

George G. Johnson

of the County of ... State of ...

...



...

DE
L'ATLANTIQUE
A
L'OCEAN INDIEN

(Konakry-Djibouli)

AVEC LA MISSION TRANIN-DUVERNE

1^{er} Novembre 1924-9 Avril 1925

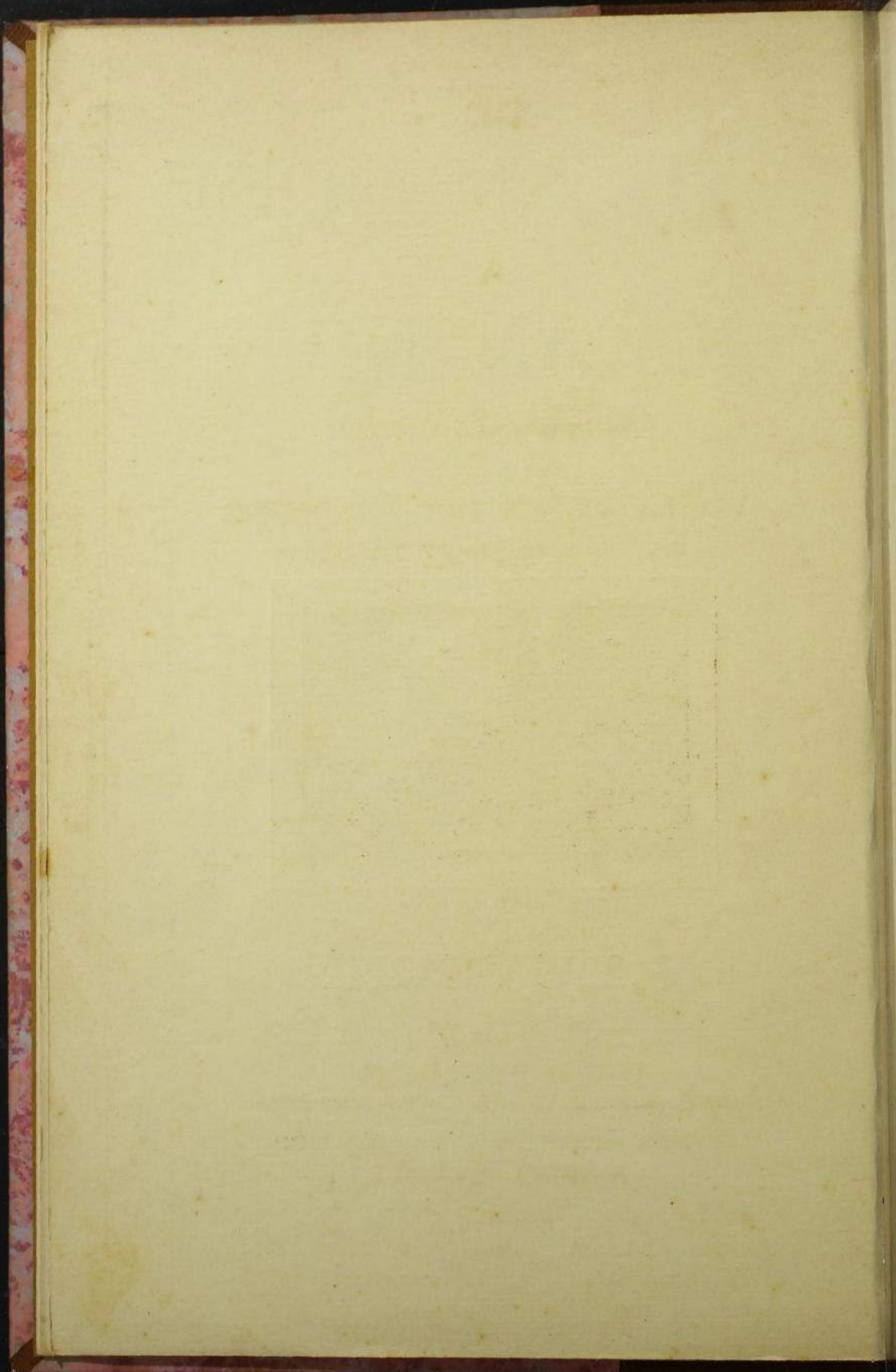


PAR
G. DUVERNE

Préface du
Colonel BROCARD

Ancien Commandant du Groupe des Cigognes - Député de Paris

12 bois dessinés & gravés par
MARCEL ARTHAUD



Gabon

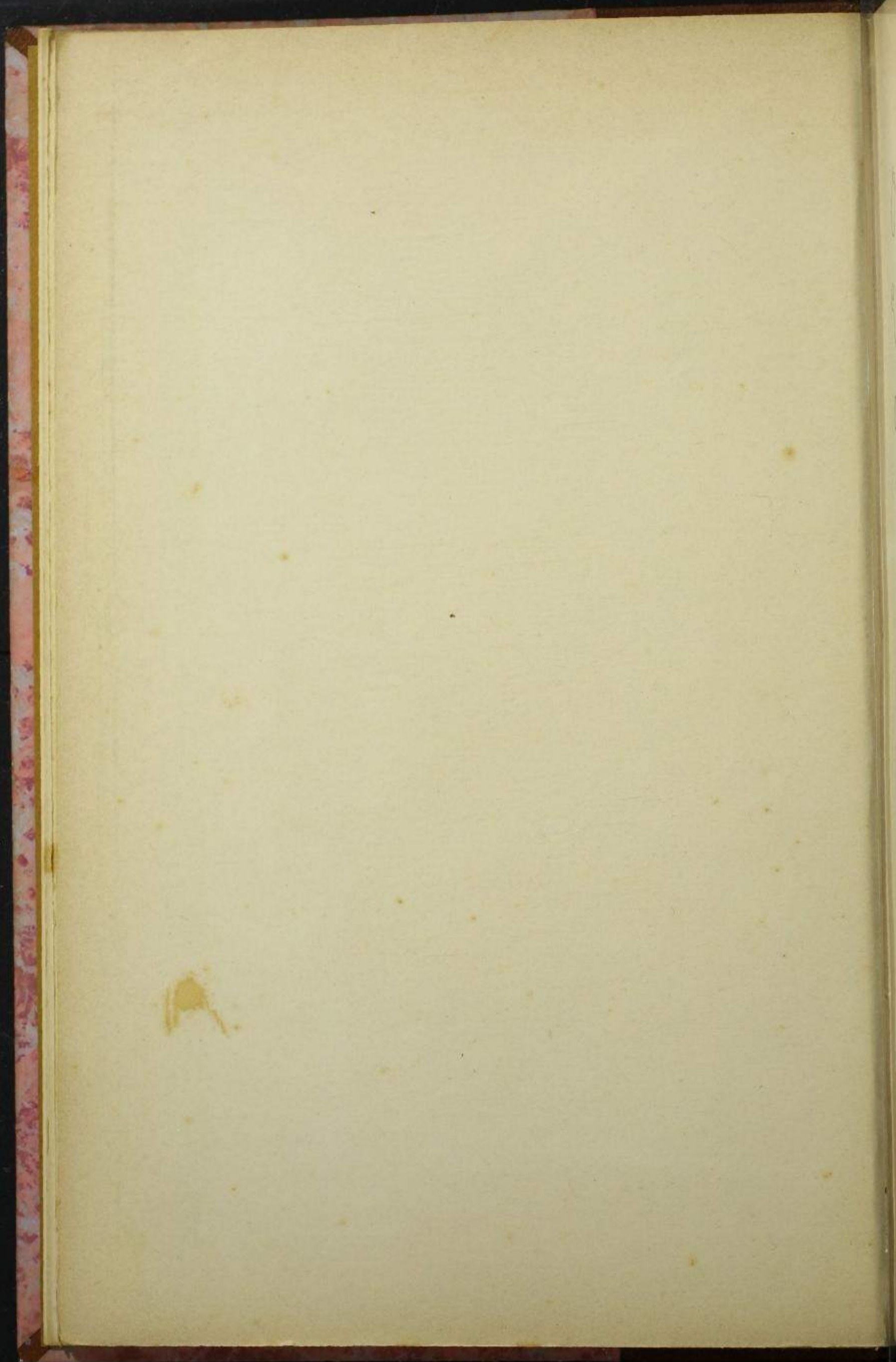
... de l'eau! pg. 75/78-

Du même auteur:

"Routes du Monde"

édité par P. Fournie & Cie.


1932.



A mon ami Galvas.
En souvenir des heures difficiles
vécues ensemble au cours de mon
séjour à Hanoi. Saigon.
Paris. En sincère reconnaissance
L.D.

de l'atlantique
à l'océan indien.

Il a été tiré de cet ouvrage
dix exemplaires hors commerce
sur Vélin pur fil teinté et Arches,
numérotés de I à X;
deux cents exemplaires sur Alfa,
numérotés de 1 à 200;

Exemplaire N° 

G. DUVERNE

DE L'ATLANTIQUE
A L'OCEAN INDIEN

(Konakry-Djibouti)

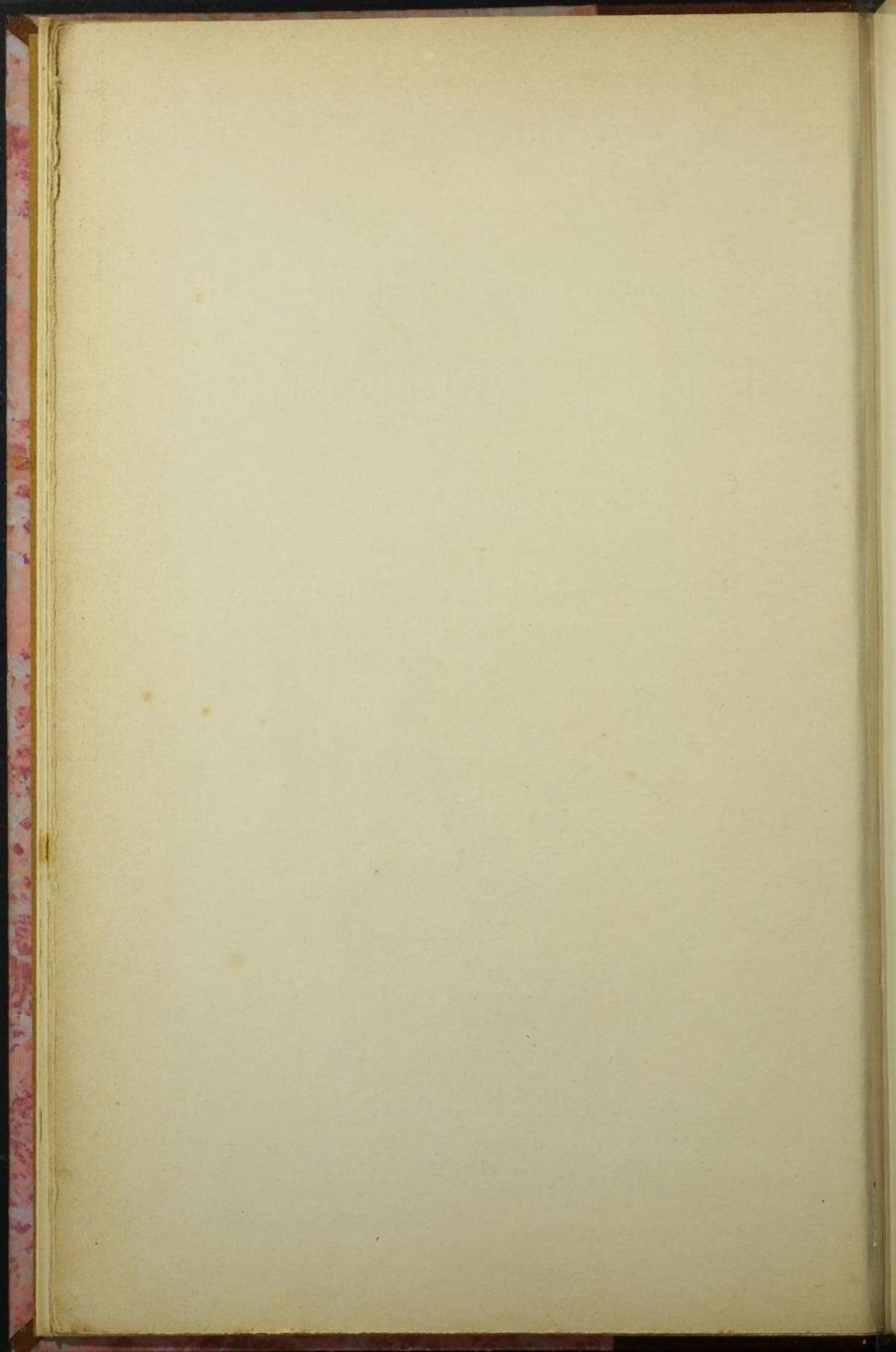
AVEC LA MISSION TRANIN-DUVERNE

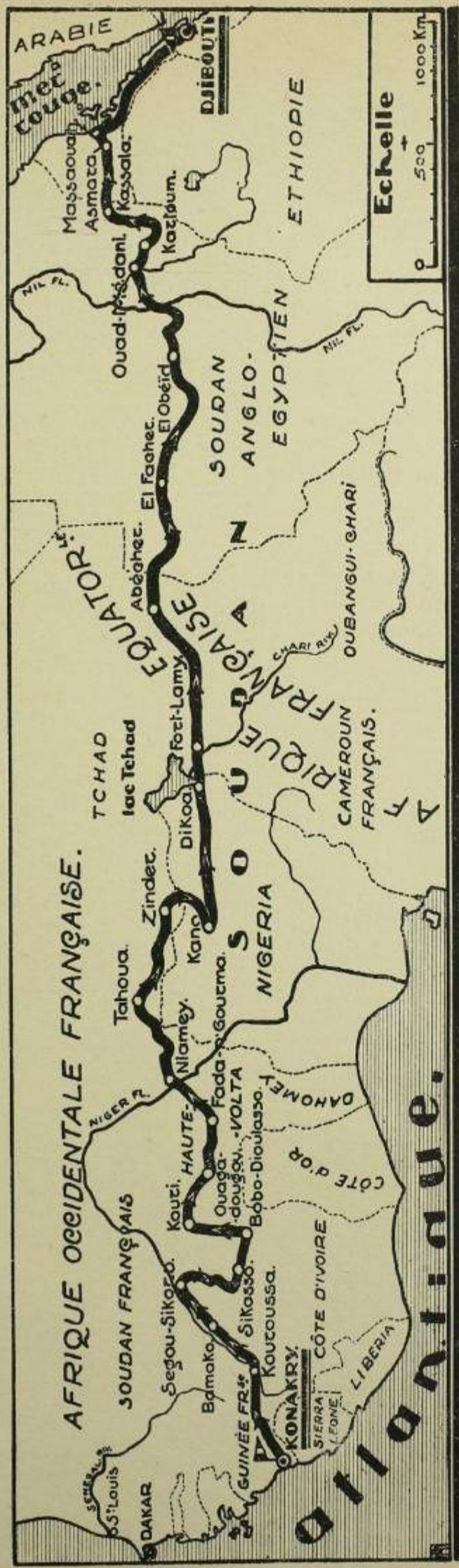
1^{er} Novembre 1924 -- 9 Avril 1925



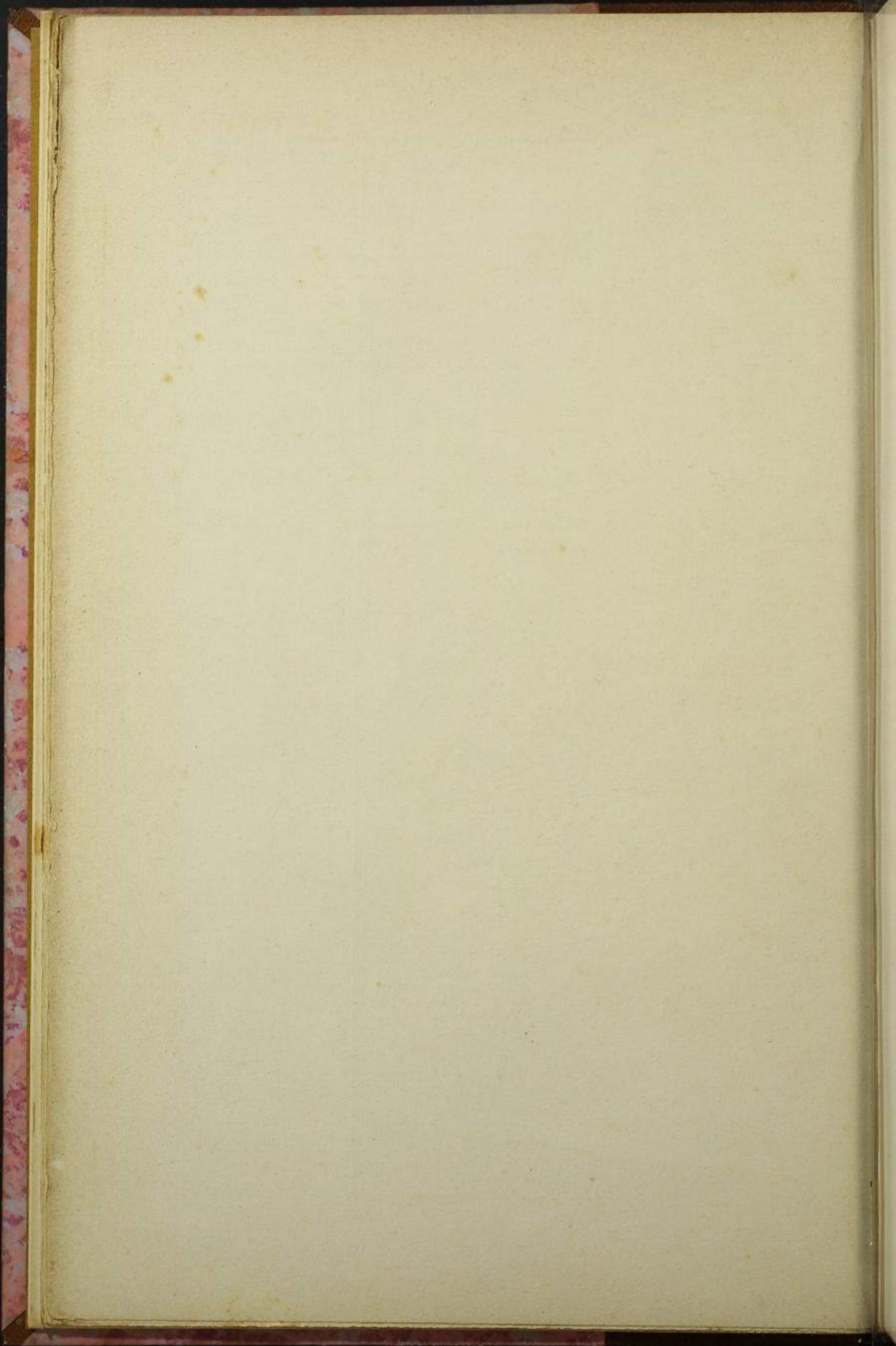
A L'IMPRIMERIE
GIANOLI & VALENTIN

17, fg Montmartre
≡ PARIS ≡





Itinéraire suivi par la Mission Tranin-Duverne, de Konakry à Djibouti



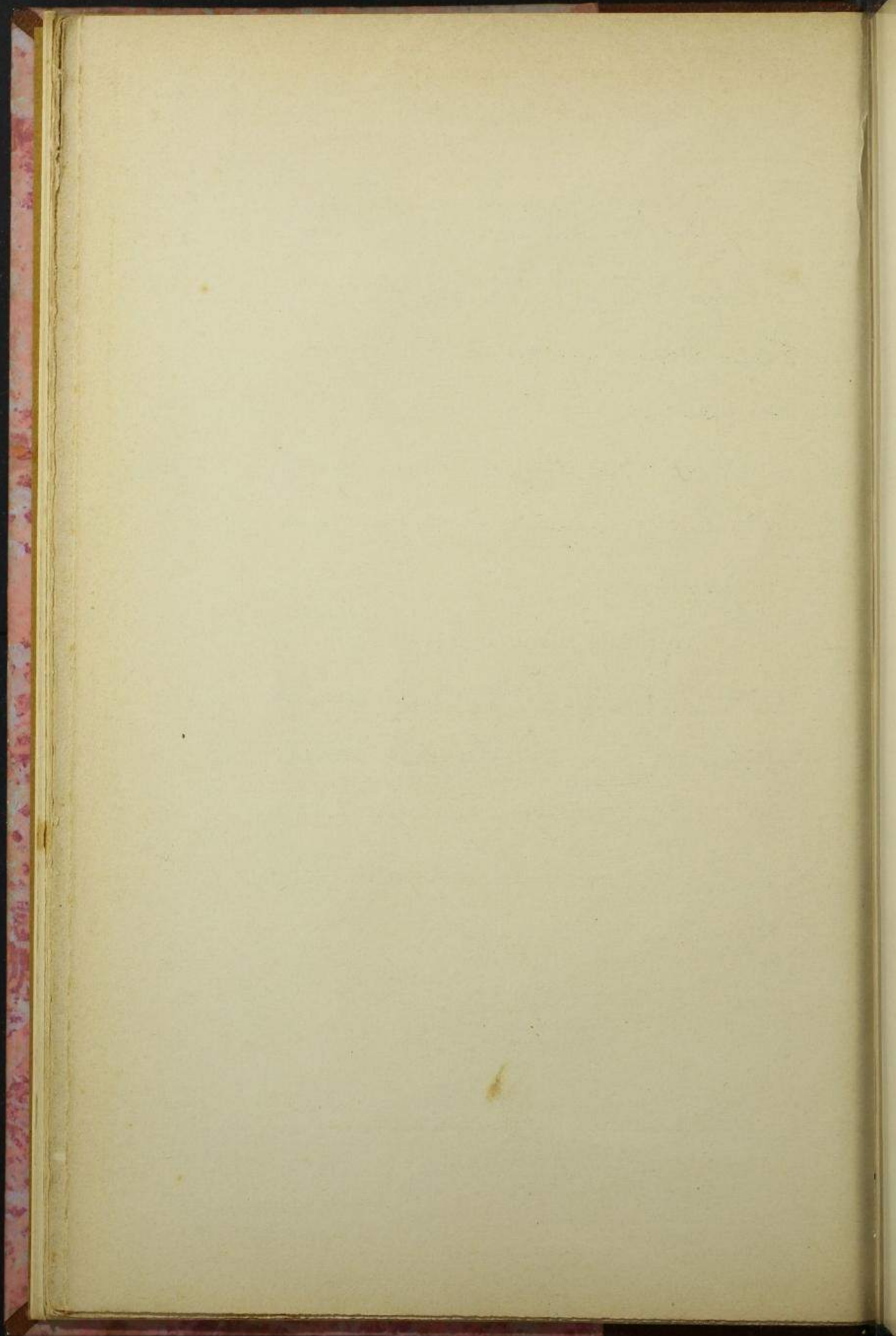
A tous les héros qui, au siècle
dernier, sont morts, là-bas, sur la
Terre Africaine pour nous préparer
la route.

A tous les Coloniaux qui nous
ont aidés, au cours de notre grand
voyage.

A mes camarades assistants,
en témoignage de reconnaissance des
leçons d'énergie qu'ils m'ont données.

A ceux qui nous sont chers
et qui, pour nous, ont vécu des
minutes d'angoisse.

G. D.



PRÉFACE

NUL récit d'aventures n'est plus captivant que l'histoire de la conquête patiente et obstinée de notre domaine d'Afrique. En moins d'un siècle, explorateurs, soldats, missionnaires et commerçants, ont fait de ce merveilleux continent noir un splendide empire colonial.

Peut-être est-ce dans cette France Africaine que nos enfants puiseront les forces et les richesses indispensables aux batailles économiques féroces qui sont la marque des temps nouveaux.

Après la guerre de 1870, les énergies les plus vivantes de notre pays, désireuses d'apporter à la patrie blessée de nouveaux éléments de prospérité, s'étaient orientés vers l'idée coloniale. De là ce grand mouvement national qui nous a donné, en trente années d'efforts et de sacrifices, ces territoires immenses où naissent chaque jour des richesses nouvelles.

Aujourd'hui, après la grande guerre, par un phénomène psychologique peut-être analogue, nos colonies semblent animées d'une vie plus ardente. Des activités inconnues s'y manifestent de toutes parts, des entreprises importantes s'y créent; chaque saison voit naître des routes, des voies ferrées, des exploitations agricoles ou industrielles.

Quelles sont les causes de cette vitalité soudaine, de cette sorte d'émigration vers le bled, autrefois désert ?

Est-ce simplement la nécessité, devant l'inquiétude des jours présents, de demander aux pays neufs une

facilité d'existence que la mère-patrie ne peut plus nous donner ?

C'est plutôt la manifestation heureuse de cet esprit d'audace et de combat qui anime les générations de guerre et d'après-guerre. C'est le désir plus noble de découvrir des sources d'activité plus fécondes et plus utiles à la nation, et surtout la compréhension plus nette des exigences sévères de la lutte pour l'indépendance économique.

Poussés par ces forces impérieuses, animatrices de tant de beaux voyages à travers l'Afrique, DUVERNE et son compagnon TRANIN l'ont traversée de l'ouest à l'est, parcourant pour la première fois, sur une simple voiture nullement préparée à un tel effort, quinze mille kilomètres de régions désertiques.

Et le long de ces quinze mille kilomètres, sans jamais quitter son volant, ni dans les marais, ni dans les rochers inhospitaliers, ni dans les déserts de cailloux où il fallait rouler pendant quinze ou vingt heures, les épaules brisées par les secousses, DUVERNE ayant juré d'arriver au but quels que soient les obstacles, a poursuivi pendant quatre mois, avec une obstination farouche, le but qu'il s'était fixé. Il est allé de l'Atlantique à la Mer Rouge, n'ayant jamais consenti à regarder en arrière, sûr de vaincre.

Son livre n'est pas un livre de voyages, ni même un récit d'aventures.

C'est un simple carnet de route, écrit sans aucune sensibilité apparente, avec le seul souci d'énumérer les faits tels qu'ils sont, strictement exacts, sans laisser la moindre place à l'imagination. De temps en temps, une esquisse de paysage en deux traits, sans commentaires, « la voiture arrêtée la nuit, les phares allumés des lions passent dans les cônes lumineux. »

De crainte, de joie, d'émotion, il n'en est pas question. Si elle existe, il faut la deviner : ce récit volontairement sobre est une rude leçon d'énergie et de simplicité. Il faut deviner que DUVERNE et son compagnon ont

failli mourir enlisés dans les chotts salés; il faut deviner encore que, par miracle, ils ont échappé à la mort par la soif dans le désert de pierres de l'Erythrée Italienne.

Et, dans quatre mots qui tombent, indifférents et froids, il faut deviner trois mois d'efforts surhumains. « En vingt-quatre heures, nous avons fait huit cent mètres ! »

Une pointe de tendresse cependant, quand il parle de sa voiture qui souffre et qui peine comme lui. « La voiture chauffe, elle est écrasée sous sa charge. » Il a réservé toute sa sensibilité et son affection pour son fidèle moteur; il tremble de ses faiblesses ou se réjouit de sa chanson. « Brave petit moteur ! »

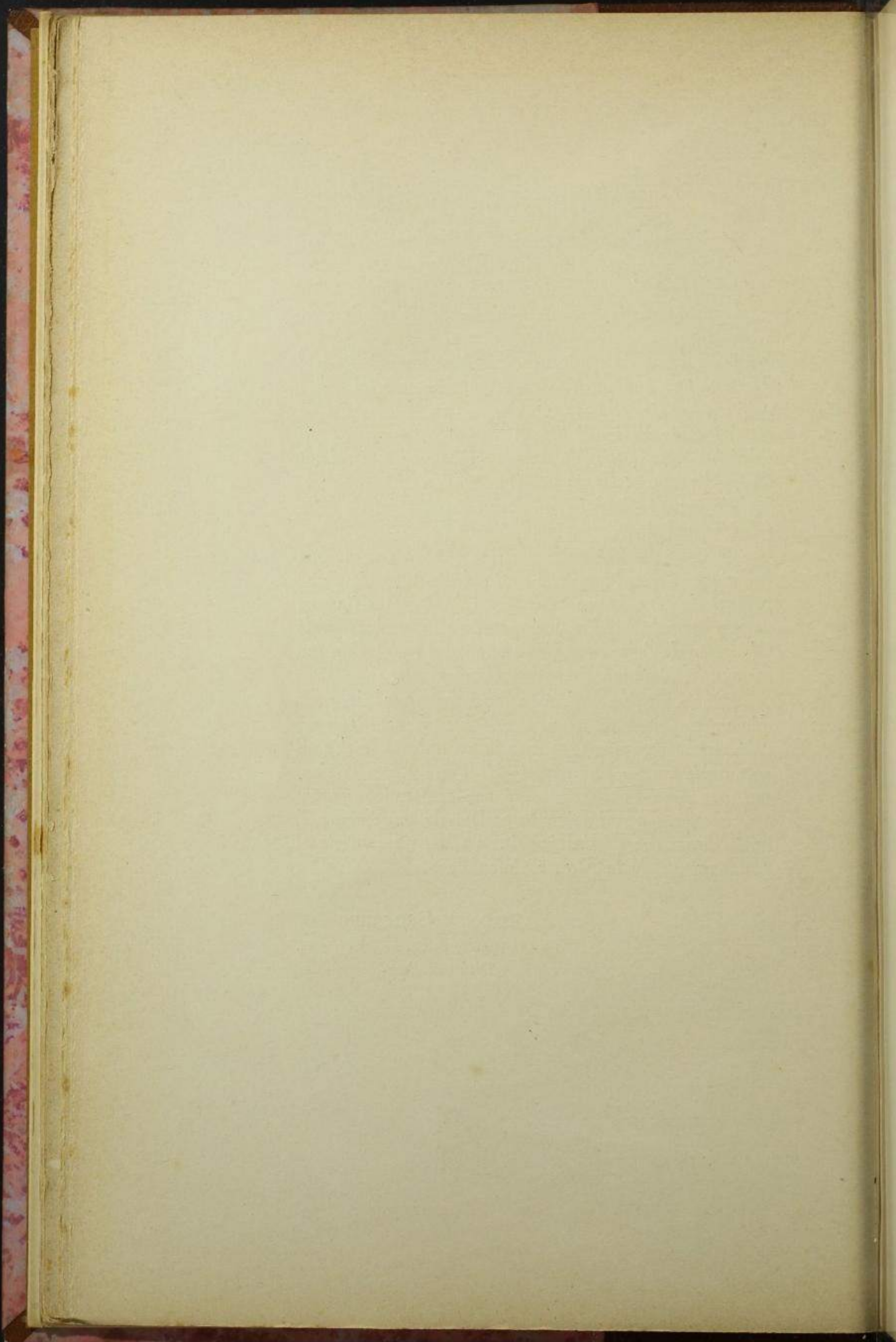
Tel est le récit, poignant dans sa sécheresse, de cette terrible randonnée.

DUVERNE a été aviateur; il porte sur son masque énergique et dur, la marque profondément gravée d'une volonté de fer; de ses yeux aigus jaillit cette flamme un peu sauvage que j'ai vue quelquefois chez les grands Chasseurs de l'air; c'est l'impressionnant reflet d'un feu intérieur qui anime d'exceptionnelles volontés.

Pour soutenir et aider son compagnon malade, pour démonter, remonter, charger, décharger cent fois sa voiture enlisée, pour supporter la solitude et le découragement, nul ne saura quel effort a dû être le sien, nul ne saura quelles ont été ses souffrances et ses angoisses, car ayant même la pudeur de son énergie, il ne le dira et ne l'écrira jamais. « C'est un modeste et bon serviteur de la France Coloniale ».

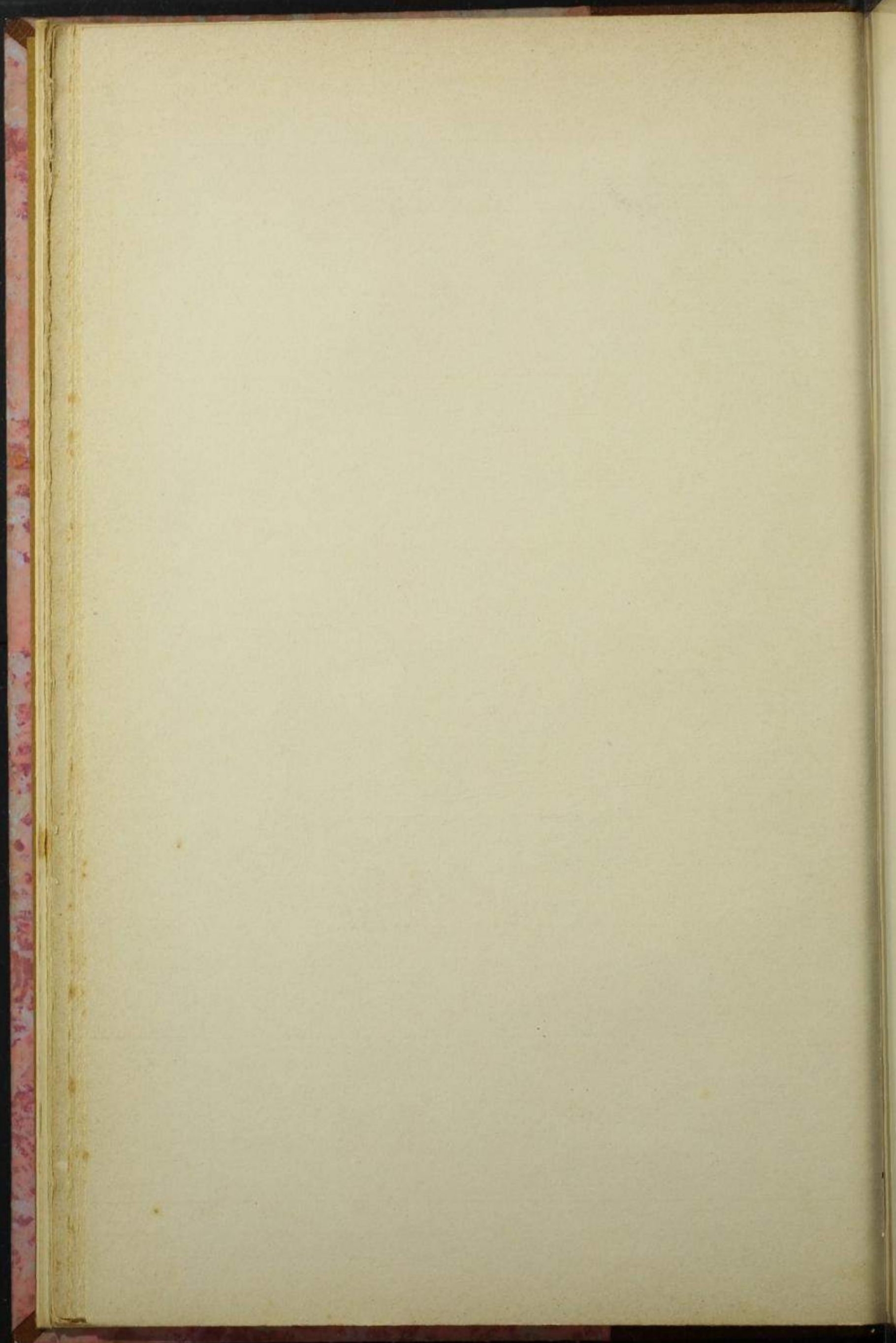
COLONEL BROCARD,

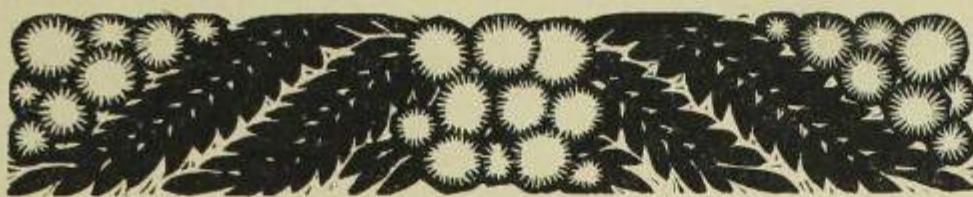
Ancien Commandant du Groupe des Cigognes,
Député de Paris.





Première Partie.





Paris, Grand Palais.



'EST le jour select, à l'heure où les lustres s'allument, où le Salon de l'Automobile est devenu le Salon du Monde, rendez-vous de toutes les élégances, l'heure où les femmes paraissent encore plus jolies dans la féerie des lumières, tandis que, sur tout ce luxe et sur toute cette beauté, s'effeuillent, lentement, les pétales bleus d'une douce mélodie...

On me passe deux cartes : « Borle », « Valloton-Warnery », des acheteurs sans doute.

Ils se présentent :

— Monsieur, nous avons appris que vous deviez partir prochainement pour une randonnée à travers l'Afrique. Nous-mêmes avons étudié un itinéraire, et serions désireux...

Mais la foule somptueuse, à chaque instant, nous heurte et nous devons nous réfugier dans un coupé, splendide boudoir roulant, orgueil de notre stand !

La conversation continue :

— Nous serions désireux de savoir ce que vous pensez faire et quel est votre but ?

— Notre but ! Essayer, à travers tout le continent noir, de relier, avec une automobile de série, l'océan Atlantique à l'océan Indien : Konakry à Djibouti.

