

SUR QUELQUES RANDONNEES SAHARIENNES

I „QUATRE-ROUES-MOTRICES“ CONTRE UN CHAMEAU

(Ou les amers propos d'un voyageur désabusé que les marchands européens eurent bien pu faire périr quelque part, dans le désert de Mauritanie . . .)

Le crépuscule descendait rapidement et il était temps de cesser nos relevés pour chercher un endroit où passer la nuit mais nous restions là, immobiles, figés devant la beauté saisissante du site: la gorge très pure dont nous pouvions encore distinguer les bords, le tumulus et son incomparable parure: un alignement de plus de vingt deux menhirs, incurvé dans ses extrémités extérieures, ce qui lui donnait un curieux aspect de demi-lune. Nous avons déjà pu voir de semblables exemples de tombes constituées par l'association de tumulus et de menhirs, dans les régions qui s'étendent au-delà de BIR MOGHREIN jusqu'au nord du KHAT ATOUI, dans le désert de Mauritanie. Il s'en trouve également à l'est de CHINGUETTI et au moins jusqu'au TIRIS, site très intéressant bien que possédant peu de menhirs mais le principe semble identique. Alors que le tombeau lui-même se trouve vraisemblablement quelque part, sous un petit tumulus tout à fait insignifiant, l'aspect réellement extraordinaire du site tient dans l'alignement des menhirs, commençant à un niveau très bas sur un côté pour s'élever dans la partie centrale jusqu'à une pierre de deux mètres de hauteur puis, aller en s'amenuisant, jusqu'à la fin de l'alignement à l'extrémité opposée. L'ensemble pourrait évoquer la partie d'une enceinte de quelque possible aire sacrée où se seraient pratiqués certains rites et notre expérience nous a amenés à constater que ces rangées de menhirs sont presque toujours orientées face à un point se situant entre le nord-est et le sud-est. Parfois l'alignement n'est pas incurvé, offrant une ligne continue et droite de menhirs mais l'orientation générale est similaire. Occasionnellement, on trouve une paire de menhirs en dehors de l'enceinte et un autre ou plus, quelque part en arrière du tumulus. Une ou deux fois, nous avons pu observer un petit tumulus à une certaine distance d'un des côtés et légèrement en arrière du tombeau principal. Une question vient à l'esprit: à quel peuple appartenaient ces êtres qui ont trouvé ici leur sépulture ?

Et nous pourrions laisser croire que nous étions uniquement préoccupés de questions d'ordre purement scientifique si notre souci d'honnêteté dans l'information ne nous contraignait à avouer que notre préoccupation majeure ce soir-là, était de trouver une réponse à une question de la plus haute importance:

Avions-nous eu raison d'emprunter pour cette expédition une Landrover, moyen peu sûr finalement pour arriver à son but, et un retour au chameau ne constituerait-il pas un mode de transport bien plus fiable ?

Que le lecteur nous pardonne ce qu'il peut penser n'être qu'une digression mais qui, en fait, constitue la raison-même de ces propos . . . des propos dont le but est de



Fig. 1: “L'entretien régulier, exécuté par un personnel qualifié constitue votre meilleure assurance quant à la sécurité et au rendement . . .”
(Sattel Ogmans, entre NOUADHIBOU et ATAR)



Fig. 2: “Vous voilà propriétaire d'une voiture construite par The Rover Company Limited . . .”
(Quelque part au Sahara occidental)

mettre en garde le futur amateur d'expéditions dans le désert, non pas contre les difficultés (évidentes) qu'il rencontrera sur son parcours (thème de notre second reportage) mais contre les problèmes aussi aberrants qu'inattendus auxquels il aura inévitablement à se heurter dans la préparation-même du voyage du fait de la desinvolture montrée par certains organismes dont la coopération, hélas, semble indispensable dans ce genre d'expéditions . . .

Nul n'ignore que dans tout voyage saharien, le compteur kilométrique du véhicule est un instrument nécessaire sinon indispensable à la navigation routière. Or, celui dont était équipée notre Landrover accusait une estimation inférieure à la réalité ce qui peut être pour le moins gênant: imaginez, par exemple, que vous soyez condamnés à "tourner en rond" dans quelque désert aride. . . alors que vous avez dépassé depuis longtemps sans vous en apercevoir, le site que vous vous proposez de prospector et auquel vous rêvez depuis de longs mois . . . ou encore, que vous imaginant à l'intérieur des frontières du pays, vous soyez passés tout tranquillement. . . dans une région en pleine rébellion ou encore que des estimations imprécises vous amènent à la triste conclusion . . . que vous êtes irrémédiablement perdus. Tout ceci pour bien montrer que nous tenions à notre compteur kilométrique. Après trois révisions chez les spécialistes Rover en Espagne, nous nous sommes avoués vaincus et avons décidé de confier nos destinées à l'instrument du second véhicule dont l'arrivée ne pouvait tarder.

Peu de temps auparavant, un de ces mêmes agents Rover avait adapté des garnitures de freins . . . inadaptables à l'un de nos véhicules ce qui eut pour effet que l'un de nos compagnons faillit se renverser avant-même qu'il ait pu réaliser que quelque chose n'allait pas.

