. Faire la cuisine devient de plus en plus difficile. Tout est devenu sale avec la poussière de la piste. Départ à 6h45 ; la piste est bonne. Les termitières se succèdent, quelques-unes ont 2 à 3 mètres de haut.

Peu avant Birni-Nkonni, la dynamo de la bleue casse définitivement. Pierre réussit à trainer la voiture jusqu'à la station Mobil de Birni. Avec l'aide du gérant, très aimable, nous trouvons dans la ville une dynamo neuve. Notre recommandation de Mobil Oil Niger



La Station Mobil de Birni-Nkonni.



Achat de tomates pour la route.

rend d'énormes services.

Nous décidons d'aller avec la Verte à Niamey où la Bleue rejoindra après les réparations. 15 km après Birni, la collerette du pot d'échappement près du moteur casse. La Verte retourne la faire réparer à Birni. On constate alors que les films, posés sur le plancher, sont brûlants. Heureusement, il n'y aura pas de dégâts.

Les deux voitures sont ainsi garées côte à côte à la station Mobil de Birni pour une réparation qui durera plusieurs heures. La chaleur est torride, pas d'ombre, il fait environ 43°. Des petits marchands, avec leurs étals autour du cou, nous entourent. Mais ils n'ont rien à boire et il n'y a que cela qui nous intéresse.

Après le casse-croûte, je fais un tour avec Jean et Gabriel dans la ville. C'est loin, et il n'y a pas d'ombre. Au puits, au centre de la ville, on nous offre de l'eau dans unealebasse pour nous laver, mais la fraîcheur qu'apporte cette eau ne dure pas. Nous continuons pour trouver le marché, toujours animé à n'importe quelle heure. Nous y sommes les seuls Européens. Il y a là un entassement incroyable de gens et de marchandises. Les odeurs sont très fortes. Des femmes m'offrent

des boules de mil, mais je n'ai pas faim. Seulement soif. Il y a un petit bistrot en face. Sous les murs épais, il fait bon, et la bière est fraîche. Au retour, nous renonçons à nous rafraîchir au puits. A quoi bon ?

Il est 14h et la réparation n'est pas terminée. Les mécaniciens ont eu de la bière fraîche. Nous attendons à l'ombre maigre d'un petit acacia. Des camions passent sur la piste traînant derrière eux un nuage de poussière qui se dépose sur nous. Les camions sont surchargés de cannes à sucre et de gens. Le camion est le seul moyen de transport populaire un peu rapide, s'il n'y a pas de panne ! Des enfants curieux traînent autour de nous. L'un d'eux a les deux jambes paralysées. Il est assis sur un âne, et est aussi heureux que les autres. Tous se battent pour avoir nos bouteilles vides. A 15h30, nous quittons Birni-Nkonni. Nous n'oublierons jamais les heures passées là. Avant de partir, nous prenons encore un pot. Il faut absolument arriver à Niamey ce soir, coûte que coûte. Mais notre espoir est faible, car il y a encore 420 km, dont 280 de piste jusqu'à Dosso. Sur la piste, pas trop mauvaise mais très poussiéreuse, nous retrouvons un convoi de ca-

mions qui nous a doublés alors que nous étions à la station Mobil. Il s'agit de camions canadiens, appartenant à la coopération nigéro-canadienne et qui construisent la "Route de l'Unité" qui par Zinder, reliera Niamey à Fort-Lamy. Il y a à peu près 15 camions à doubler dont chacun traîne après lui un impénétrable nuage de poussière. En cinquante kilomètres, la Bleue les double tous. La Verte restera derrière jusqu'à Dogondoutchi, où le convoi s'arrête. Nous sommes tous rouges comme la piste de latérite, les cheveux ont changé de couleur, la peau ne respire plus, un vrai maquillage de cinéma.

J'étais persuadée que jusqu'à Niamey, nous n'aurions plus d'ennuis. C'était vraiment assez pour aujourd'hui. Mais à 18h15, l'huile de la Bleue fume, tellement il fait chaud. Nous nous arrêtons pour mettre de l'eau dans le radiateur qui est vide et pour laisser refroidir l'huile. Heureusement, ceci se passe dans un village, More-Marwa. Un garçon nous apporte des boissons fraîches. Nous buvons des eaux gazeuses et glacées à toute vitesse ce qui ne nous fera pas de bien. Les enfants qui nous entourent parlent très bien français, ils nous demandent «cadeau». Une fille veut qu'on lui envoie une poupée de France. Je leur donne quelques morceaux de sucre car il n'y a plus de bonbons. En contre-bas de la route, dans un enclos qui entoure leurs cases, deux femmes très belles (et quelques autres moins belles) pilent le mil. Elles sont nues jusqu'à la taille, et ne tentent qu'à moitié de se recouvrir lorsqu'elles s'aperçoivent que nous les observons. J'achète du pain, car je



Ilse et Rhomsey.

ne sais pas si nous arriverons ce soir à Niamey, qu'un écriteau signale à encore 200 km.

En quittant le village, un semi-remorque nous double. Nous roulons pendant plusieurs kilomètres dans son sillage de poussière, car il n'y a plus de vent pour le chasser. A Dosso, où nous passons à 20h30, c'est la fête et nous traversons les rues très illuminées. Enfin, à 22h30, dans un état de saleté extrême, nous arrivons à Niamey.

Nous nous permettons quand même de pénétrer dans le Grand Hôtel, plein de touristes idéalement propres, pour chercher des chambres. En se référant à Mobil Niger, on se débrouille finalement pour trouver des chambres à l'hôtel «Rivoli», qui est très bien situé au centre de la ville. Le restaurant est fermé.

Nous allons alors, après une bonne douche, dans un restaurant vietnamien, dont le patron, un Normand, nous sert après minuit un excellent repas. C'est un ancien adjudant, heureux de rencontrer quelques compatriotes. Il nous offre plusieurs tournées de digestif. Enfin, à 2h30, nous pouvons nous endormir dans nos chambres climatisées, dans lesquelles ronronnent toutefois un nombre respectable de moustiques.

Jeudi 9 mars : Niamey

Petit déjeuner commun à la terrasse de l'hôtel, avec une discussion animée sur la journée de la veille. Change de devises à la banque, envoi de télégrammes, obtention de quelques lettres à la poste restante. Le dollar est en chute spectaculaire sur les marchés mondiaux, et ceux d'entre nous qui ont emporté des « Traveller's cheques » en dollars font grise mine.

