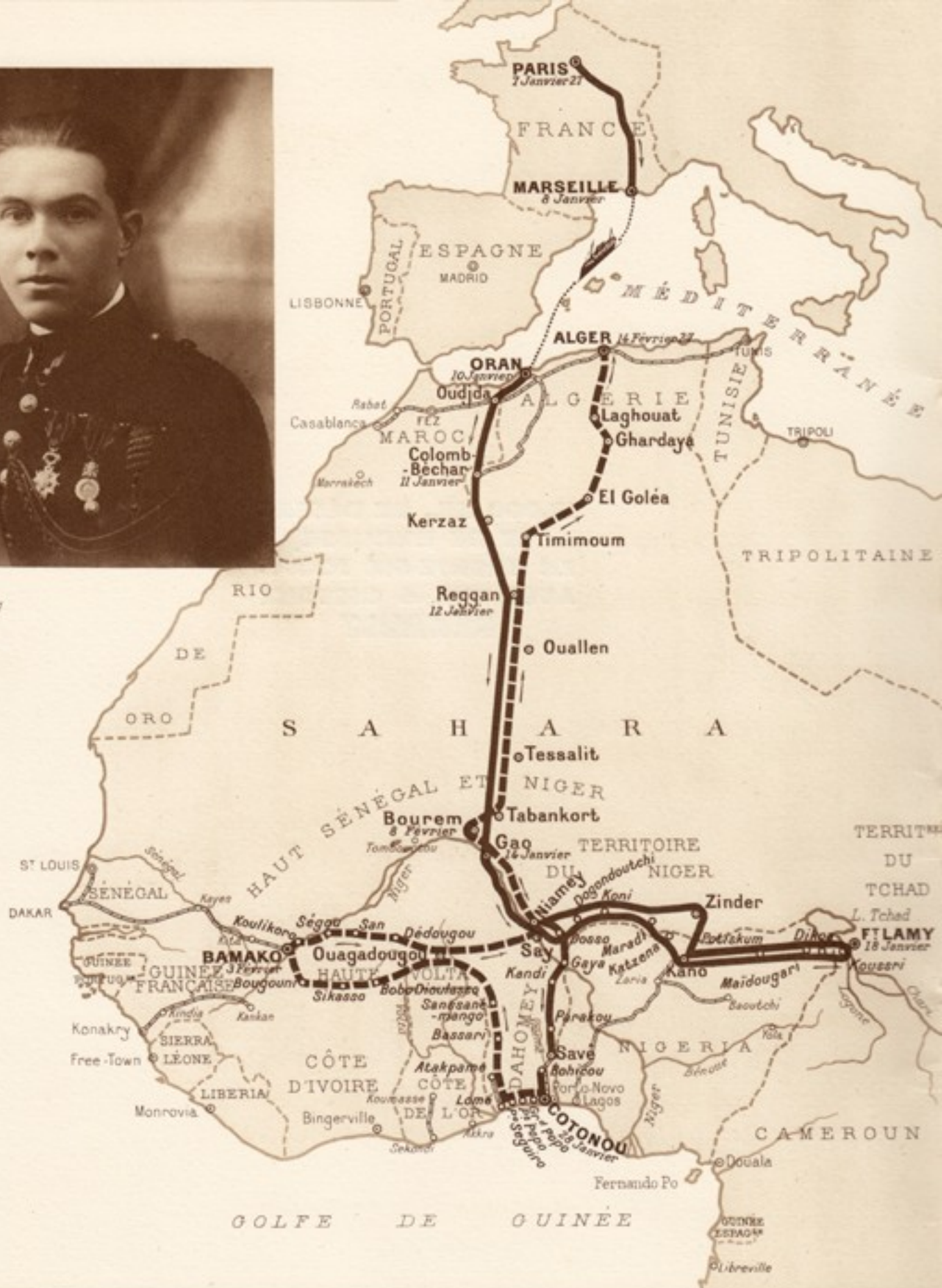
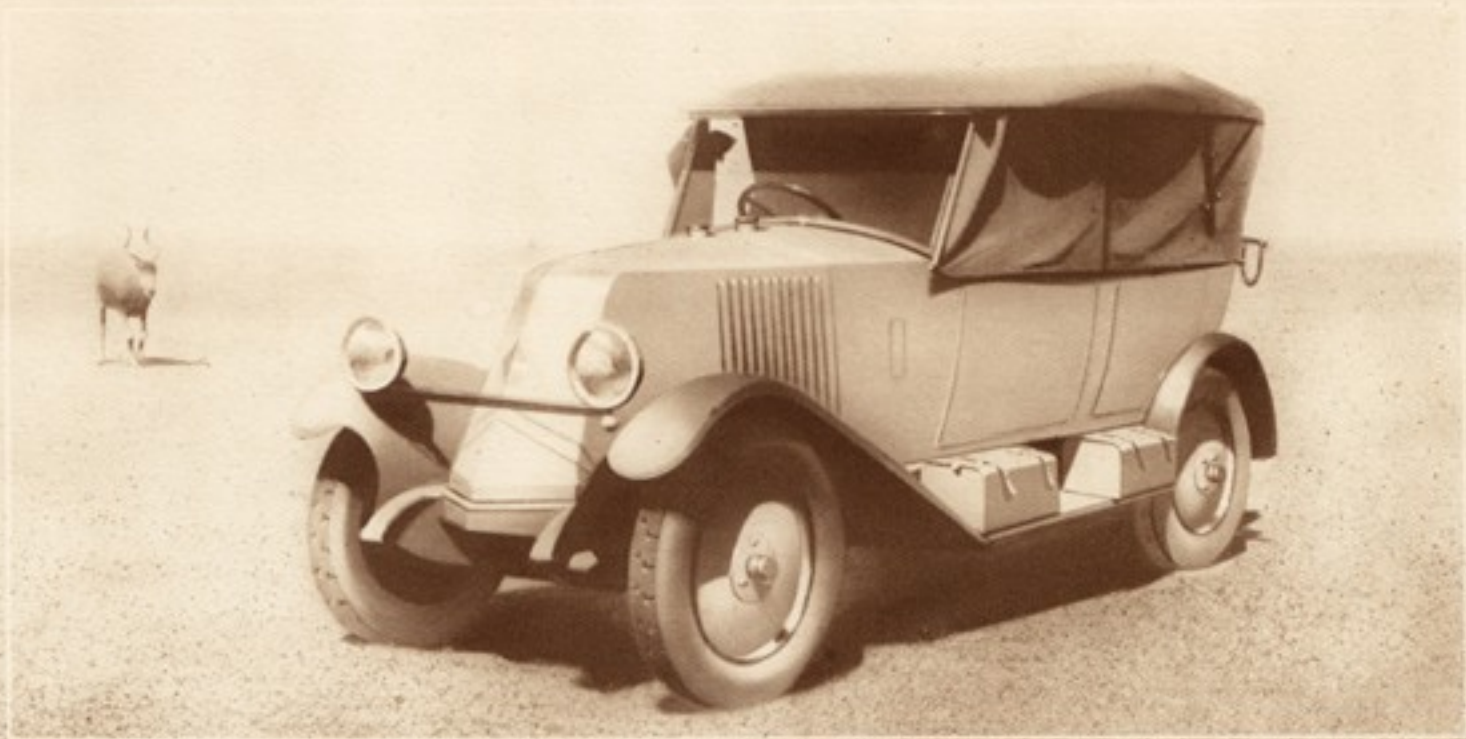