Perdre dans la descente de quelque piste vertigineuse la roue arrière de son véhicule peut poser un problème mais quand ce sont les boulons des deux roues arrière qui n'ont pas été correctement serrés, le problème peut se transformer en catastrophe. Mais . . . allez donc dépeindre un tableau aussi sombre à l'agent Rover espagnol: ce même agent qui a signé lui-même le livret d'entretien de la voiture certifiant que le service a bien été exécuté, vous répondre, indigné, que les boulons . . . n'ont pas été touchés ! (à noter que le livret d'entretien précise clairement que les roues de la voiture doivent être interverties: on conçoit donc difficilement que les roues aient pu être interverties . . . sans que les boulons aient été touchés !) Mais ce ne sont guère nos fréquentes visites aux agents Rover à l'étranger qui devaient nous amener au comble de la perplexité mais bien les propos tenus par un des jeunes directeurs d'une telle agence lors de l'achat de notre nouvelle voiture en 1972. Ce dernier nous déclara sans sourciller que pour sa part . . . il ne "toucherait" jamais une Range Rover, faisant remarquer en outre à l'un de ses adjoints que dorénavant toutes les nouvelles voitures en provenance de l'usine devaient être passées au peigne fin . . . cette dernière affirmation ayant eu pour conséquence de porter au comble notre inquiétude, la question étant de savoir si notre nouvelle voiture avait, elle aussi, "subi le coup de peigne" et dans ce cas . . . si les choses iraient mieux ou bien plus mal ! Toujours est-il que nous avons répété depuis à bon nombre d'acheteurs en puissance cet intéressant témoignage, d'autant plus de bonne foi que nous ne l'avions pas sollicité !

Bien que cette agence traite régulièrement avec des clients à l'exportation, aucun des responsables ne semblait capable de remplir un formulaire de douane, grâce auquel un résident étranger échappe à la taxation sur les voitures automobiles, le résultat de cette incompétence étant qu'il nous fallut passer une grande partie de la journée près de la Tamise dans un endroit qui nous n'aurions certainement jamais choisi pour y passer seulement cinq minutes. Il semble donc que, tout comme le compteur kilométrique d'une Landrover, les capacités administratives de ces jeunes cadres aient quelque peu besoin d'une révision . . . Une des carences de la firme Rover paraît être l'impossibilité dans laquelle elle se trouve de faire face à la demande de pièces de rechange, vraisemblablement du fait de la gamme étendue des différents modèles Rover. Nous croyons d'ailleurs savoir qu'une lettre, écrite courant 1974, par cette firme l'admet volontiers. Forts, donc, de nos expériences passées et présentes, à la veille de partir, la question, au début discrètement insidieuse, s'est vite imposée avec force à nos esprits torturés: QUATRE-ROUES-MOTRICES OU CHAMEAU ? Et cependant . . . nous choisîmes le véhicule, impressionnés malgré tout, par ce passage de la "bible" Rover, que nous vous livrons dans son intégrité: "Pour toute intervention sur votre véhicule, faites toujours appel à votre distributeur ou concessionnaire vendeur. En cas d'impossibilité, souvenez-vous que notre réseau mondial de distributeurs et de concessionnaires, *formés, équipés et épaulés* par notre important service après-vente pour garantir à notre clientèle le meilleur service possible, est toujours prêt à vous aider. Nous vous souhaitons bonne et longue route (!)" . . .

Et si l'on n'avait jamais fait la connaissance de cet Ecossois barbu et vilain qui nous a proposé l'achat d'un véhicule neuf, on n'aurait jamais compris la signification vraisemblable de l'expression "British and Best", ni que le soi-disant "entretien préventif" risque fort, de nos jours, d'empêcher le client privé de se servir de sa voiture.

Mais . . . revenons à nos menhirs. Notre travail est bientôt terminé: il ne reste plus qu'à relever la position géographique du monument. Normalement, l'opération ne devrait soulever aucune difficulté mais dans ce cas particulier nous n'avons pas d'autre moyen que de nous servir d'un sextant à bulles, exact à 6 kilomètres près (si nous faisons réellement attention).

Au cas où le lecteur en aurait déduit que nous nous trouvons présentement perdus quelque part, dans l'inextricable Ténére par exemple, empressons-nous de rectifier cette méprise des plus compréhensibles: il est bien vrai que s'il nous était arrivé de nous trouver dans ce désert fascinant, notre 3-star "fix" aurait pu être notre unique recours. Mais ce soir, nous sommes quelque part en Mauritanie, entre Chinguetti et le sommet du passage d'Amogjar et . . . il n'y a à proprement parlé aucune excuse à ne pas savoir exactement où nous en sommes . . . et nous ne devrions pas d'avantage avoir besoin d'un sextant pour nous aider. Oui . . . mais . . . tout cela ce serait sans compter avec l'I. G. N. La carte que nous avons commandée depuis longtemps à cet organisme ne nous est pas parvenue à temps avant notre départ. Nous la trouverons vraisemblablement à notre retour parmi d'autres cartes que non moins vraisemblablement, nous n'aurons pas commandées. Et ceci marquera le début d'une correspondance énorme (et habituelle) avec l'I. G. N. qui, immanquablement, nous ré-

clamera le règlement de documents qui n'ont pas été commandés, ce à quoi s'ajouteront invariablement des histoires de contre-valeur en francs français de chèques en livres sterling non notifiée et la bataille des esprits continuera ainsi, sans fin et très amicalement, dialogue de sourds au point où nous arrivons à nous demander si notre adversaire est un être humain ou un ordinateur !

Afin d'obtenir un compas prismatique, nous eumes ainsi toute une bataille. Bien que devant être envoyé aussitôt (euphémisme typique chez les marchands européens de nos jours), le fameux compas arriva bien entendu trop tard. Suivirent, dans un ordre plus ou moins chronologique, des réclamations pour non-paiement, des contre-réclamations pour paiement effectivement réalisé, des lettres d'excuses et enfin . . . des poursuites pour ne pas avoir honoré la facture ! Nous décidâmes alors de laisser les choses atteindre leur conclusion logique: avocats, interventions, lumière enfin et nouvelle lettre d'excuses, ces dernières plus nuancées. Avec un peu de chance, le profit sur la vente de l'instrument arrivera à couvrir les frais judiciaires !

