

Les Amis du Sahara. Organe de
l'Association Les Amis du
Sahara

Association Les Amis du Sahara. Auteur du texte. Les Amis du Sahara. Organe de l'Association Les Amis du Sahara. 01/1932.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisationcommerciale@bnf.fr.

1932

133

REVUE ALGER
LE 17-12-1932

LES AMIS DU SAHARA

.....

Organe de l'Association
" Les Amis du Sahara "



COLOMB-BÉCHAR

Bulletin Trimestriel

Janvier 1932

LES AMIS DU SAHARA

Organe de l'Association
" Les Amis du Sahara "



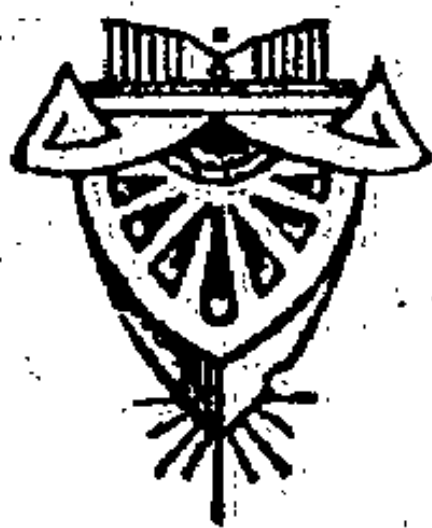
COLOMB-BÉCHAR

Bulletin Trimestriel

Janvier 1932

SOMMAIRE

- I. — LISTE DES MEMBRES ADMIS AU COURS DU 4^e TRIMESTRE 1931
- II. — LES FRANÇAIS AU SAHARA (I. — LES PREMIERS PIONNIERS) PAR LE CAPITAINE LÉON LEHURAUX
- III. — NOTES SAHARIENNES PAR LE LIEUTENANT-COLONEL PIERRE WEISS
- IV. — UN VOYAGE AU SAHARA PAR Mme O. MEYNIER
- V. — BIBLIOGRAPHIE



**Liste des nouveaux Membres admis
au cours du 4^e Trimestre 1931**

1^o MEMBRES BIENFAITEURS

M. GROSSELIN Maurice, Industriel, 17, route de la Plaine, *Le Vésinet* (Seine-et-Oise).

2^o MEMBRES TITULAIRES

M. ANGRY Gilbert, Secrétaire Général de la Société Automotor, 22, rue de Nîmes, Alger.

M. CHARPENTIER Jean, Inspecteur général de la Société Automotor, 75 *bis*, rue Michelet, Alger.

M. CORCORAN William, consul des Etats-Unis d'Amérique à Alger.

M. DUQUESNOY Georges, Inspecteur de la Société Anonyme Française Ford, 38, chemin Edith-Cavel, Alger.

M. GUILLER, 1, rue Lincoln, à Paris.

M. JOURDIER Paul, lieutenant au 27^e escadron d'autos mitrailleuses de cavalerie, à Bou-Denib (Maroc).

M. KOHLER Jacques, Société Automotor, 2, boulevard Baudin, à Alger.

M. KOHLER Maurice, Gérant de la Société Automotor, 2, boulevard Baudin, Alger.

M. LACHELIN, Employé à la Société Automotor, 31, rue de Suez, Alger.

M. LEMMET Justin, Chef du service agricole des Territoires du Sud, 24, rue de Mulhouse, Alger.

Mme LICHTENSTEIN Hélène, demeurant au même lieu.

M. SOULEYRE Marc, agriculteur à Duzerville (Constantine).

M. SUSSET Raymond, industriel, 186, quai Valmy, Paris.

M. TOUSTOU Adrien, négociant en bois, 21, faubourg Saint-Denis, Paris (10^e).

M. VANNIER Félix, chirurgien dentiste, 401, rue des Pyrénées, Paris.

M. le Capitaine NABAL, 32, boulevard Bru, Alger.

3^o MEMBRES TITULAIRES
OMIS PAR ERREUR DANS LA LISTE PUBLIEE
DANS LE BULLETIN N^o 1

Société des Pétroles STANDARD, Alger.