**18.000 KIL. DE DÉSERT  
ET DE BROUSSE  
EN TRENTE-SIX JOURS  
AVEC UNE 6 CHEVAUX  
RENAULT**



O C É A N A T L A N T



*7 Janvier 1927 (15 heures).*

## **DÉPART**

Ni performance sportive, ni mission officielle, ni raid de démonstration, ni même fugue solitaire d'un nostalgique amant d'Antinéa; ce voyage n'a été que la prosaïque étude d'une liaison entre des terminus de chemins de fer : celui de l'Algérie et ceux de la Nigéria anglaise, du Dahomey et du Sénégal.

A ceux qui ne voient le Sahara qu'à travers le spectacle de squelettes blanchissant sur le reg, le choix d'une petite 6 CV pour un tel voyage peut paraître aventureux.

Mais pour nous, coloniaux, le désert ne présente plus d'obstacles. La petite voiture maniable s'y fraye un chemin comme sur les routes de France. Elle est la voiture indiquée des missions rapides.

Et quelle marque pouvait inspirer plus de confiance



## **EMBARQUEMENT ET VOYAGE SUR MER**

que RENAULT pour la régularité et la résistance de ses voitures ?

C'est de la cour même des Usines de BILLANCOURT, où il m'était remis avec une solennité discrète, que partit, sans autre viatique que quelques bidons de rechange, mon torpedo 6 CV de série.