Après avoir conduit la Bleue pour réparation au garage, Jacques, Pierre et René partent avec la Verte déchargée, à la réserve de la Tapoa, quelques 250 km au sud de Niamey, pour voir des animaux sauvages. Après la sieste, je pars avec Jean et Gabriel faire un tour en pirogue sur le Niger, qui coule en contre-bas à 200 mètres de l'hôtel. Il fait encore très chaud.

Le soir qui commence à tomber nous apporte une bienfaisante fraîcheur lorsque nous approchons du fleuve. Sur la rive, beaucoup de gens, qui se baignent tout nus, ou lavent leur linge. Il y a aussi des pêcheurs. ➤

Interview

Alain Pagès

Fils d'Ilse & Gabriel Pagès : une longue absence vécue à N-D-de-Gravenchon

• Nous trouvons une pirogue et concluons le marché : une heure de pirogue pour 1 000 F CFA. (Nous apprendrons plus tard que 500 auraient suffi). Une pirogue nous croise, ce sont des gens qui vont à un mariage dans une île. Ils font de la musique et sont très gais, mais ne veulent pas que nous les filmions. Au fond, c'est vrai, en les filmant j'ai l'impression de leur prendre quelque chose, qui n'appartient qu'à eux-mêmes. Mais notre esprit de touristes prend le dessus. Le coucher de soleil sur le Niger est magni-

fique. La lune est là et se reflète dans l'eau. La photo avec le piroguier au premier plan sera très réussie.

Le soir, nous prenons l'apéritif chez un cousin de Jean et allons ensuite dîner dans un restaurant très européen. La viande, au Niger, est excellente. Nous terminons ensuite la soirée dans une boîte noire. Nous nous couchons tard, comme tous les gens à Niamey. La nuit, il fait bon.

Vendredi 10 mars : Niamey.

Prendre le petit déjeuner à une heure matinale est vraiment agréable. Les marchands se jettent sur nous. Ils ont une patience infinie pour arriver à vendre leurs bijoux, sacs ou instruments de musique. Le seul moyen de s'en débarrasser est de tellement faire baisser les prix qu'ils s'en vont écoeurés.

Devant l'hôtel c'est très animé. Toutes les ethnies du Niger défilent : des Peuhls, des Bororos, des Tou-bous et des Touareg. Les femmes sont gracieuses dans leurs pagnes colorés. Quelques-unes portent l'effigie de Pompidou et de Hamani Diori (Président de la République du Niger). Un tour au musée s'impose. C'est très intéressant, arrangé avec beaucoup de goût. Il y a là une exposition permanente de l'artisanat nigérien, de l'habitat et de l'habillement. On peut y faire des achats à des prix extraordinaires. Quelques beaux animaux d'Afrique (buffle, girafe, hippopotame, autruche, etc.). Il fait épouvantablement chaud et nous retournons vite en taxi au bar de l'Hôtel. La lecture du quotidien de Niamey nous apprend la température de la veille : 39°7 à 16h. Vers 13h, les explorateurs reviennent •



Ballade en pirogue sur le Fleuve Niger.



Le Fleuve Niger : une source de vie pour la population.

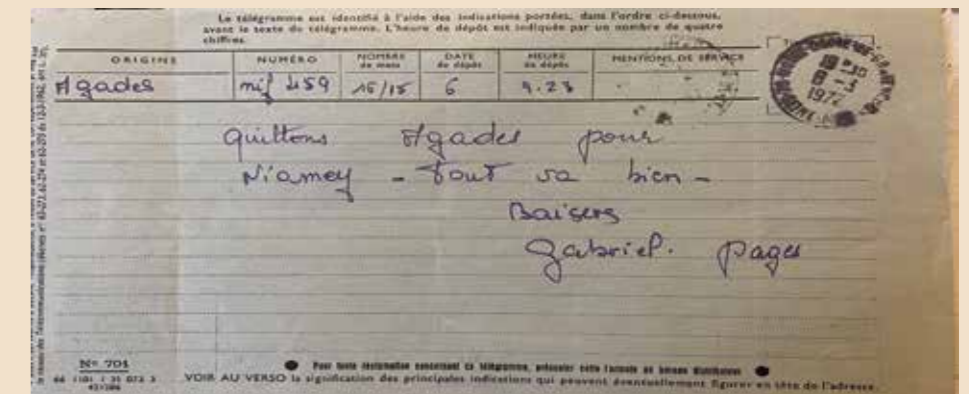
Mobil Gazette : durant ce voyage de vos parents qui va durer un mois, vous avez presque 8 ans et vous restez à N-D-de-Gravenchon avec votre frère Jean-Marc et vos grands-parents qui vont assurer la continuité familiale. Quelle perception aviez-vous au départ de ce long et lointain voyage ?

Alain Pagès : J'étais en effet petit, et à l'époque la plupart d'entre nous n'avaient pas fait de longs voyages : Gravenchon pendant l'année scolaire, et pour moi Frontignan l'été ! Nous habitons le quartier Mobil au 2, avenue des Platanes à Gravenchon. Tous les parents et enfants du pâté de maisons étaient très soudés, on jouait dans la rue presque tous les jours. C'est pourquoi le départ de mes parents vers cette aventure « folle » n'avait pas été perçu comme trop déstabilisant pour nous : les grands-parents pour nous garder, les voisins pour s'occuper de nous. Je crois que nous ne percevions pas les dangers de cette expédition... tout semblait bien préparé : entraînements au désensablage des Land-Rover sur les plages de Normandie, apprentissage du théodolite pour se repérer par rapport aux étoiles, etc... Ce n'est que de nombreuses années plus tard que je me suis rendu compte du caractère plutôt audacieux, voire aventureux, du projet. D'ailleurs, quand on sait que leur

première avarie moteur a eu lieu sur l'aire de Nemours, on comprend qu'ils n'avaient pas de doute sur leurs capacités à s'en sortir....

Comment la communication était-elle assurée entre les « Gravenchonnois » et les « Africains » car à l'époque, nous ne disposions pas d'Internet ?

Il y avait un trajet prévu à l'avance, qui a plus ou moins dû être respecté. Je sais qu'on attendait les télégrammes pour avoir quelques infos. Mais comme le télégramme se payait au mot, les infos étaient très sommaires. J'ai retrouvé un exemplaire de l'époque.



Quels souvenirs imagés avez-vous gardé de ce voyage et par la suite, avez-vous pu comparer sur le terrain ce que vous aviez imaginé à cette époque ?