— Etes-vous certain de réussir avec les moyens et l'organisation dont vous disposez ?

D'instinct, je sens qu'il faut dire la vérité.

— Messieurs, le raid que nous allons entreprendre

est un raid d'improvisation et non d'organisation, car nous n'en avons pas les possibilités financières et les moyens dont nous disposons sont les suivants :

Notre voiture, en laquelle nous avons toute confiance et qui portera tous nos espoirs;

La volonté farouche d'arriver au but.

C'est tout !

Là-bas, nous aurons à surmonter des difficultés que, sans doute, nous ne connaissons pas, mais nous partons avec l'idée bien arrêtée de ne nous incliner que devant l'irréalisable et de reculer, jusqu'à l'extrême limite, le domaine de l'impossible. Réussirons-nous ? Personne ne le sait.

Mes deux visiteurs n'hésitent pas une seconde :

— C'est bien, Monsieur. Le raid, tel que vous nous le présentez, nous plaît. Nous désirons, à nos frais, courir à vos côtés les risques de cette grande randonnée, si vous voulez bien nous accepter comme Camarades de route.

Je les regarde plus attentivement : Valloton-Warnery, grand, taillé en hercule, avec des yeux bleus où semble se refléter encore tout l'azur des lacs suisses. Borle, petit, mince, vigoureux aussi, dont la barbe et les cheveux blancs paraissent une anomalie dans un visage aussi jeune. Tous deux francs, loyaux.

Je n'hésite pas moi non plus : « Avec plaisir ! » car je sens que dans la grande aventure que nous allons risquer, ce seront des compagnons sur lesquels je pourrai compter, des hommes qui, ennemis du bluff, connaissent véritablement la valeur de l'effort, des hommes comme il en faut pour agir, et, très nettement, j'ai l'impression que non seulement j'y gagnerai des compagnons de route, mais ce qui est plus précieux : des amis.

En quelques instants, ils commandent leur voiture : une 10 HP Rolland-Pilain semblable à la nôtre, puis

repartent avec la promesse d'un télégramme prochain annonçant l'heure de notre embarquement à Bordeaux.

.....

Petite Madame aux cheveux courts ou Marquise vénérable aux fins bandeaux d'argent, qui que vous soyez, actuelle propriétaire du somptueux coupé qui nous isola de la foule montante, vous ne saurez jamais ce que votre voiture a contenu ce soir là d'illusions magnifiques et de désirs de vaincre...

LE DÉPART

Bordeaux, 1^{er} Novembre 1924.

Sur la ville endormie, enlinceulée de brouillard triste et froid, la sirène annonçant notre départ pleure plaintivement.

Tous quatre sur le pont, empoignés malgré nous par l'intense mélancolie de cette minute, nous songeons aux êtres chers que nous avons laissés chez nous à l'aube de ce jour des morts, pour — peut-être — ne jamais revenir.

Lentement notre bateau, le cargo *Saint-Firmin*, s'éloigne du quai. Le commandant Eon, maître après Dieu de ce splendide bâtiment, vient nous faire les honneurs de son home; il sent dans son âme de marin, pour avoir chaque fois souffert d'une façon égale de cette minute pénible, qu'il ne faut pas nous laisser trop penser, et qu'il faut à notre nostalgie un dérivatif sérieux. D'emblée, il l'a trouvé. « Messieurs, avez-vous le mal de mer ? » Valloton avoue qu'il n'est pas à son aise par gros temps. Le cœur de Tranin, paraît-il, reste ferme même par les tempêtes les plus effroyables. Celui de

Borle est « comme-ci, comme ça ». Quant à moi, n'ayant pas encore fait de grande traversée, je réserve ma réponse.

En mer.

Grâce à l'amabilité du commandant Eon, nous avons l'impression d'être partis en mer, invités de marque, choisis par le propriétaire d'un yacht de plaisance.

.....

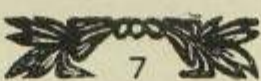
Au milieu de la nuit, je suis réveillé par une sensation bizarre : ma couchette prend des inclinaisons affolantes, tantôt j'ai les pieds plus hauts que la tête, tantôt la tête plus haute que les pieds, le tout compliqué d'un fort mouvement transversal. Drôle de maison ! Ma cantine qui, hier, était bien sagement posée vers la porte, esquisse un pas inédit, suivie dans cette danse par une bouteille qui a chu.

Ce n'est pas une illusion. Nous avons rencontré la tempête dont hier nous avons tant parlé...

Une question se pose : Vais-je avoir le mal de mer ? J'attends. Evidemment, je ne suis pas très bien. Mais, néanmoins, je me rendors et ne me réveille qu'au jour.

Je rejoins sur le pont le commandant, qui scrute l'horizon. La mer, toujours très mauvaise, se rue sur notre cargo qui, sérieusement, met « le nez dans la plume ». La vue est splendide et j'en jouis pleinement... O ! bonheur ! Je n'ai pas le mal de mer !!!

Quand nous sommes fatigués de voir les lames jouer au bilboquet avec notre bateau, nous descendons à la salle à manger. La table de roulis est mise et les fauteuils ont l'air de forçats, avec leurs chaînes qui les rivent au sol. Dans les tasses, le café semble un niveau d'eau affolé brusquement par des secousses sismiques. Le commandant m'explique que le mal de mer est une illusion et que, très habitué à l'aviation, je dois être à



l'abri de ces petites misères. Je suis de son avis et pas loin de penser que ceux qui souffrent de ce mal sont des êtres inférieurs.

Mais que se passe-t-il ? Tout à coup, mon estomac a l'air de me monter aux lèvres, des griffes m'enserrent les tempes, une sueur froide perle à mon front. J'abandonne tout, je lutte quelques secondes avec une porte qui s'ouvre à l'intérieur et que je m'obstine à ouvrir à contre-sens. Je traverse le pont où une lame me couvre d'embruns. Je m'accroche à l'échelle conduisant à ma cabine et dont un mauvais génie a l'air de m'enlever les barreaux, puis, haletant, à bout de forces, je m'effondre sur ma couchette. Je suis sauvé sans doute, mais je crois que la question ne se pose plus. Ça y est ! j'ai le mal de mer...

J'ai progressivement acquis « le pied marin » malgré le gros temps et, ne doutant plus de rien, je décide de me raser. Cette opération a l'air facile et pourtant c'est une dure épreuve. Pour arriver à un résultat, il faut allier, à une souplesse d'acrobate, les qualités d'un tireur émérite — simplement pour garder la figure dans le champ du miroir !

Iles Canaries. — Las Palmas.

Iles éclatantes, jaillies d'une mer bleu de roi ! Pays de lumière et pays de beauté dont la visite, hélas trop rapide, fut pour nous un enchantement !

Port-Etienne.

Incarnation absolue du néant. Région de sables désolés...

Dakar.

Une semaine épuisante de moustiques et de chaleur.

Dans les mers chaudes.

Nous glissons sur une mer implacablement bleue. Des lueurs phosphorescentes rôdent au creux des lames, à peine frangées d'écume, et dans une teinte irréaliste, sous l'immensité du ciel criblé d'étoiles, nous voguons comme un bateau de rêve...

Konakry.

Une tornade éclate, violente, puis s'apaise. C'est, paraît-il, la dernière ! Elle n'attendait que nous !

Nous sommes reçus, sur le wharf, par M. le Lieutenant Gouverneur Poiret, qui, avec une extrême courtoisie, facilite les démarches de douane.

Konakry, ville la plus importante de la Guinée française et débouché unique de cette province, semble être un nid de verdure dans une atmosphère surchauffée. Les routes de « latérite » paraissent un ruban de pourpre sous les verts bananiers et, aux pieds de palmiers géants, dorment des cases blondes...

Avec une certaine tristesse, nous faisons nos adieux au commandant Eon qui, pendant vingt-sept jours, fut pour nous le camarade le plus agréable et l'hôte le plus parfait.

Ce qui frappe le voyageur arrivant en Guinée, c'est une végétation luxuriante, presque équatoriale et c'est, au point de vue couleur, le vert répandu à foison, dans toutes ses valeurs et ses intensités. On dirait qu'avant d'entrer dans la zone désolée de l'Afrique, il faille se saturer de cette couleur que l'on ne retrouvera plus que loin, bien loin, vers l'Erythrée italienne.

Mamou.

Reçus par M. Lanrezac, Administrateur, nous avons passé une soirée délicieuse, toute d'intimité, où,

comme toujours, il fut parlé beaucoup de la France et de ceux qui, anxieusement, attendaient notre retour.

Notre hôte, homme d'esprit et fin diseur, nous conte des histoires du pays Foulah. Il y en a de savoureuses et qui montrent combien les indigènes se laissent prendre à la musique des mots sans en connaître le sens. Témoin le rapport de ce sous-officier indigène sur les Toucouleurs : « Les Toucouleurs sont des astuces. Pour les prendre, il faut des hommes intelligents. J'entends par « intelligents », longs, minces et fluets, rapides à la course, habiles à se dissimuler derrière les roseaux et à se profiler à l'abri des obus. »

N'est-ce pas aussi un joyeux humoriste ce policier noir qui, surprenant une femme blanche se promenant nue, l'inculpait « de port illégal d'absence de vêtements », ou celui qui, lors de l'enterrement d'une vieille femme, s'écriait, soulevant l'enthousiasme de la foule, « Adieu, ange cristallisé, tombé à la fleur de l'âge ».

Le lendemain, nous avons, par les pistes, gagné les plaines de Dalaba, pour visiter des plantations de bananes, dont certainement une des plus belles est celle du chef Tierko Omarou, mais où, faute de transport, il faut laisser pourrir sur place ces fruits délicieux.

Des essais nouveaux sont tentés pour la culture du café, et l'on peut envisager, dans un avenir prochain, la Guinée comme un grand centre de production.

Nous parcourons le Fouta D'jalou, massif montagneux dont le point culminant, complètement recouvert de végétation, est à 1.800 mètres.

Au retour, le soleil descend brusquement, incendiant les forêts; des singes minuscules bondissent sur les lianes et, au lointain, dans la nuit tombée, pleurent les chacals !...

Kouroussa, 1^{er} Décembre.

Ville indigène, amas de cases rondes serrées aux pieds d'immenses fromagers et de rouges flambloyants, met une tache de lumière au bord du Niger bleu.

Reçus très aimablement par M. Boucher, Administrateur du Cercle, nous apprenons qu'il est impossible de joindre Bamako par voie de terre, les pluies particulièrement fortes de cette année, ayant emporté les ponts des nombreux affluents du Niger qui, aux flancs de la colline boisée où serpente notre piste, ont mis comme des rides profondes et innombrables.

D'autre part, la baisse des eaux du fleuve met un obstacle à la navigation. Que faire ? Nous décidons de partir en reconnaissance avec une seule voiture. Notre Rolland-Pilain, sensiblement allégée, n'emportera que quatre passagers : Valloton, Ozanne, opérateur de cinéma qui nous a rejoints à Dakar, un guide et moi. Si nous réussissons, nous laisserons Ozanne à Siguiri, sensiblement la limite du Soudan, et nous reviendrons chercher la seconde voiture et le reste des bagages.

A quatre heures du matin, le 3 décembre, nous partons, accompagnés des vœux de nos camarades Borle et Tranin qui, pendant notre absence, rangeront et diviseront tous les bagages restants.

En sortant de Kouroussa, nous franchissons, dans la nuit, un pont croulant, surplombant une rivière qui coule très bas en dessous. Nous avons l'impression de traverser un trou d'ombre. Nous roulons quelques minutes. Dans le faisceau de nos phares passent, éblouis, des gibiers de toutes sortes : perdreaux, lapins, coqs de brousse, chacals, etc... Puis, brusquement, un autre cours d'eau se présente à nos yeux. Où passer ? Nous n'avons devant nous qu'un amas de poutres à moitié effondrées.

Il nous faut travailler, refaire les parties démolies, étayer celles restantes, ce qui nous demande quelques heures, pour arriver à franchir l'obstacle. Huit fois dans cette journée, nous avons recommencé ce même exercice.

Après Irikiri, où un colon français vit seul dans ce village de noirs, Dangoura, amas de cases de chaume, nous accueille.

Le fils du chef, Mamadou Kéita, aveugle de guerre, blessé à Verdun, arborant sur sa poitrine la médaille militaire, vient au devant de nous, conduit par un enfant nu. Il parle couramment le français et, drapé dans son large burnous, il a vraiment grand air. Nous causons. Les renseignements sont mauvais : partout des voies coupées, des pistes arrachées. Avec le secret espoir de pouvoir passer quand même, nous repartons. A la sortie du village, la brousse nous happe. Quelle drôle de sensation ! Nous roulons dans des herbes hautes de près de deux mètres, si souples qu'elles se relèvent aussitôt après notre passage, ne marquant même pas notre route. Au matin, on subit une véritable douche, et à midi, on circule dans une fournaise sans air.

A onze heures, un marigot — marais peu profond — nous arrête et nous disposons, sur la passerelle branlante qui subsiste, les madriers emportés à cet effet. Nous risquons le passage. Je me guide uniquement sur les signes de Valloton, car le capot me cache complètement la route !

Au tiers du parcours, je sens la voiture s'enfoncer de l'arrière et basculer sur la gauche. Heureusement, le mouvement de renversement s'arrête. Je peux descendre et me rendre compte de ce qui arrive. La situation n'est pas brillante !!! Une pièce de bois a cédé et la voiture qui s'incline vers l'eau n'est plus retenue que par une mince poutrelle.

Avant toute chose, nous la maintenons avec une corde attachée à la carrosserie et liée à un arbre proche. Puis nous tentons de la mettre d'aplomb. L'opération est difficile car nous ne pouvons pas trouver d'endroit solide pour y poser le cric, et ce dernier s'enfonce au lieu de soulever la voiture.

Pendant de longues heures, nous travaillons sans résultat appréciable, dans cette atmosphère étouffante où le marigot semble une plaque d'argent liquide et où la terre autour de nous, craquelée à plaisir, a l'air de s'être endormie ivre de soleil.

Seuls grouillent et volent insectes multicolores et mouches rapides, qui remplissent d'effroi notre guide Baba-Traoré.

Vers trois heures la voiture est enfin sortie de sa position précaire et une petite reconnaissance en avant nous amène devant une rivière large d'une dizaine de mètres et dont les bords à pic nous interdisent le passage. Que faire ? Remettre en état les débris de troncs d'arbres qui naguère en facilitaient la traversée. Mais combien de temps faudra-t-il ? Un chef consulté nous annonce un mois. En tous cas, il faut compter quinze jours pleins.

Nous n'hésitons pas. Nous reprenons le chemin de Kouroussa pour emprunter la voie du Niger et gagner les pistes soudanaises.

De nouveau, nous roulons dans la brousse où nos phares mettent des lueurs étranges et, sous la lune maintenant levée, entre les arbres immenses, se déroule à l'infini le fin ruban d'argent du Niger enchanteur.

Kouroussa.

En attendant les chalands qui doivent venir nous chercher, un Français nous invite à une chasse nocturne. L'équipement spécial se compose d'une casquette portant

sur la visière une petite lanterne à acétylène et d'un générateur accroché à la ceinture. Ainsi parés, cyclopes modernes, nous fouillons la brousse de notre faisceau lumineux. De temps en temps, un point brillant resplendit. On vise et on tire. Il faut reconnaître, à la couleur de sa prunelle, l'animal qu'on a devant soi : le lapin, facilement reconnaissable, ne montre qu'un œil, les yeux de chinchilla sont pâles et très rapprochés, tandis que ceux du chat-tigre sont éloignés et rouges. Les yeux verts des araignées géantes semblent trouer la nuit et il n'est pas rare qu'un coup de fusil parte à leur intention. Les yeux de la panthère ressemblent à ceux du chat-tigre, mais ils ont l'air de s'éloigner du sol car l'animal, surpris par la lanterne, se relève, prêt pour l'attaque. Que de vie dans cette brousse !...

Sur le matin, nous rentrons, chargés de gibier et glacés jusqu'aux os par l'air terriblement frais. Un bon café nous remet tandis que, sur l'humble mosquée du village, dans le jour naissant, monte l'appel du muezzin.

7 heures du soir.

Nous allons partir. Les voitures sont embarquées sur le chaland. C'est notre dernier soir à Kouroussa.

Rapidement, l'ombre des baobabs s'est allongée sur le sol crevassé et de rouges lueurs rôdent encore aux cîmes des arbres géants. La brise venue du Niger remue imperceptiblement les palmes des bananiers. C'est l'heure divine et brève du crépuscule...

Mais que se passe-t-il ? Le village qui semblait mort il y a quelques instants, paraît revivre et au-dessus des cases arrondies montent les accords précurseurs du tam-tam.

Renseignements pris, c'est la fête de la circoncision. Les jeunes filles et jeunes gens qui doivent être

circoncis défilent, musique en tête, et vont danser au clair de lune à l'orée du village.

Borle, Valloton et moi suivons. La nuit, complètement venue, donne un air de mystère à la cérémonie. Des jeunes filles nues, aux seins fermes, miment des scènes d'amour, puis des hommes, souples et musclés, se contorsionnent au rythme des calebasses.

Musique étrange et naïve, évocatrice peut-être des siècles passés où la brousse, inviolée encore de l'Européen, était leur intégrale propriété, où des chefs un beau soir arrivaient razzier tout un pays, et où la caravane s'en allait au matin, ivre d'amour et de conquête.

Musique ! Langage puissant où pleureront toujours les douleurs humaines, où chanteront aussi les ivresses éternelles !...

Inlassablement le tam-tam continue. Des lueurs pâles descendent aux pentes des toits de chaume, le Niger serpente languissamment et sur la peau nue des danseuses l'astre d'argent met comme des baisers de lune.

Sur le Niger.

Lentement, nos chalands s'en vont au fil de l'eau, tirés par un remorqueur poussif dont tout l'équipage est indigène. Sans raison apparente, nous faisons crochets sur crochets, zigzags sur zigzags. C'est, paraît-il, pour éviter des rochers. Peut-être ! En tous cas, deux heures après notre départ, une de ces manœuvres nous amène en plein dans la rive et notre chaland est en partie démoli par les grosses branches avançant sur le fleuve.

Les indigènes ne sont pas autrement émus de cet abordage. Le remorqueur continue et, quelques instants après, c'est un chaland de marchandises qui fait connaissance avec la rive opposée. Quelques caisses de sa cargaison coulent. On arrête, on fait le simulacre de

la recherche, puis tout rentre dans l'ordre. L'assurance paiera... ou le destinataire attendra à l'infini ces objets qui n'arriveront jamais.

Le Niger, qui n'est qu'un fleuve ordinaire vu en plein midi, devient au soleil couché la divinité que les noirs vénèrent. Son eau se teinte de colorations chaudes, il est vraiment le Fleuve, le Seul, l'Unique...

11 Décembre.

Nous nous arrêtons pour passer la nuit sur une petite plage de sable, nichée dans une anse adorable.

Namgoura-Keïta, sultan de Diombara et de dix-sept autres villages, vient nous inviter à un tam-tam donné en notre honneur. Nous acceptons et, à la nuit tombée, nous sommes tous réunis dans le tata du chef. La fête commence. Le rythme est toujours le même, les phrases musicales identiques, seule l'intensité varie selon le degré de force ou de fatigue du musicien.

Cette réunion a vraiment grande allure. Toute la cour de Namgoura est revêtue de somptueuses draperies claires et beaucoup d'indigènes de sa suite, chose assez rare, portent de grandes barbes blanches.

Avant chaque danse, les jeunes filles nues viennent plier le genou devant les invités et leur offrir de l'eau en signe de soumission. Sur le même air, chaque « moussou » doit, au hasard de sa fantaisie, inventer des pas, broder des arabesques et mimer des scènes qui sont toujours les mêmes : la rencontre, la possession, la révolte, l'amour.

Les jeunes gens, aux danses plutôt guerrières, évoluent souvent en groupe, faisant preuve d'agilité et d'adresse.

A dix heures, nous prenons congé de Namgoura, qui tient à nous reconduire jusqu'à la sortie de son village, et nous rejoignons notre chaland.

Sous la lune, le Niger est vêtu de satin aux teintes irisées. Au bord du fleuve, des feux de bivouacs étincellent. Entourés de noirs drapés dans de grands burnous blancs, ils semblent des fleurs de pourpre aux pétales immaculés.

12 Décembre.

Echouons, pour la dixième fois peut-être depuis notre départ. Nous en avons pris l'habitude !...

La manœuvre est toujours la même : les laptots se mettent à l'eau et, à l'aide de troncs d'arbres, réussissent au bout d'un temps assez long à dégager le chaland.

A quatorze heures, nous arrivons à Siguiri. Tout le long du parcours, nous tirons de nombreux caïmans, sans pouvoir toutefois en tuer un raide. Généralement, la bête touchée bondit et disparaît dans le fleuve, qui commence à couler, majestueux, entre deux rives boisées. A chaque instant passent en groupe carnards armés et flamants roses.

Nous sommes au matin réveillés par les cris de l'équipage. Baba, notre boy, nous apprend que des hippopotames sont en vue. Tout le monde se précipite sur les fusils, gagnant la porte, non sans dommage pour mon lit et pour moi car nous obstruons légèrement cette dernière. Une fois la rafale passée, comme les autres je me hisse sur le pont où mes quatre camarades, en petit déshabillé, scrutent le lit du Niger. Borle et Valloton surtout sont impressionnants, car leurs fusils, du tout dernier modèle, sont munis de télescopes puissants.

C'est vrai, il y a des hippopotames, mais à deux mille mètres au moins.

Petit à petit, nous nous rapprochons d'eux. Ils sont six, nous cinq, la partie est égale. Mais, tout à coup, deux d'entre eux plongent et disparaissent. C'est

le signal de la fusillade ! Les balles soulèvent de petites gerbes d'eau ; puis, quand il n'y a vraiment plus rien à la surface, nous cessons le feu. Un animal passe en plongée à côté de nous, essuyant un certain nombre de coups de fusils. Enfin le calme renaît.

Les laptots nous apprennent que, s'il y en a de tués, ils ne remonteront à la surface que le lendemain seulement. Comme nous poursuivons notre route, nous pouvons toujours espérer en avoir plusieurs à notre tableau et imaginer que demain les indigènes profiteront de l'aubaine...

12 Décembre, Midi.

Les voitures ne sont vraiment pas en sécurité. Après avoir failli être précipitées vingt fois à l'eau par les branches d'arbres de la rive, voici que le chaland heurte un rocher et coule. Nous sommes obligés de l'échouer et de le réparer sur place.

15 Décembre. — Bamako.

Nous arrivons à Bamako, dont nous apercevions depuis longtemps le palais du Gouverneur. Juché sur une hauteur, on dirait une sentinelle avancée surveillant sans répit la plaine immense du Niger. Sur les rives du fleuve, la ville indigène et commerçante ouvre de grandes avenues blanches bordées de fleurs rouges.

Nous gagnons, en compagnie du chef de cabinet du Gouverneur, Koulouba, la ville haute.

M. Fournier nous reçoit très aimablement et nous convie, le soir même, à dîner.

Voulant faire honneur à notre hôte, nous décidons de mettre notre tenue numéro un, celle des grands jours ! L'heure passe et très rapidement nous revêtons nos habits blancs... mais... catastrophe... ils sont complètement vierges de boutons !!! Notre boy, comme

de coutume, a enlevé ces derniers pour laver et repasser les vêtements et nous, en coloniaux d'occasion, les avons oubliés à Kouroussa... Tant pis ! à la grâce de Dieu !

Et voilà pourquoi, ce soir-là, après nous être discrètement excusés auprès du Gouverneur, nous sommes restés, bien sages, sur nos chaises.

Après le dîner, nous montons sur la terrasse du palais. Vue splendide ! A nos pieds, la ville basse est endormie, et le Niger, à perte de vue, s'en va dans la plaine, serpentant sous la lune.

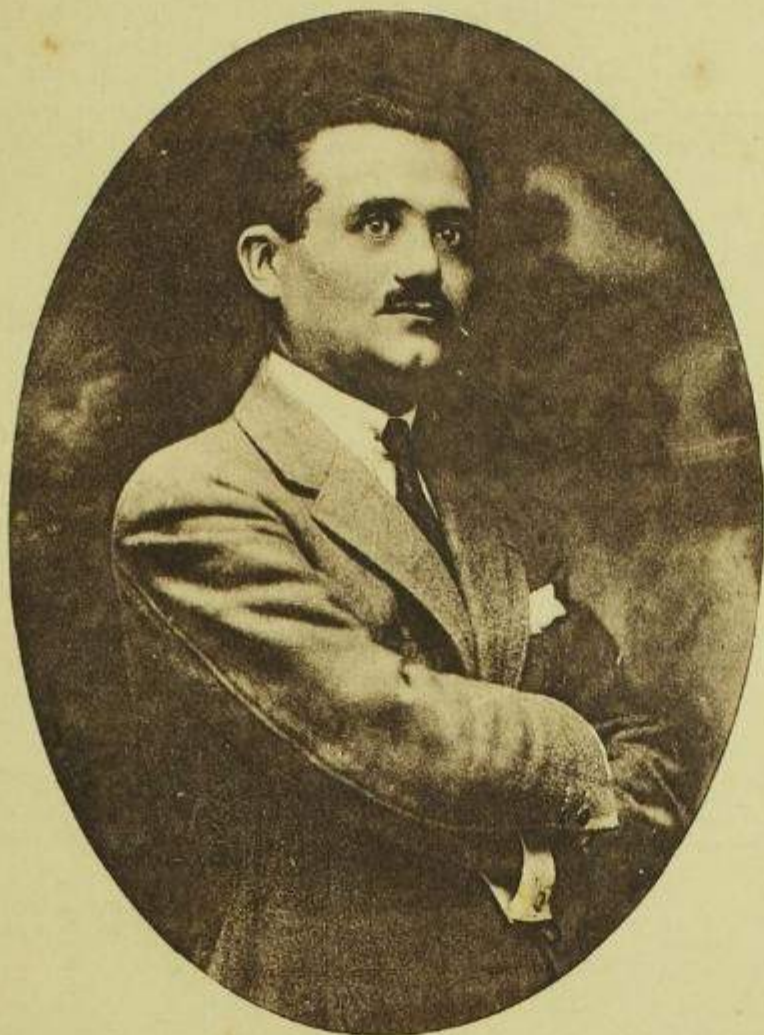
16 Décembre.

La journée est employée à vérifier les voitures et surtout leur chargement. Faut de place, nous abandonnons à Bamako une partie du ravitaillement. Une remorque, envoyée de France, n'est pas arrivée, mais M. Fournier a l'amabilité de nous en prêter une du même modèle.

17 Décembre.

Des brumes roses s'attardent sur le fleuve, quand, à neuf heures, nous le franchissons, entrant dans la boucle du Niger. Nous roulons jusqu'à seize heures, sans arrêt, dans une région tantôt sablonneuse, tantôt boisée. A ce moment, le moteur de Valloton chauffant, nous faisons halte. Cause : le ventilateur n'est plus entraîné par la courroie distendue. Nous repartons, et, à vingt-trois heures quarante, après avoir tiré quelques coups de fusil sur de nombreux chats-tigres, nous arrivons à Sikasso, où nous réveillons l'Administrateur, M. Margain.

Tout a bien marché ! Cependant, nos voitures sont écrasées par la charge et il faut, de toute première urgence, y remédier. C'est d'ailleurs, depuis plusieurs



MARTINOTTE FRERES
4 Place Victor Hugo
GRENOBLE

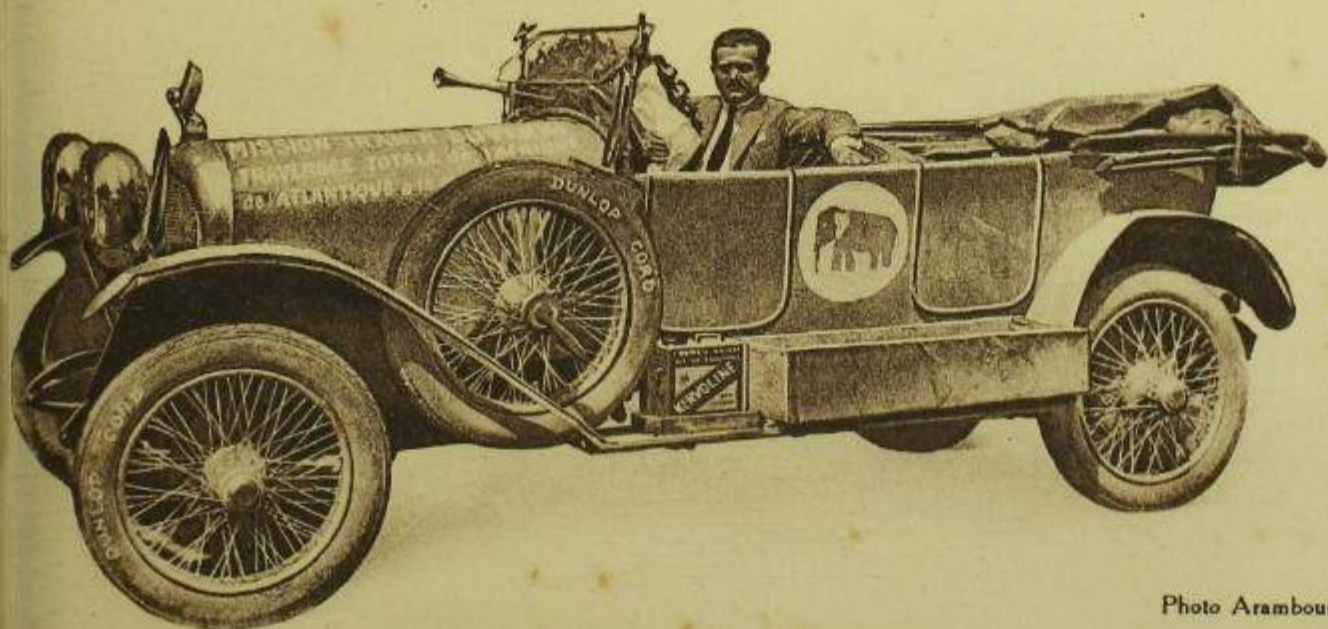
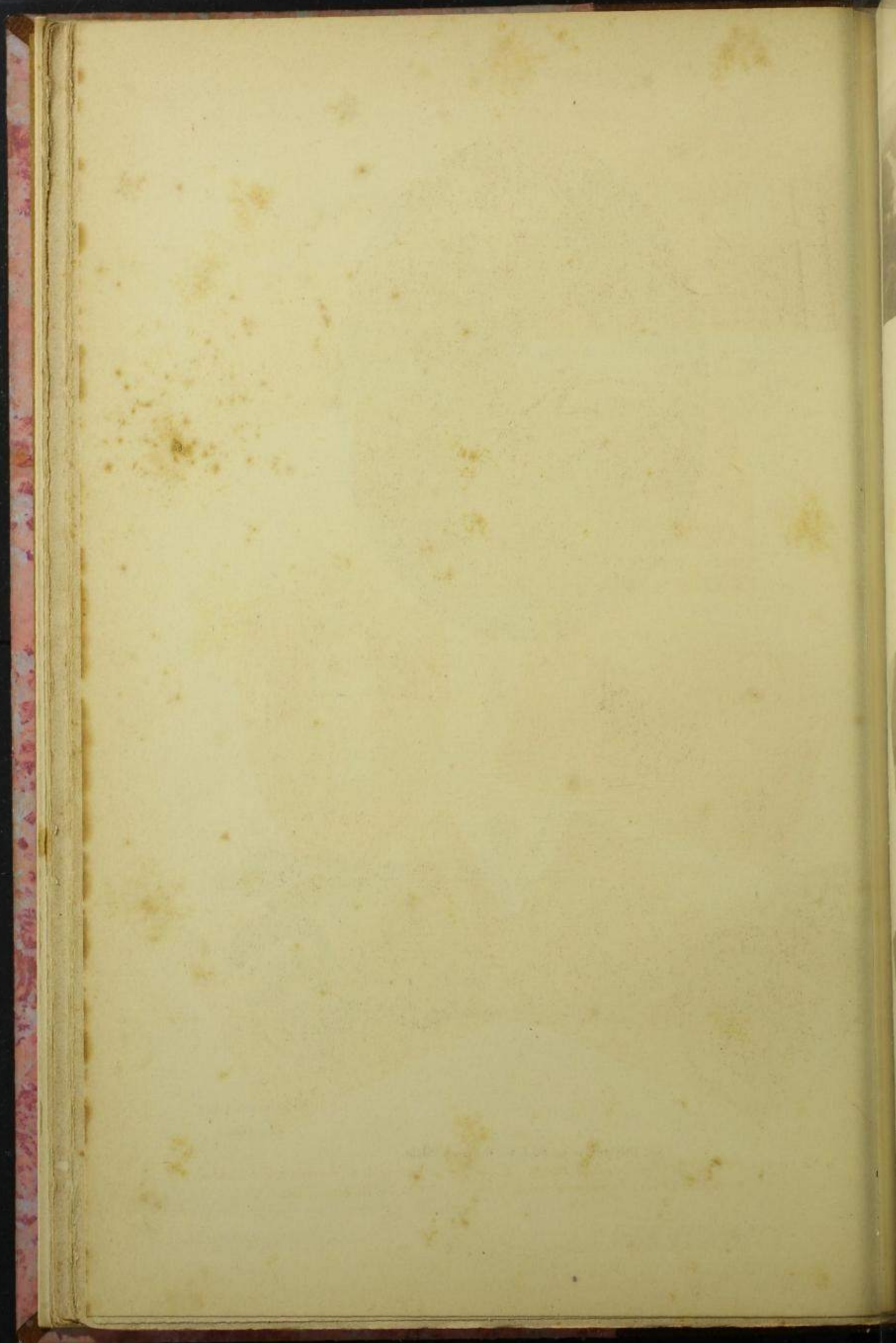


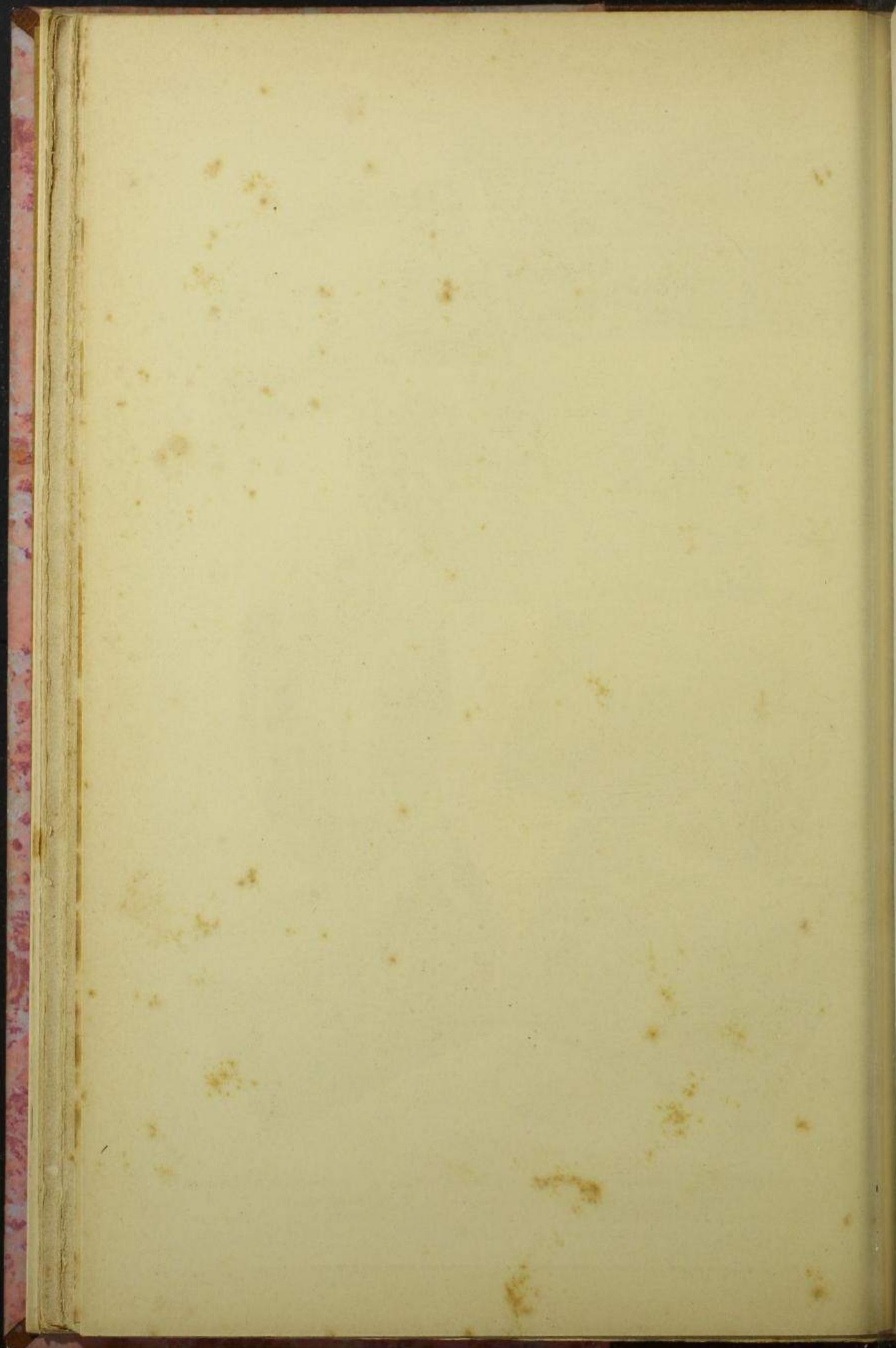
Photo Arambourou
Châtellerault.