En conclusion, l'équation restant à résoudre, se présente ainsi:

“Il est tôt ce 24 Décembre. Vous terminez les ultimes préparatifs qui doivent assurer le succès d'une expédition dans un pays désertique dont le départ est prévu le 26 Décembre et pour laquelle vous avez nécessairement besoin de deux voitures. L'avant-veille, ayant eu le compteur kilométrique de votre Landrover “réparé” et par conséquent en panne, vous décidez que vous vous ferez à l'instrument du véhicule de votre compagnon de route. Hier, vous avez reçu un télégramme de votre professeur (et supposé co-équipier) qu'une blessure accidentelle retient en Afrique du Sud, l'empêchant de se joindre à l'expédition. Et aujourd'hui, à midi, vous recevez un second télégramme, émanant celui-ci, du propriétaire du second véhicule qui doit (avec son sompteur kilométrique) vous convoyer: “DESOLE IMPOSSIBLE OBTENIR VISA A TEMPS STOP CONTRAINT RENONCER VOYAGE”.

Que faites-vous alors ? Donnez les éléments de votre réponse . . . exprimés en degrés de frustration, de jurons refoulés et de fureur contenue !

Une lueur d'espoir cependant: et si le chameau . . .

II LETTRE A UN AMI AU RETOUR D'UN VOYAGE AU TASSILI DES AJJERS.

Vous raconter le désert ? Mais le désert ne se raconte pas ou si mal ! Il faut le vivre. Je pourrais vous parler de ces paysages étranges et admirables, de ces hommes perdus dans un autre siècle, de ces ciels constellés d'étoiles, du sable, des roches, de la lumière . . . et je vous en parlerai bien sur, car le désert c'est aussi tout cela. Mais pourrais-je vous parler de l'intensité exceptionnelle de ces jours hors du temps, de cette sensation, à chaque instant plus vive, d'évoluer sur une autre planète, que dis-je, dans un autre élément, de ces épreuves surhumaines qui nous amenaient toujours au-delà de nous-mêmes, de cette plénitude, de ce bouleversement profond qu'apporte la découverte de ce que l'on cherchait depuis toujours en soi . . . car le désert, c'est aussi et surtout cela . . .

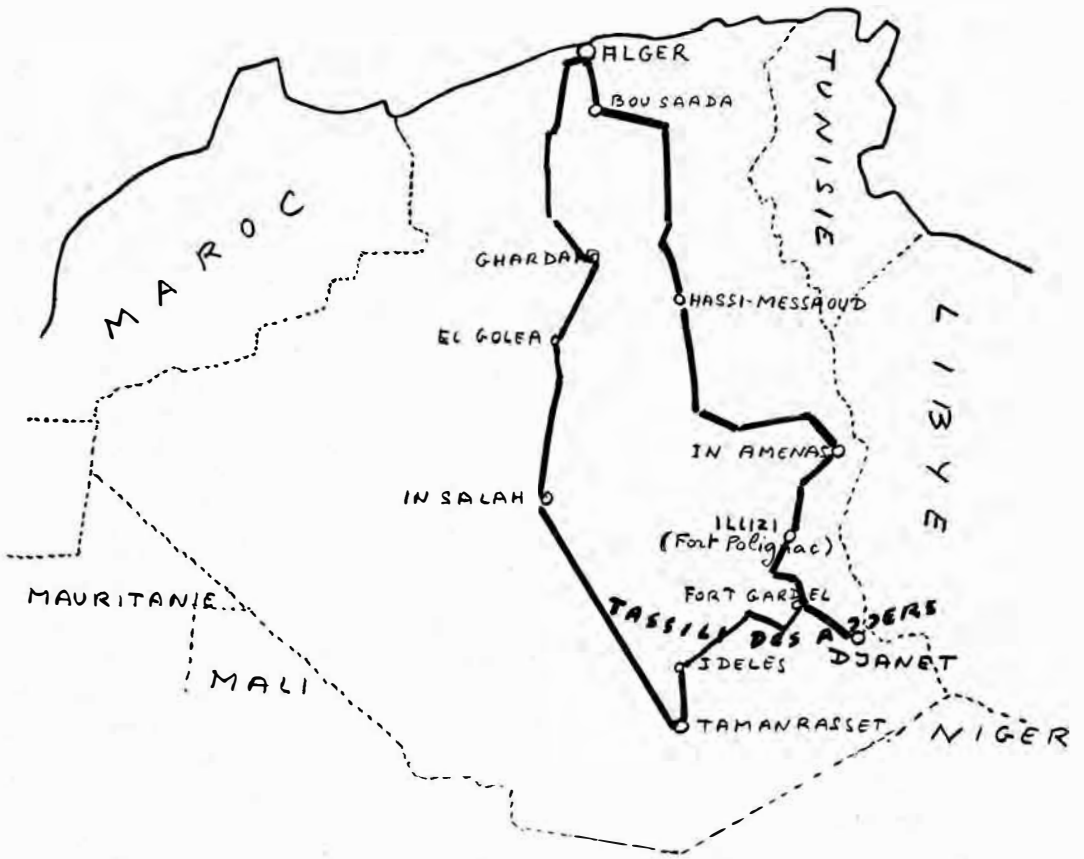


Fig. 3: Le paysage des Ajjer.



Fig. 4: Peinture au Tassili n'Ajjer.



Fig. 5: Notre guide Targui sur le plateau.