Les Français au Sahara

I. — LES PREMIERS PIONNIERS



Il n'existe sans doute pas, sur toute l'étendue du globe, un continent possédant, comme l'Afrique, un passé dans lequel l'historien se perd en conjectures et en hypothèses. L'Afrique, qui est à la fois la plus ancienne et la plus récente conquête de l'humanité, est doublement le continent noir, par les populations qui l'habitent et par le mystère de sa destinée. Le monde a été occupé, colonisé, civilisé avant que l'Afrique, qui était aux portes de la civilisation, voisine de l'Égypte des Pharaons, fût seulement explorée. Ce n'est qu'après dix ou vingt mille ans peut-être que l'homme, achevant de parcourir la planète, découvrit enfin cette terre, la dernière qui eut encore échappé à ses convoitises.

Les premiers occupants furent surtout attirés par l'immense réservoir d'hommes dans lequel on pouvait puiser sans se lasser pour satisfaire les exigences de l'esclavage. Les Asiates de la famille de Sem y vinrent les premiers avec leurs troupeaux occuper les régions accidentées, voisines des côtes orientale et septentrionale ; mais ils se heurtèrent contre les blancs d'Europe de la famille de Japhet ; pendant des siècles la lutte méditerranéenne se prolongea entre les deux races ; guerres puniques, croisades, expéditions mauresques, qui illustrèrent les noms d'Annibal, de Scipion, d'Omar, de

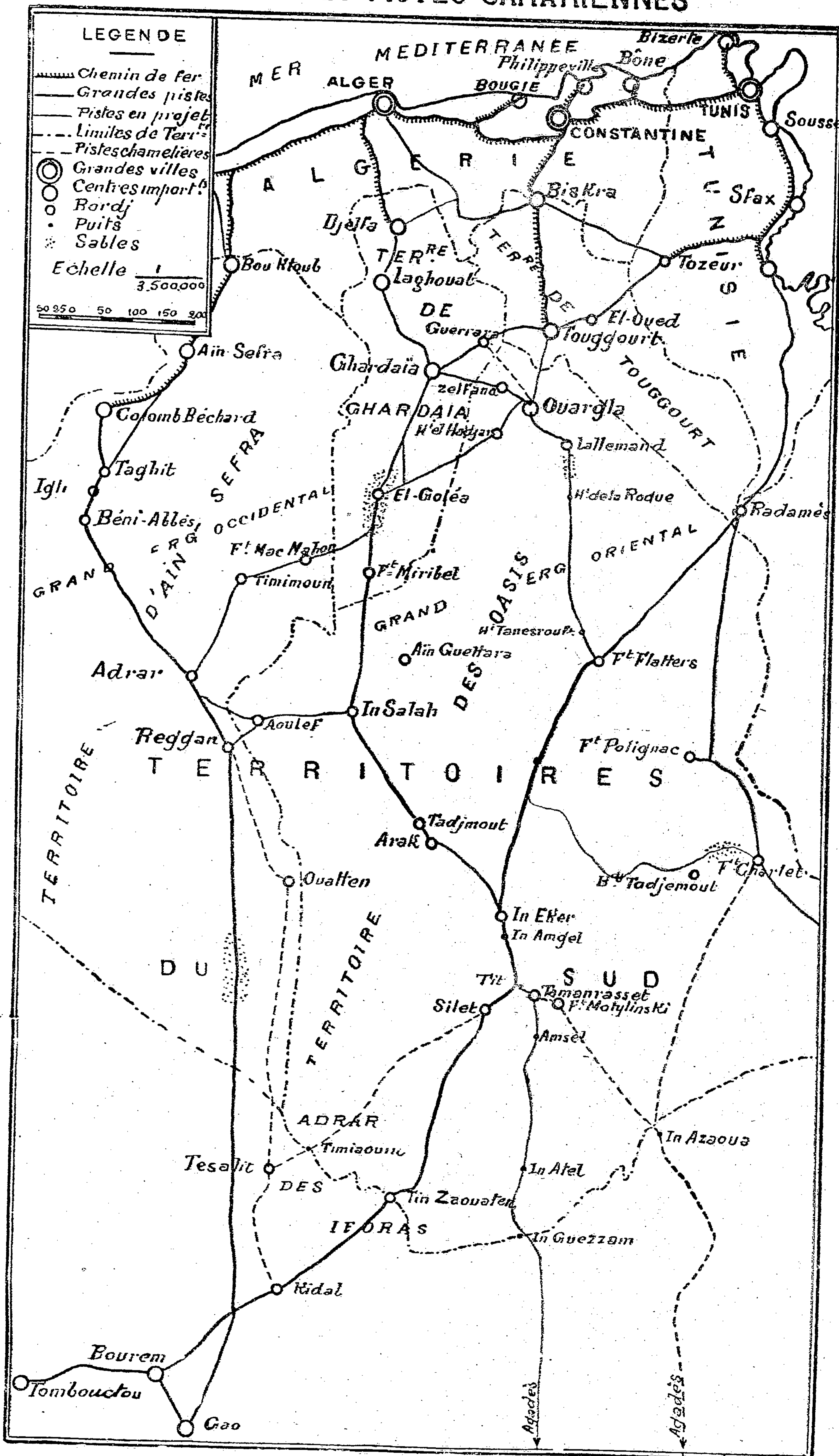
Charles Martel, de Saladin, de Saint Louis. Ce duel gigantesque ne prit fin que lorsque l'Europe, prenant à revers le continent africain, alla porter son attaque jusque dans l'Océan Indien, dont les populations côtières vivaient jusque là tranquilles, à l'abri de toute agression.