G. Duverne et sa 10 CV. Rolland-Pilain.





1. Grandes chutes. 2. Kouroussa, ville indigène. 3. Danses en Guinée. 4. Homme foulah (danses).
5. Femme foulah. 6. Femme foulah (danses). 7. Région de Kouroussa.



jours, la cause de discussions amicales entre mes amis Valloton, Borle et moi. Voyant le terrain, je sens que c'est une question de réussite ou d'insuccès, mais chaque fois que je parle d'abandonner une partie des cartouches ou une autre partie du ravitaillement, ces derniers m'opposent des arguments sérieux. Ce soir, ils s'inclinent devant l'évidence et la matinée de demain sera employée à enlever, non pas le superflu, mais une partie de l'indispensable.

18 Décembre.

A dix heures quinze, nous quittons Sikasso, et arrivons à Bobo-Dioulasso à quatre heures. Les habitants, guerriers redoutés, ont pour tout vêtement : les hommes une ficelle, et les femmes une feuille.

Les villages, construits en banco (terre séchée), sont fortifiés, et les cases, au lieu de s'ouvrir à l'extérieur, débouchent sur une cour centrale. Il y a toujours, dit-on, sur le mur d'enceinte, un guetteur prêt à jeter sur l'assaillant, si besoin était, une de ses terribles flèches empoisonnées.

La ville indigène de Bobo est vraiment curieuse : ses ruelles tortueuses, sa mosquée, ses cases bizarres lui donnent une physionomie particulière, et sur la terre rouge des maisons, des groupes de femmes nues se détachent, brutalement noirs.

A cinq heures, nous partons. Comme toujours, la voiture de Borle et Valloton nous précède d'une dizaine de minutes.

Nous suivons une piste facile, nous arrêtant uniquement pour ramasser le gibier que je tue dans le faisceau de nos phares. A dix heures du matin, nous avons une minute d'angoisse : nous apercevons, au bord de la brousse, la remorque à vivres de la voiture qui nous précède brisée et culbutée. Que s'est-il passé ?

Rien de grave : une simple rupture d'attelage. D'ailleurs nos amis reviennent, s'étant rendu compte que leur voiture s'était considérablement allégée. Nous réparons la pièce rompue, nous trions le sucre mélangé au poivre, le café à l'huile, puis nous repartons...

A treize heures, sur un bac, nous traversons la Volta Noire, dont le paysage rappelle à s'y méprendre les coins de nos petites rivières, et reprenons aussitôt la direction de Ouagadougou, quant à quatorze heures, je m'aperçois que mon portefeuille, contenant tous mes papiers, a glissé de la poche de mon veston ! Nous devons faire demi-tour. Vingt-six kilomètres en arrière ; nous le retrouvons intact !

A seize heures, nous rejoignons sur la piste, à nouveau, la remorque de la première voiture. Un petit mot de Valloton et Borle nous annonce que cette fois le divorce est définitif et un post-scriptum demande à l'âme charitable qui passera de la ramener à la capitale de la Haute-Volta. Nous chargeons le fût d'huile « Kervoline », puis repartons. Une demi-heure après, une superbe gazelle évite de justesse la voiture et prend un chemin parallèle au nôtre distant d'environ deux cents mètres. J'essaye mon mousqueton. A la troisième balle, elle s'effondre, les reins brisés. Deux indigènes nous aident à la charger et, comme récompense, nous leur donnons une pièce de deux francs. Aussitôt, ils se prosternent à terre, frappant des coudes, et par-dessus leur tête lancent de la poussière. Stupéfaction !... Quelques heures après, nous apprenions que c'était le « poussi », ou salut du pays « Mossi ».

A la tombée de la nuit, nous arrivons à Ouagadougou, après avoir traversé un pays où la brousse alterne avec des plantations de mil et de coton. Nous sommes princièrement reçus et invités à dîner par le Gouverneur et Madame Hessling.

Sous la conduite du Gouverneur, nous visitons la ville, qui est évidemment le tour de force le plus formidable réalisé en Afrique Occidentale Française. car cette ville et cette province sont l'œuvre de M. Hessling, lequel, en quelques années, a su créer un pays qui, demain peut-être, sera le plus grand centre producteur de tout le continent noir.

Nous sommes reçus par le Moro-Nabab, empereur et pape de plus de trois millions de sujets et auquel son poids (deux cents kilos) interdit toutes excentricités équestres. C'est pourquoi il se range prudemment dès que sa suite défile au galop dans un éblouissement de couleurs vives.

Ce chef, sultan des plus puissants, possède trois cents femmes ou pages, car les pages, là-bas, appelés « soronès », sont comptés au nombre des épouses.

Toutefois, il n'a légalement droit qu'à trois, ceci pour limiter le nombre des prétendants au trône et diminuer celui des mécontents.

Chaque matin, l'empereur sort de sa case, monte à cheval, faisant mine de partir. Aussitôt, tous les hauts dignitaires, avec de grands gestes éplorés, le supplient de n'en rien faire. Il attend quelques secondes, réfléchit et met pied à terre tristement, comme s'il cédait, contraint et forcé, au désespoir de sa cour.

Ce cérémonial remonte à plusieurs siècles. La légende raconte qu'il y a bien longtemps, un Moro-Nabab avait abandonné sa capitale pour aller guerroyer contre un chef insoumis qui lui avait volé son trésor disent les uns, son esclave favorite disent les autres, en tous cas quelque chose de très précieux.

Cette absence fut mise à profit par tous les mauvais garnements de la région et je suis persuadé que les petites « Moussou » (jeunes filles de là-bas) doivent encore frémir d'effroi au récit de tous leurs forfaits si,

comme chez nous, les mamans noires racontent à leurs petits des histoires de brigands.

Quoi qu'il en soit, des émissaires partirent, ramenèrent l'empereur, qui, aussitôt, rétablit l'ordre, et tous les représentants du pays firent un barrage de leur corps lorsque ce dernier parla de reprendre la poursuite de l'infâme sultan.

L'histoire ne dit pas si le chef parjure remboursa le trésor ou, pleurant sur ses fautes, ramena l'esclave tant aimée aux cadettes brunes...

21 Décembre.

Nous prenons la route à cinq heures pour arriver à midi et demie à Fada N' Gourma, où nous sommes reçus par l'Administrateur et Madame Bellieu. M. Bellieu est véritablement le chef qui convient à ces régions; cavalier infatigable, il ne craint pas de se déplacer pour aller voir dans les villages voisins ce qui s'y passe, complimenter les sultans ou, si besoin est, les châtier.

Son prestige est très grand. Aussi, simplement parce qu'il avait désiré nous montrer une fantasia, de tous les coins de son immense district arrivaient des groupes de chefs dont les partisans soufflaient dans d'immenses trompettes.

Pendant une heure, nous assistons à un splendide défilé, à des charges multiples, à des simulacres de combats où, dans des nuages de poussière, les petits chevaux, à fond de train, vont, viennent, se cabrent, retournent, et où l'indigène, tantôt perché sur un harnachement rutilant, tantôt juché sur sa monture, semble un cavalier de lumière, tant le soleil attache de clarté à ses hardes resplendissantes.

Plus tard, une scène bizarre nous arrête. A l'ombre d'un parapluie — qui n'est pas de première fraîcheur — trône un sultan très puissant. Il est entouré de sa

cour, et ses « soronès » sur le même rythme plaintif, chantent ses louanges : « O toi le plus grand, le plus juste des chefs, heureux sont tes sujets ». Et dès que le sultan, qui mâche du bethel, a besoin de cracher, vite un page présente ses mains, recevant la « salive sacrée ». Lentement, il se frotte les paumes et s'en enduit la chevelure. En guise de renfort, un autre page attend, car il paraît que les pires calamités s'abattraient sur le pays si, par une maladresse insigne, le sultan crachait par terre !!!

22 Décembre.

Nous quittons Fada à dix heures, après avoir cinématographié quelques scènes. Longtemps nous marchons, en direction de Say. D'après les renseignements reçus, nous devrions arriver vers huit heures. Mais la nuit est tombée depuis longtemps et nous roulons encore. Un gibier nombreux traverse le faisceau de nos phares. Borle abat une hyène énorme et manque une superbe lionne venue boire à un marigot. Des animaux bizarres attrapent des oiseaux éblouis par nos lumières. Après avoir erré longtemps, nous arrivons à Say à minuit.

Nous réveillons l'Administrateur adjoint au Commandant du Cercle, qui, aimablement, met sa maison à notre disposition.

23 Décembre.

Un chaland est venu de Niamey pour nous permettre de traverser le Niger, très large à cet endroit. Chose bizarre : le fleuve, qui est en baisse à Kouroussa, est ici encore en pleine crue (les eaux mettant environ trois mois pour venir de la Guinée à Say).

L'embarquement est plutôt difficile, le pont du chaland étant simplement constitué par quatre troncs

d'arbres liés deux par deux au moyen de lianes. Néanmoins, tout se passe bien et à deux heures et demie nous prenons la direction de Niamey.

Une piste légèrement sablonneuse, mais nettement marquée, nous permet de marcher bon train et nous arrivons au terme de l'étape à six heures, au moment où les quelques habitations européennes de la ville se détachent, brutalement blanches, dans l'irradiation d'un soleil couchant.

24 Décembre.

Nous sommes reçus à la Résidence par M. Crocchia, Administrateur, qui nous héberge de façon somptueuse. Son habitation, confortable et luxueuse, est précédée d'une terrasse surplombant le Niger d'une vingtaine de mètres. De cet endroit, on aperçoit une grande partie de la plaine fameuse du *Double V*, territoire des grandes chasses.

C'est le jour de Noël. Très gentiment, M. Crocchia a convié à dîner tous les Européens de la ville. Nous sommes onze, dont sept voyageurs : un commandant anglais, dont le smoking rouge a l'air de faire honte à notre pauvreté; le Docteur Bourgeon, venu avec la mission Citroën, et nous cinq.

Comme toujours, les rires ne sonnent pas très juste, car nous pensons aux nôtres qui sont loin, bien loin, et à la place qui là-bas, chez nous, restera vide ce soir.

25 Décembre.

A quatre heures et demie du matin, nous prenons la piste. Mon désir serait de réaliser sans arrêt le trajet de Niamey-Zinder (nous avons laissé la deuxième remorque, qui, par les soins de l'Administrateur, sera réexpédiée à Bamako).

Sur la piste sablonneuse, coupant la brousse haute, au lever du soleil, de nombreuses pintades picotent. Des oiseaux immenses et multicolores, indifférents, nous regardent passer.

A sept heures et demie, nous sommes à Dosso et à onze heures quinze à Dogondoutchi, malgré le mauvais état du terrain. Nous y retrouvons nos amis suisses qui nous précédaient de quelques minutes.

Dogondoutchi possède, perdus dans la plaine, de bizarres rochers dont l'un ressemble, à s'y méprendre, mais en beaucoup plus grand, au lion de Belfort...

A dix-neuf heures et demie, nous sommes à Birn-Koni, où l'Administrateur veut à toute force nous garder. Nous déclinons l'invitation, mais la deuxième voiture reste et rejoindra Zinder le lendemain.

Le froid est vif. Plusieurs fois nous nous enlisons dans le sable, qui rend la direction très pénible, et sur lequel nos phares mettent des lueurs neigeuses. A une heure quinze, nous passons au poste de Madaoua, et une heure après, complètement perdus dans la brousse, nous sommes obligés de vérifier notre direction à la boussole.

La conduite est de plus en plus pénible. A trois heures, nous souffrons beaucoup du froid, et Ozanne, qui n'a pas le moteur pour le chauffer, grelotte sous un amas de manteaux. J'ai les épaules et les bras si meurtris que je suis obligé de m'arrêter, et pendant que mes compagnons préparent une tasse de thé, je m'endors profondément au volant.

La boisson chaude nous a fait du bien et, pendant de longues heures, nous roulons sans trouver âme qui vive. Après une plaine immense, une autre plaine immense, à peine mouchetées d'arbrisseaux rabougris.

Nous sommes-nous trompés de direction et sommes-nous en Nigéria anglaise ?

Le soleil est depuis longtemps monté au zénith. Une chaleur accablante a succédé au froid de la nuit. Un à un, il a fallu quitter les vêtements chauds, ne gardant que la chemise, manches relevées.

A neuf heures, un cavalier est en vue. Nous le rejoignons et finissons par deviner que nous sommes dans la bonne direction. Effectivement, à dix heures cinquante, nous arrivons à Maradi; nous nous y arrêtons quelques minutes.

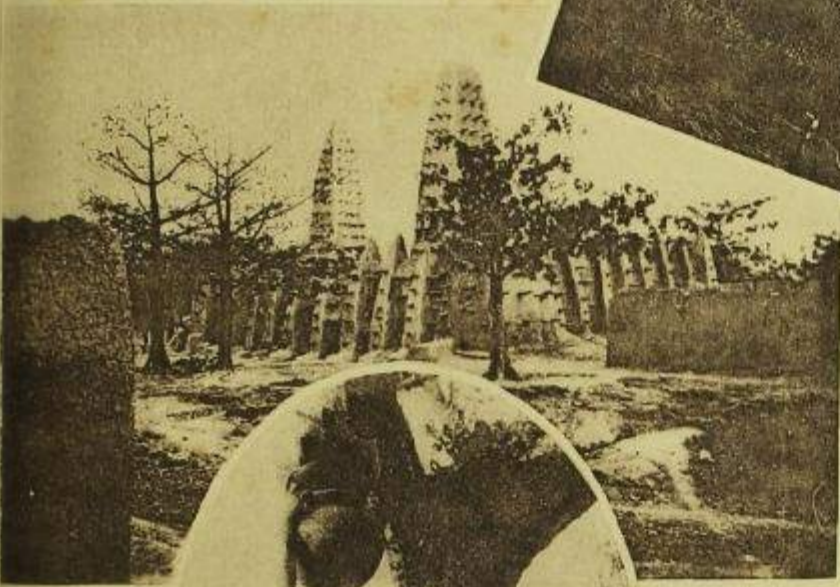
A une heure vingt de l'après-midi, je suis à nouveau obligé de m'arrêter un peu, à bout de forces. A deux heures, nous sommes à Tessaoua, point où tragiquement se termina la mission Centre-Afrique, et près duquel, sous un immense tamarinier vert, dans le silence angoissant de la brousse, dorment à jamais, côte à côte, les capitaines Chanoine et Voulet.

L'Administrateur nous exprime le désir de nous garder. Avec quel plaisir nous resterions, mais notre intention étant d'arriver à Zinder sans nous arrêter, nous repartons.

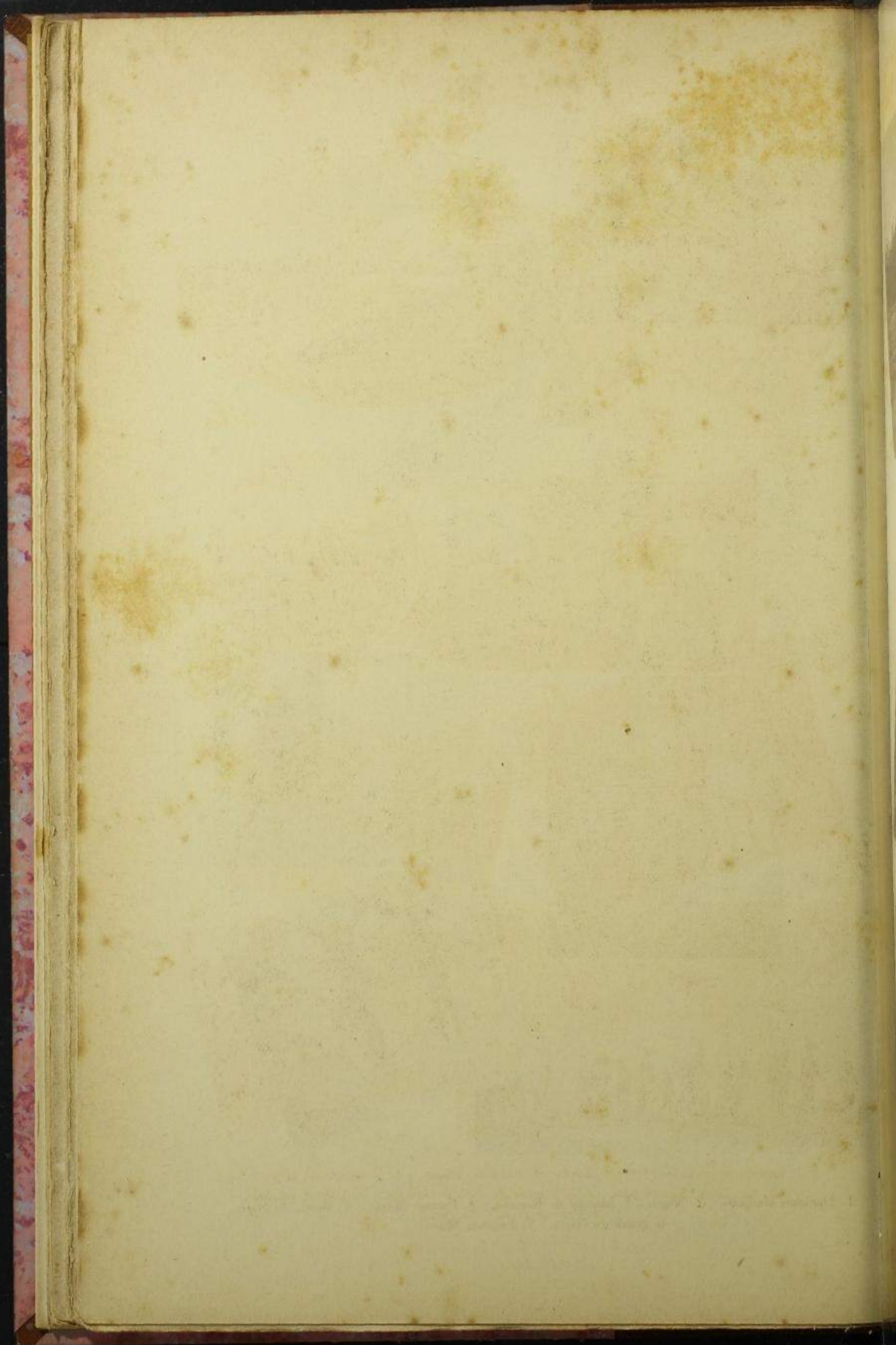
Dieu que cette route me paraît longue !... Le terrain sablonneux continue à m'arracher bras et épaules. Le paysage devient de plus en plus lugubre, le sable, en suspension dans l'air, tamise les rayons du soleil et met sur toute cette immensité une teinte de cauchemar.

Enfin, à dix-huit heures vingt-cinq, nous entrons dans la cour de la Résidence de Zinder, après avoir franchi près de mille kilomètres en trente heures quinze de marche effective.

Notre brave petit moteur, qui depuis si longtemps tournait, tantôt dans le froid vif, tantôt dans la chaleur étouffante, s'arrête tout bonnement, sans un retour, comme si nous venions de faire une simple promenade au Bois.

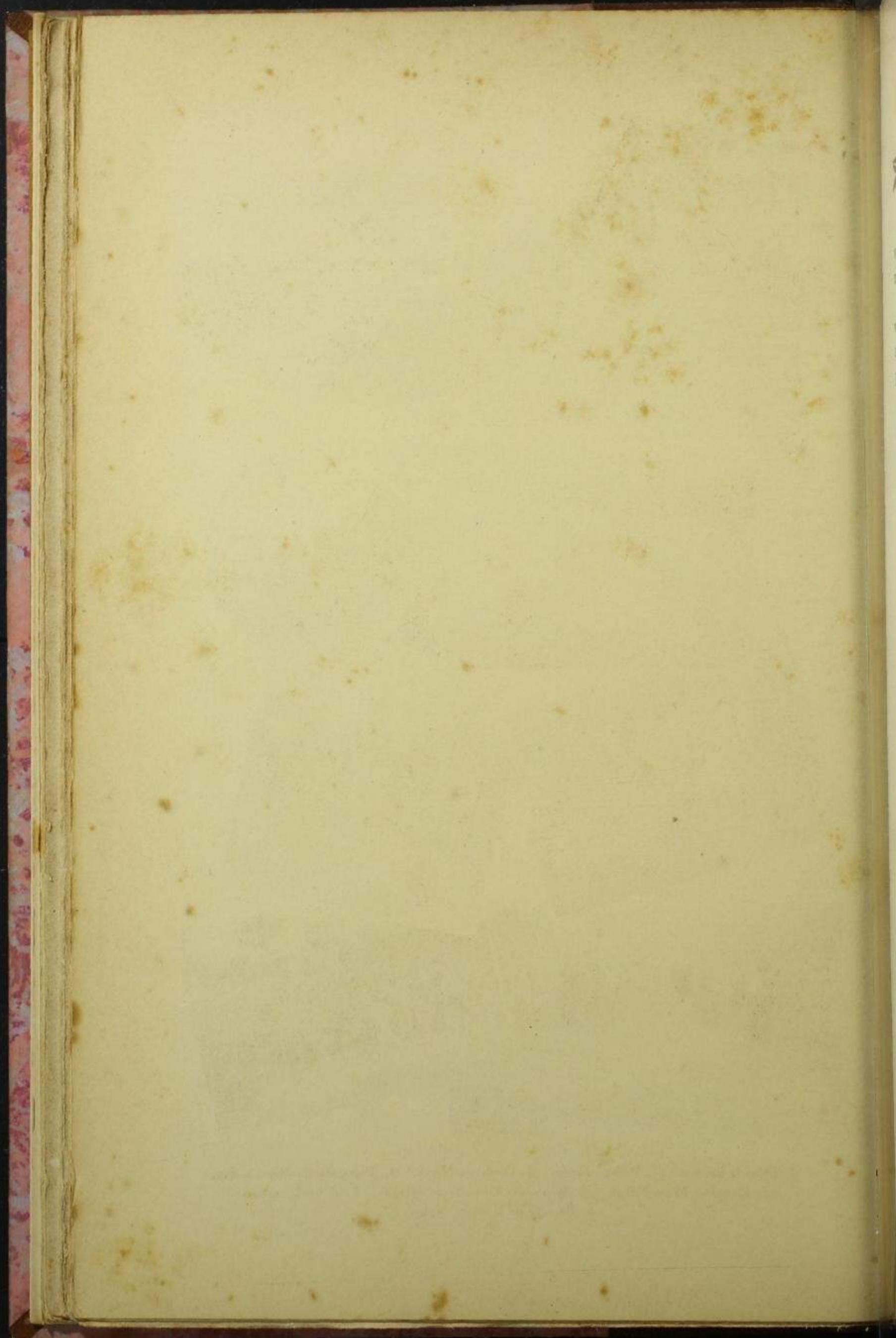


1. Danseurs masqués. 2. Niger. 3. Marché de Bamako. 4. Femme Mossi. 5. Bords du Niger.
6. Bords du Niger. 7. Femmes Mossi.





1. Dans la brousse. 2. Village Mossi. 3. Bords du Niger. 4. Traversée du Niger à Say.
5. Le sultan Moro-Nabab. 6. Rencontre de chefs de villages. 7. Bobo-Dioulasso.
8. Passage de la Volta Noire



Nous sommes reçus par M. Jorre et Madame, mais vraiment je n'ai plus la force de dîner. Je m'excuse, n'ayant qu'un désir unique : dormir... dormir !!!

Nous avons réalisé, d'une seule traite, avec une voiture ordinaire, ce que tous les coloniaux nous avaient annoncé comme irréalisable, et ce que les caravanes les plus rapides mettent près d'un mois à franchir.

27 Décembre.

Un homme me réveille d'un sommeil profond et me présente — chose inouïe — un bol de café au lait. Une rangée de dents blanches rit dans sa face noire. C'est un boy de la Résidence. Décidément, Madame Jorre nous gâte !...

Je me lève, encore un peu assommé de fatigue, courbaturé, les poignets et les épaules douloureux à crier.

Nous déjeunons au Palais, où nous apprenons que Madame et le Capitaine Delingette, qui tentent avec leur six roues Renault de gagner le Cap, ont dû rebrousser chemin en Nigéria devant une inondation inattendue. Ils ont repris la route nord du Tchad, en passant par Guinmi, route suivie par la mission Haardt-Audoïn-Dubreuil. Nous rentrons dans l'orbe de toutes ces missions et par radio nous leur envoyons à Fort-Lamy nos vœux de réussite et notre témoignage d'admiration.

Après le déjeuner, accompagnés du Gouverneur et de Madame Jorre, nous allons faire une excursion à Myrriah, oasis surgie en plein désert. Là prend naissance la source qui alimente la ville. Des fruits et légumes magnifiques poussent en abondance.

Nous revenons. Le soleil, brutalement, plaque des teintes vives au long des dunes blondes et là-bas, à l'horizon lointain, montent lentement des montagnes de rêve sur lesquelles se détache, à côté des blocs de

granit bleu, l'architecture moyenâgeuse de la Résidence de Zinder.

28 Décembre.

A midi, Valloton et Borle arrivent. Déjeuner très gai au palais du Gouverneur. Au soir, nous apprenons que, dans le Soudan anglo-égyptien, il nous sera impossible de trouver le moindre litre d'essence.

Nos amis suisses ont un geste qui les honore. Sentant que la deuxième voiture serait, de ce fait, peut-être pour nous une cause d'insuccès, ils n'hésitent pas une minute. Généreusement, ils offrent de se sacrifier. Ils vendent leur voiture à M. Jorre et décident de s'embarquer, le lendemain, à Kano pour Lagos.

Le reste de la journée est employé au triage de nos bagages communs, puis à la révision et graissage de la voiture.

Le lendemain, nous continuons nos préparatifs de départ, changeant aussi de l'argent français contre des livres anglaises. Le change est, à Zinder, tout spécial : avec des jetons de cuivre, on a la livre à 40 francs ; avec des billets de 5 francs on l'a à 50 ; avec des billets de 10 francs on l'obtient à 60 francs. Quant aux autres billets, ils n'ont aucun cours. Par billets français, j'entends ceux de l'A.O.F., car ceux de la Banque de France n'ont aucune valeur, pas même aux guichets du Trésor. Drôle de chose !

Je reverrai longtemps un major anglais venu chasser au Cameroun, se lamentant sur sa pauvreté, bien que porteur d'une liasse importante de billets de mille francs.

30 Décembre.

Nous prenons congé du Gouverneur et de Madame Jorre qui nous ont hébergés si généreusement, à la

coloniale, pendant trois jours, et nous laissons Zinder, qui, bientôt, disparaît dans un nuage de sable.

A treize heures, nous traversons le village de Casa-Oré, qui, très probablement, doit son nom à la blonde couleur de ses murailles d'enceinte.

A quatorze heures, un cavalier nous annonçant que la première voiture est arrêtée dans un marigot, nous rejoignons très vite. L'eau effectivement a noyé la magnéto, provoquant la panne. Un simple démontage, un nettoyage et nous arrivons à Cano à treize heures trente.

31 Décembre.

Nous faisons notre provision d'essence et à midi nous conduisons nos amis à la gare anglaise. Moment pénible des adieux ! Nous avons vécu avec eux des heures dures, peut-être même des minutes d'angoisse. Devant nous maintenant, l'inconnu se dresse, tandis que des amis très sûrs s'en vont, tout simplement parce qu'ils sentent que peut-être ils nous gêneraient et que leur amitié vraie, forgée au souffle de la brousse africaine, est plus forte que leur intérêt ou que leur amour-propre.

Aussitôt après, tristement, nous reprenons la direction de Maiduguri. Notre voiture, très lourdement chargée, se comporte cependant à merveille sur la piste normale, mais à minuit vingt, en traversant un marigot, notre Rolland-Pilain s'enfonce jusqu'aux moyeux.

Nous sommes obligés de décharger nos caisses et de porter nos sept cents kilos de bagages jusqu'à la terre ferme. Notre véhicule, ainsi allégé, a parcouru, au bout d'une heure et demie, les cent mètres dangereux. Rechargement et départ. A deux heures et demie, nous dressons nos lits dans la brousse et réveillonnons d'une boîte de sardines et d'un peu de café fabriqué avec l'eau

du radiateur. En l'honneur du premier Janvier, nous buvons une demi-bouteille de champagne.

Sur nos têtes, le grand ciel bleu semble criblé d'une infinité de clous d'or et nous nous endormons en pensant que, peut-être, ceux qui là-bas nous attendent sur la terre française peuvent voir aussi — trait d'union idéal — les mêmes étoiles scintillantes.

1^{er} Janvier.

A l'aube, nous repartons. Après avoir traversé sur des nattes le lit du fleuve Gémaari, nous roulons toute la journée parmi de grands mimosas épineux. Journée sans incidents. A huit heures, nous montons notre tente au pied d'un baobab géant, tandis que, tout près de nous, de nombreuses pintades lancent leurs cris stridents et que la brousse s'endort, ivre de senteurs chaudes.

Notre sommeil est souvent troublé par des hyènes et des chacals, visites peu dangereuses, mais désagréables à certain point de vue, puisqu'ils parviennent à manger, dans la voiture, deux poulets que nous gardions en réserve.

2 Janvier.

Après avoir roulé toute la journée et croisé de nombreuses caravanes de chameaux chargés de cuir, nous arrivons à quatre heures à Maiduguri. M. Lethem, Résident, nous reçoit très cordialement, nous invitant à un dîner amical où, délicate attention, la table est décorée aux couleurs françaises et anglaises.

Très obligeamment, il nous communique les renseignements qu'il possède sur la zone que nous allons traverser, car lui-même doit accomplir un voyage empruntant notre itinéraire jusqu'à El-Obeïd. Ces renseignements sont inquiétants. La zone, inondée, paraît infranchissable et les indigènes hostiles.

3 Janvier.

A huit heures, prenant congé de nos hôtes anglais, nous gagnons la brousse, où nous rencontrons des gazelles de toutes sortes et de nombreux troupeaux d'antilopes-cheval.

A midi, nous sommes à Dikowa, où nous déjeunons en compagnie de l'assistant anglais, dans l'ancien palais du sultan Rabath.

Nous avons la chance de pouvoir interroger Shiltine, eunuque préféré de ce sultan, l'homme qui assista au duel fameux Rabath-Lamy : « C'était sur les hauteurs de Kousseri, la lutte avait été chaude entre les partisans indigènes et les soldats de la colonne française. Sur le soir, le hasard de la bataille mit face à face les deux hommes qui, depuis si longtemps, se faisaient échec. Un combat singulier s'engagea, terminé bientôt par deux blessures mortelles : l'une de sagaie, l'autre de revolver. »

Rabath et Lamy disparaissaient en même temps, l'un pour le triomphe de la civilisation, l'autre pour la défense de la barbarie et le maintien de sa toute puissance.

A ceux dont le cœur sensible saigne à la pensée que des Européens sont allés là-bas détrôner des chefs qui étaient chez eux, je dédie ces deux petites histoires :

En 1899, on avait amené à Rabath un voyageur français — de Behacle — qui, bien paisiblement, dans un but essentiellement scientifique, cherchait à atteindre le lac Tchad. Gardé comme prisonnier, chaque matin il devait venir saluer le sultan qui, un beau jour, le voyant marcher le long des murs d'enceinte, le fit appeler et lui dit :

— Pourquoi mesures-tu mes fortifications ?

— Je ne mesure pas tes fortifications, je me promène simplement.

— C'est bien, je te tuerai !

— Si tu me tues, des soldats français viendront ici pour me venger, plus nombreux que tu as de cheveux sur la tête.

— Ça ne fait rien, je te tuerai quand même.

Et, effectivement, de Béhacle fut saisi et empalé. Son corps ne fut jamais retrouvé. L'exécuteur de cette odieuse sentence existe encore, mais, malgré toutes nos questions, il se tient sur une réserve prudente. Nos amis anglais viennent d'élever un monument à l'humble voyageur qui tomba, là-bas, sans bruit, pour la cause du progrès, sur la terre africaine.

Shiltine continue : « Rabath avait sept cents femmes. Tous les matins, dans cette cour du palais, elles venaient saluer le maître tout puissant. Elles se mettaient nues, couchées sur deux rangs, et lui passait, s'amusant à les piquer de la pointe de son yatagan. Chaque jour, quelques-unes de ces malheureuses, surtout celles qui étaient enceintes, se voyaient saisies, mises dans l'impossibilité de remuer et, tranquillement, Rabath leur ouvrait le ventre. »

Que ceux qui tiennent à pleurer sur ces pauvres déchus réfléchissent à ces deux histoires, car elles ne sont pas spéciales à Rabath, le sultan tout puissant.

A seize heures vingt, nous partons, accompagnés d'un interprète anglais; une demi-heure après, tombant dans une zone de poto-poto, nous travaillons jusqu'à la nuit pour nous en dégager. (Le poto-poto est une boue visqueuse, noire, terriblement adhérente et qui constitue un obstacle parfois insurmontable).

A vingt et une heures, nous arrivons à N'Gala, à douze kilomètres du Tchad, dont la présence se révèle déjà car, dans le ciel, passent, en bandes innombrables, canards et sarcelles, tandis que, dans le grand silence, résonnent les cris lugubres des oiseaux-trompettes.

4 Janvier.

Nous allégeons la voiture pour tenter de gagner le lac Tchad. Au matin, nous roulons dans la brousse, parmi des massifs de jujubiers et de mimosas poussant dans un sol complètement noir, largement crevassé.

Grâce à la légèreté de notre Rolland-Pilain, nous traversons sans ennui deux marigots. A onze heures, nous marchons encore, ayant toujours la rivière l'El-Ebeïd sur notre droite. Un quart d'heure après, nous arrivons au village d'Ulgoo, perdu en pleine brousse. La population, effrayée, s'enfuit, mais grâce au fils du chef de Dikowa, qui nous a accompagnés, nous réussissons à avoir des chevaux.

Je pars en reconnaissance avec Ozanne. Tranin gardera la voiture.

Pendant quelques instants, nous marchons dans des terrains de coton, moitié marécageux, moitié solides. Tout à coup, les chevaux pataugeant dans l'eau, refusent d'avancer : c'est le commencement du lac.

Debout sur nos étriers, avidement nous regardons, avec une émotion profonde, cette immense étendue bleu-verte, de roseaux et de papyrus, qui s'en va là-bas, très loin, jusqu'à l'horizon, se confondre avec le bleu idéal du ciel immaculé. Etendue tellement grande qu'il faut en bateau trois journées entières pour atteindre l'eau libre et qui semble faire au lac mystérieux comme un collier d'émeraude. Lac prestigieux, dont l'attrance fut telle au siècle dernier, que bien des explorateurs payèrent de leur vie le désir de l'atteindre. Lac dont le nom berça notre enfance et sur les bords duquel, tout à l'heure, premiers au monde, nous roulerons en automobile.

Au retour, nous trouvons les indigènes plus familiarisés. Petit à petit, ils se sont approchés de la voiture et maintenant nous suivent, semblant n'avoir plus peur.

Le sphinx du bouchon de radiateur les étonne, ils se figurent que, seul, gri-gri favorable, il fait marcher ce véhicule inconnu d'eux. Mais où vraiment ils ne retiennent plus leur admiration, c'est lorsque, de deux coups de fusil browning, je fais un doublé de canards et du troisième, tirant dans une bande de sarcelles, il en tombe onze. Nous leur distribuons ce gibier. Dorénavant, nous pouvons leur demander ce que nous voulons; certainement, nous faisons à leurs yeux figure de sorciers.

Une centaine de noirs nous accompagnent depuis les tout petits : filles aux reins ceints d'un mince collier rouge, garçons au ventre proéminent, « moussous » aux cuisses musclées et aux seins splendides, vieilles à la poitrine pendante comme des outres vides, hommes drapés fièrement dans des burnous de « gabac ».