Ce voyage, je l'avais préparé point par point, avec la plus attentive, la plus rigoureuse minutie et certains me disaient: "Mais vous laissez peu de place à la fantaisie, au côté aventureux des choses!" Ils ne savaient pas. Ils ne pouvaient savoir qu'aussi sérieuse ait pu être sa préparation, un voyage dans le désert reste un voyage dans l'aventure et pouvait-il en être autrement alors qu'il s'agissait du plus beau, du plus pur d'entre tous les déserts: le Sahara. Et l'aventure ne nous quitta pas: les impondérables étaient devenus notre lot quotidien et le "suspense", la plus dure, la plus impitoyable école de philosophie! Deux hommes, deux femmes, une mécanique toujours à la limite du possible et cela commença dès le premier jour . . .

Bou-Saada . . . première oasis sur les Hauts Plateaux . . . Ciel bleu, lauriers roses, euphorie. C'est alors que nous nous aperçûmes que nous avions perdu une partie du matériel arrimé sur la galerie de notre "tout-terrain"! Mais le mauvais génies n'étaient pas encore (tout à fait) contre nous: quelques heures plus tard, nous devions retrouver la quasi-totalité de nos affaires, ramassées par un providentiel véhicule. Puis, tout s'enchaîna rapidement: les vents de sable lancinants qui, sur près de mille cinq cents kilomètres, allaient nous harceler le jour, la nuit, arrachant nos tentes, en plein sommeil, dans les dunes de HASSI-MESSAOUD et plus tard, nous jetant aveuglés, en plein néant, la piste devant nous dissoute . . . volatilisée!

Ensablement . . . La voiture déchargée, le sable retiré à la pelle, à la main, le véhicule qui s'enfonce toujours un peu plus, le vent omniprésent, le sable dans les yeux, le retard pris sur le programme, l'attente d'un secours hypothétique, enfin, le sauvetage par une équipe de la base pétrolière. Merveilleuse solidarité du désert qui voit éclore spontanément l'amitié . . . IN AMENAS . . . les formalités sans fin pour obtenir l'autorisation de nous engager plus au sud, la chaleur qui s'installe, le vent de sable qui poursuit sa ronde infernale . . . Sur la piste qui mène à ILLIZI (ex Fort Polignac), le thermomètre vacille: 50 degrés à l'intérieur . . . 47 dehors! Inquiétude devant une mécanique qui ne répond plus, la "tout-terrain" qui s'essouffle, s'essouffle, s'essouffle . . . "vaporisant" à souhait pour s'immobiliser bientôt dans la plaine calcinée, hostile et inhumaine, sans un centimètre carré d'ombre et sans autre ressource que notre humeur! Le vent de feu, les lèvres craquelées, les yeux brûlants, le jerrican d'eau que l'on verse sur le corps tout habillé pour essayer de conserver quelque fraîcheur . . . mais aussi . . . aussi . . . le film interrompu de paysages extraordinaires d'un autre monde, course folle des dunes blondes, immensités chaotiques, plaines de sable aux horizons mouvants, mirages, la bière glacée à laquelle on a rêvé tout le jour servie par le gendarme compatissant d'Illizi et, la nuit venue, le bivouac aux étoiles, enroulés dans un duvet sur quelque replat de roche, le ciel inondé de lumière . . .

FORT GARDEL . . . Le vent de sable d'intensifie. Bloqués trois heures à l'intérieur de notre "Range Rover" par 50 degrés, dans un décor hallucinant. Mais . . . les réserves de vin blanc n'étaient pas alors épuisées ce qui eut pour effet de nous faire déclarer à l'unanimité que la tempête de sable (plus opâque que jamais) s'était éclaircie et, déchirant l'épais brouillard, navigant à l'estime entre dunes et blocs de pierre, nous arrivions peu après à DJANET.

Là, ce fût autre chose . . . Palabres sans fin pour mettre au point la randonnée à

pied à travers le Tassili des Ajjers, tout étant remis en cause malgré les contacts pris des mois à l'avance! Enfin, l'accord intervenu le matin, remis en question l'après-midi, conclu le soir et, dans les intervalles, le tour trop rapide de l'oasis: ksars ocres et blancs, nichés dans un fouillis inextricable de palmiers, au creux de la montagne... Le lendemain, l'aurore se lève et nous conduit au bord du Tassili où nous attend la caravane: un guide, trois âniers, sept ânes. Prêts à affronter cette longue journée de marche: sept heures jusqu'au premier site de peintures rupestres, notre premier bivouac sur le plateau.

Sept jours s'écoulèrent... Sept jours de vie sauvage, hors de tout... Perpétuel cheminement à travers la roche et le sable, cirques géants hérissés de châteaux, de tours, de citadelles de pierre, vallées profondes qui courent jusqu'à la Libye et, une barrière rocheuse franchie, d'autres barrières rocheuses qui surgissent comme si cela ne devait jamais finir! Là, vivaient des hommes, il y a trois, cinq, six millénaires, qui ont gravé, dessiné sur la pierre l'essence-même de ce désert vivant. Et maintenant, les descendants de ces hommes, perdus dans ce chaos, confondus à la roche, depuis le premier cri de l'enfant qui naît jusqu'à cette pierre plate, dressée là, dans ce cirque solitaire...