C'est sur l'Afrique orientale que les premiers conquérants s'abattirent comme des rapaces, pillant et capturant pour l'esclavage des peuples sans défense. On connaît les vers immortels du poète :

Comme un vol de gerfauts, hors du charnier natal,
Fatigués de traîner leur misère hautaine,
De Palos, de Moguer, routiers et capitaines,
Partaient, ivres d'un rêve héroïque et brutal.

La France peut s'honorer d'avoir été la première à entreprendre l'émancipation de ces peuples opprimés et à se lancer dans l'œuvre humanitaire de la libération africaine. A la fin du 18^e siècle, Bonaparte s'emparait de l'Égypte et répandait les premières semences de la civilisation nouvelle sur la vieille terre des Pharaons. En 1830, les états barbaresques étaient mis dans l'impossibilité de continuer leurs méfaits et nos colons venaient plus tard faire prospérer et grandir sur le sol africain, le génie de la race européenne. Le percement de l'isthme de Suez, par Ferdinand de Lesseps, vers 1860, faisait enfin à l'Afrique l'incision définitive et mettait toute la côte orientale en communication directe, immédiate avec l'Europe. Dès lors, l'Afrique devenait une île immense, abordable en tous sens à la circumnavigation européenne, et allait enfin entrer dans le champ des préoccupations du monde civilisé.

CARTE DES PISTES SAHARIENNES



Il n'entre pas dans le cadre de cet exposé de présenter un historique, même succinct, de toutes les explorations africaines. On se bornera donc à indiquer les grandes étapes de la pénétration au Sahara, sans remonter jusqu'aux Romains, bien que ces grands conquérants aient laissé dans le désert, dans celui de Libye notamment, des traces nombreuses de leur occupation.

Le premier explorateur saharien dont le nom soit vraiment digne de figurer dans l'histoire, fut le Major Anglais LAING, qui partit de Tripoli en 1825 pour se rendre à Tombouctou, où il arriva en avril 1826 après avoir traversé le Tidikelt et l'Ahnet. Expulsé de Tombouctou, l'explorateur fut étranglé par son guide berabiche, sur la route d'Araouan, et ses constatations ne furent jamais connues, ses bagages ayant été détruits.