Il y a eu plein de diapositives, et des souvenirs que mes parents ont ramenés. Par exemple, tous les membres de ma famille ont une

superbe rose des sables chez eux... Quelques mois après, la Mobil avait organisé une grande soirée « Téné-ré » au Cercle des Sports Mobil (rue des Tilleuls). Il y avait plein de gens. Ils y ont montré des films, des photos... L'un d'entre eux avait enregistré le son dans une des Land-Rover, pendant que l'autre filmait. Tout ça, en 1972, avec 2 appareils distincts. Je me rappelle le stress pour envoyer l'image et le son en même temps ! Par la suite, la 3ème chaîne régionale (actuellement France 3 Normandie) est venue interviewer l'équipe du voyage rue des Pla-

tanes. Nous avons pu en récupérer les images, car en 1992, il y avait un rétrospectif « 20 ans après »... le film est sur YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=wT-T-AEb3vE>). Tous les jeunes du quartier faisaient les pitres pour apparaître à l'image... et on a été bien déçus

de la réserve. Ils sont très satisfaits d'avoir vu des éléphants de si près. L'après-midi, la mécanique les attend dans le garage de Soudan-Niger, dont le cousin de Jean est directeur. Cela facilite le travail dans des proportions considérables ! Surtout dans ces pays, il est bon d'avoir des relations. A midi, nous sommes invités chez d'autres parents de Jean, coopérants au Niger : lui est vétérinaire et s'occupe dans la savane d'un ranch de 10 000 bœufs zébus, elle est médecin. Le soir, chacun va librement où il veut.

Samedi 11 mars : Niamey - Tillabéry = 120 km

Sur la Bleue, il faut changer deux ressorts à l'arrière, resserrer le boîtier de direction et surtout changer la rotule et le pivot de la roue avant droite. Cela avance bien, mais c'est dur de travailler quand les autres se promènent ! Je fais un tour au marché et discute le prix d'un pagne. Tous sont sympathiques et francs.

Pendant ce temps, Jean et Gabriel font laver la Verte et refont son chargement. Quand la Bleue est terminée, nous la chargeons et partons à 16h30.

Peu après la sortie de Niamey, nous voyons de grands troupeaux de girafes près de la piste. Nous les filmons et prenons plusieurs photos. Une grosse curiosité : une gigantesque girafe a peur de Pierre et part aussi vite qu'elle peut, poursuivie par Pierre qui court à perdre haleine.

A Tillabéry, nous sommes arrêtés par la police. On nous dit que le garage de Niamey a téléphoné, nous informant que l'on a oublié de mettre de l'huile dans la rotule de la roue avant droite. Nous sommes agréablement surpris de cette gentillesse. Fort heureusement, nous nous en étions aperçus peu avant. Même chose à Saikoire ! Tous les policiers du Niger ont été mis en alerte sur cette piste. Nous profitons de cet arrêt pour boire une bière fraîche. Un couple de cigognes noires passe au-dessus de nos têtes.

À 19h30 nous installons le camp dans la savane et apprécions la fraîcheur du soir. Mais il y a du cram-cram



Les girafes au bord de la route

(plante herbacée épineuse) dans les sacs de couchage et les pyjamas.

Dimanche 12 mars : Saikoire - Gao = 300 km

Lever à 5h00. Nous chargeons les voitures dans l'obscurité, ce qui ne facilite pas la tâche. Sans arrêt quelqu'un cherche une lampe de poche. Le croissant de lune sur la savane est magnifique, mais comme éclairage, c'est peu.

Le café à l'eau de Niamey n'est pas apprécié. L'eau est terriblement chlorée avec un goût de détergent. Départ à 6h30, mais presque tout de suite, la Verte a ce que nous croyons être des ennuis d'allumage et nous perdons une heure. En fait, ce qui se passe, c'est que la batterie est complètement déchargée et qu'il n'y a plus assez de courant pour faire tourner les pompes électriques à essence. Ainsi équipée, la Verte ne peut pas rouler sans batterie. Même les aiguilles des cadrans de contrôle n'indiquent rien, tellement il y a peu de courant ! Et effectivement, dès que nous faisons un échange de batterie avec la Bleue, la Verte repart sans sourciller... La Bleue un peu moins bien, à la manivelle. Mais après, ça va.

Nous approchons d'Ayourou. Les gens de la savane vont au marché qui, coup de chance pour nous, a lieu chaque dimanche. Toutes les ethnies du Niger y sont représentées. On recommence à voir des Touareg.



Le coucher de soleil sur le Niger est magnifique.

☛ quand on a vu qu'ils avaient coupé cela au montage !

Enfin tout s'est bien terminé et on peut comprendre votre joie de retrouver vos parents qui revenaient après une longue absence et un voyage à risques. Après cinquante années écoulées, quels souvenirs gardez-vous de cette expédition et avez-vous développé votre propre expérience africaine ?

J'en garde une grande fierté. C'est le genre de « baroud » que tout le monde aimerait faire, mais que peu osent encore faire. Tout cela m'a incité à partir moi aussi : le Sénégal pour le service militaire, l'étranger pour le boulot, et aujourd'hui, on essaie de voyager avec les enfants... Nous sommes récemment allés dans le désert africain en 4x4, cela m'a rappelé le voyage de mes parents ; avec une grosse différence néanmoins : avec Google Maps, vous savez à combien vous êtes de la piste, ce n'est pas pareil... Par contre, je peux comprendre toutes les difficultés de ce voyage effectué en 1972 et le rôle des guides touareg expérimentés comme Rhossey (voir le texte d'Ilse Pagès) qui a permis d'atteindre l'arbre du Ténéré et Agadès sans grandes difficultés d'orientation dans la zone la plus critique de ce voyage. ■



En attendant la réparation de la « Verte »



Passage de la douane de Gao.



Un enfant au regard expressif, à Ayorou, au bord du fleuve Niger

➤ Déjà 10 km avant Ayourou, nous voyons des familles entières marcher le long de la piste, quelques-unes avec des ânes ou des chameaux, quelques fois bien chargés eux-mêmes.

Le marché se trouve près du Niger. De partout, des pirogues lourdement chargées arrivent. Dans une grande île, en face, il y a une léproserie. Tout est extrêmement plaisant, animé et pittoresque. Nous nous accordons 45 minutes pour plonger le plus possible dans cette atmosphère et prendre beaucoup de photos. Nous voyons d'autres touristes au restaurant où nous prenons notre première bière à 9h du matin.