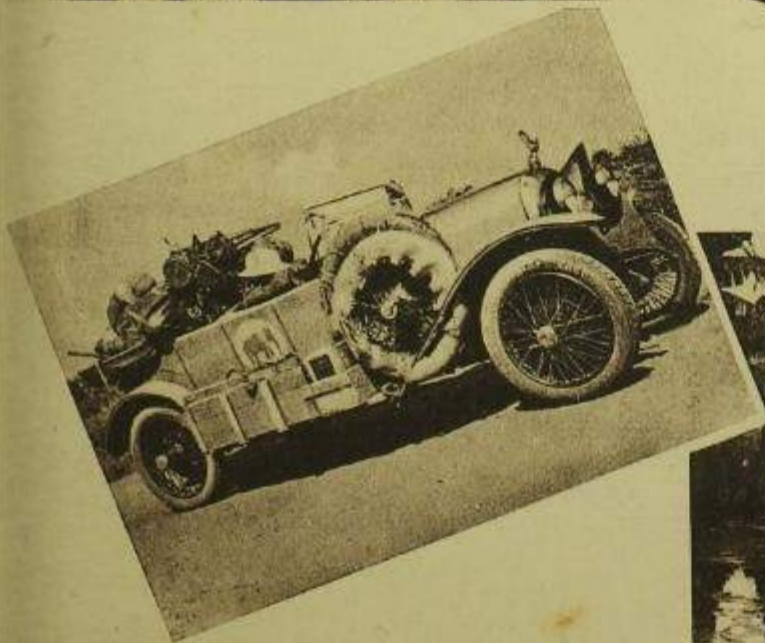
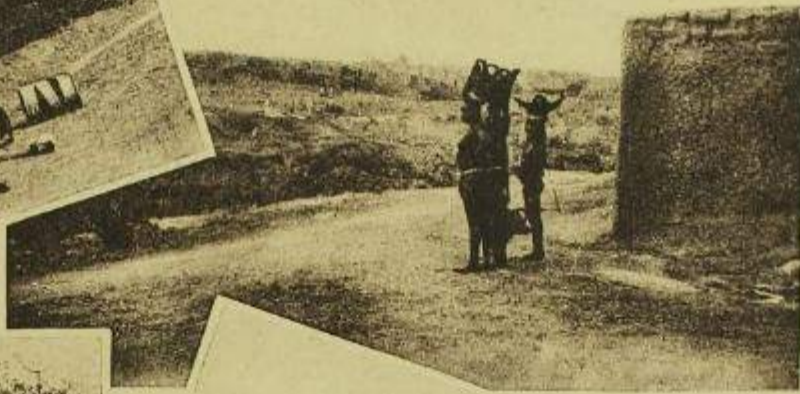
Grâce à leur aide, nous arrivons au point où nous étions tout à l'heure et notre Rolland-Pilain, que nous aimons et soignons comme une compagne fidèle, chante pour la première fois sur ces bords jusqu'alors inviolés la chanson éternelle de la civilisation et du progrès.

La nuit est venue quand nous rejoignons N'Gala, où le chef nous attend et nous annonce que le passage est impossible avant trois mois...

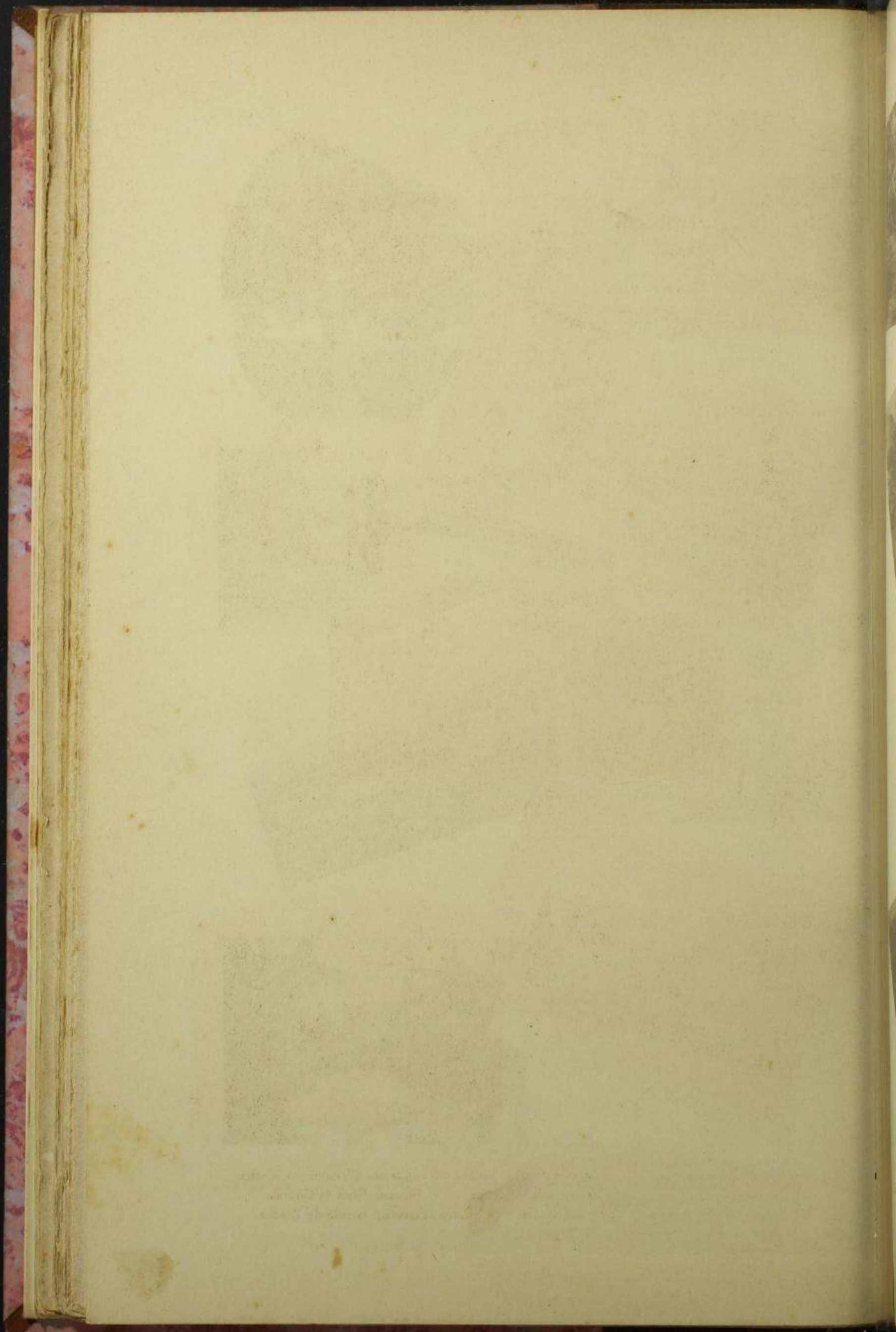
5 Janvier.

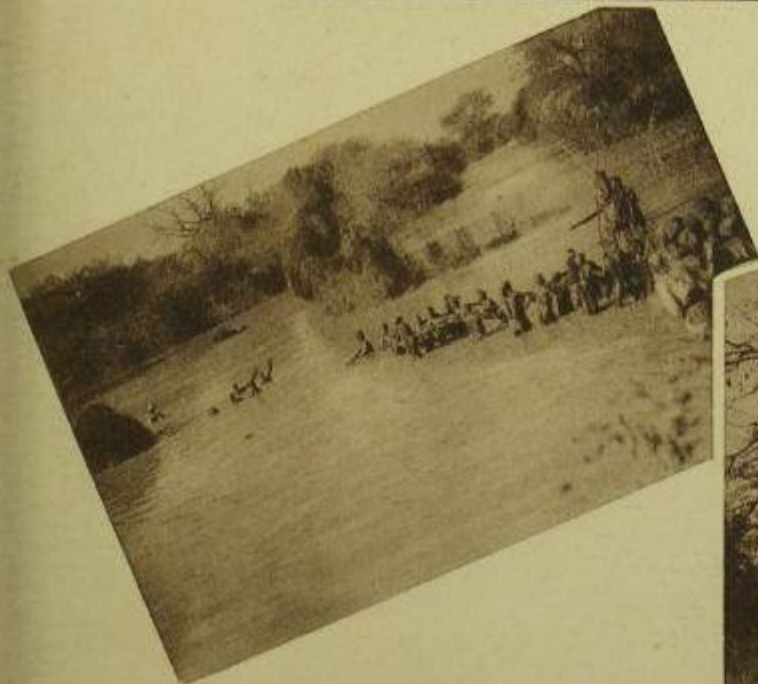
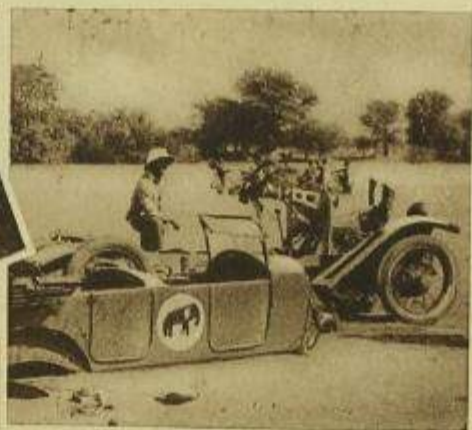
Au matin, je pars à cheval reconnaître le terrain qui, paraît-il, est impraticable. Surprise : au moment du départ, toute une escorte de chefs bariolés m'accompagne. Nous passons l'El-Ebeïd à la nage, puis remontons de l'autre côté. Cinq kilomètres après, nous trouvons une autre rivière nous barrant le chemin. Sur dix-huit milles, cinq cours d'eau ayant une profondeur de deux à quatre mètres semblent nous interdire formellement le passage.

A quatre heures de l'après-midi, je rentre, toujours suivi de ma suite multicolore, mais presque découragé.

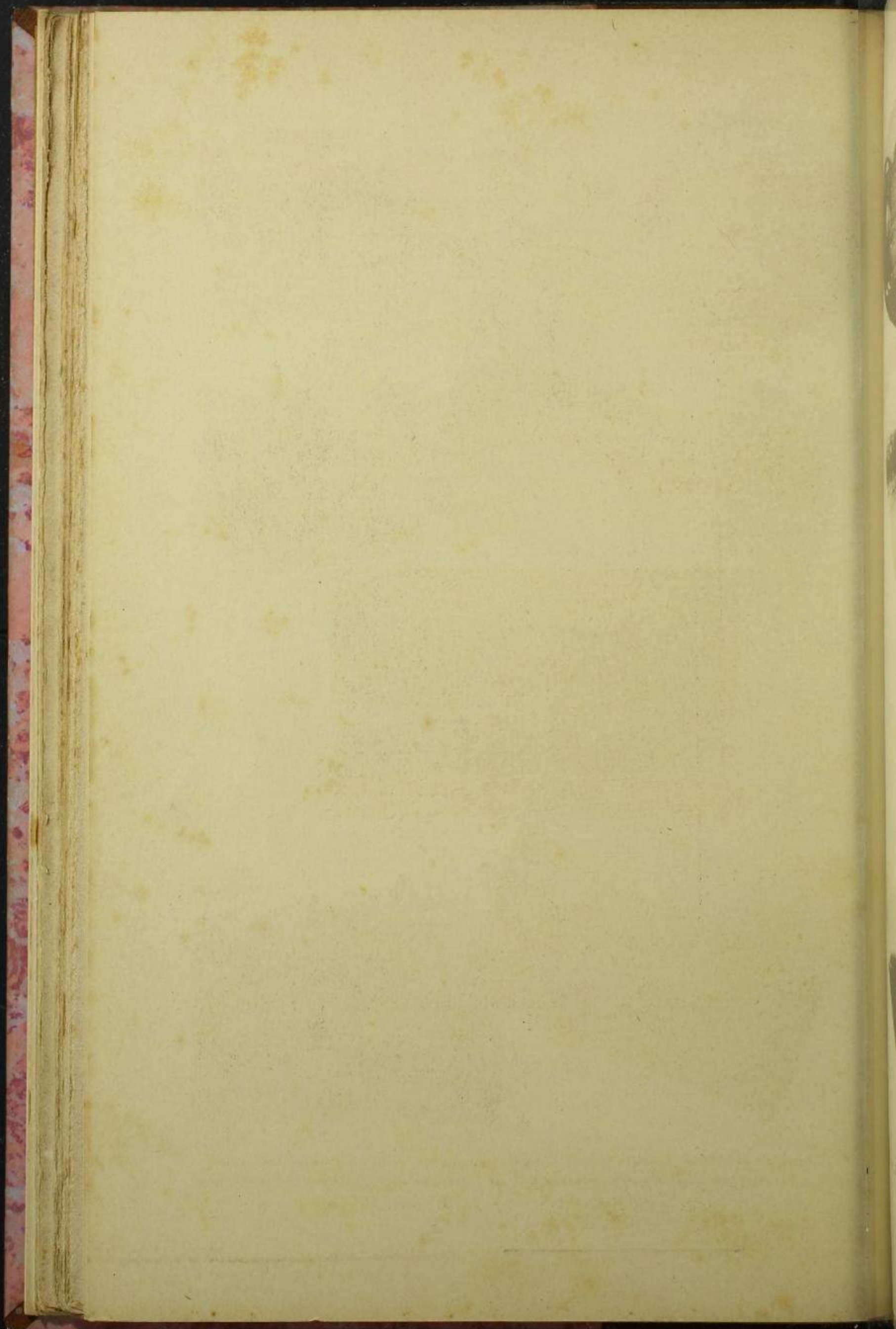


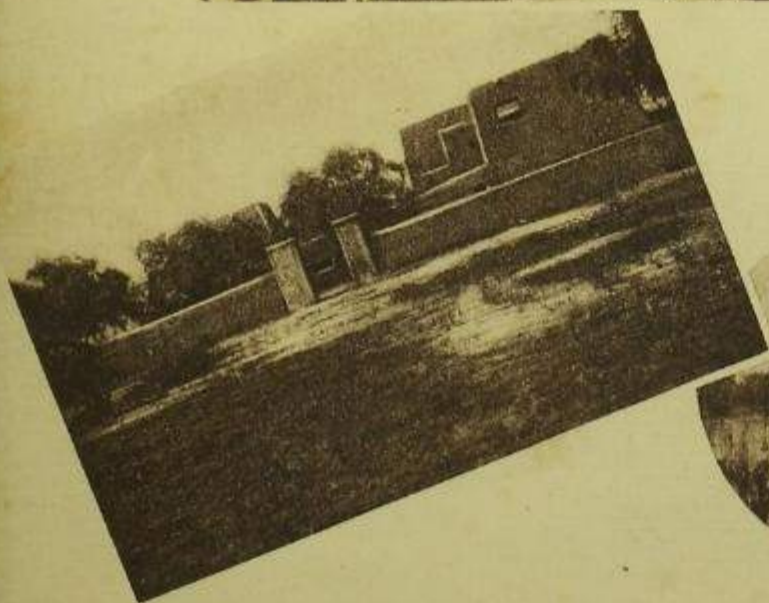
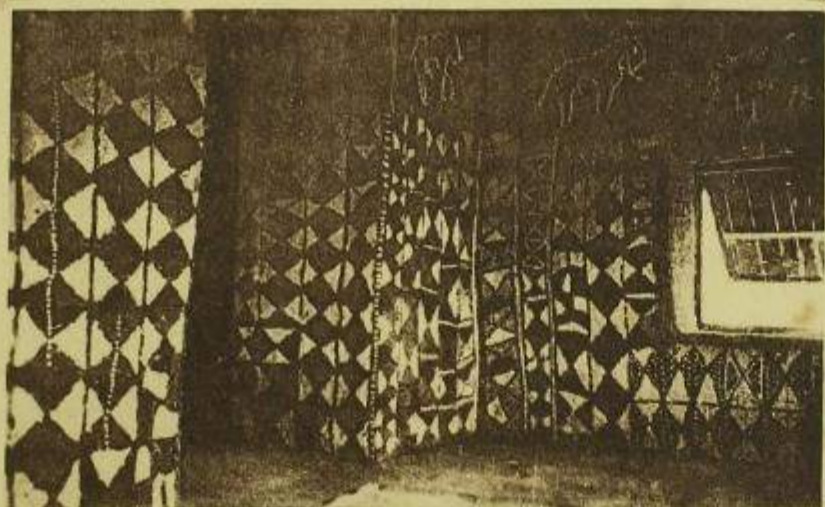
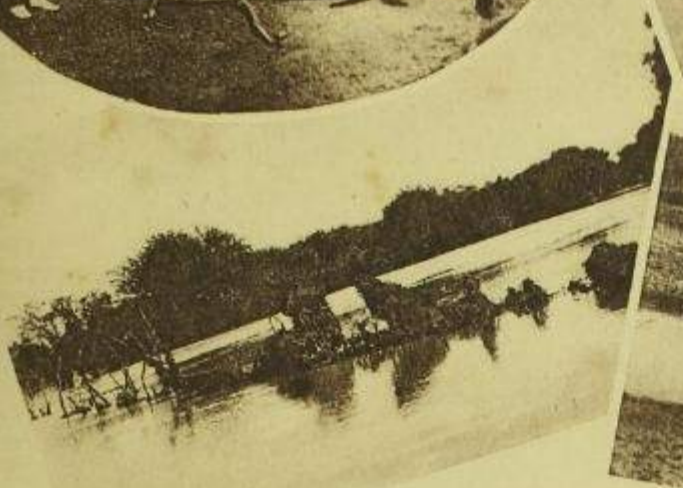
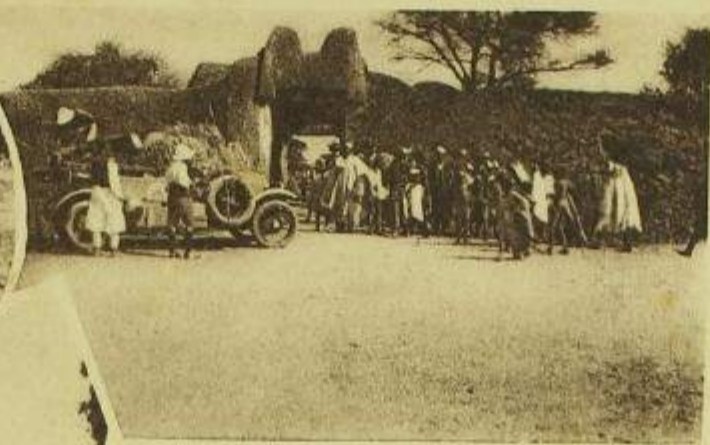
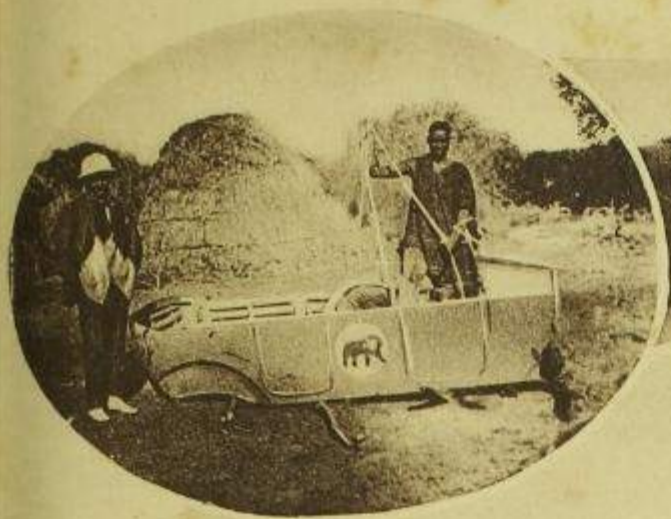
1. Fantasia Fada N'Gourma. 2. Au sud de l'arbre, tombes des capitaines Chanoine et Voulet.
3. Remorque brisée. 4. Pays Mossi, Bobo-Dioulasso. 5. Fantasia Fada N'Gourma.
6. Zinder, la ville indigène. 7. Avant Zinder. 8. Source alimentant la ville de Zinder.



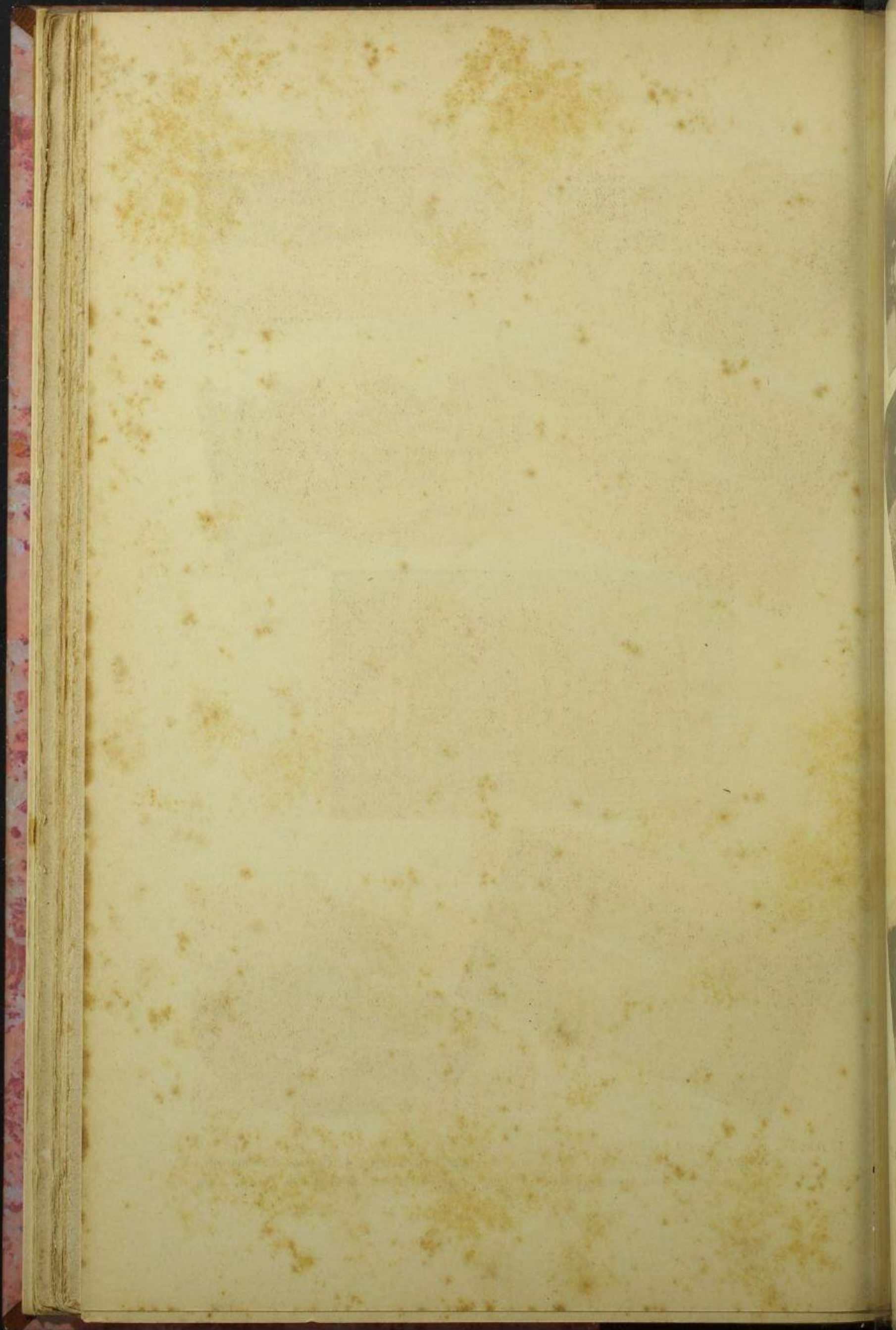


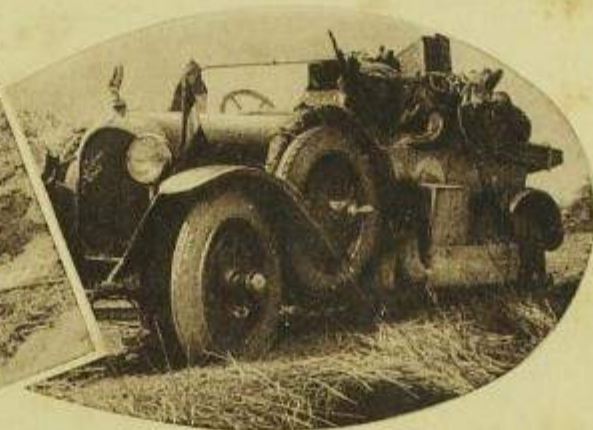
1. Passage de marigots entre N'Gala et Kouda (Cameroun). 2. La voiture sur radeau.
3. Monument de Béhacle (Dikowa, Nigéria anglaise). 4. Carrosserie démontée. 5. A Fada N'Gourma.
6. Passage sous l'eau. 7. Nigéria anglaise.



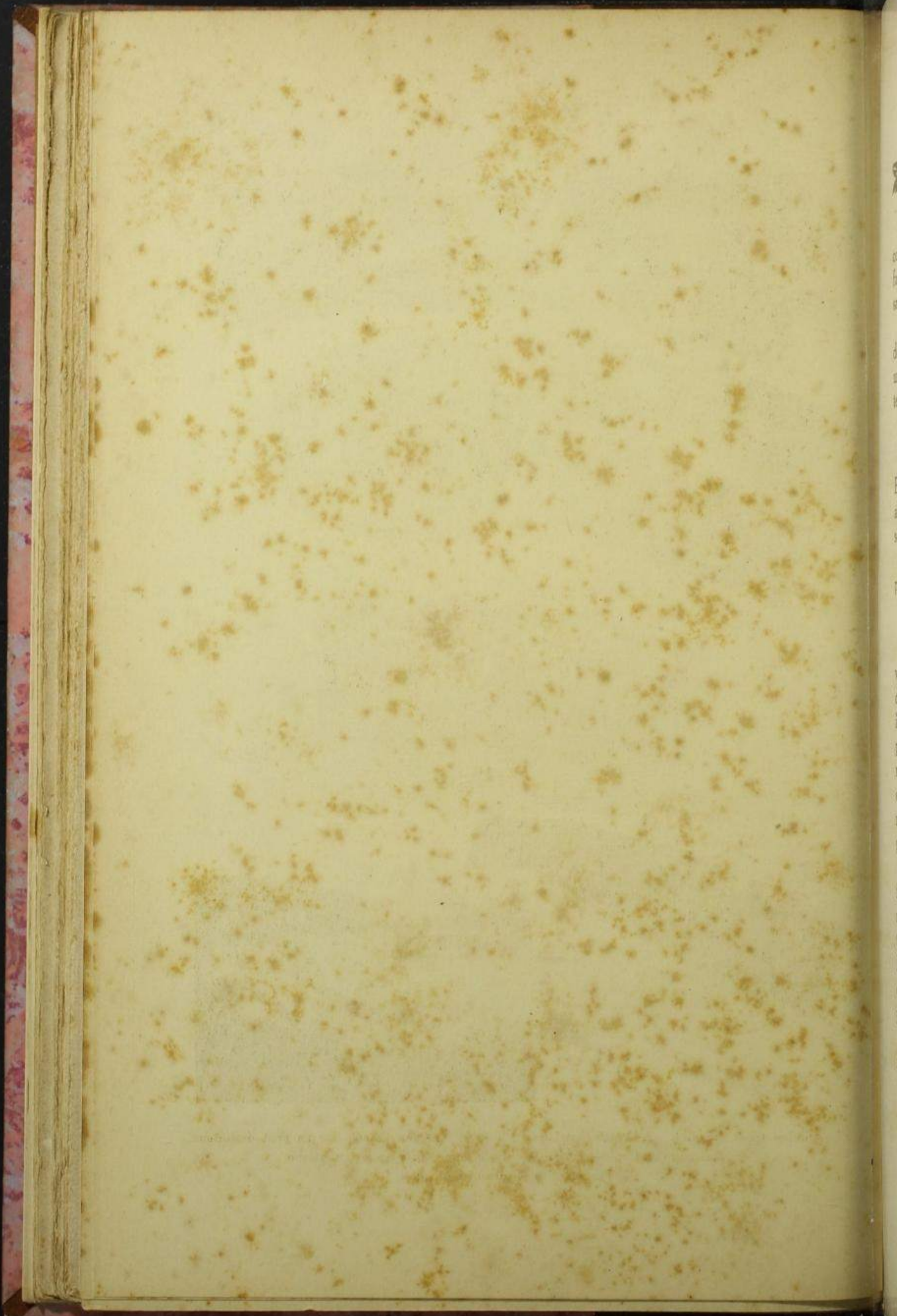


1. Carrosserie démontée. 2. Casa-Oré. 3. Inondations avant Fort-Lamy. 4. Passage d'un marigot.
5. Intérieur du palais du sultan Rabat. 6. Palais du sultan Rabat. 7. Sortie de l'eau.





1. Abécher (pont effondré). 2. Avant Fort-Lamy. 3 et 4. Abécher, passage sur un pont de fortune.
5. Rencontre du Capitaine et de M^{me} Delingette. 6. Passage d'un ouadi.
7. Passage d'un ouadi sur des feuilles.



Que faire ? On peut passer la première rivière en construisant des radeaux, mais pour les autres, il n'y faut pas songer, aucun bois plus léger que l'eau ne poussant aux alentours.

Après mûre réflexion, mes compagnons et moi décidons d'envoyer à Kousseri (cent vingt-cinq kilomètres) un cavalier pour demander du secours pendant que nous tenterons d'avancer.

6 Janvier.

Je conduis la voiture sur les bords mêmes de l'El-Ebeïd, rivière sur laquelle, avec l'aide d'indigènes, nous allons construire un radeau de paquets de roseaux assemblés.

La chaleur est accablante. Tranin s'arrête, épuisé, pris d'étourdissements.

7 Janvier.

Revenus coucher à N'Gala, nous le quittons à cheval au petit jour, suivis de dix-huit porteurs qui prendront nos bagages. Palabres sans fin avec le chef. Enfin à une heure de l'après-midi, nous embarquons pour le premier voyage : la carrosserie, les roues de secours, le radiateur, les bagages. Aussitôt le radeau revenu, nous commençons à charger le châssis, qui, étant trop long, nous oblige à une installation de fortune. Tiendra-t-elle pendant les trois cents mètres du parcours ?

Enfin, à quinze heures, nous sommes sur la rive française du Cameroun, sauf Tranin qui, ne sachant pas nager, attend un autre voyage. Il se débat pendant ce temps avec le chef, vieux brigand, qui lui réclame six livres pour le passage, mais finit par en accepter trois, qui d'ailleurs nous furent très aimablement renvoyées par le Résident du Bornou.

A dix-sept heures, tout est remonté provisoirement et nous poussons la voiture, avec l'intention de gagner la

rivière reconnue. Mais à un moment donné, sans savoir ni pourquoi ni comment, notre interprète s'enfuit à toutes jambes, nous laissant en tête à tête avec les indigènes qui d'ailleurs aussitôt, font semblant de ne plus rien comprendre et nous abandonnent.

Notre situation est évidemment assez critique. Nous ignorons ce que sont devenus les porteurs de bagages et dès que nous arrivons dans un village les noirs prennent la brousse.

8 Janvier.

La nuit s'est passée à rechercher nos bagages. A quatre kilomètres en arrière nous en récupérons une partie et nous nous allongeons avec l'espoir de dormir. Mais nous sommes tenus éveillés par des myriades de moustiques et par les rugissements d'un lion semant la terreur dans les troupeaux de bœufs environnants.

Vers huit heures, aidés de quelques noirs, nous tentons de chercher un passage plus facile, inutilement d'ailleurs, car après avoir fait plusieurs kilomètres en poussant la voiture, nous l'abandonnons en plein marécage. Tranin est très déprimé par la chaleur; il cherche à s'étendre sous une ombre vaine.

A treize heures trente, des noirs arrivent et nous semblons comprendre que sur notre droite il se passe quelque chose d'extraordinaire. Qu'est-ce ? Etant seul valide, je les suis pendant deux kilomètres environ. Là, ils s'arrêtent, attendant sur le bord de la rivière. Au bout d'une heure, je me demande si c'est une plaisanterie. Mais enfin, brusquement, émerge de derrière un bouquet d'arbres, une pirogue et sur cette pirogue un blanc nonchalamment étendu sous une ombrelle grise.

Christophe Colomb, en voyant une terre nouvelle monter de l'Océan, n'eut certainement pas un cri plus joyeux que le mien. Un blanc !... C'était peut-être la fin

de tous nos maux ! Ce blanc était un grec, M. Marco-Poulos, commerçant de Fort-Lamy et de Kano. Il me prévient qu'il a rencontré notre émissaire hier à 60 kilomètres dans l'est et que le Commandant de Kousseri ne sera prévenu que ce soir. Il nous conseille d'assembler des pirogues et de remonter la rivière pendant environ trente kilomètres. Ce sage avis ne peut malheureusement pas être suivi, car nous n'avons qu'une pirogue taillée dans un tronc d'arbre et il nous serait impossible, faute d'hommes, de charger la voiture.

9 Janvier.

Au petit matin, nous allons rejoindre la rivière, car nous avons décidé de nous diriger vers Afadé, avec notre unique pirogue, allant nous-mêmes au-devant du secours. Pendant ce temps, Ozanne gardera la voiture. Nous avons une soif terrible, car nous essayons de rester le plus possible sans boire d'eau du fleuve, notre filtre étant dans les bagages égarés. Les deux noirs qui doivent nous servir de pagaieurs refusent tout d'abord de nous emmener, puis acceptent de mauvaise grâce. Ils nous font comprendre qu'ils n'ont rien à manger.

Nous naviguons dans une végétation luxuriante et à chaque instant des milliers de sarcelles et de canards s'envolent en bandes serrées. Des aigrettes nombreuses mettent des taches blanches sur l'eau verte.

Il nous reste cinq cartouches, car notre réserve a suivi les porteurs. Je tue deux canards pour les boys, ce qui nous fait aussitôt remonter dans leur estime.

Souvent, nous sommes arrêtés par des pêcheurs nus qui, avec de primitifs filets, ramènent de nombreux poissons. Sur les rives, ce poisson est séché au soleil, constituant une réserve pour la saison mauvaise. De ces sécheries rudimentaires monte une odeur épouvantable. Comment peuvent-ils engloutir de pareilles choses ?

Interrogé, l'un d'eux répond : « Moi pas manger odeur ». Evidemment, nous n'y avons pas songé !!!

Malgré la pénurie de munitions, je tue trois aigrettes; deux d'entre elles sont superbes.

A six heures et demie, nous arrivons à Fuma. Une splendide chéchia rouge a l'air de se détacher sur la rive sombre. Un tirailleur ? Oui, c'est bien l'interprète envoyé par le Commandant de Kousseri et qui, jour et nuit, a marché pour venir à notre secours. Nous sommes sauvés. Grâce à lui, nous pouvons donner des ordres pour faire rejoindre nos bagages égarés. Des émissaires partent aussi pour demander aux sultans environnants des hommes qui devront se mettre à notre disposition.

La situation brusquement s'améliorait, et dans nos cœurs renaissait l'espoir de vaincre.

10 Janvier.

Impossible de fermer l'œil, car des milliers de moustiques se sont rués sur nous pendant qu'un remue-ménage terrible se faisait entendre dans le petit village perché sur la hauteur.

Au moment de nous endormir, j'avais demandé au tirailleur de faire taire un bouc menant un sabbat anormal : « C'est une chèvre « monsieur » qui voudrait aller coucher avec une chèvre « madame », me répondit-il. « Eh bien, mon vieux, laisse aller ce pauvre animal et qu'il se taise ! »

L'ordre fut exécuté, malheureusement pour nous, car de toutes les cases jaillirent aussitôt des animaux agiles répondant aux appels du mâle et toute la nuit, dans un bruit ininterrompu de bêlements, passèrent des enfants noirs poussant des chèvres blanches !

A cheval, nous rejoignons la voiture et retrouvons Ozanne qui, lui non plus, n'a guère dormi. N'ayant pas

d'allumettes, il n'a pu faire de feu et toute la nuit a été tenu éveillé par des reptiles et des animaux rôdeurs.

Une quarantaine d'hommes sont déjà arrivés, attendant les ordres, qui sont aussitôt exécutés. Des cordes sont attachées aux mains avant du châssis de notre Rolland-Pilain et pendant que des noirs s'y attellent, d'autres poussent. Le châssis, libéré de sa carrosserie, que des indigènes portent gravement sur leur tête, semble ne plus adhérer au poto-poto et entre facilement dans l'eau. La profondeur des cours d'eau traversés varie entre cinquante centimètres et un mètre cinquante, mais je peux toujours, debout sur le châssis, rester maître de la direction. Huit bras de rivière sont ainsi traversés avant d'arriver à Fuma, point de départ du lendemain. Je remonte la carrosserie, ce qui nous permettra de récupérer les porteurs.

11 Janvier.

Départ de Fuma à sept heures. Nous avons payé au chef de village cinq francs pour un mouton, cinq francs pour dix poulets, des œufs et quinze litres de lait. Comme nous arrondissions la somme, il nous fait de grands salamalecs et nous aimons à penser qu'il appelle sur nos têtes les bénédictions d'Allah le juste, d'Allah le grand !

Les rivières que nous traversons aujourd'hui sont toutes à peu près semblables, mais assez profondes. Il faut, à la nage, passer les cordes attachées aux mains avant et de l'autre côté tirer la voiture. Petit à petit, elle s'enfonce dans l'eau, puis brusquement disparaît dans un bouillonnement d'écume. Je me mets à la nage, abandonnant la direction, et j'attends. C'est un moment angoissant, car si les noirs ne peuvent faire avancer notre Rolland-Pilain en tirant sur la corde, il faut plonger pour chercher l'obstacle. Le danger est de renverser

la voiture et j'avoue que si celle-ci avait appartenu à une maison au lieu d'être ma voiture personnelle, je n'aurais jamais osé lui faire courir de semblables risques.

Certains passages de rivières nous ont demandé plusieurs heures de travail ininterrompu et très pénible car, avec l'évaporation intense qui agit sur l'épiderme, on est glacé dès que l'on sort de l'eau.