Avant LAING, le Sahara n'avait attiré que des prédicateurs de l'Islam, venus d'Arabie et d'Égypte, avec les invasions hilaliennes, ainsi que de sinistres trafiquants d'esclaves, qui, depuis le Moyen-Age jusqu'au siècle dernier, allaient prendre livraison de leur troupeau humain, dans les oasis du Touat et du Tidikelt.

Le XIX^e siècle s'ouvrit sur une radieuse figure, celle d'un jeune et hardi Français, René CAILLÉ, dont l'existence mouvementée a été tracée avec talent, par André LAMANDÉ et Jacques NANTEUIL.

A 26 ans, René CAILLÉ conçoit, seul, le chimérique projet de traverser le Sahara et d'atteindre la mystérieuse capitale du Soudan. Aujourd'hui que Tombouctou a irrémédiablement perdu son halo de mystère, nous concevons avec peine ce qu'était alors un tel dessein. « Je pars pour Tombouctou », cela devait sembler en 1826, une bien inquiétante

confidence ! Mais, même de nos jours, n'existe-t-il pas plus d'un contemporain qui regarde encore le courageux mortel, revenant de l'ancienne métropole soudanaise, avec cet œil soupçonneux que les enfants de Florence jetaient sur l'Alighieri, à son retour des Enfers ?

René CAILLÉ put atteindre Tombouctou au prix de nombreux dangers et de grandes souffrances. Il réussit surtout à en revenir en suivant le même itinéraire de retour, que le Major LAING ; mais, plus heureux que celui-ci, il rentra sain et sauf au Maroc, ayant ainsi relevé le premier itinéraire régulier, reliant, à travers le désert, le bassin du haut et moyen Niger à la côte méditerranéenne. Plus réellement que l'illustre Florentin, René CAILLÉ est descendu aux Enfers et, en remontant, il a écrit sur le sable saharien un beau poème de l'audace française. Ce qui l'attira au Sahara, c'est le danger et ce sont aussi les difficultés réputées insurmontables qui y étaient accumulées. CAILLÉ restera toujours le héros qui tente, accomplit et réussit une rare prouesse.

En décembre 1835, l'Anglais DAVIDSON essayait à son tour d'atteindre Tombouctou par le Nord-Ouest. Parti de Tanger en suivant la côte, il arrivait en avril 1836 sur l'oued Noun où il restait immobilisé pendant plus de six mois, aucune caravane ne s'étant mise en route vers le Soudan durant cette période. Il réussissait enfin à poursuivre son voyage en se joignant à des caravaniers Tadjakant. Mais il subissait le même sort que son compatriote LAING : en décembre 1836 il était mis à mort par un parti d'Ouled-Arib, près de l'Oued-Sous.

Cette mort tragique ne découragea pas les explorateurs. Un autre Anglais JAMES RICHARDSON,

qui avait déjà réussi, en 1845, un voyage de Tripoli à Ghadamès et à Ghat, fut chargé par son Gouvernement d'une mission importante ; il s'agissait d'établir des relations suivies, basées sur des traités commerciaux, avec la Tripolitaine et le Soudan. RICHARDSON s'adjoignit deux compagnons, les docteurs BARTH et OVERWEG. Les trois voyageurs, partis de Tripoli, visitèrent successivement Mourzouk - Ghat - Agadez et se séparèrent ensuite en se donnant rendez-vous au lac Tchad. RICHARDSON mourut pendant le trajet et OVERWEG expira entre les bras de BARTH, à Kouka. Du lac Tchad, BARTH se dirigea vers le bassin du Niger, parvint jusqu'à Tombouctou et revint, par les mêmes régions, au lac Tchad d'abord, puis à Mourzouk, par les oasis du Kaouar et arrivait enfin à Tripoli, au mois d'août 1855, après six années de voyages presque continuels.