*8 Janvier (16 heures).*

La route, jusqu'à Marseille, d'où je m'embarquai le lendemain pour ORAN, mit en valeur l'excellence de ma 6 CV.

A bord, plus heureux qu'elle, qui était simplement arrimée sur le pont, j'étais retenu dans ma cabine par la tempête.

Chaque coup de mer pouvait avarier ma voiture.



L'angoisse m'en soulevait le cœur, autant que la sarabande du navire sur une Méditerranée déchaînée.

... La 6 CV s'en tira par quelques réparations faites à ORAN, dans la journée du 10 janvier. Au soir, j'embrayais pour OUJDA.

A COLOMB-BÉCHAR, où s'amorce la piste sablonneuse et précaire qui rejoint l'Oued Saoura, la sensation à la fois douce et amère de quitter pour des contrées inconnues le monde civilisé vous attend.

*11 Janvier (19 heures).*

La voiture sinue maintenant entre une végétation sèche de drins en touffes. Elle tangué sur les rocailles, se cabre dans les fossés, bascule sur le faite des talus.



## LE DÉSERT

Sa course cause, dans le silence des ravins profonds, des chutes sonores de pierres, que l'écho élargit.

Au bordj de la Compagnie Transsaharienne, à Reggan, les derniers palmiers limitent la lisière du monde vivant. Aucune végétation n'entravera plus, jusqu'au Niger, la marche de la 6 CV qui, pendant 1.200 kilomètres, marquera un sillage aussi idéalement droit que si le tracé des longitudes lui était dévolu.

*12 Janvier.*

Des empreintes, des amas de pierres, des bidons vides, des bouteilles, rompent, de loin en loin, la prodigieuse monotonie. La netteté des unes, l'état de conservation des autres, qu'on retrouve intacts après plusieurs années, confèrent à la face du désert une



immuabilité étrange, que respectent les éléments eux-mêmes.

Le vent du Sud, auquel le plan du Sahara n'offre plus aucune prise, redouble de violence contre la 6 CV.

*13 Janvier.*

Le massif de l'Aseg'Rad cache le puits d'Ouallen, que je brûle à l'Est.

L'ardeur du soleil incendie le Tanezrouft. La fatigue longtemps contenue pèse sur mes paupières, ankylose mes membres, transforme le ronronnement du moteur en une berceuse irrésistible.

Chacun a souffert, en wagon, le martyr du sommeil pendant lequel la réalité projette, comme un phare à éclipses, une livide lucidité à travers un repos sans

**TANEZROUFT**



cesse repris ; où les cahots, la courbature, la crainte de dépasser une gare, effilochent la trame légère des rêves ébauchés.

Ici, la persistance de la chaleur s'ajoutant à la fatigue, me gagne peu à peu au découragement et à l'insensibilité.

Je sens la volonté se retirer de mes mains qui conduisent, de mes yeux qui guettent les repères, de mon cerveau qui guide l'entreprise.

Jouet d'un kaléidoscope d'illusions, suivant d'un regard hypnotique le sillage des anciennes reconnaissances, qui s'effacent ou s'exagèrent, dans la suffocante et fiévreuse vapeur, je laisse la 6 CV me conduire au succès.

Après la traversée de dunes, l'apparition du massif de l'Adrar marque le triomphe de l'humble voiture





sur les engins spéciaux équipés à grand frais, qu'elle a, en se jouant, inopinément battus, à une vitesse voisine de celle d'un avion.

## LE NIGER

*14 Janvier (15 heures).*

La Croix du Sud, qui s'élève et palpète dans une nuit transparente, offre une orientation que la route de l'Oued Tilemsi rend d'ailleurs inutile. Ses belles et larges vallées recourent à Tabankort une bonne piste, qui conduit à Bourem.

A Gao apparaissent les bords populeux du Niger, dont les flots indigo, sertis dans le vert acide des prairies, sont un délicieux repos pour le regard douloureux.

A hauteur des rapides de Labézinga aboutit, entre deux alignements de pierres, la dernière antenne bien



## **VERS LE TCHAD**

entretenu de la « piste du Sud », qui me conduit à Niamey.

Au matin du 15 Janvier, je laisse le gouverneur du Niger à la lecture des journaux de Paris et d'Alger, que je lui avais apportés avec une avance de plus d'un mois sur le courrier postal.