Enfin, au milieu de la nuit, nous arrivons à Kouda.

12 Janvier.

Départ au jour. Même mode de locomotion, quelques rivières traversées suivant le travail classique et nous entrons dans une bande de poto-poto. Passage extrêmement pénible.

A sept heures, nous sommes à Afadé. Le sultan vient nous saluer et nous apprend que la zone inondée est franchie. Nous avons fait traverser à la voiture dix-sept rivières, dont plusieurs sous quatre mètres d'eau.

Toute la nuit, je démonte, nettoie, remonte, et au matin notre bon petit moteur chante dans l'air frais sa belle chanson sonore.

13 Janvier.

Départ à dix heures vingt avec chargement complet. Quelle joie de sentir notre Rolland-Pilain aussi souple, aussi nerveuse qu'avant ses multiples bains prolongés !

Une heure après, un magnifique cavalier nous informe que le Lieutenant Héron, Commandant du Cercle de Kousseri, est à environ deux kilomètres en avant. Aimablement, il venait à notre secours. Le voilà ! C'est un jeune Saint-Cyrien qui, très vite, s'est assimilé les mœurs du pays, et auquel incombe le commandement d'un territoire presque aussi étendu que la moitié de la France. Nous le prenons avec nous jusqu'à Kousseri, où nous arrivons à treize heures vingt, précédant de quelques minutes un major anglais, ahuri de nous y voir, car

il avait déclaré la veille au Lieutenant que jamais, au grand jamais, nous ne pourrions passer avant la décrue.

A seize heures dix, le chef de cabinet de M. Reste, Gouverneur du Tchad, arrive, accompagné de l'Intendant et de M. Cornic, nous souhaiter la bienvenue au nom du Gouverneur. Il est chargé de nous transmettre une invitation officielle à dîner et de nous dire que le lendemain nous pourrions passer la voiture sur l'autre rive du Chari.

A bord de sa vedette, nous gagnons Fort-Lamy, où nous avons l'honneur d'être reçus par Madame et M. Reste, par Madame et le Capitaine Delingette et M. Bonneau, leur mécanicien. Ces derniers viennent de Colomb-Béchar, sur une six roues Renault, continuant le lendemain sur le Cap, but de leur mission.

Le dîner fut très gai et les toilettes féminines mirent des notes claires tout à fait inattendues à côté de nos tenues de brousse.

14 Janvier.

Nous saluons la mission Delingette repartant vers le Cap. Le Capitaine a l'amabilité de nous écrire ces mots sur notre livre de bord :

« Madame, M. Bonneau et le Capitaine admirent
« la ténacité, l'esprit de décision que MM. Tranin et
« Duverne montrèrent au cours de leur randonnée de
« l'Atlantique à la Mer Rouge et les félicitent d'avoir
« réalisé le tour de force de traverser la zone inondée
« du Cameroun. Ils sont heureux d'avoir rencontré de
« charmants camarades. Fort-Lamy, le 14 janvier. »

A midi, nous déjeunons chez M. Mathey, où nous retrouvons M. Cornic, excellent camarade d'aviation. Dans l'après-midi, Ozanne et moi allons à Kousseri passer notre voiture sur chaland. Tranin est couché avec une fièvre intense.

15 Janvier.

Nettoyage de la voiture. Revision, graissage. Le soir, dîner à la Résidence. Nous sommes si cordialement reçus que nous oublions notre tenue ridicule.

16 Janvier.

Vérification complète de l'éclairage électrique, réparations diverses.

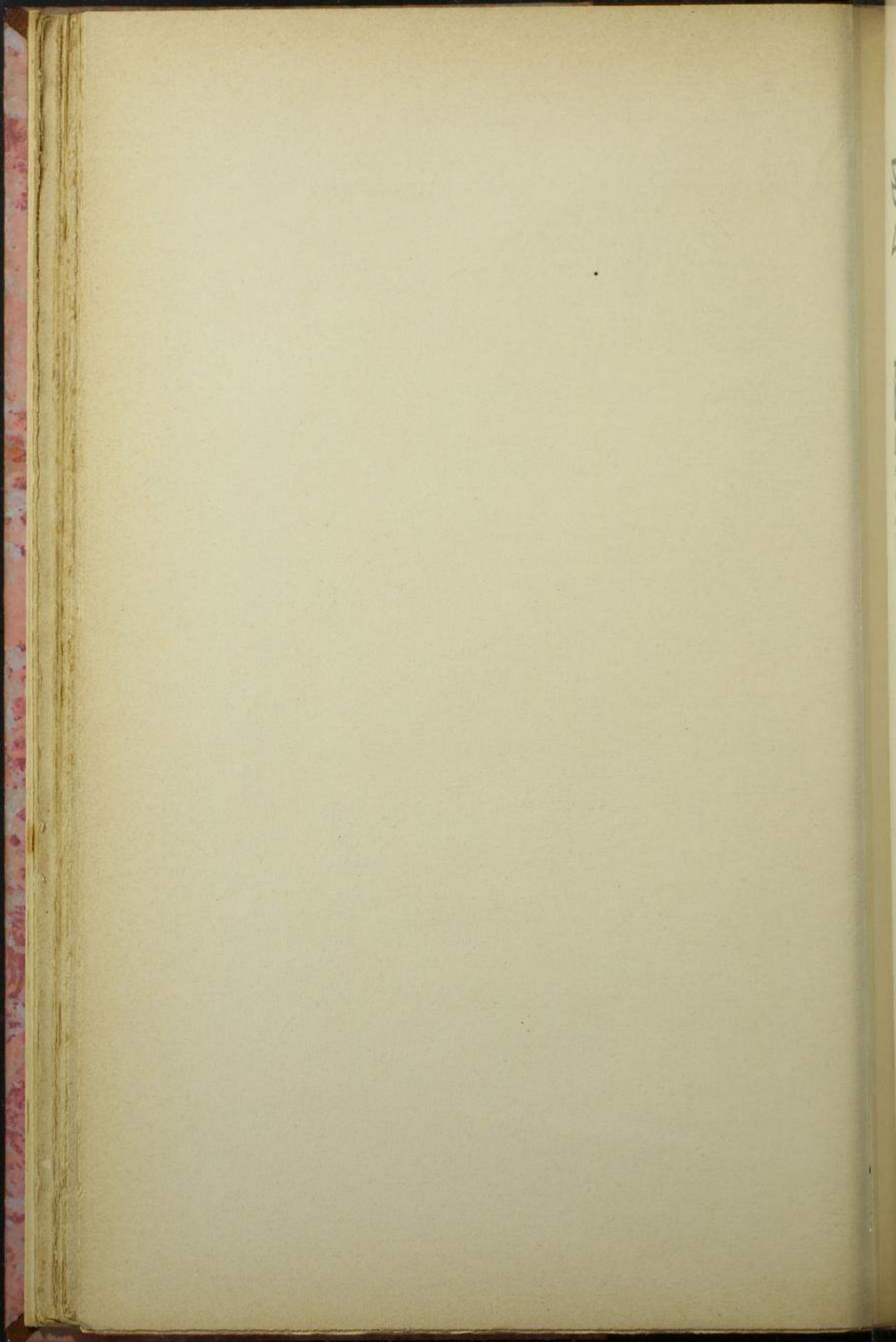
Sur une page de notre livre de bord, M. le Gouverneur Reste a l'amabilité de tracer ces lignes :

« La mission Tranin-Duverne est arrivée à Fort-
« Lamy le 13 janvier 1925, venant de la Nigéria
« et du Cameroun, et après avoir, la première au
« monde, atteint, en automobile, le lac Tchad. Nous
« avons tous admiré l'endurance, la ténacité, la vail-
« lance dont ses membres ont fait preuve dans la
« traversée d'une région coupée de marigots et de
« rivières et que l'inondation, particulièrement forte
« cette année, avait transformée en une véritable mer.
« Nous souhaitons de tout cœur qu'elle réalise le but
« qu'elle s'est imposé : joindre l'Atlantique à la Mer
« Rouge. Bonne chance et bon courage ! Fort-Lamy,
« le 16 janvier 1925. Le Gouverneur : Reste. »





Deuxième Partie.





17 Janvier.

DANS la matinée, nous partons avec un chargement formidable : huit cents kilos, dont sept caisses d'essence, huile, etc...

D'innombrables trous de fourmilliers sèment la piste et rendent la conduite très pénible, car on ne les voit qu'au dernier moment. Ce phénomène doit provenir, je pense, de l'absence complète d'ombre, le soleil étant presque toujours au zénith. Nous arrivons à Bokoro à vingt heures, après avoir franchi deux cent soixante-trois kilomètres.

18 Janvier.

Départ à quatre heures du matin. Trajet terriblement dur, car à chaque instant nous rencontrons des « barhs » (passages de rivières desséchées) et il faut travailler pour les franchir. On doit, à la pioche, abattre les arêtes des bords généralement à pic et se lancer à fond de train, en première vitesse, dans le sable meuble. Quelquefois on passe, le plus souvent on reste. Dans ce cas, il faut alléger la voiture du poids qui l'écrase et porter les bagages sur l'autre rive. Travail pénible sous le soleil écrasant. Six fois nous faisons cet exercice entre quatre heures et midi.

A ce moment, nous nous engageons sur un pont qui s'effondre; la voiture est culbutée. Résultat : trois heures de travail en plein soleil. A quinze heures, très fatigués, nous arrivons au petit poste de Mongo, pays des rochers mauves et des lointains violets, pays mystérieux, surplombé par une montagne au sommet de laquelle

dort un lac dont, paraît-il, on n'a jamais trouvé le fond et où la légende veut que tout indigène qui y guide un blanc meure dans l'année.

La présence de ce lac, dont le niveau est plus élevé que toute la plaine environnante, ne peut s'expliquer que par le phénomène de la condensation, très intense en ce pays.

19 Janvier.

Le soleil à peine levé éclaire notre départ. Toujours les mêmes obstacles : seuils rocheux, lits d'ouadis. Quatre fois dans la journée nous déchargeons la voiture. A vingt et une heures, nous nous enlisons dans du sable. Le froid très vif nous fait claquer des dents, mais, faute de bois, il nous est impossible d'allumer du feu. Le tirailleur qui nous accompagne part chercher du secours, mais ne peut ramener que deux hommes, les autres ayant refusé de venir, par peur des lions rôdant aux alentours, disent-ils. C'est exact. Nous laissons les phares allumés et voyons plusieurs d'entre eux passer dans le faisceau lumineux.

Le danger provenant des grands fauves existe, c'est certain, mais il ne faut pas l'exagérer; car si effectivement il est nécessaire d'avoir l'âme bien trempée pour combattre face à face le roi du désert, ce dernier, toujours, préfère à l'attaque du blanc, le gibier nombreux ou le noir lymphatique.

20 Janvier.

A l'aube, nous nous libérons de l'étreinte de sable après avoir grelotté toute la nuit. Nous roulons sans incident notable jusqu'à quatorze heures, heure à laquelle un pneu rend l'âme dans les épineux : c'est la première crevaison depuis notre départ. Quelques mi-

nutes après, nous nous enlisons et, en moins d'une heure, nous déchargeons deux fois la voiture sous un soleil accablant. Je suis très inquiet de Tranin qui, véritablement à bout de forces, est incapable d'aucun effort.

A dix-sept heures, nous roulons de nouveau avec l'auto rechargée. A vingt heures et à vingt et une heures quinze, deux nouveaux arrêts et rechargements. Enfin, à vingt-trois heures, nous arrivons à Am-Dam, poste d'où les indigènes s'enfuient à notre approche, mais où nous sommes reçus très amicalement par un Lieutenant solitaire.

21 Janvier.

A sept heures, nous partons pour Am-Guéréda. La chance nous sourit. Confiant dans la robustesse de notre voiture et étant seul avec le boy pour transporter les bagages en cas d'enlissement, je n'hésite pas à lancer la voiture à toute vitesse pour essayer de franchir ces terribles ouadis (six fois de suite je l'ai fait avec succès). A dix heures, nous passons sans dommage un pont tremblotant; à onze heures cinquante, nous crevons un pneu arrière. A treize heures quinze, un barh se présente : je lance, suivant la nouvelle formule, la voiture sur l'obstacle. Elle bondit... puis s'enfonce jusqu'au carter. Cette fois, c'est sérieux. Nous abattons des branchages, enlevons les bagages et, à l'aide de la toile de tente et des couvertures, que nous glissons sous les roues, nous tentons de nous dégager. Enfin, après trois heures de travail, nous sommes sur l'autre rive.

A vingt-trois heures, nouvel enlissement. Comme l'avant-veille, le froid vif nous fait cruellement souffrir. Inutile de chercher du secours. Nous sommes prévenus : la région étant infestée de lions, aucun indigène ne consentira à sortir avant le jour. Comme l'avant-dernière nuit, plusieurs de ces animaux passent dans le

rayon de nos phares. Impression plutôt désagréable malgré la quasi certitude d'aucune attaque sérieuse.

22 Janvier.

Nous travaillons, nous nous libérons et repartons. A onze heures et demie, nous sommes de nouveau enlisés dans un barh de six cents mètres nommé la « Bitea ». Pendant que le tirailleur va chercher des hommes, je pars en reconnaissance. A la saison des pluies, ce barh doit être un fleuve immense. Des singes drôles et minuscules courent sur les grosses branches des arbres de la rive, tandis que, du sable surchauffé, semblent monter des flammes.

D'après nos renseignements, nous devons être assez près d'Abécher. Mais sont-ils exacts ?

A treize heures, le guide ramène trente hommes, qui, aidés du moteur, plein régime, réussissent tout juste à nous dégager de ce sable mouvant.

Après avoir franchi des « montagnes russes » à des pentes invraisemblables, à seize heures, la ville d'Abécher, qui hier s'appelait la Mystérieuse, nous apparaît, se détachant blanche au seuil des grands déserts.

Nous avons franchi en six jours, arrêts compris, ce qu'une caravane, actuellement, met près de deux mois à parcourir.

23 Janvier.

Le Commandant de la ville nous annonce qu'entre Abécher et Adré, nous allons trouver des sables très difficiles et que, premiers au monde, nous allons tenter ce trajet à bord d'un véhicule, quel qu'il soit.

Je suis furieux car, au départ, Tranin m'avait assuré que, d'après les renseignements du Ministère, nous ne traversions pas un seul kilomètre de sable; aussi

notre voiture est-elle montée sur Dunlop Cord ordinaires, même pas sur pneus ballon ! Nous sommes évidemment trop lourds au centimètre carré de contact du bandage au sol.

Pour y remédier, je jumelle chaque roue de secours avec une autre enveloppe bourrée de paille, les serrant avec des cordes indigènes. Les essais faits sont concluants. Mais combien de temps ces liens pourront-ils tenir ?

L'après-midi, nous allons excursionner au Tidikelt, montagne étrange, qui, de la ville d'Abécher, paraît irréaliste, se détachant intensément violette sur le ciel immaculé. De près, l'impression s'évanouit, ce n'est plus qu'un amas de rochers quelconques. Magie prestigieuse des lointains !...

En revenant, nous dînons à la popote des capitaines.

24 Janvier.

Nettoyage, graissage, revision de la voiture et dîner chez le Docteur Masson, en compagnie de camarades charmants; soirée délicieuse.

25 Janvier.

Nous visitons Am Segou, la ville indigène d'Abécher, où habitent, enrichis encore par le change anglais, les gros marchands de bœufs et de chameaux.

A treize heures, nous partons. Nous nous heurtons à des seuils rocheux et à des barhs, mais tout se termine bien. A sept heures, nous sommes dans un campement.

26 Janvier.

A six heures, départ dans un pays de sable, de rochers et d'épineux aux pointes acérées. Vingt minutes après, nous nous débattons dans un ouadi. A huit heures, nouvel arrêt : un ouadi à pic. Nous en passons

plusieurs encore sans trop de difficultés et escaladons des seuils rocheux avec des pentes de plus de 50 %.

Depuis six heures, nous avons fait huit kilomètres. A midi, nous en avons fait cinquante-cinq. La conduite est très pénible, car il faut éviter de nombreux épineux et mimosas. A quatorze heures, nous traversons d'étranges éboulis volcaniques. Aussitôt après, nous entrons dans une zone sablonneuse. A plein régime, le moteur chante, ralentit quelquefois, puis repart. Pendant ces vingt kilomètres, il a fallu viser la moindre touffe d'herbe pour redonner un peu d'adhérence et d'élan à la voiture.

A seize heures quinze, nous arrivons à Adré, au grand ébahissement du Capitaine Coltier et de son Lieutenant qui, prévenus de notre arrivée, rassemblaient une centaine d'hommes pour venir à notre secours.

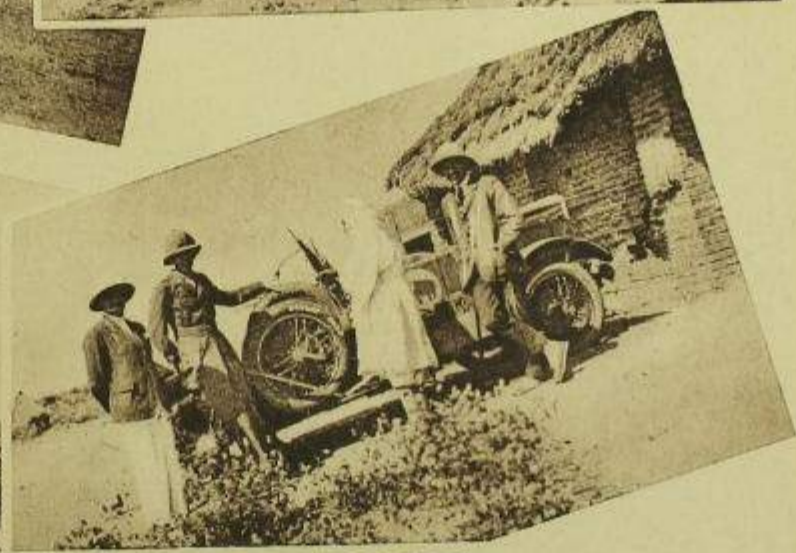
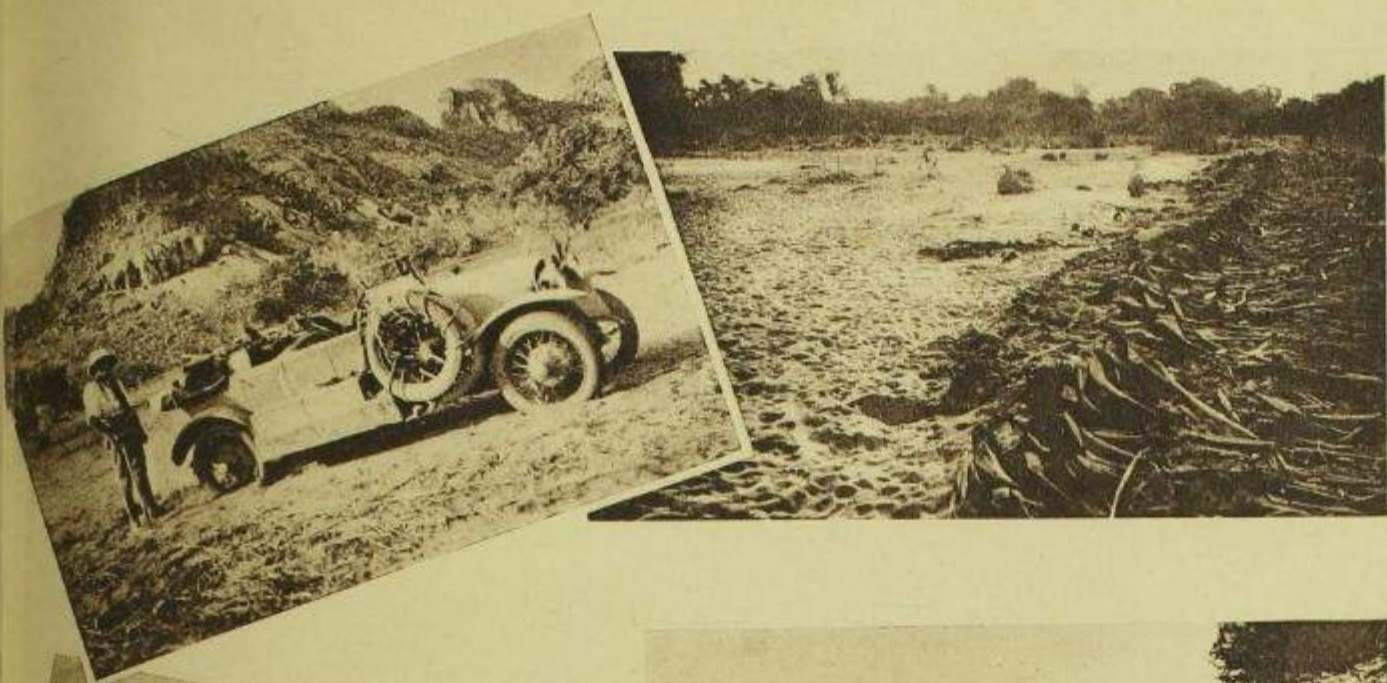
Réception cordiale. Visite du jardin du poste bordant un lac, rare fortune dans ce pays assoiffé.

27 Janvier.

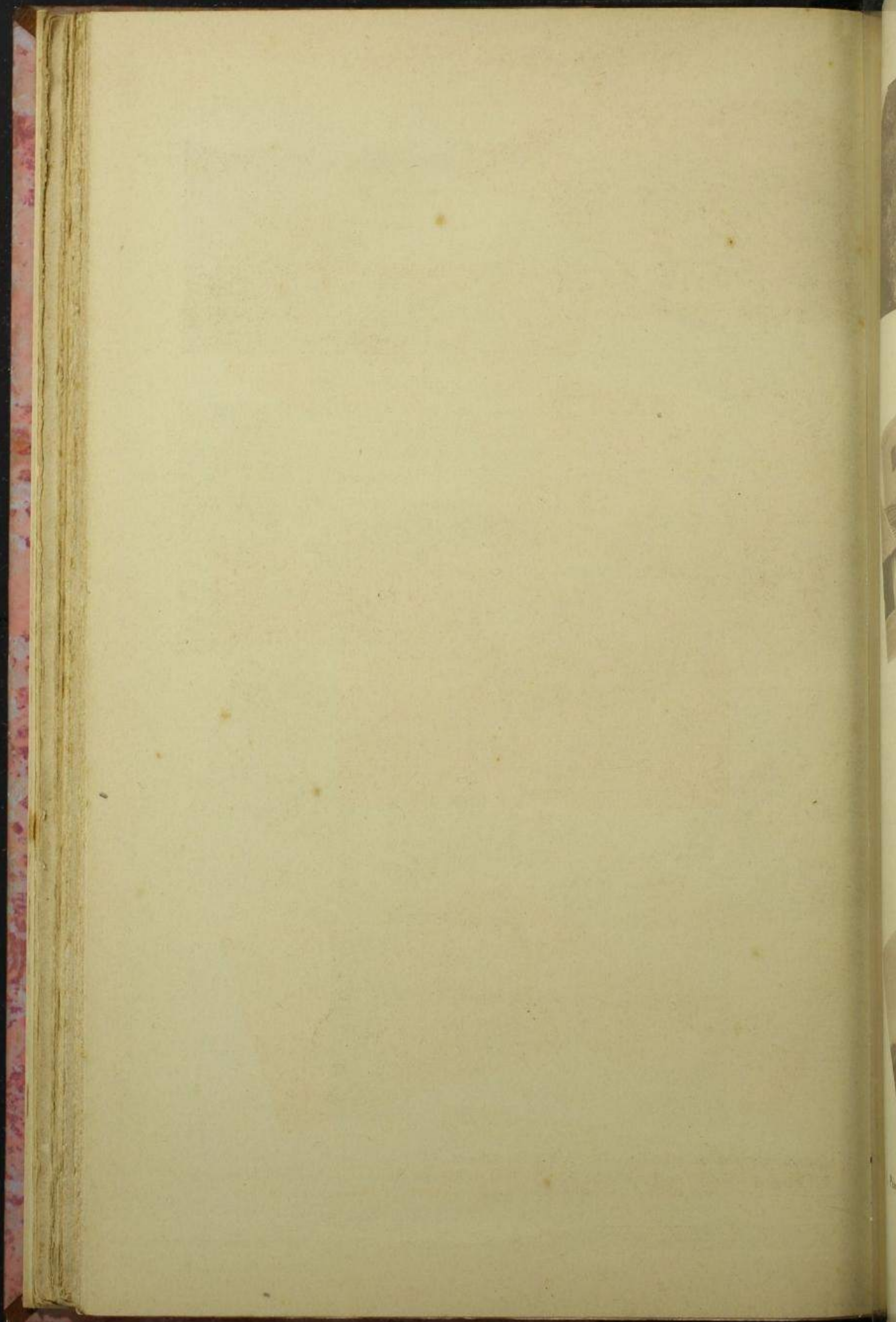
A seize heures, nous prenons la direction de Guéna. Sur notre livre de bord, le Capitaine Coltier a rédigé le testimonial suivant : « La mission Tranin-
« Duverne est arrivée hier vingt-six janvier, à seize
« heures; première voiture au monde venant d'Abé-
« cher, première voiture française passant au poste.
« Elle repart aujourd'hui à seize heures pour le Sou-
« dan anglais. Adré, le 27 janvier 1925. Coltier. »

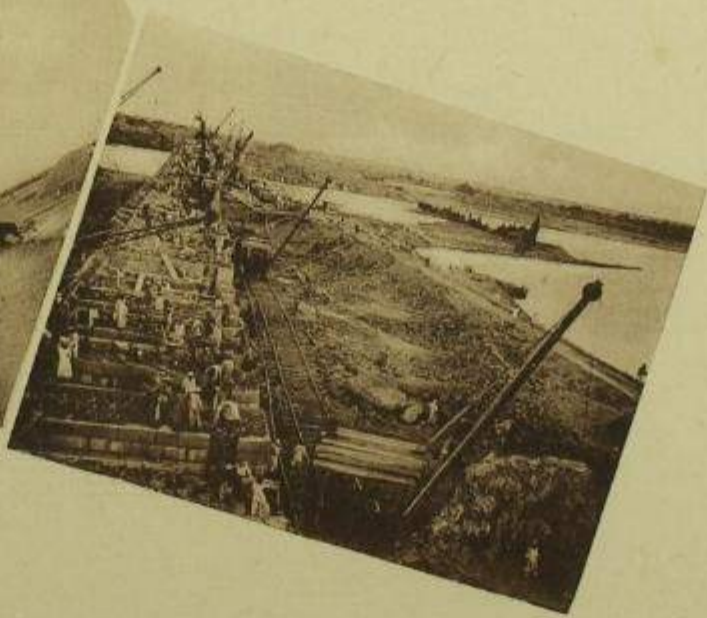
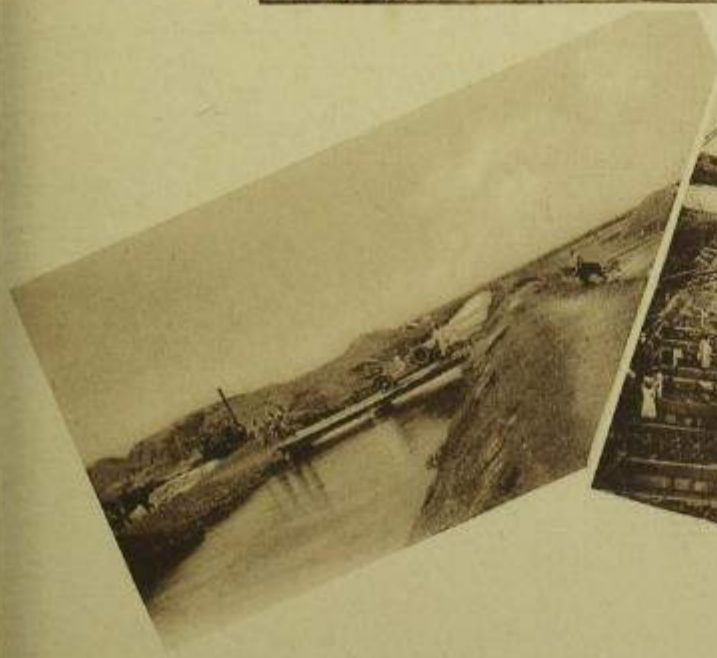
Au moment de prendre la piste, je m'aperçois que le robinet de l'exhausteur et le carburateur fuient. L'essence est trop précieuse pour en perdre la moindre goutte. Aussi je n'hésite pas à refaire des joints neufs dans une ceinture de cuir.

Le sable étant devenu très mauvais, nous mettons nos roues doubles. Grâce à elles, nous franchissons

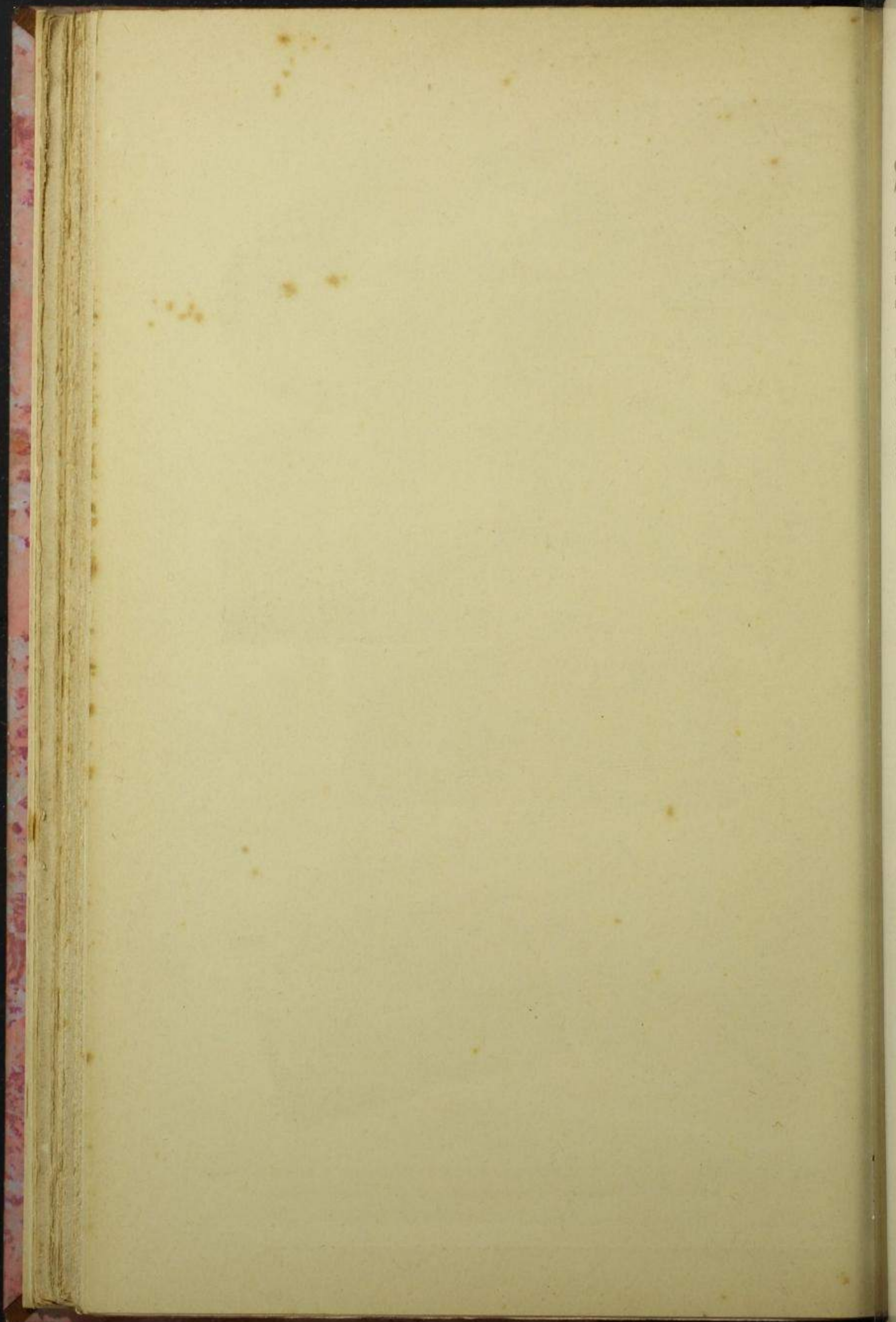


1. L'exercice très quotidien, avant Abécher. 2. Erythrée italienne. 3. Avant Abécher. 4. Seuil rocheux.
5. Passage d'un ouadi. 6. Présentation du sultan Bahr-el-Din, qui assassina le lieutenant Vasseur.
7. Ouadi " Kadja ".





1. Passage du Djebel-Mara. 2. Piste. 3. El-Facher, palais du sultan Ali-Dinah. 4. Désert du Darfour.
5. Désert de Kassala. 6. Guetzira (Soudan anglo-égyptien). 7. Barrage sur le Nil.



sans ennui une zone de huit kilomètres. Toutefois, la réalisation n'est pas très heureuse, car les cordes, peu solides, se coupent dès que nous arrivons sur un sol plus dur.

A vingt heures, un coup de sifflet dans la nuit : un gendarme soudanais nous remet une lettre du Résident nous souhaitant la bienvenue et nous invitant à dîner pour le même soir. Ce guide nous précède, éclairé par nos phares, et au galop souple de son fin cheval, il semble, dans l'envol de ses vêtements multicolores, un cavalier de songe montant une bête de l'Apocalypse.

Nous arrivons. Réception très cordiale par le Capitaine Pollen, son assistant et deux autres officiers anglais.

Après le whisky réglementaire, nous dînons, servis dans la pénombre par de superbes noirs aux ceintures éclatantes.

28 Janvier.

Nuit excellente. Le Capitaine Pollen, qui est décidément le plus aimable camarade et le gentleman le plus parfait, n'accepte pas que nous dînions ailleurs que chez lui.

29 Janvier.

Visite de la voiture, graissage. A onze heures, j'amène l'auto devant la Résidence, car on doit nous présenter le sultan Barh-el-Dinn qui, en 1909, assassina le Lieutenant Vasseur, mais qui — paraît-il — est actuellement le fidèle sujet de nos amis anglais.

Le sultan, enturbanné de blanc, paraît encore très jeune et de sa personne émane un sentiment de force et d'équilibre. Il est certain que les Fugenshut, les Moll, avaient trouvé en lui et en ses pareils des adversaires peu négligeables. Au début, il nous regarde avec une certaine gêne, puis assez vite reprend confiance. Mon-

tant dans la voiture, il se fait expliquer le mécanisme et, en descendant, examine notre drapeau français. Quelques secondes, il le regarde... Se rappelle-t-il d'un matin — le 4 janvier 1909 — où des pavillons semblables venaient en tête de la colonne Fugenshut, portés par des soldats confiants dans la parole donnée ? Ils suivaient l'ouadi Kadja, se dirigeant vers son oncle, le vieux sultan Tadj-Edinn ? Mais, à aucun prix, lui, très jeune, ne voulait d'alliance avec les « Roumis » et c'est pourquoi, lorsque le Lieutenant Vasseur vint saluer le sultan, il l'assassina d'un coup de sabre, donnant ainsi le signal du massacre, dont pas un de nos hommes ne revint !

Le Capitaine Pollen, sentant que, malgré les années passées, malgré les preuves de loyalisme données depuis, nous ne sympathisons pas avec le visiteur, le congédie assez rapidement.

Le soir, grande partie de polo, où je suis heureux de retrouver des chevaux souples et parfaitement mis. Au retour, match entre l'auto-chenille personnelle du Capitaine et notre voiture. La Rolland-Pilain sort victorieuse de l'épreuve.

30 Janvier.

Départ. Sur le livre de bord, le Capitaine Pollen a notifié notre passage : « Le Capitaine Pollen, Résident du Dar-Massalit, certifie que la mission Tranin-Duverne est arrivée à Guénéna avec une voiture Rolland-Pilain, dans d'excellentes conditions. Elle en est repartie le 30. Première voiture accomplissant le trajet d'Adré jusqu'ici. — Pollen. »

Le Résident a l'amabilité de nous accompagner quelque peu, avec sa chenille.

A quinze heures, nous traversons l'ouadi Kadja et prenons la direction d'El-Facher; route difficile,

brousse serrée, épineux fréquents... A un moment donné, un choc formidable secoue notre voiture. Que se passe-t-il ? Une termitière a touché l'essieu ainsi que la barre de direction, qui est complètement faussée. Comme il est impossible de continuer ainsi, nous réparons sur place et repartons. A la nuit tombée, nous arrivons à Kérénick, où nous campons.

31 Janvier.

Dès le départ, nous devons traverser avec difficulté d'énormes dunes de sable et, comme par hasard, midi nous trouve enlisés dans un ouadi. Deux heures et demie de travail en plein soleil ! A quinze heures trois quarts, nous nous heurtons à un mur rocheux de quinze à dix-huit mètres. Sans conteste, c'est évidemment le plus beau de tous les nombreux rencontrés jusqu'ici. Nous allégeons un peu la voiture pour tenter le moyen classique. Je reprends l'élan et en première vitesse, à plein régime, je fonce. La Rolland-Pilain, à toute allure, attaque la pente à pic qui, d'un seul coup, freine le moteur, faisant tomber sa vitesse. Néanmoins, il continue à tourner, semblant s'agripper à la roche, comme s'il comprenait que son arrêt entraînerait la chute fatale, définitive, et en souplesse, à trois cents tours peut-être, il franchit la crête dangereuse. Brave petit moteur !