BARTH a été l'un des plus grands explorateurs du Sahara. C'est lui qui, le premier, fit connaître les races du centre de l'Afrique septentrionale. Avant lui, tout n'était que fables ou données vagues, aussi bien sur le pays lui-même et sa géographie, que sur ses habitants. CAILLÉ n'avait rapporté sur les Touareg que des indications fort peu précises et encore n'avait-il entendu parler que des tribus du sud-ouest. RICHARDSON, à son premier voyage, n'avait pu s'aventurer au-delà de Ghat. Il était réservé à BARTH de rapporter au monde civilisé des notes précises sur la région du Tchad et sur le Sahara, de fixer la géographie encore très incertaine de ces pays, d'étudier l'histoire des tribus qui les habitent, enfin de recueillir des renseignements d'une valeur inestimable sur l'ethnographie, l'histoire ancienne et l'état politique des vastes étendues de territoires

qu'il a parcourues.

Le voyage de BARTH fut en quelque sorte, sinon la cause première, du moins une des causes déterminantes des missions successives du capitaine de Bonnemain, d'El-Oued à Ghadamès en 1856-1857, de l'interprète Bou-Derba, du M'Zab jusqu'à Ghât en 1858, et enfin du voyage d'Henri DUVEYRIER, au pays des Touareg Ajjer.

Plus jeune encore que René CAILLÉ, n'ayant que 18 ans lors de son premier voyage au Sahara, DUVEYRIER avait terminé ses explorations célèbres, arrêté par la maladie, à 23 ans. Comme René CAILLÉ, il est tout audace. En 1857, à son premier voyage, il écrit de Biskra à son père : « Je ne redoute qu'une chose, c'est que, soit par raison politique, soit par défiance de mes forces, soit par un faux intérêt pour mon sec individu, on me refuse la liberté d'aller plus loin ». On ne l'arrêta heureusement pas. Dans une lettre adressée à un coreligionnaire, Si Othman, son guide en pays touareg, ne trouve qu'un reproche à lui adresser, son extrême courage. « Nous ne savions, dit-il, comment faire pour le retenir ». Son biographe, MASQUERAY, l'a caractérisé en ces termes : « Il était le fils d'un Saint-Simonien de marque et l'élève de BARTH. Son père avait embrasé son âme d'idées généreuses et son maître lui avait indiqué le Sahara Central, comme le plus beau terrain d'apostolat scientifique ».

Voilà le mot qui explique l'homme : l'apostolat scientifique ! Ce que DUVEYRIER a aimé dans le Sahara, c'est la science la plus noble, une science plus complète que celle qui ne connaît que les méditations du laboratoire, la science virile qui unit l'action à l'étude, celle qui exige des apôtres prêts à verser leur sang, à sacrifier leur vie.



L'ÉQUIPE DU HOGGAR

De gauche à droite : Lieut. Keromnès, Lieut. Rey, Lieut. Bernard,
Lieut.-Colonel Weiss, Lieut. Piéchon

On connaît les résultats obtenus par le jeune et célèbre explorateur. Au retour de son séjour au Sahara il put, dans son grand ouvrage « Les Touareg du Nord », faire une histoire aussi complète que possible du pays des Ajjer. La langue, les mœurs, les coutumes des Touareg, leur vie intime, leurs usages politiques, leurs différentes tribus et leurs territoires de parcours y sont étudiés tour à tour et chacun de ces points si divers a été développé de main de maître par ce jeune homme de vingt ans. Son ouvrage est et restera longtemps encore le document le plus complet que nous possédions sur cette partie du Sahara et ses habitants.

Nous passerons rapidement sur les explorations de COLONIEU et BURIN au Gourara et au Touat, en 1860 ; sur la mission MIRCHER - de POLIGNAC qui provoqua la signature du traité, dit de Ghadamés, en 1862, avec les chefs Touareg Ajjer ; sur celle de Gérard ROHLFS, qui fut le premier à rapporter des renseignements sur In-Salah, en 1864. Citons encore l'assassinat de l'exploratrice hollandaise, Mademoiselle TINNE, perpétré au sud-ouest de Mourzouk, en 1869, et nous arrivons à la cruelle épreuve de 1870-1871.