10 km après Ayourou, nous passons au poste de douanes pour les formalités d'entrée au Mali. Ces formalités durent éternellement. Questionnaire très compliqué à remplir en double exemplaire (sans carbone naturellement). Gabriel est chargé des relations avec les administrations. Il faut beaucoup de patience et de politesse sans faire savoir ce que l'on pense en réalité.

Je me lave dans le Niger. Il fait déjà très chaud. Le fleuve est très large ici. L'eau, vert-pâle, est pleine de limon. Il y a des petites îles, très vertes, partout. On nous dit qu'il y a des hippopotames à quelques kilomètres. Pendant l'arrêt administratif, c'est le casse-croûte : sandwiches, pamplemousses bien secs de Niamey. Les citrons sont petits, très parfumés très juteux et très désaltérants.

Dès le poste de douane quitté, la piste devient très chaotique. Le moral baisse. Tous les 5 km, il faut s'arrêter à des postes de douane installés le long de la piste, et il faut à chaque fois remplir à nouveau les mêmes paperasses, ce qui est déprimant. C'est partout le même scénario.

Magnifiques spectacles de troupeaux de girafes, que nous faisons fuir pour avoir le plaisir de filmer leur galop désordonné et disgracieux, mais comique.

La Verte roule en tête. La Bleue n'arrive pas. Attente de 30 minutes dans la voiture car il fait trop chaud pour sortir. Un nuage de poussière annonce au loin l'arrivée de la Bleue, il s'agissait uniquement de filmer encore des girafes ! Explication orageuse.

L'air chaud soulève des trombes de poussières, qui montent tout droit dans le ciel. C'est très spectaculaire.

Depuis Niamey, il y a des difficultés avec la deuxième

vitesse de la Verte qui a parfois tendance à se bloquer. Après Ansongo, cela devient plus grave. Elle se bloque définitivement. On démonte le plancher, ouvre la boîte pour faire un diagnostic. Pendant ce temps, je pars avec Jean et Gabriel dans la Bleue avec Gao comme objectif. La Verte rejoindra plus tard uniquement sur la première et la quatrième. Nous laissons à l'équipe un carton d'Evian. Même si l'eau est à 40°, on en boit, mais cela ne désaltère pas.

A 30 km de Gao, nous rencontrons une Land de l'Unicef en panne de dynamo. Les deux passagers attendent leur mécanicien qui est parti à Gao chercher les pièces. Ils n'ont plus d'eau, nous leur donnons une bouteille d'eau de Niamey.

A 19h, après une tôle ondulée effroyable, nous arrivons à Gao par une dizaine de km d'asphalte. A la douane de Gao, on nous demande de la quinine. Les « autorités » sont complètement abattues par une at-

taque de paludisme. Nous rattachons le pot d'échappement qui a lâché et a failli mettre le feu au pneu arrière sur lequel il frottait.

Nous trouvons rapidement l'hôtel « Atlantide » et nous nous précipitons au bar. Deux bouteilles de bière pour chacun, pour moi 2 Coca. Ça descend à toute vitesse. Au repas, vin d'Espagne, ce qui vaut une bonne cuite à Gabriel. Les chambres sont très chaudes, pas de climatisation, uniquement un ventilateur, des moustiquaires sur les lits et des fourmis dedans. La douche ne marche pas, l'eau ne reviendra qu'à 22h. Je demande des renseignements à un groupe de jeunes Allemands en Combi Volkswagen. Sur la piste du Tanezrouft, il y a de l'essence à Tessalit. Les militaires la fournissent, à condition d'être prêts à perdre une journée. Ceci nous arrange, car cela nous évitera de prendre 800 litres d'essence pour atteindre Adrar à

partir de Gao.

Le soir, il y a bal à l'hôtel, avec la « crème » de Gao. On attend les autorités et on nous fait sortir des fauteuils du patio. Nous nous asseyons sur le trottoir en face de l'hôtel. Il y a du spectacle, beaucoup de 404 et des jolies femmes. L'orchestre est excellent, mais il est impossible de dormir avant deux heures du matin. Après avoir vainement essayé, je me rhabille et descend pour danser. La Verte est arrivée vers 22h30, heureusement l'équipage obtient encore à manger.

La nuit est effrayante, tellement il fait chaud. L'atmosphère des chambres est surchauffée jusqu'à 5h du matin. Plusieurs fois au cours de la nuit, nous nous couchons et nous recouchons sans nous sécher pour essayer de conserver quelque fraîcheur.

Lundi 13 mars : Gao

Nos relations de Niamey nous aident aussi à Gao. Nous trouvons à Gao la bague qui permettra de remettre en ordre de marche la boîte de vitesses, sur la promesse que le garage de Niamey en enverra une autre dans la semaine. Les mécaniciens se mettent au travail sur la place derrière l'hôtel, à l'ombre cette fois. Tout le chargement est éparpillé autour du chantier. Ils ont beaucoup de succès. Tout Gao défile et les propositions de les distraire, assez directes d'ailleurs, ne manquent pas.

Gabriel, Jean et moi avons l'occasion (toujours les relations de Jean !) d'aller passer 24 heures en pirogue sur le Niger pour voir les hippos. La matinée se passe en préparations, achat d'essence et d'huile pour le moteur de la pirogue. Il faut emmener la nourriture pour nous, les trois boys et l'officier des Eaux et Forêts qui constituent l'expédition. Une Française nous prête des moustiquaires pour la « Nuit Hippopotames ».

Il fait très chaud et humide, je traîne lamentablement sur le marché en faisant mes courses. Inlassablement, Jean s'agite avec la même énergie : il n'en a plus « ras le bol ».