Quelques touffes d'épineux: un pâturage... et c'est la vie. La "guelta" n'est pas loin. La "khaïma", noire comme la pierre, noires les frêles chèvres, noire la robe de la targuia et noirs aussi ses yeux à-demi fermés sous la violence de la lumière... Un jour, deux jours, trois jours de marche avant de rencontrer un autre visage, une autre khaïma, un autre troupeau. Et pourtant, la vie demeure sur le plateau, la vie et ses traditions, ses événements, la chronique colportée par le guide, longuement commentée, de bouche à bouche... Un matin, sur la montée du Tefedest, un cri... long appel, répercuté de pierre en pierre, saisi par Ouarzarène, notre guide, qui, sous une apparente nonchalance, reste toujours l'oreille aux aguets, ses yeux perçants ne cessant de fouiller chaque roche. Soudain, d'un dédale de rochers, surgit un nomade: trois voleurs libyens se sont emparés de ses ânes qui paissaient en liberté et fuient maintenant avec leur butin, de l'autre côté du canyon. L'alerte est donnée, les âniers de la caravane, restés en arrière, l'ont captée. Chasse est donnée aux voleurs qui s'enfuient, abandonnant les ânes. La nouvelle alimentera les conversations, ce soir, dans les khaïmas des Ajjers...

Et la marche continuait sous le soleil... Nous cheminions dans le sable, au milieu des cheminées de fées et parfois, le long d'une vallée étranglée, resserrée entre deux murailles de pierre, fleurissaient les lauriers roses. La vipère des sables laisse en se déplaçant un mince sillon sur le sol, le serpent noir file sous nos pas, le mouflon étonné, dressé sur un rocher à notre passage... l'iguane craintif... le chacal qui fuit... l'adorable gazelle... le scarabée bleu et, miracle du désert, cette fleur veloutée aux délicats pétales d'or, épanouie au milieu de la rocaïlle... Sur les traces du targui, nous essayons de percer la vie intense du désert, ses drames... Ici, c'est une touffe jaunie et sur le sol, quelques traces de pattes d'oiseaux venus picorer les graminées. Derrière la touffe, le long sillon que laisse la vipère... Ouarzarène a vite fait de reconstituer l'histoire: la vipère a vu les oiseaux et se sera cachée derrière la touffe pour mieux surveiller sa proie. Un coup sec de bâton: la vipère, lovée sous

l'épineux, a bondi et coule sous le sable. Rien n'échappe à Ouarzarène: la moindre brindille déplacée dans cette immensité, une mince pellicule de sable accumulée . . . nul autre que lui ne sait mieux interpréter les traces. Son regard s'est soudain figé sur une roche apparemment semblable à toutes les roches qui nous entourent . . . et pourtant: il s'approche, saisit une grosse pierre, en fracasse le bloc qui vole en éclats. Le bruit se répercute dans la montagne, arrêtant dans sa course un mouflon solitaire . . . Victorieux, le targui a sorti de sa cachette un bel iguane. Enroulé dans le chèche, autour de la ceinture, l'infortuné vit ses dernières heures: sa chair délicate améliorera la soupe du soir! Sur les parois des roches, tout un monde révolu: chars, boeufs, rhinocéros, personnages étranges, symboles mystérieux et Ouarzarène explique à sa façon – peut-être la meilleure – les énigmatiques peintures. Chaque jour, alors que le soleil arrive au terme de sa course, le targui, arrêtant là son histoire du désert, se tourne vers l'est, agenouillé pour la rituelle prière . . .

Nuit après nuit nous dormions aux étoiles dans un décor renouvelé et chaque réveil était un enchantement. Au septième jour, dès les premières heures de la matinée, la chaleur était intense. La journée serait dure: cinq heures de descente à travers le rebord du plateau et dans les éboulis abrupts: la fameuse falaise de Jabbaren. Puis, la marche lente dans le sable, sous un soleil torturant, tout au long du lit asséché de l'oued jusqu'au premiers arbres de la vallée . . . la chaleur . . . la soif . . . les mouvements qui n'obéissent plus et puis . . . le premier arbre et l'eau, l'eau précieuse, inespérée, rêvée et l'ombre, l'ombre enfin!

DJANET, retour à l'oasis et à nouveau la piste. Splendeur de l'Erg d'Admer, roches noires sur le sable vierge, bientôt l'approche du Hoggar. Les pics bleutés, violacés, surgissent de tous les points de l'horizon, se multiplient jusqu'à la ravissante oasis d'IDELES et éclatent dans une apothéose de roches gigantesques, érodées, déchiquetées par le vent, à l'Assekrem. Descente sur TAMANRASSET. La cité saharienne sombre dans la torpeur d'une fin de printemps accablante. Pas d'eau si ce n'est les faibles quantités stockées dans les réservoirs. Devant les pompes vides des stations à essence, les routiers échangent des propos désabusés: le camion transportant la citerne est en panne depuis trois jours à quelque 100 kilomètres de là, sur la piste. Attendre . . . Enfin le départ. Sur la tôle ondulée, la Rover privée de son amortisseur de direction cassé la veille, se disloque, donnant l'impression qu'elle va se rompre avant peu en mille morceaux! A chaque arrêt, l'air brûlant du désert projette sur la peau des particules de sable et de roche acérées comme des pointes de couteaux. 50 degrés et il n'est que onze heures du matin! Heure clémente pour s'apercevoir que le réservoir d'essence est percé de trois trous d'où coule en abondance le précieux liquide . . .

Alors . . . alors . . . il y eut ces deux cent cinquante kilomètres de piste infernale parcourus avec un tuyau d'alimentation relié de la pompe électrique à un jerrican d'essence . . . bloqué entre deux paires de genoux à l'arrière de la voiture, les arrêts multiples pour transvaser nos réserves d'essence dans ce réservoir de secours, la nuit qui tombe sur le désert, le planté-avant dans une dune malencontreusement placée sur la piste et l'arrivée à IN SALAH, oasis enchanteresse, juste à temps pour s'immobiliser . . . dans une flaque d'huile, le pont du véhicule à son tour touché!