Nous campons dans la brousse, à environ quinze milles de Kab-Kabié, qu'il nous sera impossible d'atteindre cette nuit. Le froid, très rigoureux, fait cruellement souffrir Tranin qui, malgré sa faiblesse, supporte courageusement les chocs de la route.

1^{er} Février.

Au départ, arrêt dans un ouadi, mais délivrance rapide. A dix heures, nous rencontrons un bataillon de méharistes soudanais. Un officier indigène nous informe

que nous sommes à quarante-cinq heures de chameau d'El-Facher, mais que les rochers et les ravins rendent la route impraticable.

Quinze heures et demie. Nous avons mis cinq heures pour faire cinq kilomètres, car à chaque instant il a fallu déblayer des roches, combler des crevasses.

Dix-neuf heures. Nous roulons vers El-Facher, où, après cinq arrêts dans les ouadis, nous arrivons à vingt heures et demie, accueillis de façon enthousiaste.

Le Gouverneur, M. Pembrock, nous loge dans le palais d'Ali-Dinah, le sultan détrôné en 1917.

2 Février.

Revision de la voiture. Visite de la ville, curieusement bâtie en étages. A cinq heures, polo, et le soir, dîner chez le Gouverneur.

3 Février.

Nous quittons El-Facher, accompagnés de M. Finding, directeur des services de T.S.F. de la province. Il désire voir comment notre voiture se comporte dans les sables.

En nous guidant sur une montagne qu'on devine à l'horizon, nous traversons d'abord, semblable à une mer immense, une brousse très dure et très dense.

Tout va bien. M. Finding nous quitte à midi pour rejoindre son home.

Après plusieurs arrêts, nous campons à trente-cinq milles du point de départ. Nuit glaciale.

4 Février.

Nous sommes en plein pays des sables. La seule végétation est la cram-cram, végétation terrible, car les fruits minuscules de ces herbes provoquent des piqûres atroces et leurs insinuantes épines vont se nicher dans les endroits les plus inattendus.

Enlisés fréquemment, nous réussissons à nous dégager grâce à des tôles aimablement prêtées par M. Finding. A pleine allure, le moteur tire péniblement la voiture en première, et dès que, pour une raison quelconque, je mets un peu moins de gaz, elle s'arrête « pile », sans avancer d'un millimètre, mais par contre en s'asseyant carrément dans le sable.

Pour repartir, il faut dégager l'avant, tracer des rigoles, passer des tôles sous les roues arrière. En plaine, cela va encore, le moteur travaille à pleine puissance, mais on avance; tandis que, lorsqu'une dune nous barre le chemin, sans espoir de pouvoir la contourner, il faut pour ainsi dire la gravir centimètre par centimètre, écrasés que nous sommes par le poids que nous transportons.

A quatorze heures, cherchant un chemin meilleur que celui des caravanes, nous tombons en pleins sables mouvants et avons cru y laisser la voiture.

Heureusement, notre radiateur refroidit suffisamment et notre consommation d'eau est infime. Mais j'ai eu, en essayant de nous tirer de ce mauvais pas, une des grosses émotions du voyage. Dans de multiples et infructueux démarrages, le moteur emballa nettement, sans entraîner la voiture ? Embrayage ? Arbre différentiel ? Immédiatement, je coupe et enlève les planches de l'avant. Une forte odeur de brûlé se dégage, le volant d'embrayage est si brûlant que quelques gouttes d'eau jetées dessus se vaporisent instantanément.

J'ai l'impression très nette que mon cuir d'embrayage est « grillé ». Que faire ? Attendre que tout se refroidisse d'abord, ce qui n'est pas facile dans cette atmosphère de fournaise.

Pendant ces longues minutes, je songe que je n'ai pas de cuir de rechange et qu'une réparation de fortune n'a aucune chance de tenir dans un endroit où la voiture doit travailler à plein rendement. Tranin, très cou-

rageux, essaye de réagir contre le soleil et la fatigue qui l'anéantissent, mais je n'ose penser à ce qu'il arriverait si nous étions obligés de laisser la voiture sur place.

Je peux enfin examiner la cause de la mauvaise adhérence de mon cuir et, avec joie, je m'aperçois que du sable a complètement rempli les canelures du coulisseau et que ce sable, seul, empêche l'embrayage de revenir. Nettoyage, graissage et... départ.

J'ai vraiment eu chaud pendant quelques instants...

Notre désir est d'arriver le soir à Um-Kedada et ce désir semblait vouloir se réaliser puisqu'à dix-huit heures nous n'étions plus qu'à quelques milles de ce petit village. Mais nous avons compté sans une dernière dune qui nous retint quatre heures. A vingt-deux heures, nous arrivions au but fixé, après une journée qui avait été réellement dure.

5 Février.

Départ à huit heures. Sur la plaine immense, le vent glacial met comme de petites vagues houleuses. Un chef, tout rehaussé d'or, nous invite à prendre quelques tasses minuscules de café indigène. Il est le bienvenu ! Nous prenons congé de lui en lui disant toutes sortes de choses aimables, qu'il ne comprend d'ailleurs pas.

Le sable est bien moins mauvais. Pouvant conduire assez vite, je franchis facilement quelques passages difficiles. Ensablés quatre fois, nous nous libérons très rapidement.

La route semble s'améliorer et nous roulons dans la brousse épineuse. Très fatigué, Tranin s'est endormi, terrassé par la fièvre. Le sol, légèrement incliné, rend la conduite dure car la voiture chasse continuellement. Nous campons à Dam-Gamid, où nous arrivons à dix-neuf heures et que nous quittons au jour.

6 Février.

Le sable, redevenu très mauvais, m'arrache littéralement bras et épaules. Une autre préoccupation se fait jour : je viens de marcher à plein régime en première vitesse pendant plusieurs jours et, de ce fait, ayant consommé beaucoup plus que je ne le pensais, je me demande si j'aurai assez d'essence. J'essaye de conduire « à la consommation ». Heureusement, le sol s'améliorant, je peux de temps en temps prendre la quatrième. A quatorze heures, nous arrivons à El Nahud, où nous sommes reçus par le Résident anglais. Une heure après, ayant pris quelque nourriture, nous repartons.

La route, très fatigante la nuit, est loin cependant d'être comparable à celle suivie les jours précédents.

Nous arrivons à El-Obeïd à une heure du matin, où le Gouverneur anglais se lève pour nous recevoir. Je suis terriblement courbaturé, venant de conduire seize heures dans les sables.

7 Février.

Nous sommes réveillés en sursaut par un coup de sifflet strident. Surprise ! un train passe sous nos fenêtres... (C'est le chemin de fer d'El-Obeïd à Kartoum). Nous entrons dans un pays civilisé. Nous déjeunons dans un bizarre petit restaurant arabe et nous dînons le soir chez le Gouverneur.

8 Février.

Nous quittons El-Obeïd à sept heures et roulons jusqu'à onze, heure à laquelle, perdus dans la brousse, nous nous trouvons devant un ouadi profond de sept mètres, obstacle qui nous demande trois heures de travail pour le franchir.

Le sol, terre de coton craquelée, est terrible pour les organes de la voiture. Notre Rolland-Pilain, malgré

sa vitesse très réduite, semble prendre un massage vibratoire.

Arrivée à Um-Ruaba à dix-neuf heures. Réception toute de cordialité. Je relève sur notre livre de bord ces mots écrits par l'assistant anglais : « MM. Tranin-Duverne sont arrivés à Um-Ruaba hier soir à sept heures, presque à la fin de leur voyage de la traversée de l'Afrique; leur arrivée coïncide avec le voyage d'étude de deux voitures de la province de la montagne de Hula et d'une éclipse de lune qui semble applaudir à leur courage et à leur endurance. Félicitations à eux et à leur voiture 10 CV Rolland-Pilain. — Armstrong. »

9 Février.

Nous prenons à neuf heures une piste facile sur laquelle nous roulons à assez vive allure; mais, hélas, à Tendelti, comme je le craignais, la panne irrémédiable nous arrête. Que faire ? Un commerçant syrien nous conduit à la poste, d'où nous pouvons communiquer avec le Gouverneur d'El-Obeïd, qui, très aimablement, accepte de nous envoyer deux « tines » d'essence par le train du lendemain.

10 Février.

Aussitôt notre essence reçue, nous prenons la direction de Kosti, en nous guidant toujours sur la voie du chemin de fer. Le sol, de sable léger, nous permet de marcher régulièrement et nous arrivons à l'étape à vingt et une heures, après avoir traversé quelques plantations d'arbres de caoutchouc. Dîner cordial chez M. Bolton, assistant district commissioner. Toujours sur notre livre de bord, je relève ces mots : « MM. Tranin-Duverne, qui avaient été en détresse à Tendelti pour manque d'essence, sont arrivés à vingt et une heures hier. »

11 Février.

Au jour, départ. L'air frais du matin nous fouette le visage. Le soleil rapidement se lève, éclairant le Nil Blanc sur lequel flottent encore des brumes roses. Nous avons relié, premiers au monde, les deux grands fleuves africains : le Niger et le Nil.

Nous traversons ce dernier sur le pont du chemin de fer, pour rouler ensuite dans un terrain difficile jusqu'à treize heures, heure à laquelle nous arrivons à Sennaar. Grâce à l'amabilité de M. Prowde, Ingénieur en Chef, nous visitons le fameux barrage en construction de Makoaw, destiné à élever le niveau du fleuve de sept mètres et permettre ainsi toute l'irrigation de la Guetzira. Long de trois kilomètres, haut de trente-six mètres, il peut envoyer, par cinquante écluses, cinq cents millions de mètres cubes d'eau du Nil Bleu qu'il tient en réserve. (Assouan, deux milliards).

12 Février.

Après une nuit excellente, nous allons aux chantiers du barrage. Notre dynamo d'éclairage, ne chargeant plus, a été confié aux soins d'un électricien anglais qui arrive à un résultat après une journée de travail.

13 Février.

Nous quittons Makoaw au jour et roulons longtemps au milieu de tous les travaux d'irrigation qui sont sur le point d'être terminés. C'est le pays des mirages. Devant nous semblent toujours se dresser des lacs immenses sur les rives desquels se mirent des arbres verts.

A Wad-Medani, un Égyptien consent à nous remettre de l'essence. Après quelques minutes d'arrêt, nous repartons, nous guidant toujours sur la voie ferrée. Après avoir roulé sans interruption jusqu'à dix-sept

heures, nous arrivons à Kartoum (deux cent soixante-dix kilomètres).

Nous errons quelque peu dans la ville, encore sous le coup des émeutes récentes, ainsi que l'attestent les barrages de sacs de terre. C'est Dimanche; dans les rues, des toilettes claires mettent des notes gaies, à côté des costumes égyptiens.

Enfin, nous trouvons notre hôtel : « Royal-Hôtel », tenu par M. Weber, un compatriote, et par son aimable femme.

Notre drapeau français fait sensation. Les gens commencent à s'attrouper, mais presque aussitôt un monsieur en motocyclette arrive, interrogeant d'un air peu aimable notre hôtelier. Nous suivons la conversation d'une oreille amusée. Le monsieur est un policier — cela se sent à cent lieues — qui explique que nous ne devons pas circuler seuls dans les rues, etc., etc... Le premier sourire de la police internationale n'est pas engageant!!!

Un autre monsieur, beaucoup plus aimable, nous offre, dans un français excellent, une place dans son garage pour notre voiture. Le croyant propriétaire d'un établissement de ce genre, j'accepte d'y conduire aussitôt notre Rolland-Pilain, donnant l'ordre au boy de ne pas la quitter.

Après le dîner, Tranin et moi sortons prendre l'air. Serait-ce une illusion, il nous semble qu'à l'instar des grands personnages, nous avons notre ange gardien. Si vous me permettiez, Messieurs les policiers de Kartoum, de vous donner mon avis, je vous dirais ceci : « Venus de l'Atlantique en tentant de gagner la Mer Rouge pour la première fois en automobile, nous ne pouvions avoir qu'un but : servir le progrès, et c'est tout. Aucune arrière-pensée politique ou autre ne pouvait en bonne logique nous être prêtée, et c'est ce qu'ont compris immédiatement les Penbrock, les Pollen et les autres...

qui n'ont vu dans notre raid que ce qui existait réellement : une tentative loyalement menée, expérience qui pouvait être utile aussi bien à l'Angleterre qu'à la France, expérience qui, peut-être, avancerait de nombreuses années la victoire de l'automobile sur tout le continent noir ».

Par contre, je tiens à remercier publiquement le Capitaine commandant le service automobile, et son directeur, pour l'aide efficace qu'ils ont bien voulu nous apporter et pour l'attention avec laquelle ils ont loyalement suivi nos essais.

Nuit excellente; mais, vers les minuit, je suis réveillé, secoué brutalement par une main énergique. Dans l'obscurité, une grande silhouette blanche se détache. Ce n'est certainement pas un esprit, car il parle un français inintelligible, mais il parle ! Que diable peut-il dire ? A la fin, je crois comprendre « Auto foutu dehors ». C'est notre boy; il est majestueusement drapé dans un blanc burnous et porte le litham. Je le renvoie à la voiture, avec l'ordre de ne la quitter sous aucun prétexte.

14 Février.

Mon premier soin est d'aller voir ce qu'est devenue notre Rolland-Pilain. C'est exact, elle est bien à la rue. Renseignements pris, le garage qui nous avait été offert, appartenait à un Grec enrichi de la guerre dans le commerce du caoutchouc. Ce Grec, quoique appréciant particulièrement les villes d'eau de France, ne tenait pas à héberger une voiture dont les occupants étaient suspects aux policiers de Kartoum.

Pour nous consoler de ce manque d'élégance (il est vrai qu'on ne peut pas tout avoir, les bonnes manières s'acquérant plus difficilement que la fortune par temps troublés) nous visitons Audurman, sous la conduite de

Madame Weber. Cette dernière, parlant couramment l'arabe, nous est d'un précieux secours. Nous parcourons cette ville immense dont la production indigène inonde l'Égypte et le Soudan Anglo-Egyptien, mais dont les souks ressemblent comme des frères à tous les autres souks, y compris leurs senteurs fortes et variées.

Au soir, nous retraversons le fleuve et, reprenant la voiture, revenons le long du Nil où, sur les promenades magnifiques, nous phares accrochent de rouges lueurs aux feuilles découpées des palmiers immenses.

15 Février.

Nous recevons les films cinématographiques que nous attendions et dont nous pouvons prendre livraison, grâce à l'amabilité de M. Weber et du Directeur des services postaux.

16 Février.

A l'aurore, nous quittons la ville avec notre plein d'essence, tentant de traverser tout le désert et de gagner Kassala en ligne droite. M. Weber et un de ses amis anglais nous accompagnent en side-car pour nous débrouiller dans les pistes multiples qui, partant de Kartoum, s'entrecroisent dans les épineux.

A six heures trente, dans un vrombissement formidable, un avion anglais passe très bas. Notre boy, qui jamais n'a vu une chose semblable, paraît complètement affolé. Je lui explique que c'est un gros oiseau. Il n'est pas convaincu, insistant : « mais y a type dedans, y a type dedans ? », « Et oui, mon vieux, c'est un oiseau que seul le blanc peut asservir et sur lequel il peut aller loin, montant très haut dans le ciel bleu ». « Ah ! manière blanc ! » L'incident est clos. L'avion peut revenir ! Ses multiples acrobaties ne le tireront pas une seconde de sa profonde méditation.

C'est d'ailleurs l'impression que nous avons faite sur les noirs pendant toute la traversée de l'Afrique. Dans des régions où jamais aucun véhicule n'avait pénétré, ils se sauvaient à notre approche, surtout les femmes; mais dès qu'ils avaient vu un de leurs congénères juché au sommet des bagages, ils revenaient. L'interprète, à sa façon, leur expliquait. C'était fini. C'était « manière blanc », l'affaire n'avait plus d'importance. Nous aurions pu, avec notre voiture, grimper aux arbres et faire des bonds de deux mètres cinquante, nous ne les aurions pas étonnés davantage. « Manière blanc !!! »

Seul le sphinx ornant notre bouchon de radiateur les intriguait. Que pouvait bien être ce fétiche bizarre ? Poitrine de femme ! Ailes d'oiseau ! Queue de lion ! Sûrement c'était lui qui emmenait à travers la brousse cette bête mystérieuse dont ils n'avaient jamais entendu parler ! En définitive, il est bien difficile d'étonner le noir dans la brousse.

M. Weber et son ami nous laissent nous enfoncer dans le désert qui devient absolu. Sans interruption, la journée entière, nous roulons à l'assaut de rochers mauves que nous n'avons pas encore atteints quand le soleil disparaît dans son apothéose journalière. L'ombre traîtresse, lugubrement, envahit les grandes solitudes. Nous nous guidons à la boussole, aux étoiles, mais à neuf heures, n'étant plus sûrs du tout de notre direction, nous nous arrêtons. Le boy prétend qu'il entend des hommes à proximité. Sur notre ordre, il appelle. Aussitôt, de l'obscurité épaisse, surgit, silencieuse et comme irréaliste, une ombre blanche, coiffée du turban et voilée du litham. Deux yeux seuls apparaissent, mystérieux, tandis que d'autres ombres, venues on ne sait d'où, se détachent à leur tour, blanches aussi.

L'homme, de la main droite élevée, nous salue : « Salam, Salamalec um ». Nous rendons le salut et

faisons demander à ce fils du désert de nous indiquer la direction de Kassala. « Allah lui-même ne pourrait vous remettre sur la route ce soir », répond-il. Cette réponse ambiguë nous plaît d'autant moins que d'autres ombres toutes semblables surgissent de terre autour de la voiture.

« Dis au Chef de monter à côté de toi, qu'il sera bien payé ».

Mais ce dernier tiendrait tout particulièrement à nous retenir sous sa tente de nomade.

Nous le décidons enfin à nous accompagner, mais au moment où, brusquement, je démarre, il crie je ne sais quel ordre à sa troupe d'outre-tombe. Le guide n'ayant pas compris, ou ne voulant pas traduire, nous nous tenons prêts à tout. Les revolvers sont approvisionnés et nous convenons qu'en cas d'attaque, je foncerai à plein gaz sur les assaillants en faisant marcher le klaxon. Tranin s'occupera de nos passagers.

Juché sur nos bagages, l'homme au litham nous conduit dans une direction qui, nettement, n'est pas la nôtre, nous engageant sur un terrain où les plantes d'alfa mettent un obstacle à la marche, tout en constituant des cachettes idéales pour des hommes qui voudraient s'y embusquer.

Il n'y a pas à hésiter, aussi, prenant la direction que je crois bonne, je fonce à toute allure pendant un quart d'heure environ. J'arrête. Nous payons l'indigène qui ne cesse de faire de grands gestes désespérés, et le déposant sur le sol, nous repartons rapidement. Nous avons hâte de mettre quelque distance entre nous et cette bande de rôdeurs.

Ayant ralenti, car le terrain est nettement mauvais, il nous semble apercevoir, parallèlement à nous, des silhouettes mouvantes se détachant brunes sur l'écran bleu du ciel, maintenant étoilé.

Que se passe-t-il ? Des mirages nocturnes se lèveraient-ils sur nos pas ?

Longtemps nous observons, croyant tantôt à l'illusion, tantôt à la réalité.

Décidant d'en avoir le cœur net, je fais un brusque crochet et prend dans le faisceau de nos phares une de ces ombres qui nous intriguent.

Un grand mehari blanc se profile sur l'immensité puis disparaît comme évanoui pour revenir dès que nous avons repris notre route.

Le doute n'est plus permis : La bande de rôdeurs que nous avons cru distancée nous suit, attendant patiemment l'accident possible qui nous mettra à leur merci.

Notre préoccupation dominante est maintenant de nous demander si nous sommes bien en bonne direction et si, au cas de trop grands crochets, nous ne resterons pas en panne d'essence, car la réalité est là : si, faute de carburant, nous devons nous arrêter en plein désert, nous n'atteindrions jamais l'Erythrée.

Et nous roulons, roulons toujours, dans l'ivresse angoissante des solitudes immenses !!!

17 Février.

Enfin le soleil se lève, dissipant toutes nos craintes de la nuit. Avec l'obscurité, tout danger a disparu. A huit heures, nous trouvons quelques indigènes auxquels nous demandons la direction : c'est sensiblement celle que nous avons suivie. Ils nous annoncent qu'un ouadi avec beaucoup d'eau nous barre le chemin quelque part devant nous, et qu'après cet ouadi, Kassala est à cinq heures de marche.

Les renseignements sont exacts. Très rapidement, nous arrivons au fleuve dont les bords sont à pic. Nous songeons, avec un petit frisson rétrospectif, à ce qu'il

serait arrivé si nous avions abordé cet obstacle quelques heures plus tôt, en pleine nuit !

L'eau est heureusement moins profonde que nous ne pensions et, quoique quelque peu mouillée, notre magnéto nous a emmenés sur l'autre rive.

De maigres épineux poussent, semblables à des animaux malfaisants, et sur la plaine blonde paraissent de gros hérissons de verdure, attendant dans leur froide immobilité l'attaque prochaine d'un ennemi implacable.

A dix heures, après avoir franchi les six cents kilomètres de désert qui la séparent de Karthoum, nous arrivons à Kassala, petite ville indigène, perdue dans un nid de palmiers, au pied de montagnes d'un violet inconcevable.

Déjeunons chez le Gouverneur et repartons aussitôt pour arriver à Sabderat à dix-sept heures, entrant en Erythrée italienne.

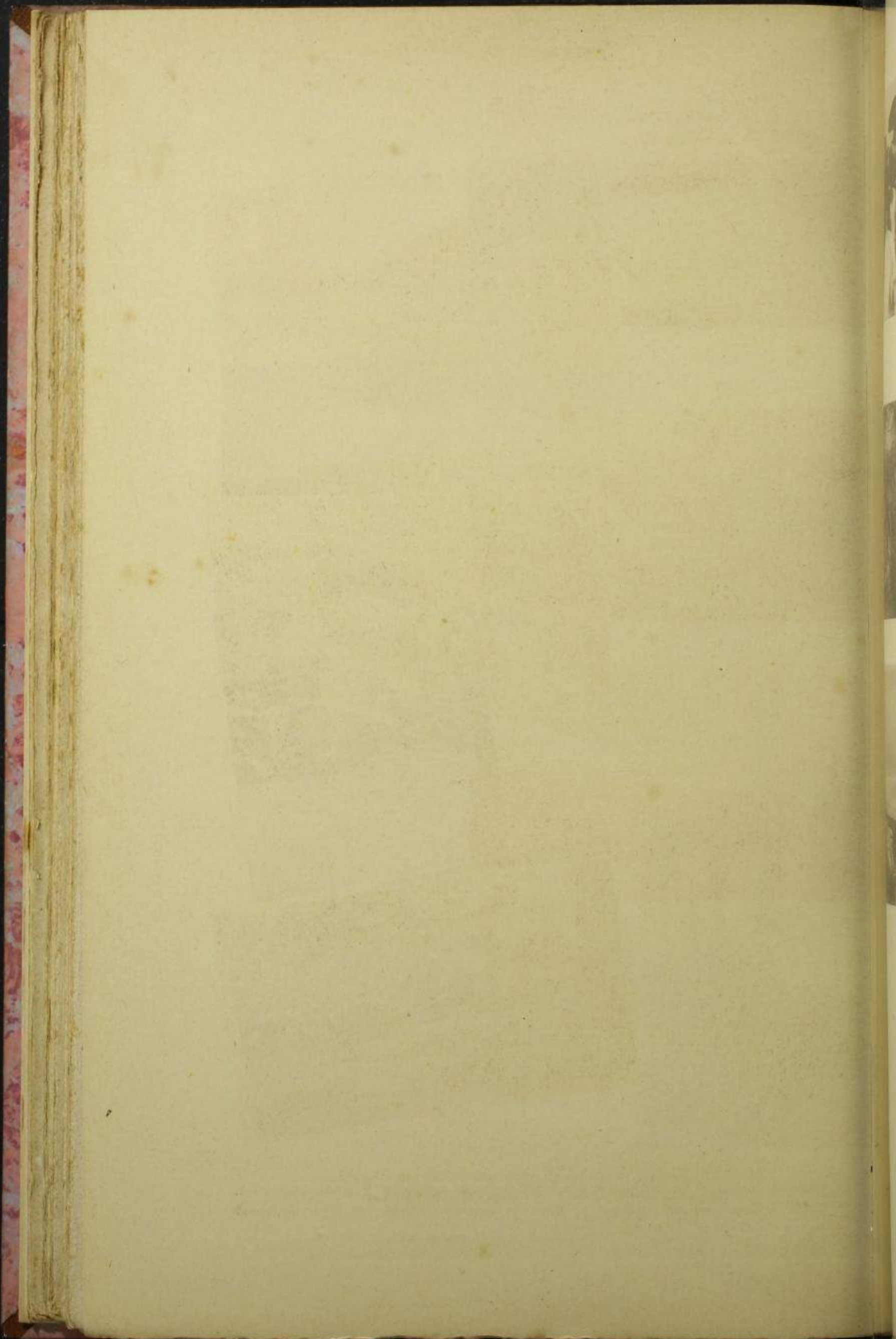
Nous sommes attendus, car le Chef de poste indigène nous reçoit en nous disant : « Je vous salue au nom de Son Excellence le Gouverneur Gasparini ». Drôle de petit poste : quatre indigènes, un bâtiment qui semble étayer un amas de roches bleues et partout des palmiers dums, encore des palmiers dums !

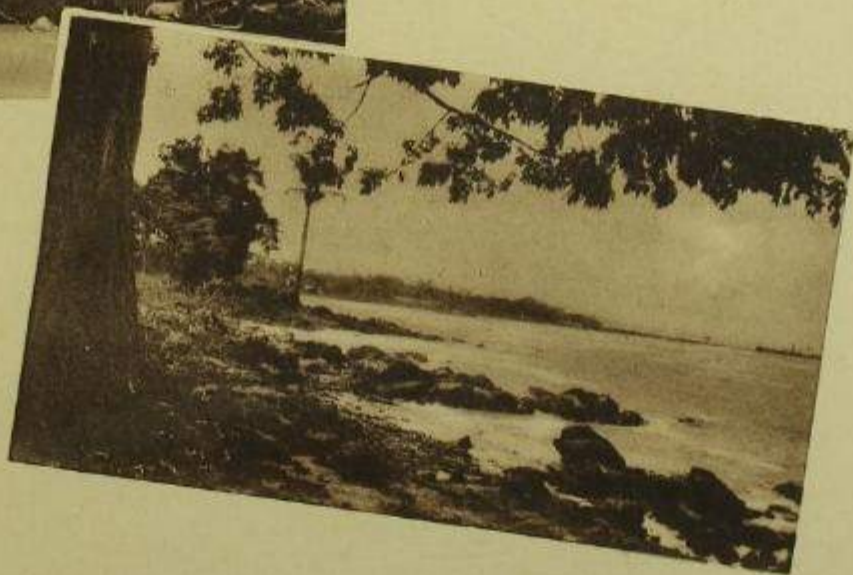
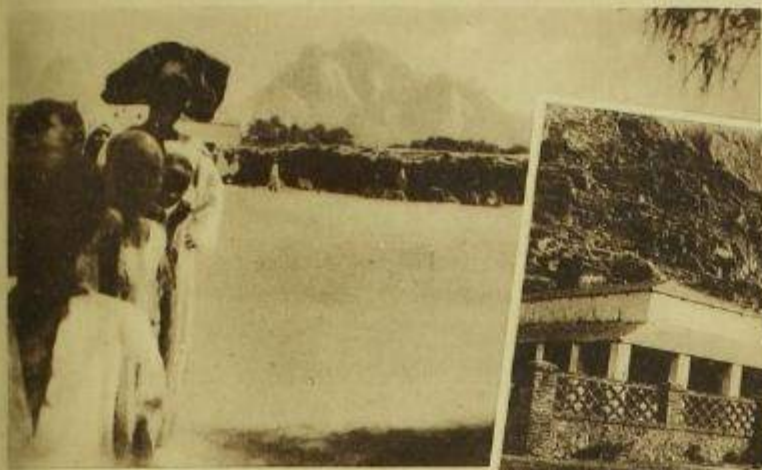
Ce soir-là, nous nous sommes endormis au bruit des palmes immenses remuées par la brise légère...

Notre interprète, notre boy, notre cuisinier, toute notre suite en un mot, est restée à Kassala. Il ne tenait pas à nous suivre jusqu'à la mer. Depuis cinq ans qu'il était parti du Sénégal pour un pèlerinage à la Mecque, il trouvait, sans doute, qu'il arriverait trop tôt dans la cité de Mahomet. Nous n'avons d'ailleurs pas eu à le regretter, car grâce au dévouement des Italiens et à leur organisation parfaite, nous n'avons jamais eu une seconde d'hésitation sur la direction à prendre.

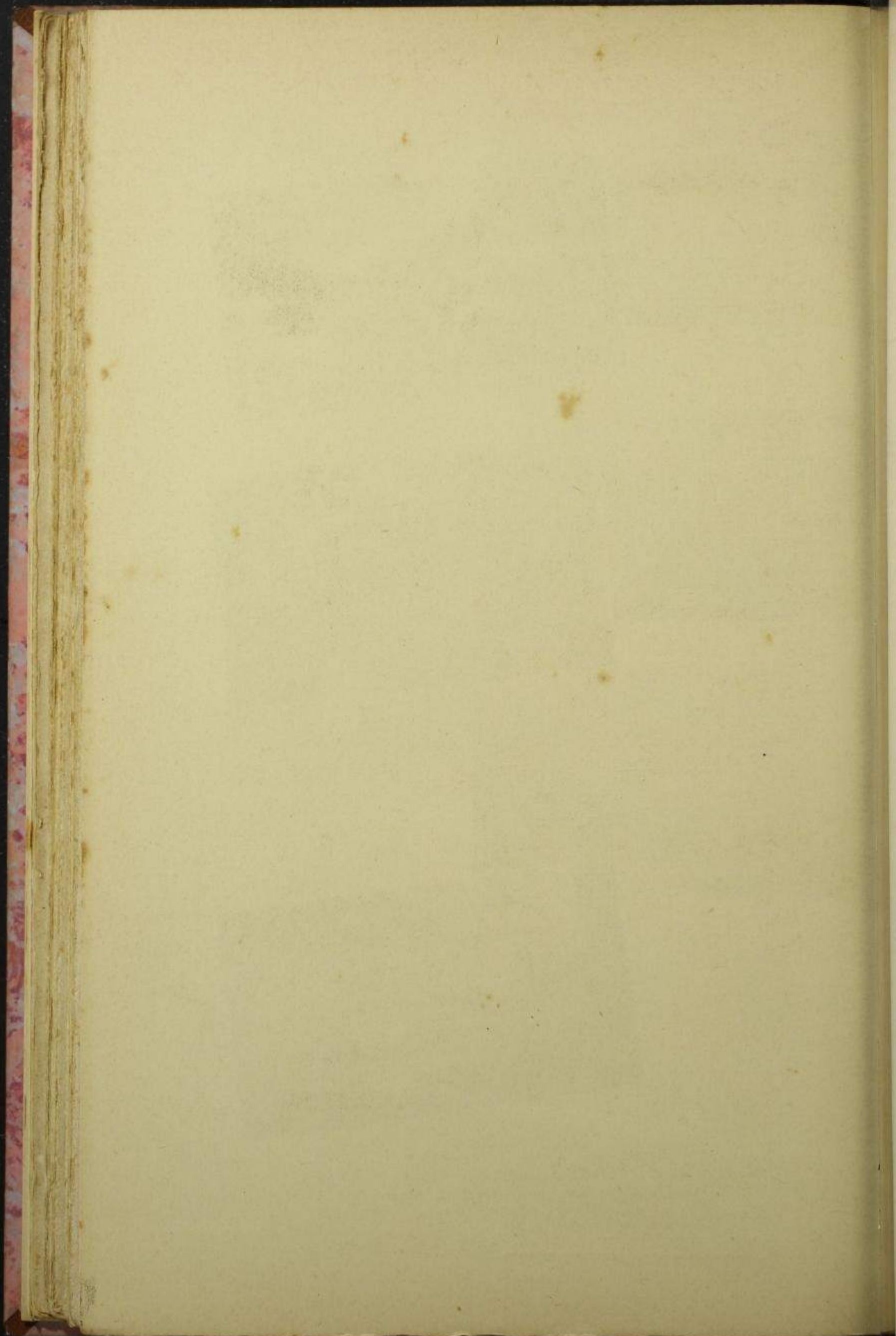


1. Désert de Kassala. 2. Anes portant du foin (Soudan anglo-égyptien). 3. Passage d'un ouadi.
4. Désert de Kassala, amas de rochers. 5. Ligne de Kassala à Kartoum. 6. Désert de Kassala.





1. Marché de Kassala. 2. Sabderat. 3. Erythrée italienne. 4. Palmiers.
5. Passage au-dessus des nuages (Asmara). 6. Massaoua.



18 Février.

Joyeusement, le soleil se joue dans le vert des palmes. Sans même que nous l'ayons demandé, un guide nous attend.

Nous partons. Fini le désert ! Nous roulons dans une brousse où la piste serpente d'une façon inquiétante et nous arrivons pour déjeuner à Tessenée, où des ingénieurs italiens nous font visiter le barrage du fleuve Gasc, barrage destiné à irriguer un nombre imposant d'hectares de cultures.

Le déjeuner est si cordial qu'avec peine nous repartons en direction d'Agordat. Quel beau pays ! Des palmiers, des plantes étranges, des roches bleues, des lointains mauves...

Un autre guide nous a été donné en partant de Tessenée et, à chaque poste, un autre nous attend. Tout est minutieusement réglé, nous n'avons pas un seul mot à dire : notre guide descend, l'autre le remplace et aussitôt nous indique la route, sachant d'avance où il doit nous mener.

Nous arrivons à neuf heures à Agordat, après avoir roulé sous des palmiers géants où nos phares accrochaient des lueurs d'apothéose.

Dîner cordial chez le Lieutenant Canone. Nuit reposante.

19 Février.

Nous quittons la ville à midi, après avoir visité le pays et l'usine de boutons, faits avec les fruits du palmier-dum.

La chaleur est étouffante. Route de montagne très dure. A Keren, arrêt pour prendre le thé au palais du Gouvernement. Nous montons ensuite de mille deux cents mètres en quatre-vingt-deux kilomètres. Cette véritable ascension dans ce pays sauvage est de toute beauté !

Le soleil se couche, incendiant des cimes à perte de vue, tandis que, plus hautes encore, les montagnes abyssines se détachent, mauves, à contre-jour.

Nous montons toujours à flanc de coteau et l'ombre descendue déjà dans les vallées à pic nous gagne peu à peu. Avec crainte, nous pensons à la nuit proche car nous n'avons plus de lumière...

Dans le lointain, un faisceau paraît, disparaît, puis brusquement débouche, nous aveuglant. C'est l'auto du Gouverneur de l'Erythrée, qui vient nous saluer et nous porter secours.

Espérant voir un peu la route, nous nous mettons derrière elle. Erreur ! Aveuglés par la poussière, nous sommes lâchés aussitôt. D'autre part, les brusques crochets de la piste ne nous permettent même pas de la suivre du regard. Avec peine, nous avançons, frôlant souvent des précipices, que nous devinons terriblement profonds. Enfin, nous arrivons à Asmara (2.600 mètres d'altitude) tout grelottants de froid.

20 Février.

Nuit délicieuse, la première depuis longtemps passée dans un vrai lit et dans une vraie maison !... Au matin, nous allons saluer le Gouverneur et présenter nos passeports. Nous sommes invités à une réception le soir même au Palais. Tenue : smoking !!! Très aimablement, le Docteur Gasparini nous excuse et nous reçoit si gentiment que nous avons l'impression de n'être pas déplacés. Avec un réel plaisir, nous causons avec celui qui est l'animateur de toute la colonie, celui qui, en quelques années, a accroché aux flancs des montagnes les plus inaccessibles, les routes les plus hardies, et qui a relié téléphoniquement à la capitale les postes les plus éloignés. Rien ne lui est étranger de ce qui se passe sur son territoire, et tous les Italiens de là-bas l'aiment et le

vénèrent, fiers de travailler sous ses ordres pour la plus grande Patrie.

21 Février.

Le Gouverneur nous dédicace une de ses photographies et écrit, sur notre livre de bord, ces mots : « Messieurs Tranin-Duverne qui, audacieusement, ont conçu et réalisé avec courage un voyage du lointain Atlantique aux rives de la Mer Rouge, ouvrent au progrès des horizons nouveaux. J'y applaudis comme Italien et comme Colonial. — Gouv^r Gasparini. »

Nous envoyons un télégramme à M. Mussolini et nous partons pour Massaoua.

Nous voyageons sur une véritable mer de nuages, le spectacle est merveilleux ! Ce n'est plus de l'automobile que nous faisons, mais de l'aviation, car, par instant, nous plongeons dans de véritables abîmes de brume.