Nous voilà partis à 14h sur notre pirogue bien chargée. Malgré la vitesse de l'embarcation, nous n'éprouvons aucune impression de fraîcheur. L'air est brûlant, chargé de sable, qui grince sous les dents. Le soleil brille faiblement sous un voile rouge. C'est le vent de sable. Nous nous protégeons néanmoins la peau par



Marché traditionnel au bord du fleuve Niger

peur des coups de soleil. Les dunes alternent avec des espaces verts sur les rives. Le crépuscule sur le Niger est émouvant de beauté. Deux grands troupeaux de bœufs-zébus traversent le fleuve à la nage. Les bergers nagent à leurs côtés pour les faire avancer à grands cris. L'officier est peu loquace. Les Maliens sont plus réservés que les Nigériens. Après 60 km, nous arrivons sur les lieux des hippopotames. Il n'y a rien à voir, si ce n'est l'étendue laiteuse du fleuve. Il paraît que le vent de sable les empêche de sortir de l'eau. Nous nous arrêtons dans une île où se trouvent quelques cases de pêcheurs. Notre officier discute, nous ne comprenons rien à ce qu'il dit. Il nous semble toutefois qu'il paye une peau de crocodile avec deux paquets de cigarettes. L'un des boys part à la chasse aux canards pour le repas du soir, il revient bredouille. Une belle Malienne, son enfant sur le dos, pile le mil. Le mouvement est rythmé et harmonieux. Elle ne veut pas que je prenne des photos et s'arrête dès qu'elle voit mon appareil. Partout c'est la même chose. Elle est très flattée que je lui serre la main en partant. Nous descendons encore quelques kilomètres sur le Niger avant de nous arrêter pour la nuit dans une autre île. Aïcha, l'un des boys, part à nouveau à la chasse. Un coup de fusil dans l'obscurité, et il revient avec neuf bé-cassines ! Il nous les prépare sur un feu de bois. Il y en a trois pour chacun, c'est délicieux. Après le repas, on nous offre le thé arabe, très chaud, très sucré, dans de tout petits verres. Ceci par trois fois au cours de la soirée. Les gens du village viennent s'asseoir autour du feu de bois. On discute, on chante, on rit beaucoup. Aïcha nous installe les moustiquaires et nous passons une nuit formidable dans cette île du Niger.

Mardi 14 mars : Gao - sortie de Gao = 10 km

Le matin, les boys nous préparent le café sur un feu de bois. Beaucoup plus pratique que le camping-gaz. Je me laisse servir. Le soleil se lève sur le Niger. Devant, en contre-jour, une pirogue. C'est beau, c'est indescriptible.

Une femme, avec son bébé sur le bras, me demande du collyre. Heureusement, j'en ai pris un petit flacon dans mon sac. Vite, je suis entourée d'une dizaine de femmes qui viennent faire soigner leur enfant, les yeux



De belles rencontres au bord de la route

pleins de pus. Les bords du Niger sont très humides et le dispensaire est loin.

Les pêcheurs portent de magnifiques poissons dans notre pirogue et à 7h30, non sans regret, nous quittons ce village. Un Malien et son fils nous accompagnent jusqu'à Gao. Arrêt sur une autre île où l'on voit beaucoup d'empreintes d'hippopotames sur la rive. Enfin, nous les voyons sortir de l'eau. La moitié de la tête seulement, ça respire, puis le tout disparaît aussitôt. Il y en a au moins une quinzaine, mais trop loin pour prendre des photos. Nous nous rapprochons lentement, pour pouvoir mieux filmer mais ils se méfient. Aïcha sort son fusil, pour le cas où l'un d'entre eux chargerait la pirogue.

Nous retournons vers Gao. On m'offre de délicieux poissons frits, je n'ai que des dattes sèches en échange. A 13h, nous sommes à Gao. Repas rapide. Les méca-

nos ont fait un travail formidable et la réparation se termine. Nous décidons de partir ce soir de Gao, pour camper en dehors de la ville, car les nuits dans les chambres d'hôtel sont infernales. Le départ traîne, personne n'est prêt, et il y a encore des formalités de police à remplir.

Nous installons le camp à 10 km de Gao. Sur la courte distance, on a pu constater avec rage que le voyant de charge de la Verte s'est allumé, ce qui signifie que la dynamo de la Verte vient de rendre l'âme à son tour. Nous prenons le pastis allongés sur des lits de camp, fort heureusement ! En effet il y a des scorpions qui défilent entre nos pieds à toute vitesse, avant que l'un de nous s'en aperçoive et en écrase un d'un rapide coup de pied. Ça jette un froid ! Nous montons vite dans nos lits, là où on est à peu près en sécurité en prenant mille précautions pour ne rien toucher à terre.

Nous avons néanmoins décidé de rester là, malgré tous les parages infestés. Quelle nuit nous allons passer !

Il y a du vent de sable, avec de fortes rafales. Plusieurs fois je me lève pour ramasser des choses qui s'envolent dans le vent, et je me cogne à la porte de la Land. Tous entendent mes jurons, car qui dort bien cette nuit ? Gabriel, à son tour, réveille tout le monde. Son lit s'est cassé et il se retrouve subitement couché par terre. Vivement le jour !

Mercredi 15 mars : Gao - Anefis = 234 km

Vers le matin, le vent cesse quelque peu et nous nous levons à 6h, pas bien reposés. Petit déjeuner. Révision des voitures. La Verte a la bague arrière de la dynamo détruite, comme la Bleue dans le Ténéré. C'est une panne assez fréquente au Sahara. Les mécanos retournent à Gao chercher la pièce. Nous passons le temps comme nous pouvons dans la voiture. Le moral est en baisse, car, si nous avions suivi le planning initial, nous devrions maintenant être près d'Alger. Nous examinons attentivement le cadavre de notre victime de la veille : c'est un scorpion mordoré d'environ 8 cm de long, un très beau spécimen.

Un couple de Touareg, avec un fils, sont venus s'asseoir près de nous. Des nomades. Quelle misère ! Je leur donnerais bien quelque chose à manger, mais... Nous avons encore le Tanezrouft à passer et nous sommes sept. Si notre malchance continue, la traversée par la Voie Impériale ne sera pas si facile que ça.

Après 2h30 d'absence, les amis reviennent. Ils ont payé 33 dollars pour la bague et l'induit. La réparation est vite faite et nous partons à 10h30. La Verte part en tête. Arrêt obligatoire après 30 minutes pour laisser passer la Bleue en tête à son tour. Attente de 20 minutes, pas de Bleue. Nous retournons en arrière sur 15 km, et retrouvons la Bleue avec un ressort arrière cassé. Tout le monde sans exception se met au boulot et on repart à 14h30.

Depuis Agadez, nous rêvons de « l'Eolienne de Gao » qu'un camionneur de rencontre nous avait décrite comme le cauchemar du Sahara. Nous avions tort. Nous n'avons eu en effet aucun problème. 🍌

Après avoir assisté à Tabankort à l'abreuvement des troupeaux de bœufs aux puits à balanciers, nous arrivons à sortir de la vallée du Tilemsi et atteignons Anefis à 18h30. Nous couchons dans la cour du Bordj, à l'abri du vent. Au puits, on nous offre de l'eau pour nous laver. Ces puits sont magnifiques. Ce sont des petits trous, de 30 à 40 cm de diamètre, dans la terre, l'un à côté de l'autre. Un jeune Touareg nous tire de l'eau dans un sac de cuir. Malheureusement, les policiers nous interdisent de prendre des photos.