Nous eûmes tout le loisir de flâner longuement dans les ruelles bordées d'éthels, de nous abriter du soleil violent à l'ombre des façades d'argile rose, d'arpenter la place où quelques chameaux mélancoliques méditaient sur leur destin et d'inventorier les richesses du garage d'In Salah où la "tout-terrain" renaissait à la vie sous les mains expertes des chirurgiens du désert.

Départ à la tombée du jour . . . Traversée de l'austère Tademaït aux farouches paysages tournés vers le grand sud, les dernières dunes d'El-Goléa, les étendues désolées du Mزاب et bientôt ALGER, l'exubérance des jardins en fleurs et une douche . . . propres enfin !

Le soir-même, le croirez-vous, nous nous sommes surpris à regarder une carte: l'Air . . . le Grand Erg de Bilma . . . les rives du Niger par le redoutable Tanezrouft . . . oui, pourquoi pas? Alors quoi, masochistes? Fous? Incurables collectionneurs de pistes? Non, mais si vous saviez: le désert . . . c'est si beau!

Lexique:

"targui": membre de l'ethnie touarègue (on dit un targui, une targuia, des touareg)

"guelta": mare pérenne dans le Sahara

"khaïma": tente de nomade

III MEDITERRANEE – NIGER

ADRAR . . . REGGANE . . . LE DESERT DU TANEZROUFT . . . GAO . . . 1430 kilomètres de piste . . . 1330 sans possibilité de ravitaillement en essence . . . 550 sans eau . . . Mais ce n'était RIEN, rien en comparaison des heures que nous allions vivre . . . plus tard . . . tout au long de la piste songhaï qui, de Gao, mène à Tombouctou et bien plus encore à travers l'enfer du pays peul sur les traces incertaines qui, fuyant les traîtrises du désert du Néma, conduisent à Bamako . . . à moins qu'elles ne vous perdent. Là se trouvent les pierres maudites . . . Vestiges du puissant Empire de Ghana? Palais démantelé? Temple païen foudroyé par l'islam victorieux? Le mystère des menhirs de Tondidarou reste tout entier. Pays de l'inquiétude inavouée . . . de l'angoisse muette . . . de la fatigue poussée à la limite extrême proche de l'épuisement . . . Et le désert franchi, les rizières ondoyantes, bruissant de mille eaux qui préfigurent l'oasis de BAMAKO. Avec la capitale malienne, nous retrouvons le goudron et les itinéraires bien connus de la rive droite du niger: ruelles de Ségou, animées par le va et vient grinçant des métiers à tisser, Mopti et son peuple grouillant au milieu des pirogues, les villages des pêcheurs bozos perdus dans des îlots où la notion de temps prend un tout autre sens, Bandiagara . . . l'étrange pays Dogon . . .

Quittant le Mali, une piste de latérite rouge s'insinue dans la brousse voltaïque où les baobabs lancent dans le ciel poussiéreux, leurs longs bras désarticulés . . . Bobo-Dioulasso, son marché, ses couleurs, ses rires, les chutes de Banfora dans une micro-jungle, Ouagadougou . . . les caïmans et les hippopotames et bientôt, le Niger, cette



Fig. 6: Des voyageurs rencontrés sur la piste.

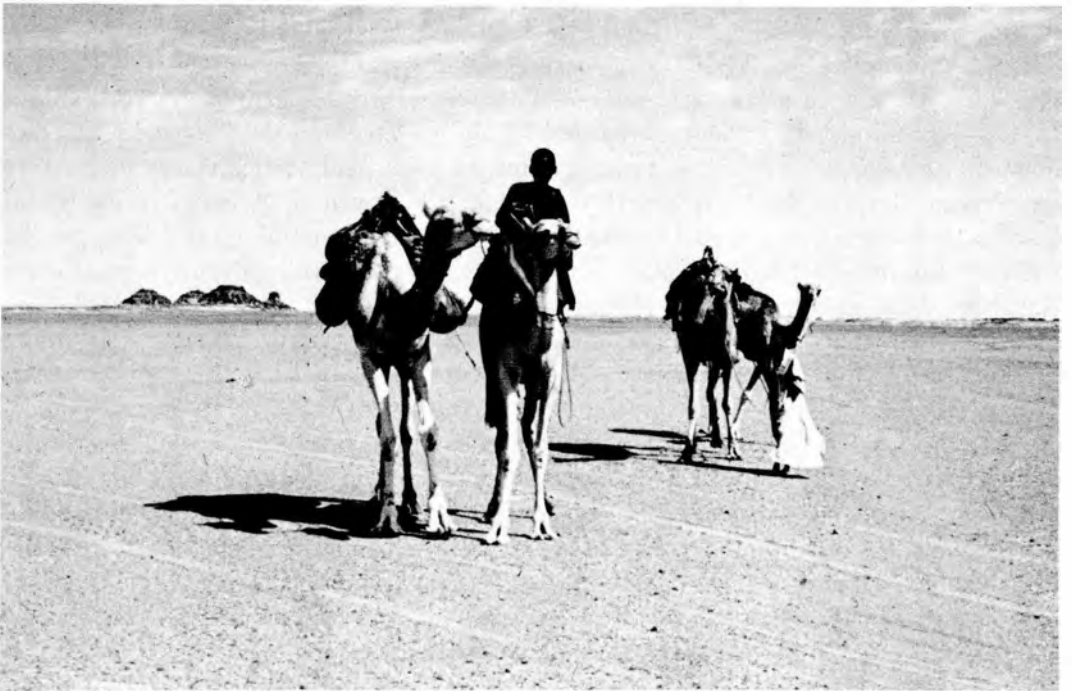


Fig. 7: Village du pays Dogon.

frontière entre deux mondes: les gens du fleuve et ceux du désert . . . Niamey . . . les premières caravanes venues des pays de sable et enfin, la remontée vers les contrées touarègues par la piste saharienne de l'Est: Tahoua, Agadez, Tamanrasset, In Salah, Alger . . . Trente sept jours à travers l'ALGERIE, le MALI, la HAUTE-VOLTA et le NIGER . . . onze mille kilomètres, les quatre cinquièmes de piste plus ou moins balisée ou d'acrobatique tout-terrain et les aventures inévitables dans ce genre de voyage . . .