A mille huit cents mètres environ, sensation inattendue : la pluie ! Depuis notre départ, nous n'en avons pas vu la moindre goutte. La descente continue longtemps, et, après quelques difficultés de route, nous voyons avec émotion Massaoua la jolie se détacher blanche sur la mer immensément bleue.

La traversée totale de l'Afrique dans sa plus grande largeur était réalisée ! Premiers au monde, nous avons relié en automobile l'Atlantique à la Mer Rouge !!!

22 Février.

Réception toujours aussi cordiale de tous les Italiens et de notre compatriote M. Rousseau.

Le soir, dîner au Palais du Colonel Vitali, commissaire de la ville. Lui aussi a la gentillesse de nous écrire ces mots : « Messieurs Tranin et Duverne, arrivés au port de Massaoua, terme de la traversée de l'Afri-

« que de l'Océan Atlantique à la Mer Rouge, le
« 21 février, ont repris la route le 24 au matin. A ces
« hardis et courageux voyageurs, les plus cordiales féli-
« citations et les vœux les meilleurs du Commissaire de
« la ville italienne de Massaoua. — Colonel Vitali. »

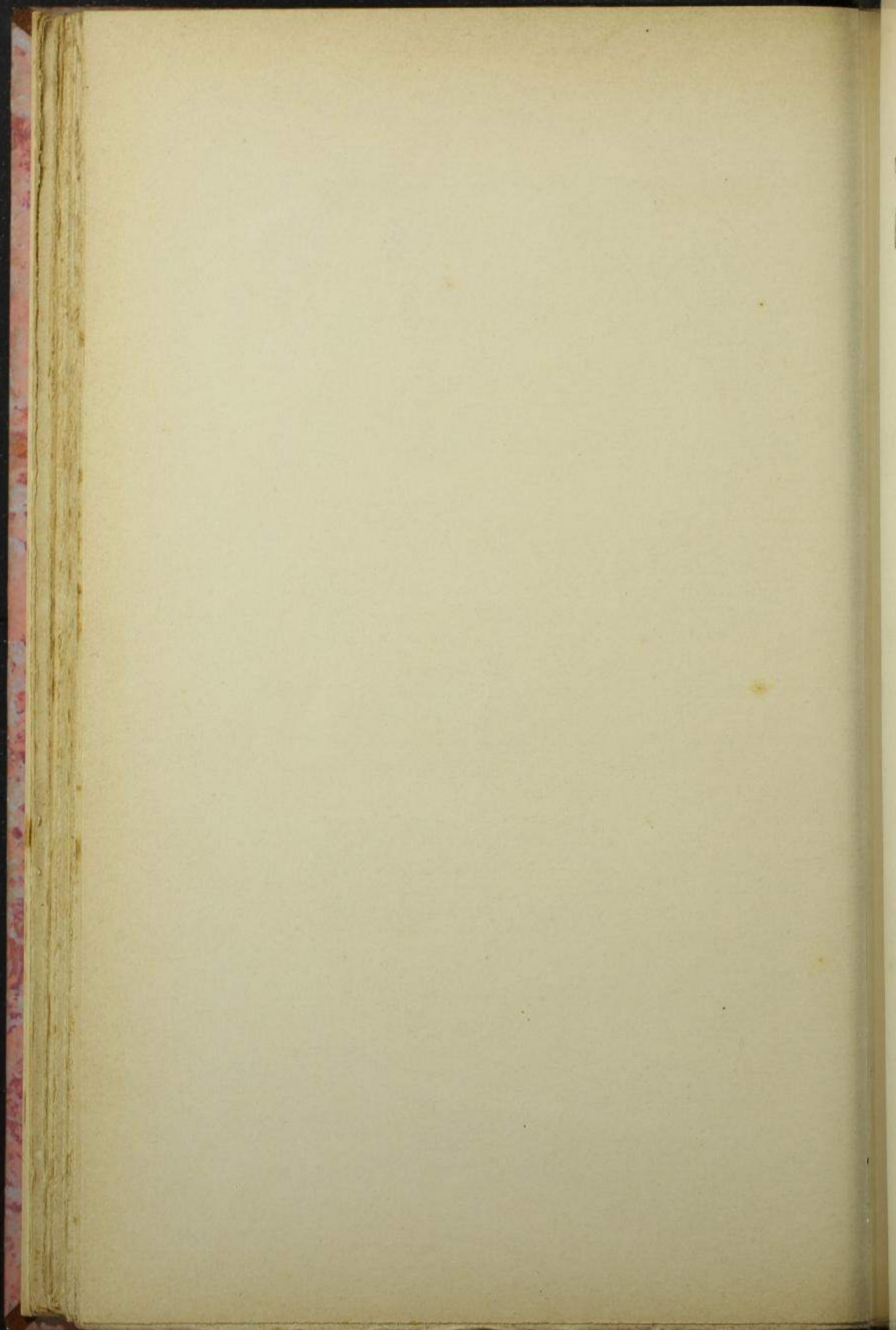
23 Février.

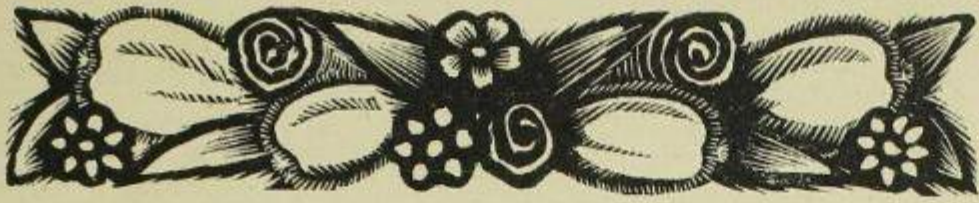
Chaleur accablante. Tous nos bagages sont envoyés à Suez car pensant gagner Djibouti en suivant la côte, nous redoutons le sable comme principal obstacle.





Troisième Partie.





24 Février.

AU petit jour, nous quittons Massaoua, suivant pendant une heure environ la mer qui s'opalise dans la lumière montante. Un enlèvement nous retient pendant un long moment, puis nous reprenons notre direction. Après un arrêt chez un colon italien, nous roulons jusqu'à seize heures dix, heure à laquelle nous arrivons à Arafalé. Déception ! le chef de poste indigène nous annonce qu'il est impossible de passer et qu'il vaut mieux pour nous rebrousser chemin; naturellement nous persistons dans notre désir d'aller plus loin tenter la chance. Il nous accompagne, avec deux de ses subordonnés.

Nous roulons d'abord dans une plaine herbeuse, puis brusquement nous nous lançons à l'assaut d'un sentier minuscule. Je laisse ici la parole à mon camarade Trainin : « Pendant la fin de l'après-midi, nous avons dû escalader un sentier de chèvre, accroché au flanc de la montagne volcanique, à peine aussi large que l'auto. Route inclinée par la pluie vers l'abîme. Bondissant de table rocheuse en table rocheuse, l'auto a pu miraculeusement atteindre le sommet du volcan sans s'émietter, ni sans être précipitée dans la mer qui roule ses flots furieusement trois cent cinquante mètres plus bas. »

La nuit nous surprend au moment où, redescendant au niveau de la mer, dans une espèce de couloir herbeux, nous espérions trouver un endroit pour y monter nos lits. Mais, dès que la voiture foule les grandes herbes, une nuée de moustiques s'abat sur nous, nous forçant à gagner, en pleine obscurité, la colline voisine et son sentier escarpé. Le fauve le plus dangereux de l'Afrique est certainement... le moustique !

25 Février.

Au jour, nous reprenons notre calvaire quotidien. Qu'il me soit permis de laisser encore la parole à mon camarade Tranin et de citer les phrases que je considère comme mon plus beau titre de gloire, puisque écrites sur l'heure par mon seul compagnon de route : « *Avons continué ces prodigieuses excentricités, pleines de danger pour le conducteur, qu'une réaction inattendue d'un ressort ou d'un rocher précipiterait dans l'abîme. Vision apocalyptique de roches convulsionnées. Grâce à l'énergie de Duverne, qui s'est obstiné à modifier le bouleversement créé par l'effroyable lutte millénaire d'éléments contraires, alors que, complètement déprimé, j'envisageais l'impossibilité de pousser plus avant; c'est à son exceptionnelle endurance et à sa ténacité que nous devons d'avoir pu passer.* »

Après plusieurs heures, nous débouchons sur un plateau herbeux : le désert de Dancali. A la fin de la saison des pluies, poussent sur toute cette région des herbes presque aussi hautes que l'auto et qui, en quelques jours, disparaîtront complètement, sous l'haleine embrasée du vent du sud, ou khamsine.

A quatorze heures cinquante, nous sommes complètement perdus dans cette immensité verte, ignorant même de quel côté est la mer. Nous faisons halte, pendant que les indigènes qui nous accompagnent scrutent l'horizon et vont aux renseignements. Ces hommes, trompés par la vitesse, perdent complètement le sens de la direction et il leur faut refaire à pied une partie du chemin parcouru pour rentrer à nouveau en possession de cette qualité, qui chez eux est habituellement développée au plus haut point.

C'est l'heure des faiblesses, l'heure où la terre semble brûlée par un formidable brasier intérieur, l'heure où l'on s'en va, courbé sous le poids d'un implacable soleil.

Tranin, étendu à côté de la voiture, souffre beaucoup d'arrêts du cœur. Pour lui donner un peu de bien-être, et diminuer son angoisse pénible, je lui verse sur la poitrine, en plusieurs fois, notre dernier bidon d'eau.

eau!

Les indigènes nous assurent que bientôt nous rejoindrons la mer et que nous arriverons ce soir à Mersa-Fathma, point où nous trouverons de l'eau ainsi qu'un blanc. Ce blanc, on nous en a déjà parlé à Asmara : c'est M. Bianchi, ingénieur-directeur de mines de potasse.

Repartis, nous roulons encore de longues heures dans ce même paysage, puis brusquement toute végétation disparaît et nous entrons dans une zone de sol volcanique où la marche est pénible.

De grands oiseaux courent très vite au sol; le vent se rafraîchit, on devine la mer que nous atteignons vers cinq heures.

Mais pour arriver à son niveau, il faut faire des acrobaties sans nombre, descendre des pentes à pic où la voiture, quatre roues bloquées, avance toujours sur les cailloux roulants, où souvent l'arrière arrive à hauteur de l'avant, où nous glissons plutôt que nous ne roulons.

Puis de nouveau c'est le mur rocheux qu'il faut franchir à plein moteur et de nouveau la pente inclinée sur le gouffre.

Enfin, à six heures, nous débouchons sur une plage de sel qui, à perte de vue, déroule son ruban blanc. Sauvés ! Mersa-Fathma est à peine à trente kilomètres et nous avons encore plus d'une heure de jour. Nous coucherons ce soir dans le poste italien et nous aurons de l'eau !

Les falaises que nous venons de franchir se réfléchissent, brunes, dans la mer bleue...



Notre Rolland-Pilain, légèrement, s'en va. Nous accélérons l'allure; elle semble à peine effleurer la croûte saline qui paraît être une piste idéale. De temps en temps cependant, nos roues s'enfoncent plus profondément, mais rien de grave; tous les espoirs sont permis quand, brusquement, la voiture freine, s'enfonçant jusqu'au carter, moteur calé!!!

Nous descendons. Le sol dans lequel nous venons de nous embourber ne diffère en rien, comme aspect, du sol environnant, mais une infiltration d'eau de mer l'a rendu mouvant. Nous essayons les moyens ordinaires, sans aucun résultat, car les planches sur lesquelles nous appuyons nos crics s'enfoncent dans le sol.

La nuit, complètement venue, déroule à l'infini son voile de tristesse sur ce payasage de désolation.

La marée montante nous gagne. Nos moyens de bord étant impuissants à nous tirer de ce mauvais pas, il n'y a pas à hésiter, il faut envoyer nos guides chercher du secours à Mersa-Fathma, car le temps presse. Depuis cet après-midi, nous n'avons pas d'eau et nous commençons à sentir aux reins l'âpre morsure de la soif.

Ils partent, s'évanouissent dans l'obscurité. Nous ont-ils compris? Les verrons-nous jamais revenir?

Lentement la nuit s'écoule et lentement, dans le ciel immense, le chariot de David pivote autour de l'étoile polaire. A chaque instant, nous croyons entendre des gens venant à notre secours, mais hélas le calme de nouveau renaît et seule monte l'éternelle chanson de la Mer Rouge.

De plus en plus cette eau qui est venue clapoter jusqu'à notre voiture et se retire maintenant, amplifie encore le besoin de boire.

La fatigue aidant, la fièvre nous gagne et, à peine assoupis nous nous réveillons en sursaut, en proie à des cauchemars. Nous pensons, malgré nous, aux voyageurs



perdus et qui sont morts de soif dans d'atroces souffrances. Dans nos cerveaux affaiblis par notre organisme déshydraté, passent, terrifiantes, des visions d'animaux dont les membres crispés attestent la douleur de l'agonie. Il faut faire appel à toute notre volonté pour nous libérer de cette emprise malsaine. Quelle heure est-il ? Nous n'en savons rien. Nous pensons qu'il sera minuit quand le chariot de David sera perpendiculaire à l'étoile Polaire et que le jour se lèvera quand il disparaîtra à la ligne d'horizon.

Dorénavant, nous pourrons lire les heures à l'horloge des nuits.

Le jour est venu. Comme hier, au pied des falaises à pic, la plage de sel scintille au soleil levant, mais nous ne voyons rien venir. Nos guides, peut-être, comme cela arrive souvent, nous ont abandonnés à notre malheureux sort.

De nouveau, nous essayons de libérer notre Rolland-Pilain de son tombeau de sel. Le sol, plus ferme qu'hier soir, nous permet de la soulever et de glisser sous les roues des débris de planches, des couvertures, la toile de tente, etc., etc...

Le moteur emplît l'espace de sa chanson vibrante et, dans un effort formidable, arrache la voiture. Victoire ! Toujours plein régime, j'essaye de gagner une zone durcie, mais, encore une fois, la pellicule de sel se rompt, et notre voiture s'affale dans un bain de saumure.

Il faut pourtant sortir de cette impasse et très rapidement, notre situation devenant précaire, devant la soif toujours plus impérieuse.

Nous allions tenter une dernière fois de repartir, avant d'abandonner la voiture, pour aller, au hasard, sur la côte Dancalé, en direction de Mersa-Fathma, quand tout-à-coup, précédé d'un grondement sourd, se leva le vent du sud ou khamsine.

Il faut y être passé pour vraiment savoir quel obstacle est le khamsine. C'est le mur brutal qui s'oppose à votre marche, c'est son haleine embrasée qui sème la mort dans tout un pays, d'un coup d'aile séchant les sources, brûlant les moindres herbes, déchiétant les rochers, emportant avec lui des dunes entières à des distances invraisemblables.

Tout espoir de marcher vers un point d'eau nous était radicalement enlevé. Il fallait attendre !

Dieu que les minutes sont longues ! Allons-nous terminer notre grand voyage sur les bords inhospitaliers de la Mer Rouge ?

Enfoncés sous l'avant de la voiture, nous regardons des cartes, supputant les chances de retour de nos émissaires et souvent, trop souvent, nous nous soulevons pour scruter l'horizon que nous cache maintenant le sable en suspension dans l'air.

Le vent déchaîné s'acharne, nous criblant d'une grêle de sable. Il est impossible de risquer même un œil au dehors. Subitement des voix se font entendre et des figures voilées se penchent sur nous. Ce sont les indigènes qui, poussés par le vent, ont pu venir à notre secours, accompagnés de vingt-cinq de leurs congénères.

Cette fois, finis les multiples et décevants mirages ! A une bouteille d'eau minérale envoyée à notre intention par M. Bianchi, nous buvons tour à tour la vie, à même le goulot.

Nous attendons une accalmie et, sous l'effort de tous les hommes, guidés par un naturel de la côte, nous gagnons le poste italien où M. Bianchi nous attendait. Ce dernier nous avait tout simplement sauvé la vie.

Mersa-Fathma.

Mersa-Fathma, dont la traduction serait : « l'anse de la jolie femme », doit son nom à une légende situant

en cet endroit la demeure d'une femme belle entre toutes et hospitalière à tous les voyageurs. Serait-ce par hasard la réplique noire d'Antinéa qui, sur ces rives mystérieuses, attendait au seuil de sa case minuscule l'homme venant du lointain pays de la Somalie ? Je ne sais ! En tous cas, les noirs de la région croient dur comme fer à l'existence de cette femme là.

Si le nom est joli, l'endroit par contre est lamentable. Toujours la plaine salée qui s'en va, à cent quarante-trois mètres au-dessous du niveau de la mer, rejoindre les contreforts des Monts Abyssins. Du sel ! Partout du sel ! Pas le moindre brin d'herbe ! Pas la possibilité d'y faire pousser le plus maigre légume, ni d'élever le plus petit animal domestique ! Un homme pourtant, un blanc, a trouvé le courage de vivre là pendant plus de dix ans, résistant à toutes les faiblesses et à tous les cafards. C'est notre hôte et sauveteur : M. Bianchi.

Il est venu, fidèle à son idéal colonial, avec le souvenir mélancolique des siens laissés au foyer italien, vivant dans une solitude morale effrayante, sous un climat déprimant entre tous, avec quelquefois cinquante degrés à l'ombre et soixante-dix au soleil, dirigeant, au milieu d'ouvriers indigènes, une mine où la potasse pousse, à même le sol, comme de gros champignons, et où les cases sont de sel.

Depuis plus de dix ans, il n'est pas retourné chez lui, en Italie, et, les larmes aux yeux, il nous parle de sa famille, de ses tout petits, qui maintenant sont grands, instruits, placés, et dans son récit, passe toujours l'espoir de son retour prochain au petit village, perdu, là-bas, au pied de l'Alpe neigeuse.

Qu'il me soit permis ici de lui adresser tous nos sentiments de sincères remerciements et de profonde admiration.

27 Février.

Le vent s'étant calmé, nous partons au matin dans la direction de Thyo en suivant le long de la côte. Mais, craignant les enlissements, nous nous enfonçons plus profondément dans les terres, où se détachent, sur le sol sablonneux, quelques maigres silhouettes d'épineux rabougris. Plus loin, les plantes d'alfa, aux pieds profilés par le vent, secouent terriblement notre pauvre Rolland-Pilain. Des bandes d'antilopes, dans un galop facile, passent à proximité.

Avant Medder, nous nous engageons dans une plaine au-dessous du niveau de la mer. Nous roulons pendant de longues minutes, mais tout-à-coup, comme l'avant-veille, sans savoir pourquoi, nous nous enlisons.

Notre guide part au village chercher du renfort. Comme cette région est bizarre ! des mirages puissants, d'une netteté déconcertante, nous cachent des pays entiers qui, brusquement, réapparaissent au moment où l'irréel se déchire.

Le renfort arrive enfin, accompagné du chef de village. Grâce à l'aide de la petite troupe, nous repartons, cette fois dans une nouvelle direction.

Monté sur la voiture, accompagné de dix de ses sujets, le chef nous conduit à travers les sables mouvants, puis, faisant signe d'arrêter, descend et nous annonce en italien que maintenant nous ne craignons plus rien.

Après les remerciements d'usage, nous lui demandons ce qu'il désire. « Rien », nous répond-il, « vous venez de la part du Gouverneur Gasparini, j'ai fait cela pour vous rendre service, si j'ai pu vous être agréable, dites-le lui simplement », et à la mode Dancali, il prend congé de nous, en nous baisant la main.

C'était exact. Sans encombre, nous arrivions à Thyo,

petit village de pêcheurs, dominé par de blanches constructions qui servent actuellement de résidence au capo-banda indigène.

Nous y passons la nuit, et le lendemain nous reconnaissons la route de Edd. Cette partie de la côte est possible en automobile, mais il est indispensable de marcher continuellement en première et deuxième vitesses.

Comme notre consommation d'essence a déjà dépassé nos prévisions et que les renseignements reçus sont formels (Edd-Barasoli impraticable), nous décidons de franchir par mer la coulée de lave qui nous arrête.

Revenus à Thyo, nous tentons de trouver le sambouc rêvé, et le soir, le capo-banda amène le patron d'un bateau qui se fait fort de charger à son bord notre voiture. Le marché est difficile à conclure, personne ne parlant la même langue. Au cours de la discussion, j'ai compris vraiment à fond la mauvaise plaisanterie que le Père Eternel joua aux ouvriers de la Tour de Babel !

Heureusement, nous finissons par découvrir que le Na-Kouda parle anglais et rapidement nous terminons l'accord sur les bases suivantes : deux mille liras jusqu'à Barasoli.

Au moment de partir, notre amiral enturbanné nous souhaite bonne nuit, concluant par ces mots : « N'est-ce pas, c'est bien entendu, deux mille comme ça ! », et il exhibe une roupie indienne. La roupie indienne valant huit francs, le vol est flagrant. Je lui montre noblement la porte, qu'il prend aussi noblement... pour rentrer de même quelques instants après, tentant de rouvrir le marché sur des bases nouvelles ! Il descendait en droite ligne des antiques corsaires de l'Océan Indien.

Nous congédions tout le monde, décidant de regagner le lendemain Mersa-Fathma où nous retrouverons

une digue facilitant le chargement de notre voiture, et l'appui efficace de notre ami Bianchi.

Le vent rugit au dehors. La mer, farouchement, monte à l'assaut de notre abri et, dans un coin, flamme couchée, se meurt notre ultime bougie.

28 Février.

Nous revenons à Mersa, en nous enlisant aux mêmes endroits que l'avant-veille, et cherchant longtemps le poste, caché par un mirage.

Aucun sambouc n'est au port, mais grâce au poste de T.S.F. de la mine, nous en réclamons à Massaoua qui, aussitôt, envoie à notre intention deux petits bateaux.

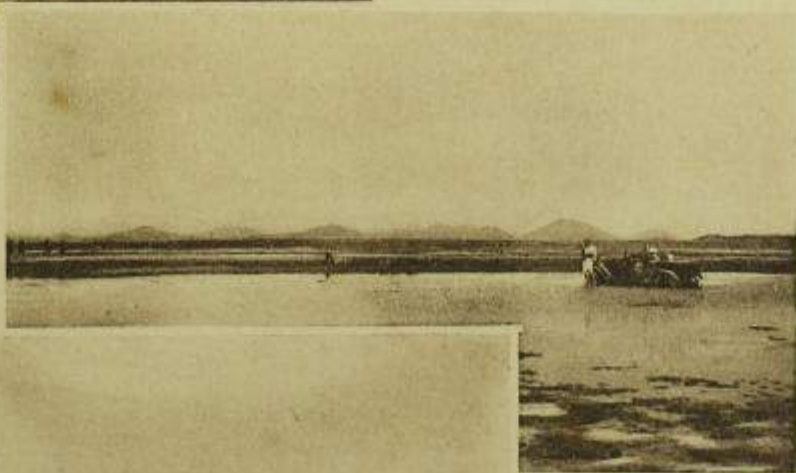
Dans la nuit, le khamsine s'est de nouveau levé, secouant furieusement notre habitation et empêchant les samboucs de quitter les anses où ils s'abritent.

Pendant dix jours, le supplice continue : tempête de sable, lumière lugubre, chaleur étouffante !...

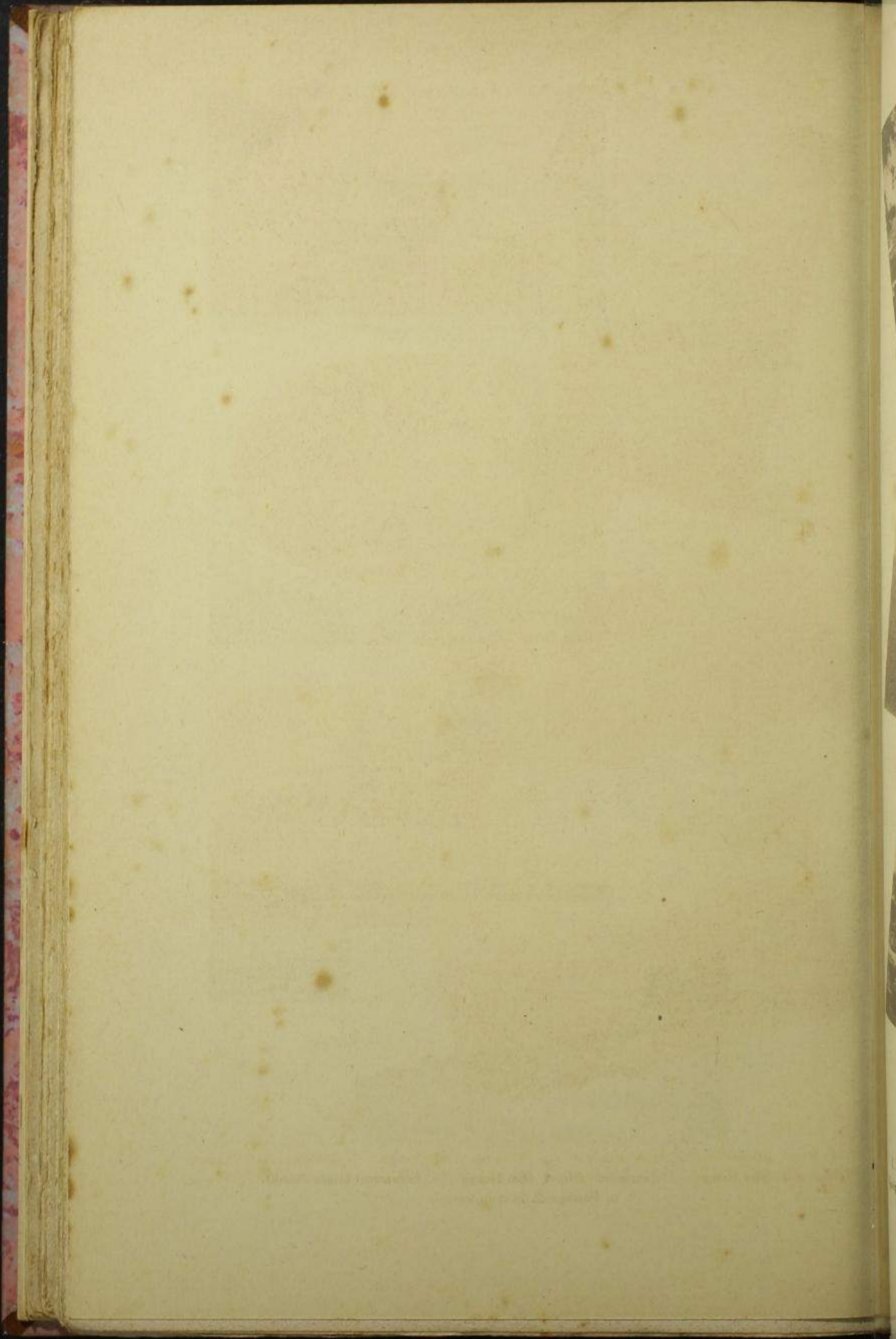
La nuit, le sommeil est impossible. Tout craque, le gravier fouette les parois de bois, et la température est telle qu'on se croirait dans un hamman. L'haleine du khamsine est chaude, humide et tellement chargée de sel que notre pauvre voiture n'est plus qu'un bloc de rouille et que nos habits sont complètement poisseux.

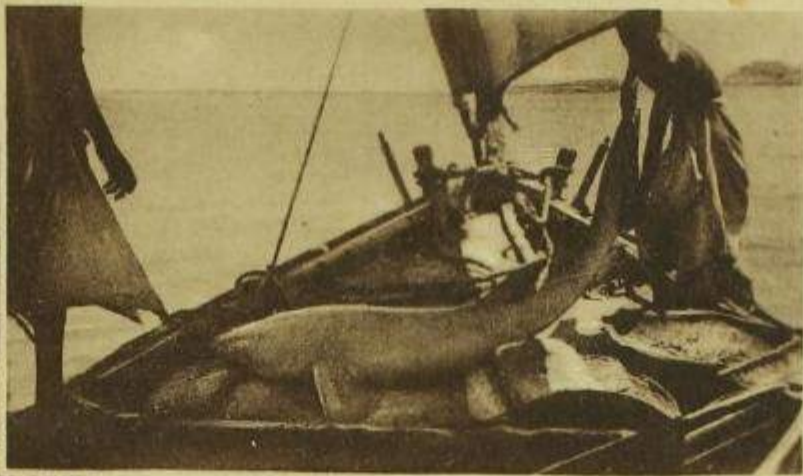
Enfin, un beau soir,, comme disait notre hôte, M. Bianchi, dans sa philosophie toute coloniale « après le vent du sud, est venu le vent du nord », et les voiles de nos bateaux mirent une tâche blanche sur la mer calmée.

La Rolland-Pilain, de nouveau démontée, est répartie sur les samboucs, ce qui donne lieu à des palabres sans fin. Le premier reçoit la carrosserie, les roues, le radiateur, les bagages, et le second, que nous baptisons

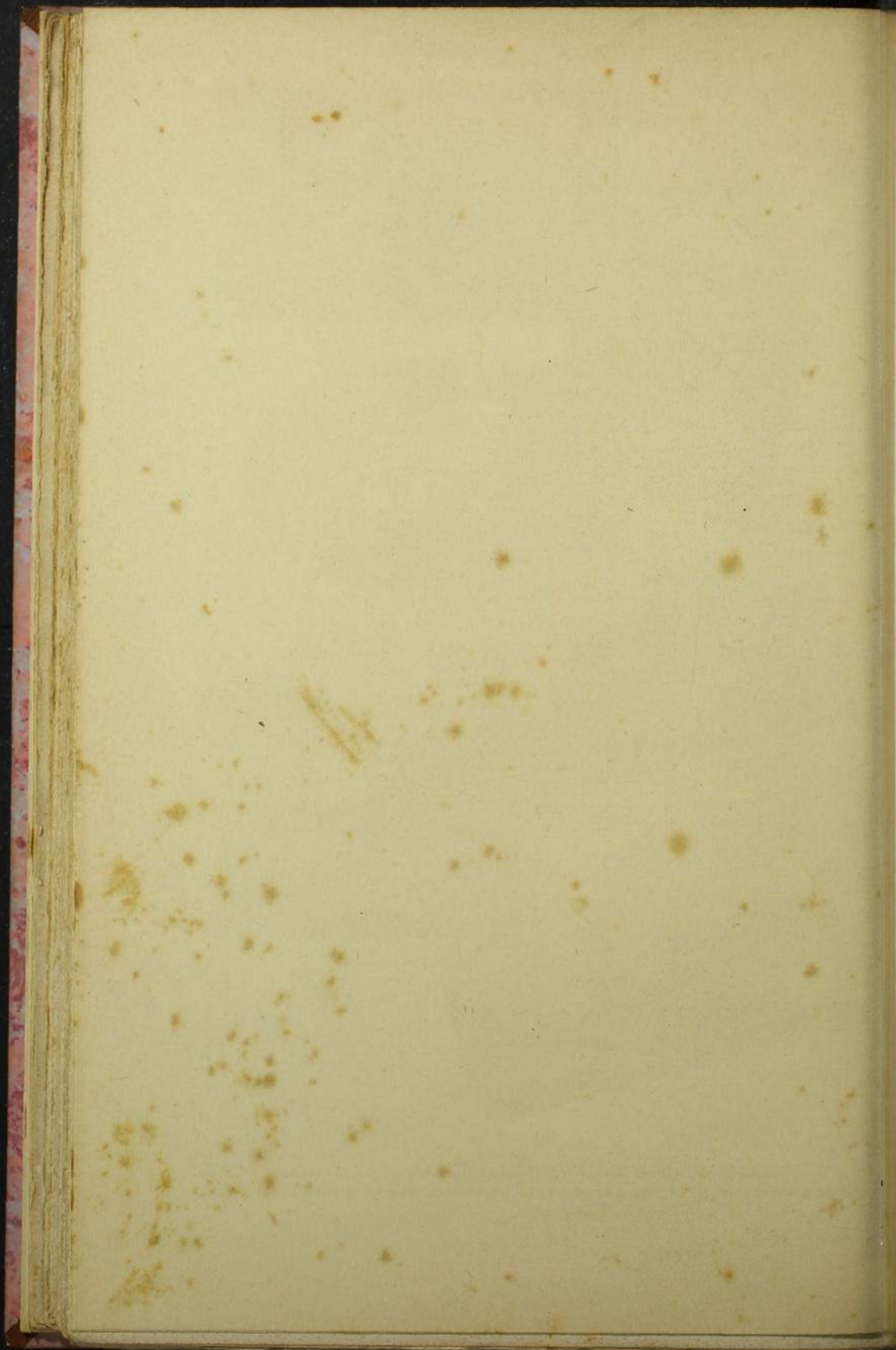


1. Mer Rouge. 2. Tessénée. 3 et 4. Mer Rouge. 5. Enlissement (après Assab).
6. Passage du lit d'un torrent.





1. Route difficile (bords de la mer Rouge). 2. Pêche sur la mer Rouge. 3. De Massaoua à Djibouti (préparation d'un passage). 4. Désert de sel. 5. Débarquement du châssis. 6. Bords de la mer Rouge.



du nom de « sambouc amiral », emporte le châssis, Tranin et moi.

Nous espérons être à Barasoli le lendemain si le vent reste favorable, mais la nuit il change brusquement et, quatre jours après seulement, nous relâchons dans le port de Thyo, après avoir été secoués, comme on peut l'être quand on marche à la voile par vent contraire, avec un équipage indigène, et avoir eu le mal de mer comme il est impossible de l'avoir davantage.

Nous repartons le lendemain vers de nouvelles secousses, vers de nouvelles nausées. Je recommande ce sport à tous les passagers de paquebots qui craignent le gros temps. A chaque minute, la lame embarque, couchant le frêle esquif qui, quelques secondes après, se cabre pour s'affaler ensuite, tel dans un tobogan, au plus creux de la vague. Tous les bonheurs : le roulis amplifié de tangage !!! L'effet formidable est terriblement déprimant.

Voyant les vagues inonder la magnéto, je rassemblais mon énergie pour tenter de l'enlever, n'en ayant pas de rechange. Je réussissais à me glisser sur les poutres de bois (car il n'y avait pas de pont) et, en me cramponnant, je commençais à dévisser la bride. Mais, quoique sachant que, pour nous, ce pouvait être une question vitale, quoique rassemblant toutes mes forces, je ne pus l'enlever : le moteur semblait tantôt me sauter à la figure, tantôt me fuir dans les profondeurs marines. Au fond du bateau, l'eau que la tempête avait embarquée reflétait un ciel instable et, à côté de nous, les lames couraient, échevelées, comme des folles; pas un point fixe où l'œil pouvait se reposer, pas une seconde où l'estomac ne nous montait aux lèvres.

Je rejoins, avec l'aide de noirs, le coin où Tranin est étendu, et je m'allonge à ses côtés.

Le vent souffle toujours, tandis que tout l'équipage d'une voix plaintive, adresse à Allah la prière rituelle des marins de là-bas.

Quelque part sur la côte.

Nous nous sommes réfugiés dans un port naturel pour passer la nuit et, aussitôt à terre, nous avons oublié les sensations désagréables des heures passées.

Nous sommes en plein dans une coulée de laves brunes que coupent d'immenses crevasses où l'on voit nettement, cristallisées depuis des siècles, les vagues qui, aux jours de la catastrophe, ont semé dans tout le pays l'épouvante et la mort.

La Mer Rouge, que nous avons toujours vue bleue, est rouge ce soir. Sa couleur vient-elle des récifs de corail rose, où les vagues furieuses se brisent dans une longue plainte ? Vient-elle des petites plantes arrachées aux bas-fonds, et que la tempête entraîne avec elle ? Qu'importe, elle est rouge, et quand la nuit la revêt de son voile nacré d'abord, puis noir, elle devient phosphorescente, tellement phosphorescente que le petit bateau qui arrive au rivage semble laisser derrière lui comme un sillage de feu, tandis que les vagues s'ourlent d'une crête de lumière.

C'est vraiment la minute de communion intime entre l'homme et la nature, minute qui restera profondément gravée en nos âmes et dont le souvenir, lorsque nous aurons oublié nos fatigues et nos souffrances, nous appellera peut-être irrésistiblement vers des aventures nouvelles.

La tempête continuant nous empêche d'avancer. Nous décidons de faire décharger la voiture et de tenter de gagner Assab, par voie de terre. Après de longs palabres, le débarquement est effectué; le sambouc étant

amené le plus près possible du rivage, grâce à des perches passées en travers du châssis et attachées ensemble, une équipe de noirs le soulève du bateau et le passe à une autre qui attend dans la mer. A la mode de là-bas, il est tout simplement posé sur la tête de ces derniers et, dans cette position, gagne le sable proche.

La voiture remontée, la magnéto va-t-elle donner après son bain prolongé dans l'eau de mer ? Par précaution, je la démonte et la nettoie. Quand tout est en place, je tente de lancer le moteur. Minute angoissante ! Une explosion retentit ! Sauvés ! Notre magnéto « Saga » donnait et quelques minutes après nous roulions, comme si rien ne s'était passé, vers le petit village où notre arrivée faisait fuir toute la population féminine.

Au jour, nous partons en direction de Barasoli, accompagnés de deux gardes indigènes et d'un Na Kouda.