*16-18 Janvier.*

Kano, où aboutit le chemin de fer de la Nigéria anglaise, est le point de départ d'une piste médiocre s'éloignant entre des ondulations sablonneuses qui s'étagent jusqu'à l'horizon. Rien dans ce pays ne soustrait le voyageur à l'obsession de la piste qui devient son unique préoccupation. Élevée en remblais d'argile, coupée de ponts nombreux, elle traverse des régions que les inondations ont revêtues en se retirant



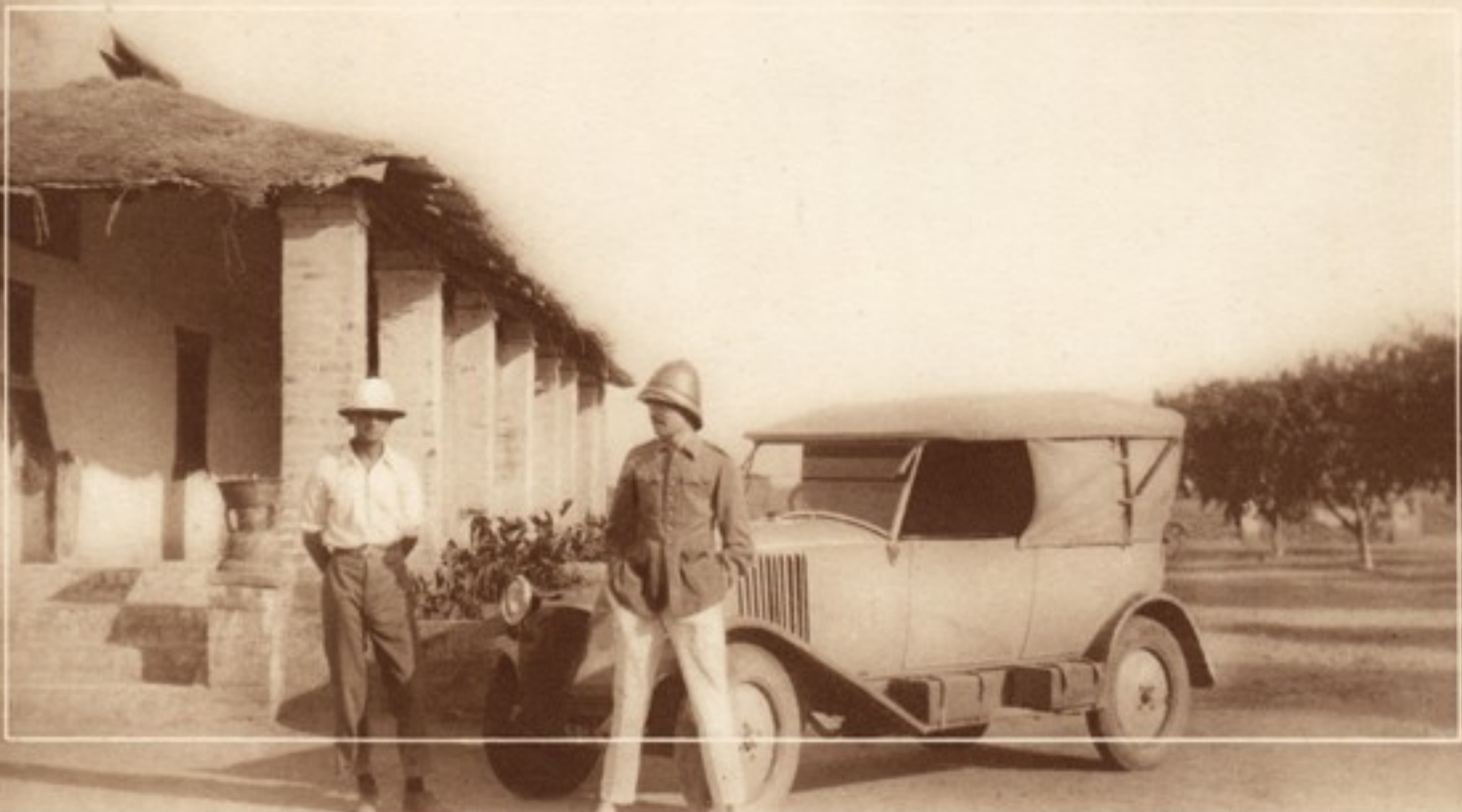
d'une glèbe grise. Des villages de paillottes composent, çà et là, avec quelques arbres rabougris, un ensemble compact et monochrome.

Pour préparer les yeux à la vision du Tchad mystérieux, le pays s'est recouvert des empreintes plus tragiques du tremblement de terre. Jusqu'à l'horizon la glaise est étoilée de crevasses énormes.