A Adrar, point de départ pour la traversée Nord-Sud du Sahara par l'axe occidental, nul n'est sensé pouvoir s'aventurer seul à travers le désert: les règlementations algériennes sont strictes: un convoi groupant au minimum six véhicules doit obligatoirement être constitué. La petite ville dans les sables voyait donc déambuler depuis plus de quatre jours des "aventureux" désœuvrés en quête de nouvelles arrivées. Et c'est ainsi que par un début d'après-midi et sous un ciel limpide comme savent l'être les cieux sahariens, on vit s'ébranler plein sud, le groupe le plus hétérogène qui fut, tant au point de vue mécanique que sur le plan humain! A l'appel, deux Landrover battant pavillon suisse, peintes et décorées avec un soin amoureux et . . . croulant sous le poids d'un volume impressionnant de pièces de rechange, véritablement des succursales ambulantes de la firme Rover! Se relayant au volant, deux jeunes couples prêts pour la grande aventure. Mais pourquoi donc ces sympathiques équipages avaient-ils la hantise de casser un pont? Cela peut arriver, certes, et au coeur du Sahara ce n'est pas alors sans poser de problème. Mais n'était-ce pas faire preuve d'un pessimisme désespéré que de prévoir trois ponts de rechange! Le "mieux est l'ennemi du bien" dit un vieil adage . . . dicton plein de sagesse dans ce Sahara où la première règle à observer est d'éviter toute surcharge: surchargées donc de matériel et de ponts inutiles, les Landrover cassèrent tout naturellement . . . leur pont! Et je crains bien que pour ces jeunes suisses, l'aventure ne se soit bornée à quelques kilomètres de sable et de pierre: nous devions les abandonner à Reggane, avant-même que ne commence la longue randonnée sous le soleil! Suivait une GS Citroën conduite par un Malien aussi sec, maigre et noir que son épouse (française) était blonde et "épanouie", lequel après douze ans d'absence retournait au pays natal. Le prototype-même du voyageur inconscient! Pas le moindre outillage, pas même de chambre à air de secours: il en avait bien prévu deux mais les avait laissées à des amis de rencontre qui, vraisemblablement, prendraient un prochain convoi. Une gourde d'eau, quelques biscuits, les inévitables boîtes de sardines, un tube de cachets d'aspirine, un optimisme désarmant et une merveilleuse joie de vivre pour tout bagage! Bien entendu, il nous retarda souvent au cours de cette traversée, constamment obligés de le désensabler ou de lui prêter notre outillage. A quelque 100 kilomètres de Gao, alors qu'il avait réalisé la performance de rouler tout un après-midi avec une chambre à air de . . . Range Rover montée sur son pneu de GS et qu'une fois de plus il se trouvait immobilisé par une crevaison, nous lui laissâmes tout notre matériel de réparation avec notre bénédiction: désormais il ne courrait aucun risque, plusieurs villages jalonnant la piste. Nous avions fait le deuil, quant à nous, de notre matériel quand à notre stupéfaction, nous vîmes le lendemain soir notre ami malien, flanqué de sa blonde épouse, arriver hilare et en trombe à l'hôtel

de Gao: écoeuré par cette cascade de mésaventures, il était finalement arrivé à Gao après avoir roulé . . . sur la jante! Avec cela, le verbe intarissable, un sens inné de l'humour et une spontanéité qui faisait nos délices . . . même si elle n'était pas toujours recommandable . . . comme certain jour où nous dûmes le soustraire des mains d'un policier soupçonneux au passage d'un poste-frontière, après qu'il lui eut déclaré avec son savoureux accent inimitable: "Ah mon Dieu, mon Dieu, je sais bien qu'il y a des em . . . partout mais ma parole, ici vous les collectionnez"! Langage à éviter de tenir autant que possible à tous les policiers du monde!

Au volant d'une Ford Mustang rutilante, un jeune bourgeois français contestataire, fuyant la société de consommation et par la même occasion . . . ses obligations militaires, partait en compagnie d'une jeune Martiniquaise à la recherche d'un art de vivre: une paillotte au soleil, quelques plants de mil et de légumes, n'importe où sous le ciel d'Afrique (il semble qu'il ne devait pas aller bien loin car, à peine débarqués en territoire malien, nous le laissions au premier village-frontière, des enfants noirs suspendus à chaque bras . . . apparemment parfaitement intégré!) Sa technique de conduite dans le désert était assez surprenante: au risque d'arrêter net sur quelque dune sa quête de l'absolu, il lançait son bolide à des allures terrifiantes et nous le retrouvions une centaine de kilomètres plus loin, occupé à colmater des trous au milieu d'un puzzle de pièces détachées pendant que sa compagne suçotait une tablette de chocolat (il semblait qu'elle en eut une provision inépuisable tout autant d'ailleurs que de philosophie . . . résignée!)