Jeudi 16 mars : Anefis - Tessalit = 280 km

On part à 7h. Au loin se profile l'Adrar des Ifoghas. La température est déjà meilleure. Nous avons enfin retrouvé le désert avec son vent. Nous ne consommons presque pas d'eau ce matin. Nous laissons sur notre droite la piste vers Kidal. 10 min d'arrêt pour nettoyer le carburateur et le filtre à essence de la Verte. Les femmes Touareg nous demandent des médicaments en nous montrant leur ventre. Que faire ? J'aperçois un chacal près de la piste, il disparaît vite entre les rochers.

Dans un passage difficile, une Coccinelle VW s'est enlaidée. Les occupants d'un Combi VW, assistés de quelques Touareg, aident. Il y a assez de monde et nous ne nous arrêtons pas. A 2 km de Tessalit, la Bleue tombe en panne sèche. Le réservoir ne contient que 45 litres. On sort deux jerrycans.

Arrivée à 13h15 à Tessalit, des maisons de terre jaune dans un vaste cirque de rochers. Il y a là les formalités de sortie du Mali à accomplir. A la douane, on prend nos papiers et on nous dit : « revenez plus tard ». Le casse-croute au campement est très léger. Nous partons à la recherche de pain, en faisant presque le tour du village, accompagnés par une horde d'enfants. Finalement, nous en trouvons du bien sec. Les Touareg Ifoghas sont vraiment une belle race. Les femmes sont superbes dans leurs habits bleu nuit. Leur sourire fait découvrir des dents magnifiques.

Retour à la douane. L'Allemand de la Coccinelle et les Américains du Combi attendent avec nous. Il n'y aura pas d'essence avant demain matin 7h30, essence qui sera fournie par le camp militaire.

Pendant le casse-croute, Jean-Yves, négligemment appuyé contre une roue de la Bleue, a remarqué sans plaisir que le ressort arrière droit, entièrement remonté à Niamey, est encore cassé. Une partie de l'après-midi est ainsi occupée à le reconstituer. Pierre est inquiet, car à partir de maintenant, il n'y a plus de lame maîtresse de rechange.

Inspection des voitures assez détaillée par la douane, et à nouveau les pages d'écriture sur le cahier «ad-hoc» par la police. A 18h30, nous sommes enfin en règle, il ne manque plus que l'essence. Au campement, révision du carburateur de la Verte. Une femme Touareg, assez âgée traîne par terre à côté de nous. Elle essaye de se faire prendre en stop. Elle n'a pas plus de chance avec nous qu'avec les autres et disparaît aussi silencieusement qu'elle est arrivée. Nous utilisons le temps avant la tombée de la nuit pour remettre de l'ordre dans les provisions et nettoyer la cantine. Avec les secousses, plusieurs tubes et emballages se sont crevés et tout nage dans une pâte indéfinissable.

Un jeune garçon nous vend des œufs et des tomates. Cela fera un bon repas ce soir : potage, omelette aux tomates, nouilles à la sauce tomate, biscuits avec crème au chocolat, mais il n'y a pas de bière à Tessalit. Le gérant du campement nous apporte de l'eau à volonté, eau tirée du puits, un peu sablonneuse mais ayant bon goût. Après le repas, discussion tendue sur la suite du voyage. Il faut absolument avoir le bateau.

Vendredi 17 mars : Tessalit - Bidon V = 270 km

A 7h00, nous sommes les premiers au Hangar de «l'Arrondissement», où doit avoir lieu la distribution d'essence. Ensuite arrivent toutes sortes de gens dont deux Français de Lisieux en ID et un Havrais en 404. On discute en attendant l'essence, qu'un camion amène finalement vers 9h30. Nous avons décidé de prendre le minimum pour Adrar, sans sécurité, ce qui représente malgré tout 240 litres compte-tenu de tout ce qui nous reste encore. Nous avons en effet une peur permanente de la surcharge pour nos ressorts. S'il y a un pépin, nous essaierons de rejoindre Reggane avec une seule voiture et d'en trouver là. Nous remplissons douze jerrycans à partir de fûts. Au grand mécontentement

des autres touristes, qui craignent, que nous ne prenions tout ce que le camion a apporté, et qui trouvent que cela dure bien longtemps. Et pourtant, les locaux nous aident pour amorcer le siphonage. L'un d'eux en prend plusieurs fois dans la bouche. Je demande l'autorisation de filmer au sergent, qui est d'accord.

Nous quittons Tessalit à 9h50, sur une piste qui contourne le camp militaire et qui bat tous les records de ce qu'on a vu comme poussière jusqu'à présent. La

poussière colle en couche épaisse sur les vitres, et se dépose par couches sur nous, et la Bleue crève ! C'est la première crevaison depuis 7 600 km.

Le cric tient à peine dans cette farine de poussière, et il faut se coucher sous la Land pour arriver à le bloquer ! 30 minutes d'arrêt et on repart sur la tôle. Le Tanezrouft, le désert de la peur et de la soif, commence. C'est l'anéantissement dans un paysage abstrait, « l'épiderme nu de terre » (Mme Vauthier), interrompu seulement par les mirages qui disparaissent



Relais chamelier où l'« Aumelete » est à 50 F!



À Bidon V, J.Y. Bréau et R. Beuriot cherchent le chemin vers le retour.

prise : nous croisons un scraper qui, depuis des mois, refait la piste depuis Reggane.

Les deux Volkswagen n'ont pas encore tracé des ornières profondes et nous roulons sans heurts ni secousses, comme sur un billard.

A 18h30, arrêt pour monter notre dernier campement dans un endroit célèbre : Bidon V. Il n'en reste plus grand chose, une maison en ruines, quelques hangars et deux pylônes d'antennes qui reliaient Bidon V au monde vivant. Le coucher de soleil est magnifique, et la nuit assez froide. Gabriel raconte la légende de Bidon V d'une voix émue.