Dans le lit asséché des marigots, achèvent de se corrompre les matelas spongieux des mousses flottantes. De terreuses exhalaisons vicient l'atmosphère.

Voici Dikoa qui a conservé de son origine allemande la rigidité militaire et prétentieuse.

Voici maintenant Koussri établi sur le Chari en face de Fort-Lamy. C'est de deux mois que j'y devance le courrier postal en remettant au Gouverneur des territoires du Lac des quotidiens de Paris, vieux de 11 jours seulement.



## LE DAHOMEY

*20-28 Janvier.*

A Fort-Lamy, je commençai à étudier les pistes et les routes que pourraient emprunter sans difficultés les gros sleepings 8 tonnes RENAULT de la Compagnie Transsaharienne. Mes recherches me ramenèrent à Niamey le 25, en passant cette fois par Zinder.

En traversant le Niger à Gaya, on trouve une route empierrée qui, par Kandi, Parakou, Bim-Béréké rejoint à Savé le terminus du chemin de fer de la Côte. Celui-ci vous fait franchir l'Ouémé et vous dépose à Bohikon, où de nouveau la route est suivie jusqu'à Cotonou sur le Golfe de Guinée.

Là, vous attend la prodigieuse existence équatoriale avec l'exubérante chevelure de ses cocotiers que la brise de mer brasse en permanence, avec son odeur de fermentation qu'exaspèrent de continuelles trombes



chaudes. Dans la jungle sombre et ruissellante de vapeur, croissent des fleurs d'Europe grandies mille fois. Les noms des ports, comme Grand'Bassam et Petit-Popo semblent appartenir à quelque bouffonnerie macabre jouée dans ce pays, l'un des plus malsains du monde, par le Commerce et la Mort.

## **LA HAUTE VOLTA ET LE SOUDAN**

*29 Janvier - 3 Février.*

La piste sablonneuse suit la côte et sépare la mer des lagunes de l'intérieur. Elle enjambe des marécages nombreux, traverse des bosquets sous futaies, et finalement plonge dans la forêt. On y croise, entre les arbres de toutes essences, des hamacaires, des porteurs, des autos. Par échappées on distingue le tumulte de la barre, la mâture des navires sur rade de Cotonou.

De Lomé à Atakpamé, la route directe en voie



d'achèvement me permet de rouler presque confortablement jusqu'en Haute-Volta en franchissant des lits de rivières asséchés en cette saison. Des gîtes d'étapes sont échelonnés tous les 30 kilomètres jusqu'à Sanssanné-Mango, d'où la piste désormais peu passante continue jusqu'à Ouagadougou, chef-lieu de la Haute Volta.

Une route large, bien tracée, parfaitement entretenue, traversant les marigots sur de solides ponts de terre durcie, transforme en agréable tourisme le voyage d'Ouagadougou à Bobo-Dioulasso. Poursuivant 800 kilomètres jusqu'à Bouaké, terminus provisoire du Railway de la côte d'Ivoire, elle deviendra l'artère principale de la Haute-Volta, vers l'extérieur, en attendant l'arrivée du rail.

Après un court séjour à Bobo-Dioulasso, j'atteignais



par Sikasso et Bougouni, Bamako, terminus de la voie ferrée du Sénégal. Pressé par le retour, je n'ai guère retenu de la capitale du Soudan que les antennes de sa station radio-télégraphique, l'une des plus puissantes au monde, et ses bois de filaos.

Par les splendides routes de Koulikoro, Ségou, relié au Bani par un tortillard, San, Dédougou, le retour à Ouagadougou s'effectue. Sans m'y arrêter, je continue vers Niamey, par Fada n'Gourna et Say, abattant 1.500 kilomètres en 48 heures.

*14 Février.*

Niamey, plaque tournante que je retrouve pour la troisième fois, m'oriente maintenant en direction de de la France.

**RETOUR**



1.200 kilomètres de solitude encore et voici Reggan. Bifurquant vers l'Est sur les oasis de Timimoun, El Goléa, Gardaïa, j'atteins Alger le 14 au matin, ayant parcouru 18.000 kilomètres en 36 jours.

Ma 6 CV avait couvert cette distance sans aucune défaillance. Je n'avais eu à changer ni bougies, ni lames de ressorts, ni chambres à air, ni enveloppes.

Une vingtaine de crevaisons par épineux, les ravitaillements en huile et essence, avaient été les seuls soucis qu'elle m'ait donnés.

G. ESTIENNE