Nous roulons tout d'abord dans un pays à peu près désertique, en bordure de la mer, et, malgré le ralentissement imposé plus loin par de nombreuses plantes d'alfa et quelques enlisements, nous arrivons au milieu du jour à l'étape, petit village noyé dans un oasis de palmiers.

Nous prenons quelque nourriture (du vin de palme et du lait de chamelle), puis repartons en direction d'Assab, malgré le chef de poste indigène, qui nous assure que le passage est impossible.

Nous nous engageons d'abord sur une piste à peine marquée et qui, malgré ses excentricités de niveau, est praticable ; mais une heure après, nous tombons en pleines montagnes volcaniques, recouvertes de blocs de granit brun projetés, il y a peut-être des siècles, lors d'une éruption formidable du volcan Duddi.

A perte de vue, s'étend le même paysage lunaire : quelques maigres arbustes, poussés entre deux rochers

et auxquels les vents ont donné des silhouettes tourmentées, semblent monter la garde au seuil de cette région maudite et, dans de grands gestes affolés, paraissent vouloir en interdire l'accès.

La nuit, brusquement tombée, a jeté sur ce paysage lugubre son voile de tristesse, et en nos âmes monte une angoisse dont on peut difficilement se défendre.

Malgré soi, on est impressionné par le craquement des pierres, dilatées par le soleil du jour et que la fraîcheur de la nuit rétracte peu à peu. Toutes ces voix grêles et plaintives montant dans l'immense solitude, semblent vous transporter dans un monde irréel où les minéraux eux-mêmes vivraient d'une vie intense.

Nos guides prétendent que sur de grands espaces se lèveront, inlassablement, les mêmes obstacles qui, à première vue, paraissent infranchissables.

Il faut passer cependant. Il faut amener en terre française la voiture qui reliera, pour la première fois, la verte Guinée à la volcanique Somalis et nous n'aurons vraiment le droit de reculer que si cette voiture, vaincue par tous les éléments ligués contre elle, s'arrête dans quelque coin, un organe vital brisé, sans espoir de réparation possible.

Partis de Massaoua avec l'idée de ne trouver que du sable jusqu'à Djibouti, nous nous sommes allégés au maximum et nous n'avons plus aucune pièce de rechange...

La lune, maintenant levée, éclaire le paysage d'une façon si parfaite qu'il est possible de distinguer les objets presque comme en plein jour. Ne pouvant dormir, je pars à la recherche d'une piste meilleure; mais, après avoir fait plusieurs kilomètres, après avoir gravi plusieurs collines, je me rends compte que les renseignements sont exacts. Si nous voulons arriver à Assab, il faut gravir les blocs de granit.

Tranin, toujours très malade, m'inquiète vraiment et je me demande si, en cas de catastrophe, il pourrait arriver à rejoindre à pied un point d'embarquement. Au retour, je le mets au courant de la situation, sans lui cacher les risques que nous allons courir, et, très courageusement, comme toujours, il accepte de tenter la chance.

Sans attendre le jour, aidé de deux indigènes, je me mets au travail, cherchant à faire un passage dans ce chaos sans nom. Les blocs les plus gros sont contournés, les saillies dangereuses pour le carter abattues, les rochers moyens arrachés et roulés pour combler les fossés profonds que les pluies ont creusés. Pendant toute la journée, sous le soleil implacable, le travail continue. A six heures, nous revenons à la voiture et je l'engage sur le passage rocheux.

Malgré tout ce travail préparatoire, les chocs sont formidables et l'effort demandé à notre Rolland-Pilain et à nos amortisseurs Béchereau dépasse toute imagination. A chaque instant, la direction m'est arrachée des mains et à chaque instant notre 10 CV ne pouvant franchir des blocs qui la calent, revient en arrière. Je prends, pour ainsi dire, de l'élan sur place, en embrayant plein moteur et en débrayant pour lui permettre de redescendre la pente. Grâce à cette manœuvre plusieurs fois répétée, elle finit par bondir par-dessus l'obstacle, pour retomber de l'autre côté assez brutalement.

En vingt-quatre heures, nous avons fait environ huit cents mètres. Si, d'après la splendide définition de Georges Prades : « la vitesse est l'aristocratie du mouvement », nous étions, ce jour-là, bien bas dans l'échelle de la roture.

Nous prenons quelque nourriture — une boîte de sardines — et un peu de repos, en attendant que la lune se lève, puis, comme la veille, le travail reprend.

Pendant trois jours et trois nuits, nous travaillons presque sans arrêt pour franchir six kilomètres de cette zone tourmentée. Au milieu du parcours, nous avons un moment d'émoi : la voiture, ayant glissé sur un rocher, reste suspendue par le carter inférieur du moteur, la flexion du châssis étant telle que le raccord d'eau supérieur est arraché.

Au bout d'une heure de travail, ayant remis d'aplomb notre Rolland-Pilain, nous nous apercevons que l'huile coule abondamment par en-dessous. Notre carter est-il brisé ?

Je me précipite. O bonheur ! Seul le bouchon de vidange a été desserré dans le choc et un coup de clef aveugle la fuite. Mais vraiment, nous avons eu peur!!!

Le soir du troisième jour, en arrivant au sommet d'une colline, nous voyons, avec une joie immense, la fin de cette zone rocheuse. Rapidement, nous gagnons le sable, sur lequel nous nous couchons, harassés de fatigue.

La 10 CV Rolland-Pilain, représentant l'industrie française et qui, pour nous, portait enclose en son âme de métal toute l'âme de la France, avait une fois de plus vaincu les éléments contraires !...

Au jour, nous repartons, rencontrant bientôt une patrouille envoyée à notre secours par le Commissaire de la ville d'Assab.

Une partie des hommes monte à bord et nous gagnons allègrement le poste, où nous arrivons à midi. Comme dans toute l'Erythrée italienne, l'accueil fait par le Colonel Anaratore est profondément fraternel. Princièremment installés d'abord, nous nous retrouvons ensuite autour d'une table abondamment garnie. Les vins généreux, qui portent en leur douceur traîtresse l'ivresse entière de l'Italie natale, coulèrent si bien qu'en nous levant, nous qui depuis longtemps ne buvions que de

l'eau, nous trouvions que l'escalier du Commissaire d'Assab tournait d'une façon inconsiderée.

Au cours de l'après-midi, nous apprenions qu'en France le Ministère s'inquiétait de notre long silence et que le Gouverneur de Djibouti avait envoyé à notre recherche de nombreuses patrouilles.

Nous recevons en même temps deux indigènes porteurs d'un mot à notre adresse. Dans ce mot, M. Chapon-Baissac nous souhaite la bienvenue et nous dit de nous confier complètement aux guides envoyés.

Ces guides Dankalis sont épouvantables. Avec leurs figures tailladées, leurs lèvres supérieures coupées, leurs dents de devant à moitié arrachées, ils sont vraiment hideux et toute l'autorité du Gouverneur est nécessaire pour que nous acceptions de les suivre.

Le Colonel Anaratore nous explique qu'ils se mutilent volontairement dans le but d'effrayer leurs ennemis. Certains prétendent aussi que les indigènes de cette race mettent dans leurs chevelures crépues autant de flèches qu'ils ont tué d'hommes blancs. Pays charmant en somme !!!

Avec ces nouvelles recrues, nous quittons Assab le lendemain matin, après avoir envoyé à Son Excellence le Docteur Gasparini, au moment de quitter le sol italien, nos remerciements sincères pour l'aide efficace qu'il a bien voulu nous consentir pendant toute la traversée de sa colonie, et l'assurance que, sans l'appui sincèrement donné par tous les Italiens, jamais nous n'aurions pu relier la ville de Massaoua au petit port d'Assab.

Nous roulons assez rapidement et passons, quelques kilomètres après notre départ, aux abords d'une exploitation de salines. Deux ingénieurs italiens nous expliquent que nous trouverons des sables mauvais, que très probablement nous nous enliserons fréquemment et qu'en définitive il y a peu de chances pour que nous

arrivions à Djibouti. Aurions-nous la déveine d'échouer au port ?

Comme pour leur donner raison, quelques minutes après, nous nous enlisons dans un petit bras de mer, mais grâce à l'aide de leurs ouvriers, nous nous en sortons assez rapidement.

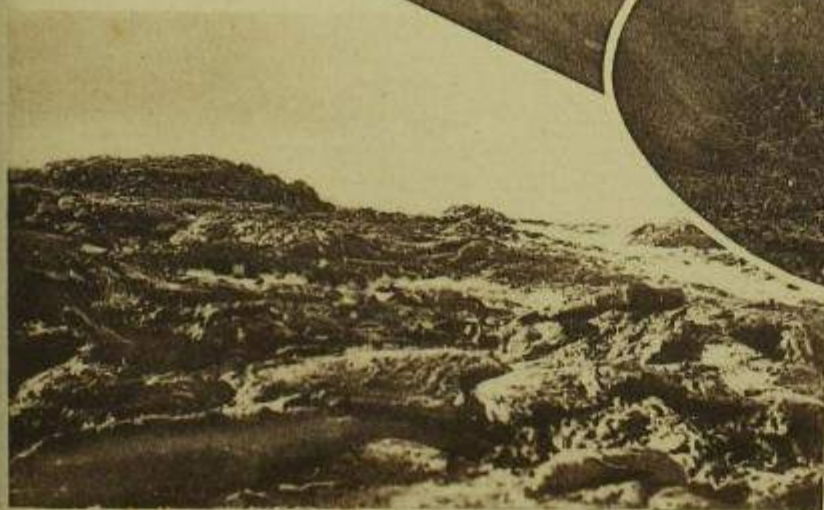
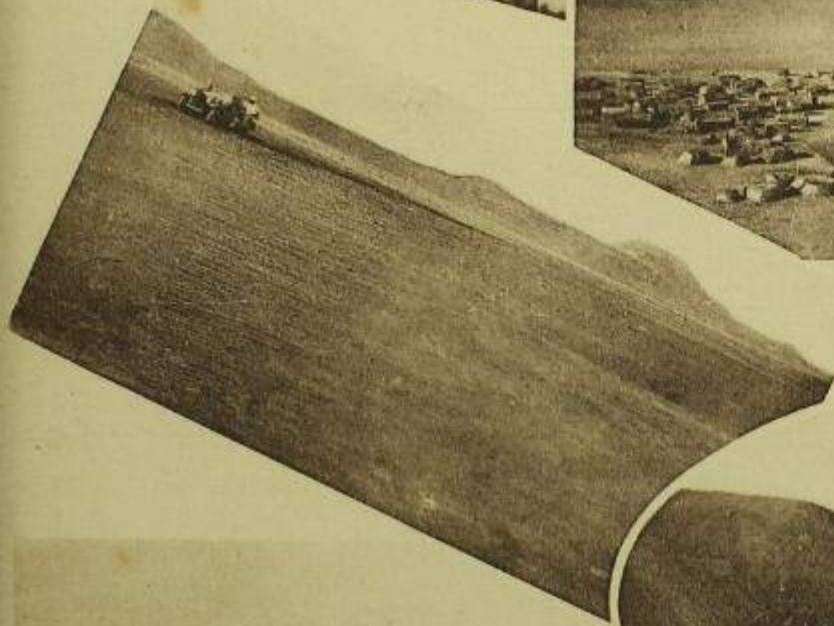
Nous roulons tantôt dans des plaines immenses semblables à celles de Mersa, tantôt dans de petites oasis de palmiers, tantôt à flanc de coteau, sur des pentes rocheuses où poussent de rares épineux.

29 Mars.

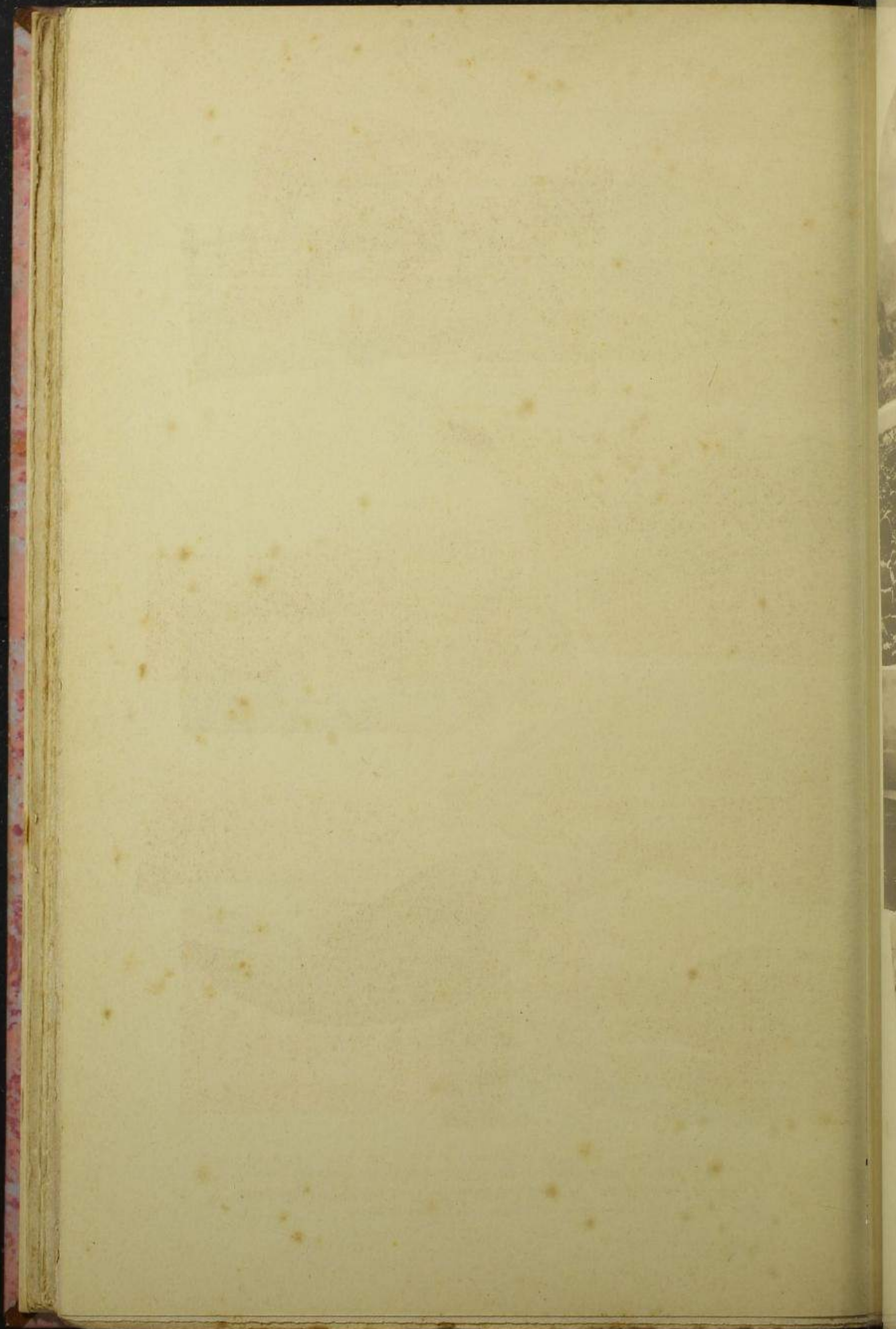
Au matin, après avoir roulé deux jours et nous être enlisés fréquemment, nous partons avec l'espoir d'arriver ce même jour à Obock, ville faisant face à Djibouti. Le terrain devenu plus ferme, notre marche s'accélère et, pendant des heures et des heures, nous marchons rapidement à *l'appel des lointains*. Combien de kilomètres avons-nous encore à faire ? Nous l'ignorons, et inquiets nous mettons notre dernière tine d'essence. J'essaye de conduire à la consommation. Nous entrons, heureusement, dans une plaine immense où se distinguent nettement les traces des caravanes. Sur cette piste retrouvée, avec très peu de gaz, notre voiture roule joyeuse, le compteur marquant soixante.

Depuis longtemps, nous marchons, grisés par la brise fraîchissant dans la nuit qui vient et par la chanson régulière de notre moteur. Quand, tout-à-coup, des ratés... plus d'essence !...

Nos guides partent immédiatement, porteurs d'un mot réclamant quelques litres de carburant et annonçant notre arrivée prochaine. Nous croyons comprendre que la ville est proche et que, bientôt, nos indigènes seront de retour.

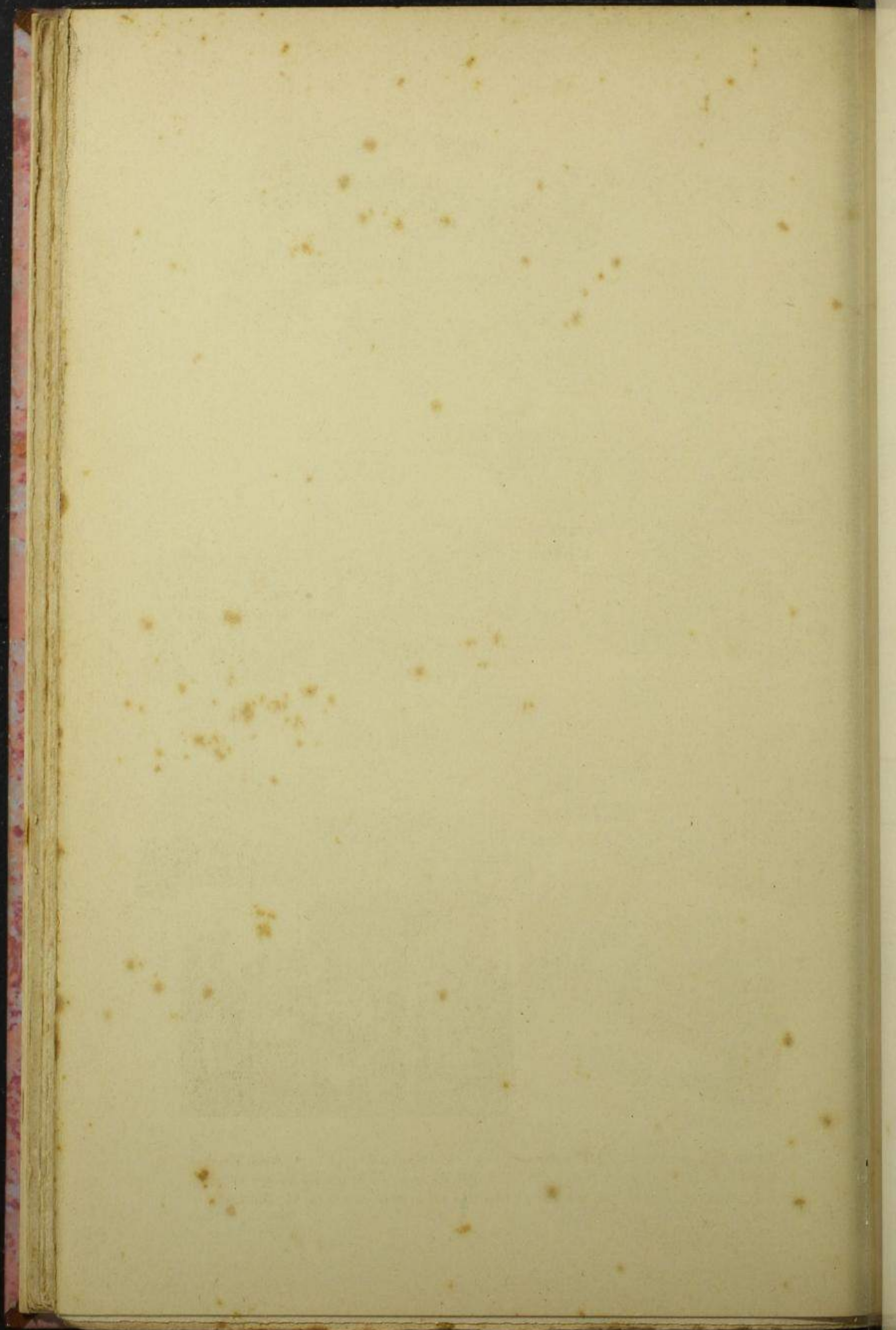


1. Coulée de laves (volcan Duddi). 2. Débarquement du châssis (Côte des Somalis).
3. Bords de la mer Rouge. 4. Village aux abords de la mer Rouge. 5. Enlèvement.
6. Bords de la mer Rouge. 7. Coulée de laves.





1. Bords de la mer Rouge. 2. Passage rocailleux. 3. Région volcanique. 4. Avant Assab.
5. Coucher de soleil sur la mer Rouge. 6. Rencontre d'une patrouille envoyée à notre rencontre.
7. Arrivée à Djibouti. 8. Réception à Marseille par le Sénateur-Maire, M. Flaissières.



En attendant, nous coupons quelques épineux pour nous chauffer, car la nuit, venue, est très froide. Nous dînons. Repas de gala de conserves et d'un peu d'eau. Dans l'obscurité profonde, notre feu graduellement s'éteint, faute de combustible.

Un point rouge surgit, loin dans la nuit. Ce sont nos guides. Ils arrivent, accompagnés de tirailleurs dont plusieurs parlent français. Tout va bien !

L'essence mise, nous repartons. L'un d'eux, assis sur une aile, éclaire la route de sa lanterne fumeuse. Tant que nous roulons dans la plaine, c'est parfait; mais tout-à-coup il nous faut dévaler, avant la ville, une pente rocailleuse, et vraiment l'éclairage est insuffisant. Nous avons tellement hâte d'arriver au but que nous continuons notre travail, nous obtenant à vouloir passer. Vers les deux heures du matin, nous frôlons, sans les voir, des constructions que nous devinons dans la nuit, puis, tournant brusquement à droite, en direction d'une lanterne qui s'agite, nous entrons dans la cour de l'ancien palais du Gouverneur.

Obock.

Sur la ville morte aujourd'hui, dans la nuit sans lune, la voix formidable du vent du large se mêle à la plainte de la mer rageuse.

Djibouti.

Au pied du palais du Gouverneur, se détachant blanc sur le ciel profondément bleu et émergeant d'un bouquet de palmiers, notre Rolland-Pilain attend, au bord de l'Océan immense.

Notre grande aventure vient de se terminer...

Une joie intense nous envahit, joie mêlée d'orgueil peut-être aussi, je l'avoue pour moi, d'avoir de bout en bout mené à la victoire la voiture qui, première au monde, relia l'Atlantique à l'Océan Indien, joie d'avoir

réalisé heureusement une expédition que tout le monde nous annonçait comme irréalisable, et cela seulement avec nos moyens personnels. Joie aussi de penser que, dans quelques jours, nous retrouverons ceux que nous aimons, mais joie mêlée de regret de ne pas avoir à nos côtés, en ce jour triomphal, nos amis chers, Borle et Valloton-Warnery, qui furent, d'une façon très nette, les bons artisans du succès.

.....

Après avoir fait un tour d'honneur en ville, ayant à bord Madame Chapon-Baissac, le Gouverneur et cinquante-quatre indigènes, tour pendant lequel toute la population nous acclama d'une façon enthousiaste et touchante, notre voiture, toute pimpante sous les fleurs de lauriers roses dont on l'a décorée, est embarquée sur le *Dumbéa*, paquebot qui doit nous ramener en France.

Au large du golfe de Tadjoura.

Notre grand bateau profile sur la mer sombre sa silhouette effilée. La côte a disparu. Bientôt nous passerons à hauteur d'Obock, que rien ne distinguera dans la nuit opaque, tandis que derrière nous s'allumeront les lumières électriques de Djibouti.

Hier et aujourd'hui ! Le passé, le présent ! Hier : Obock, ville morte, aujourd'hui : Djibouti, ville étincelante !

Appuyé sur le bastingage, je pense à ceux qui sont venus, ouvriers de la première heure, qui, pendant des journées entières, ont marché dans la brousse inconnue, à ceux qui ont souffert de la soif, à ceux qui, peut-être obscurément, sont morts là-bas pour la France plus grande, et il me semble que si tous ces héros peuvent voir le travail accompli, leur œuvre continuée, ils doivent tressaillir de joie dans leurs tombeaux.

Oui, pionniers d'hier, vous pouvez être fiers de vos successeurs qui, non seulement ont gardé jalousement le patrimoine de gloire que vous avez payé de votre sang, mais qu'ils ont agrandi, amplifié, et si j'admire sans réserve ceux qui tombèrent aux temps héroïques, victimes d'une sagaie ou d'une flèche, je mêle dans la même admiration profonde ceux qui, pour la réalisation du grand œuvre colonial, acceptent aujourd'hui, loin des leurs, de mener le pacifique combat sous le soleil meurtrier.

Certes, vous n'êtes pas tombés en vain, puisque sur les côtes désertiques, dans la nuit opaque, montent maintenant des lumières, scintillantes étoiles, et que, grâce à vous, des populations entières, tirées de leur sommeil millénaire, s'ouvrent maintenant au progrès et à la civilisation.

.....

DEMAIN

En passant à Asmara, Son Excellence le Docteur Gasparini eut l'amabilité d'écrire sur notre livre de bord ces mots : « MM. Tranin-Duverne qui, audacieusement, ont conçu et réalisé avec courage un voyage « du lointain Atlantique aux rives de la Mer Rouge, « ouvrent au progrès des horizons nouveaux. »

C'est tout notre désir et ce sera tout notre orgueil d'avoir été les humbles ouvriers de demain de cette œuvre grandiose.

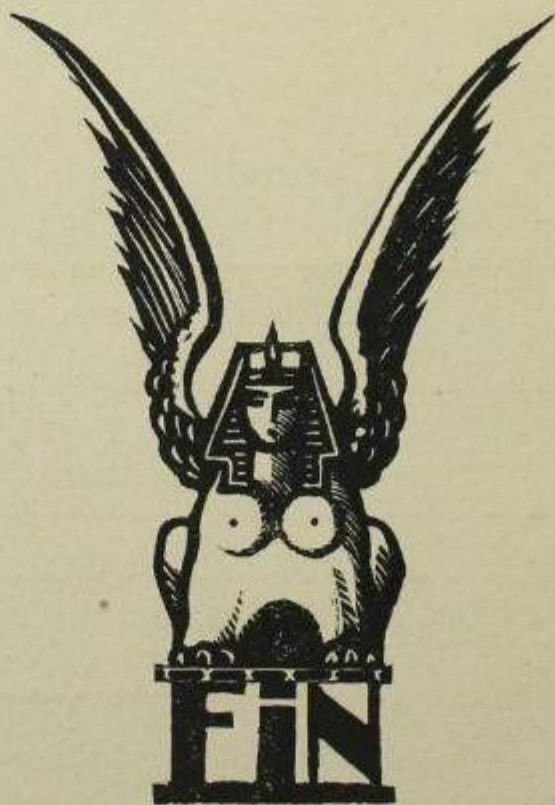
D'autres, bientôt peut-être, viendront et feront mieux que nous; d'avance, nous applaudissons à leur succès et les félicitons, en sportifs et en Français.

.....

RETOUR

Après Suez, Port-Saïd grouillant et multicolore, après les îles de Chypre et de Crète, belles dans leur aridité, après l'enchantement de Reggio di Calabre, la France, la belle France, Marseille et ceux qui nous sont chers retrouvés. Demain les réceptions, les fleurs, tandis que très loin, là-bas, la lune éclairera, de teintes irréelles, des paysages de rêve que nous ne verrons plus, et que toujours, à l'horizon lointain, dans son apothéose scintillante, montera dans le ciel bleu :

« *La Croix du Sud* ».



*Dans l'espoir d'être utile à ceux qui voudront
entreprendre de nouvelles randonnées Africaines, je
donne les renseignements suivants.*

La voiture qui a fait le raid est une

10 CV ROLLAND-PILAIN DE SERIE

équipée avec :

Carburateur CLAUDEL.
Magnéto SAGA.
Bougies GILARDONI.
Roues RUDGE-WITHWORTH.
Pneus DUNLOP CORD.
Amortisseurs BÉCHEREAU.
Radiateur MOREUX.
Ressorts et essieux LEMOINE.
Freins avant HERSOT.
Graissage TÉCALÉMIT.

Carrossée avec un torpedo de série

ALLARD et LARDY

*dont seulement la garniture arrière avait été enlevée,
permettant ainsi de mettre les bagages,*

Et, pendant tout le raid, elle a été graissée à l'huile

« KERVOLINE »

Notre consommation moyenne a été :

Essence : En terrain dur : 14 litres.

Dans les dunes : 32 litres.

Huile : En terrain dur : 1/4 litre.

Dans les dunes : 1 litre.

(Un fût de 50 litres « KERVOLINE » a suffi pour toute la traversée).

Pneus : Un train de 6 « DUNLOP CORD » 820×120 a suffi largement, malgré les terrains volcaniques. Un d'entre eux, quoique coupé à Kouroussa, a tenu jusqu'à Djibouti. En tout six crevaisons.

Eau : A peu près inexistante. Aucun ennui du côté du refroidissement. (Radiateur MOREUX).

N'ayant pas de ravitaillements préparés, nous avons trouvé de l'essence dans le commerce à :

Konakry;

Kouroussa;

Bamako;

Ouagadougou (cédée par l'Administration);

Zinder;

Kano;

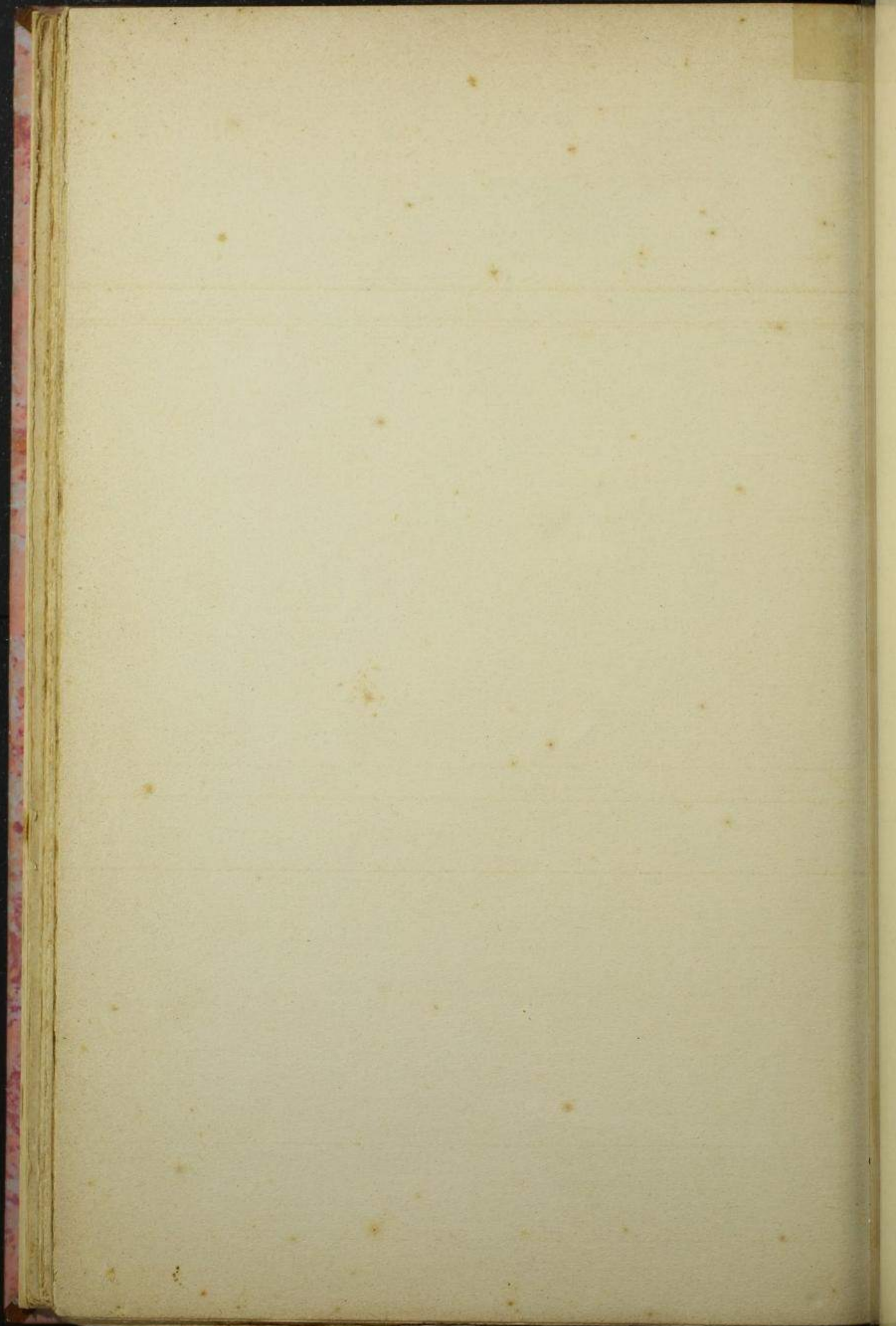
Fort-Lamy;

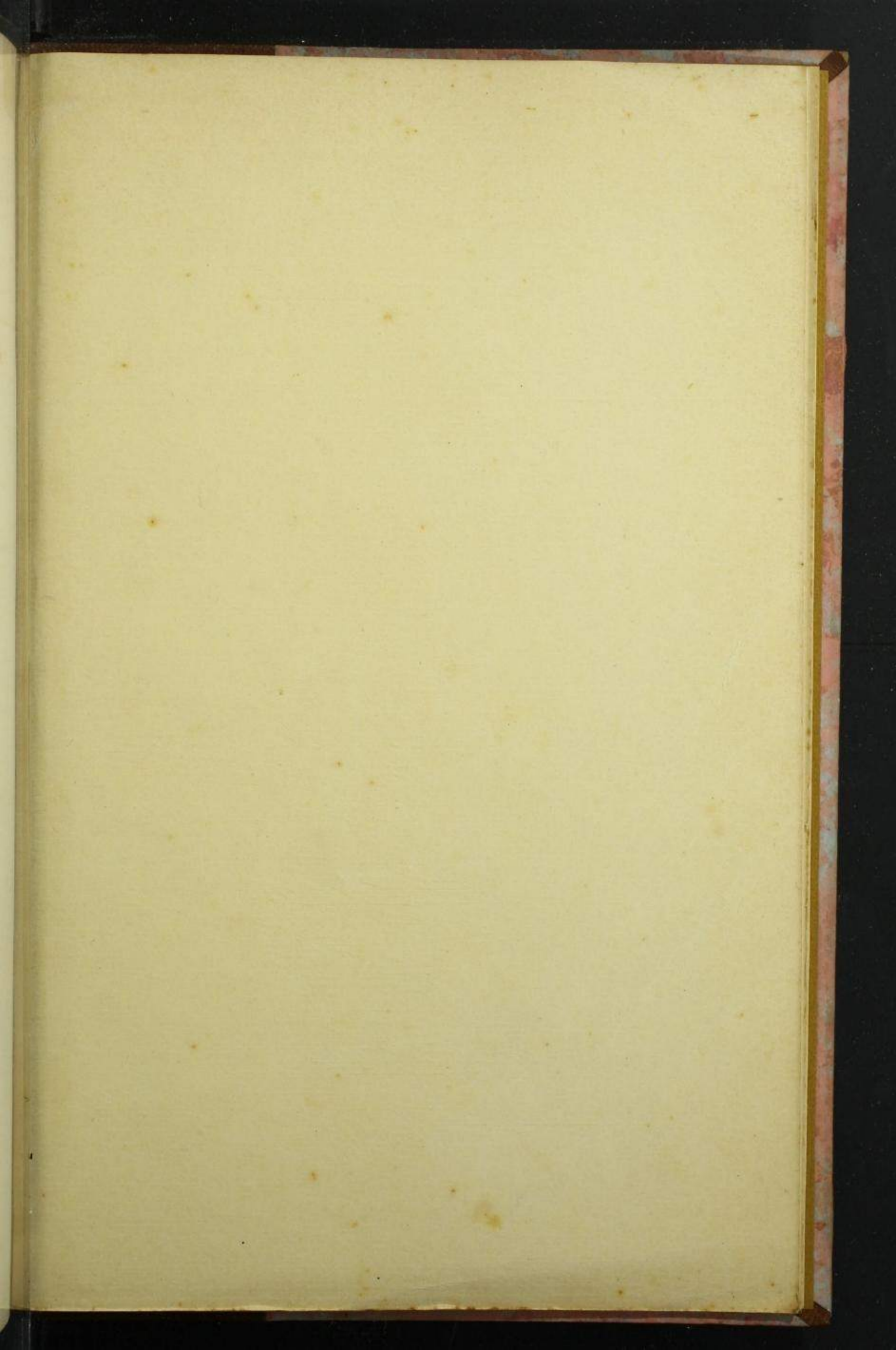
Karthoum;

Massaoua (dans tout le parcours de l'Erythrée, le carburant nous a été cédé gracieusement par les autorités Italiennes)



Cet ouvrage a été tiré par
GIANOLI ET VALENTIN,
imprimeurs, 17, faubourg
:: Montmartre, Paris ::
Les reproductions photographiques
par L. Répin, imprimeur-
phototypiste, 11, passage Saint-
:: Pierre-Amelot, Paris ::





GIANOLI & VALENTIN
17, F^s Montmartre, Paris

0 Fr.
fix :

DE L'ATLANTIQUE A L'OCEAN INDIEN

G. DUVERNE