Samedi 18 mars : Bidon V - Adrar = 650 km

Tout le monde est réveillé à 4h15, mais nous nous accordons encore 1/4 d'heure pour rester dans la chaleur des sacs de couchage. Il fait terriblement froid. Nous quittons Bidon V à 5h30, avant le lever du jour. Il n'est pas possible de prendre des photos, nous n'emportons qu'un petit flacon de sable, de ce sable qui vit tant de gens devenir fous, fous de solitude et de néant.

Les Américains, dans leur combi Volkswagen, dorment encore quand nous passons à côté d'eux. A 7h50, nous passons le Tropique du Cancer. Le voyage va vers sa fin !

A 8h30, ennui d'alimentation sur la Verte qui se met pendant un bon moment à consommer plus de 50 litres aux 100 km. Dans l'affaire, nous gaspillons un bon jerrycan, ce qui ne nous plaît pas du tout car nous constatons que les deux voitures « tirent » dans le sable assez mou, et que la consommation moyenne depuis Tessalit est de 28 litres, alors que nous avions calculé avec 25. Il est très difficile de dépasser 50 ou 60 km/h. L'incident est résorbé lorsque nous avons constaté un blocage du pointeau du carburateur.

A Poste Weygand, abandonnés eux aussi, quelques cadavres de moutons indiquent que deux camions sont passés ici il n'y a pas longtemps. Ces moutons servent de nourriture aux camionneurs. Si, pour une raison ou pour une autre, ils crèvent, on les jette. Ce n'est pas un animal noble, comme le chameau, le frère de l'homme du désert. Lui est tué d'un coup de

dès que l'on s'en approche : il n'y a aucun repère. Quelques bidons, placés le long de la piste, se superposent, se triplent sous des effets d'optique. Un aviateur anglais a disparu en 1930 dans le Tanezrouft avec son avion. On l'a retrouvé en 1962. Il était seulement à 60 km de la piste. Avant Bordj-Mokhtar, le sable est bon et la piste bien balisée. Nous y arrivons vers 13h30 (150 km de Tessalit, au lieu des 130 annoncés par la carte Michelin). C'est le poste frontière de l'Algérie. Interdiction absolue de filmer, ce qui est bien dommage. Au milieu de la place, un grand bassin de béton, avec un robinet qui coule. Tout le monde s'y précipite et s'y lave, en ne gardant que le short. A la fin de l'opération, le malheureux bassin est plein de savon de Marseille. Les Américains et les Allemands, qui arrivent après nous, ne peuvent en faire autant, l'eau est vraiment trop sale !

Les autorités algériennes nous retiennent pendant 3 heures, sous le prétexte que nos cartes d'identité ne sont pas valables pour rentrer en Algérie et qu'il faut des passeports. Nous voyons partir la Volkswagen bien avant nous d'un œil franchement jaloux. En nous laissant partir bien après les autres voitures, les Algériens étaient sûrs qu'en cas de besoin, nous les retrouverions sur la piste et leur viendrions en aide. Nous leur donnerons, en effet, un coup de main le lendemain avant Reggane.

Dès la sortie de Bordj-Mokhtar, c'est la grande sur-



Souvenirs Ténéré 72.

J'ai entendu parler de ce projet de voyage au Sahara. Étudiant, j'étais allé en Asie du sud-est, climat tropical chaud, humide, végétation débordante ; là, ce serait différent et je ne connaissais pas l'Afrique. Il restait un strapontin, je l'ai pris. Pas de compétence particulière, on a dit que je préparerais une boîte de secours, que je prendrais des photos et tiendrais les comptes si besoin.

Rétrospectivement, on a eu bien de la chance : en cas de souci de santé ou de blessure, on aurait été très démunis, mais je n'ai sorti ma boîte que deux ou trois fois, juste pour quelques pilules anti gastro... C'est vrai que l'on était prudents : pas de boisson ou d'eau suspecte, et, grâce à Ilse toujours à l'affût, on a profité de fruits et légumes frais ou de viande saine... En revanche, côté mécanique, avec des voitures bien trop chargées, les pannes étaient quasi quotidiennes ; mais là justement, les compétences y étaient : les mécaniciens du groupe pouvaient tout réparer n'importe où et c'est ce qu'ils ont fait. Sans eux, nous ne serions pas allés très loin. On ne peut rien rajouter au récit de Ilse, très complet : géographie, itinéraires, péripéties, rencontres, incidents et pannes, décors, et même menus... tout y est. J'ai deux souvenirs plus particuliers.

Le premier et le plus fort, c'est le ciel du désert la nuit, étoiles et voie lactée comme on ne les voit plus ici à cause de la pollution lumineuse. Rapidement, quand le temps le permettait, nous avons cessé de monter les tentes le soir et dormi sous les étoiles. Mon lit de camp vers l'étoile polaire, facile à repérer avec la grande ourse, dont on note la position ; et quand on se réveille la nuit, on estime l'heure d'après la rotation de la grande ourse autour de la polaire. C'est l'horloge vraie, celle de la terre qui tourne toute seule dans l'espace. J'y pense souvent quand je regarde mon radio réveil la nuit : il est plus précis mais beaucoup moins beau. Mon autre souvenir visuel, c'est la désolation de Bidon V, en remontant vers le nord, dans le Tanezrouft. Un ancien relais pour camions, maintenant un amas de bouts de hangars rouillés et de fûts à demi enfouis dans le sable, et rien, strictement rien à l'horizon sur toutes les directions. Cela m'a fait penser à Dune, le roman de science-fiction de Frank Herbert et on aurait pu s'attendre à voir sortir les méchants du livre derrière un hangar en ruine. Ce voyage, bien sûr, on ne peut plus le faire maintenant. C'est une chance de l'avoir fait et je suis content d'avoir pris ce strapontin.

J.Y. Breau



Rose des sables.



ET AVANT NOUS : LA MISSION BERLIET-TÉNÉRÉ

1960, une équipe de scientifiques, militaires et journalistes avec de gros moyens techniques (9 camions, 7 voitures, 1 hélicoptère et 2 avions) traversent le Ténéré, alors inexploré, pour ouvrir une route d'approvisionnement d'Alger vers Fort Lamy (N'Djamena d'aujourd'hui).

poignard, pour abrégé son agonie.

Plus loin, nous rattrapons les Allemands, l'un avec sa VW, l'autre avec son Combi. Ils cassent la croûte tranquillement. « Pas d'ennuis ? », « Non, tout va bien ! ». Nous repartons. Tous deux sautent alors dans leur voiture comme s'ils avaient eu le diable aux fesses, avec une peur folle de rester seuls derrière nous. Vers 17h nous sommes à Reggane, 508 km en 11h30. Ça n'a pas trop mal marché. Il n'y a plus que 20 litres d'essence par voiture. Heureusement, il y a de l'essence, sans problème, à Reggane.