Et dans une placide Landrover qui traçait son petit bonhomme de chemin dans le désert à un bon 30 kilomètres-heure régulier, le "british", sorte de Lawrence d'Arabie quelque peu teinté de Major Thompson, dont le flegme ne faisait pas mentir les origines . . . Dans les moments de "suspense" les plus dramatiques et alors-même que nous nous interrogeons avec angoisse sur l'opportunité de suivre une trace, d'une voix égale (comme s'il s'était agi de boire une "cup of tea"): "ce sont bien des traces de Landrover mais généralement elles ne mènent nulle part car ce sont souvent des véhicules de recherche minière. Je pense qu'il vaut mieux considérer que nous sommes perdus" . . . Parti plusieurs heures avant nous le matin, on le voyait inmanquablement surgir à l'horizon – comme dans une mise en scène bien réglée – alors que le soleil déclinait, voilant de rose le désert, droit sur son siège, toujours à trente-kilomètres-heure, un éternel sourire aux lèvres et la poitrine sanglée . . . dans une ceinture de sécurité! Quelques hippies en mal d'exotisme venaient clore cet ensemble bigarré et je me suis souvent demandée pourquoi nous allions chercher si loin du "folklore" par les pistes hypothétiques des villages songhaï, peuls ou bambaras alors que nous représentions certainement un des échantillonnages les plus pittoresques du genre humain. C'est en tout cas sûrement ce que devaient penser ces mêmes songhaï, peuls ou bambaras!

Sur les neuf véhicules qui s'ébranlèrent au départ d'Adrar, deux seulement devaient arriver sans déboires sérieux et dans le temps voulu à Gao: la Landrover britannique et notre Range Rover, les seuls à avoir été correctement préparés. Il y a sans doute là une conclusion à tirer.

Nous prîmes au cours de ce voyage quelque treize cents clichés et je me désolais

d'être à cours de films, sur la piste du retour entre Tamanrasset et In Salah, affectonnant particulièrement les scènes prises sur le vif et . . . elles furent fréquentes sur ce tronçon! Par hasard, le dernier cliché voit réunis au bout d'une piste envahie par l'ombre de la montagne, le pilote de la Range-Rover et . . . un traditionnel chamelier. Au fond, nulle autre image ne pouvait mieux clore ce long voyage; plus qu'une image, un symbole: l'éternel besoin d'errance de l'homme, qu'il appartienne au monde bruyant des cités ou à la solitude du désert . . .

ZUSAMMENFASSUNG

Der erste Abschnitt zeigt, daß der wahre Feind bei Sahara-Reisen nicht die Wüste ist, sondern Apathie und Unfähigkeit der Erzeuger und Lieferanten der Ausrüstung. Je einfacher diese ist, desto weniger kann mißlingen.

Der zweite Abschnitt beschreibt Schwierigkeiten und Schönheit einer Fahrt von Algier zum Tassili und zurück, inklusive der Komplikationen durch Defekte und Bürokratie . . .

Schließlich wird eine Reise durch den ödesten Abschnitt der Sahara (Tanezrouft) geschildert, die bis Gao führte. Das Leben am Niger bildet den Gegensatz zur menschenleeren Sahelzone. Das Hauptgewicht liegt darin, daß hier die Gefahren ungenügender Ausrüstung bei Sahara-Fahren aufgezeigt werden.

SUMMARY

The first section deals with possible problems encountered by the Sahara traveller as a result of his being dependent upon European products and "service": the real "enemy" seems to be no longer the Sahara itself, but, instead, the apathy and inefficiency of the manufacturer supplier. The moral would seem to be "the simpler the equipment, the less can go wrong."

The middle section describes the joys of a journey down from Algiers to the Tassili n'Ajjer and back: the heat, flying sand, mechanical failure and interminable African bureaucracy are faithfully portrayed, rivalled only by the splendour of the Tassili Plateau with its tortured scenery, the enigmatic rock paintings, the joy of living close to Nature in the company of a Targui capable of interpreting some of its mysteries, the long march under a burning sun, the return to reality.

Lastly, a crossing of the most barren desert of all, the Tanezrouft, with considerable attention being paid to European travelling companions, in the absence of local people. Arrival in Gao at last, followed by painful journeys on lonely Sahel tracks, just how lonely the authors had failed to appreciate, in view of the total lack of previous available information: the teeming life along the Niger river and the eventual return northwards. The emphasis of this section is on the danger of inadequate preparation for Sahara travel.

RESUMEN

La primera parte trata de unos problemas encontrados por el viajero en el desierto, resultando de su dependencia de productos europeos tal como de sus fabricantes: el verdadero “enemigo” hoy día no es el desierto, sino la apatía, la incapacidad de ciertas empresas de Europa. Parece existir una relación entre material sencillo y los pocos problemas encontrados desde luego.

La segunda parte pinta la alegría de un viaje desde Argel hasta el Tassili n’Ajjer, ida y vuelta, con el calor, la arena volante, la avería mecánica y la burocracia africana interminable, tal como el esplendor de la meseta del Tassili con su paisaje magnífico, las pinturas rupestres enigmáticas, el gozo de vivir al lado de la Naturaleza, acompañados por un indígena Targui que sabe interpretar una parte de su misterio, el camino ardiente, la vuelta hacia la “civilización”.

Finalmente se pasa a través del desierto más solitario de todos, el llamado Tanezrouft, mencionando principalmente sus compañeros europeos, por falta de cruzar gente del país, la llegada a Gao y los itinerarios penosos por las pistas solitarias del “Sahel”, sobre las cuales no se había podido informarse de antemano: la vida tan fecunda a lo largo del Río Níger y la vuelta final. Los autores subrayan los peligros de viajes cuya preparación sea poco adecuada.



Fig. 8: Pirogue sur le Níger.