Formalités de police. Achat de pain et d'une caisse d'oranges, succulentes et pas chères du tout. Mais je me suis presque tout fait voler par une horde de petits Arabes.

Départ de Reggane à 18h pour arriver par la «Route des Palmeraies» à Adrar à 21h15. Beaucoup de tôle ondulée sur cette piste. A Adrar, contrairement à ce qui nous

avait été affirmé par la police à Reggane, la douane est fermée. Au lieu de continuer sur Alger, comme nous en avions eu l'intention, nous passons la nuit à l'hôtel Djemila. La douche est chaude.

Le moment le plus extraordinaire : la piste est finie, les voitures trouvent subitement l'asphalte sous leurs roues. Le silence devient d'un seul coup total, le confort est incroyable. Il y a là, la minute la plus agréable que l'on puisse imaginer.

Dimanche 19 mars : sans arrêt Adrar - Alger = 1550 km

Petit déjeuner à 7h15 pour être à 8h00 à la douane, à l'ouverture. Cela dure plus d'une heure et demie pour accomplir toutes les formalités. Déclaration des devises, change, assurances autos, questionnaires officiels, etc...

L'employé des douanes, individu stupide et désagréable, contrôle les voitures. Cela signifie qu'il faut vider les deux chargements dans la cour et lui ouvrir chaque pièce de bagages, même mon sac ! Un gag : le chef des Douanes, qui nous change l'argent, a perdu la clé du coffre. Il part en chercher une autre à travers Adrar, ce qui lui prend trois quarts d'heure.

Nous prenons ensuite 540 litres d'essence dans le but d'atteindre Djelfa, car la nuit, nous sommes certains de ne pas trouver de stations ouvertes. Ultime révision des voitures. Nous sommes quelque peu inquiets, car le roulement avant gauche de la Bleue semble mort, de même que le joint de rotule. Heureusement, la Bleue fera preuve de bonne volonté et acceptera d'atteindre Gravenchon dans cet état. Et là, à la station-service d'Adrar, moment émouvant, Pierre abandonne ses tôles sans lesquelles, nous serions encore probablement à côté de Bilma.

Nous quittons Adrar à 11h, sur le bitume. Après le Tanezrouft, le désert devient plus vivant. Sur notre gauche, la sebkha (lac salé) de Timimoun. Le Grand Erg Occidental se profile au loin. De temps en temps, des palmiers, de jolies oasis. C'est vert. Une indication : puits, eau potable. A l'arrêt casse-croûte, quelqu'un s'aperçoit qu'un pneu de la Bleue se dégonfle tout doucement. C'est la deuxième crevaison du voyage, il n'y a vraiment pas à se plaindre ! Les voitures roulent magnifiquement sur le bitume : 90-100 compteur, nous faisons tranquillement 83 de moyenne. Nous arrivons sans encombre à 18h30 à El Golea, qui est déjà plongée dans la nuit du désert. Repas à l'hôtel où nous buvons enfin du vin. A la station-service, il y a un choix remarquable de roses des sables. Nous en remplissons trois cartons, qui remplaceront le poids des tôles. Dès la sortie d'El Golea, et pendant environ 150 km, il y a de très nombreux cifs sur la route. Comme le circuit de frein de la Bleue est depuis Tessalit hors d'usage sur une roue, la Verte roule devant en signalant chaque cif par des appels de freins, et en signalant leur position au clignotant.

La nuit se passe, monotone mais sans problème, sur l'asphalte.

Lundi 20 mars : Alger

On se relaie au volant : les autres essaient de dormir, aussi bien qu'ils peuvent à cinq dans une Land ! Les lumières de Ghardaïa brillent dans la vallée, il est minuit. Nous ne nous arrêtons pas.

Dans les Hauts-Plateaux de l'Atlas, il fait un froid de canard. Après cette nuit glaciale, nous prenons le petit déjeuner à Aïn Oussara, dans un bistrot plein de clients pauvres et sales. Le café est chaud, il y a des baguettes de pain, du beurre, un délice ! Au kiosque, dehors, tous s'achètent quelques paquets de cigarettes françaises. Depuis quelque temps, notre consommation de cigarettes avait, par la force des choses, bien baissé. En retournant aux voitures, la GAZ des Italiens arrive. Grands saluts, ils sont devenus des amis. Sans avoir fait du tout le même itinéraire, nous nous sommes rencontrés à Djanet, Agadez, Niamey et à la Tapoa. N'ayant pas pu obtenir de visa pour le Mali, ils sont remontés de Niamey par Agadez et Tamanrasset. Au revoir !

Dans plusieurs villages, tristes sous un ciel d'orages, nous voyons de nombreux Arabes devant les bureaux du chômage.

A 11h30, nous rentrons dans le Port d'Alger. A 17h, « l'Avenir » quitte Alger. La mer est belle, que d'eau après en avoir tant manqué ! Bientôt, nous allons retrouver notre vie normande. ■



Le château d'If à Marseille... fin d'un voyage incroyable !

EXPÉDITIONS BERLIET 1959 ET 1960

« L'expédition démarre en novembre 1959. Elle se dirige droit au sud, s'enfonçant à l'intérieur du Sahara depuis Djanet en Algérie, via l'Arbre du Ténéré et le massif de Termit, jusqu'au lac Tchad et Fort-Lamy (actuelle N'Djamena au Tchad). La route de retour passe par Bilma et le plateau du Djado, revenant à Djanet en janvier 1960. La traversée du Grand erg de Bilma est un défi particulièrement difficile. L'expédition couvre 10 000 km en 50 jours. L'hiver suivant, en octobre 1960, une autre expédition prend une route plus orientale à travers le Tibesti ; elle

évite ainsi les difficiles sables de Bilma et est plus praticable pour des véhicules conventionnels. Elle atteint Fort-Lamy en novembre 1960 et revient à Djanet en décembre. Outre les conducteurs et les mécaniciens, l'expédition comprend des scientifiques et chercheurs en biologie, géologie, archéologie et ethnographie. Ils découvrent les preuves (outils, poteries...) d'un peuplement humain aux alentours de 3200 av. J.-C., dans des zones actuellement désertiques. L'expédition laisse aussi des balises qui sont encore visibles aujourd'hui ».