Après la guerre de 1870-1871, la patrie blessée devient plus chère à tous ses fils. Ceux-là même qui se proclamaient avant le désastre « Citoyens du monde », confessent que leur cœur a changé : « J'en suis maintenant économe » dit Sully-Prudhomme dans un courageux aveu. Rendre au pays sa grandeur, voilà le devoir que désormais s'imposent les meilleurs de ses enfants. Le mouvement d'expansion coloniale naît de ce sentiment national. Il inquiète même de bons français qui se demandent si cet élargissement des frontières par delà les mers,

ne risque pas de faire oublier l'inguérissable plaie d'une autre frontière. Ceux qui ont foi dans une plus grande France pour refaire toute la France, ne doutent pas que son avenir soit en Afrique. C'est cette conviction qui, à partir de 1870, deviendra la caractéristique commune des grands sahariens Français.

Mais l'étranger ne resta pas non plus indifférent au mouvement d'expansion de la vieille Europe en Afrique. Des explorations dont le retentissement fut grand et qui eurent le Sahara pour théâtre, furent exécutées quelques années après la guerre. La première, dirigée par VON BARY, eut une importance considérable en faisant connaître des régions jusqu'alors inexplorées. Durant les années 1876-1877, VON BARY, parti de Tripolitaine, s'aventura jusque dans l'Air, qu'il visita en détail, et il rapporta de cette expédition des documents de grande valeur. Trois ans plus tard, en 1880, Oscar LENZ gagnait le Sénégal en passant par Tindouf et Tombouctou, et apportait, lui aussi, une contribution précieuse à la Science.

C'est à cette époque, en 1879, que l'Ingénieur DUPONCHEL, soutenu par l'opinion publique, convainc M. de FREYCINET, Ministre des Travaux Publics, qu'il faut atteindre le Soudan, libre et sans maître, par le rail. Et le Ministre confie au Colonel FLATTERS, commandant supérieur du cercle de Laghouat et grand enthousiaste de la liaison Algérie-Soudan par le désert, la mission d'étudier un projet de voie ferrée dont le tracé devait aboutir entre le Niger et le lac Tchad.

Pour mieux juger les événements qui se produisirent au Sahara à ce stade de la pénétration, il convient de se représenter l'état d'esprit des « afri-

cains » à ce moment. Encore sous l'impression du Romantisme pourtant à son déclin, on imaginait un Sahara accueillant, peuplé de guerriers chevaleresques, fidèles à la parole donnée, d'une loyauté rare. On rappelait l'impression profonde que les Touareg avaient laissée à DUVEYRIER qui avait pu vivre plusieurs années au milieu de leurs tribus, accueilli par tous avec des sentiments de la plus profonde amitié. Comment aurait-on pu mettre en doute la sincérité de ces sentiments, alors que le jeune et enthousiaste explorateur en avait apporté la preuve indiscutable ? Aussi, attachait-on au traité de Ghadamés, signé en 1862 par Mircher et Poinçac, une importance très grande. Personne ne songeait à suspecter la bonne foi des chefs Ajjer, signataires de ce traité que l'on considérait un peu comme un talisman, un sauf-conduit autorisant désormais les voyages au Sahara en toute sécurité. Un Ministre français ne déclarait-il pas solennellement que ce traité donnait toute sécurité aux caravanes françaises et algériennes ?

L'illusion sur l'efficacité de ce traité était si profonde, si fortement enracinée, que même les échecs successifs de diverses missions ne parvinrent pas à désiller les yeux. Ni l'assassinat de DOURNAUX-DUPERRÉ et de ses deux compagnons de voyage, au sud de l'oued Ohanet, en 1874, ni l'insuccès de SOLEILLET devant In-Salah un an plus tard, ne réussirent à entamer la confiance en la parole donnée par les Touareg. Il est vrai qu'en 1875 et en 1876 Victor LARGEAU avait pu atteindre Ghadamés et en revenir sans incident, tandis que l'année suivante l'un de ses compagnons, Louis SAY, explorait le grand erg oriental jusqu'à Temassinin. Mais à la même époque (1876) les Pères Blancs des mission-

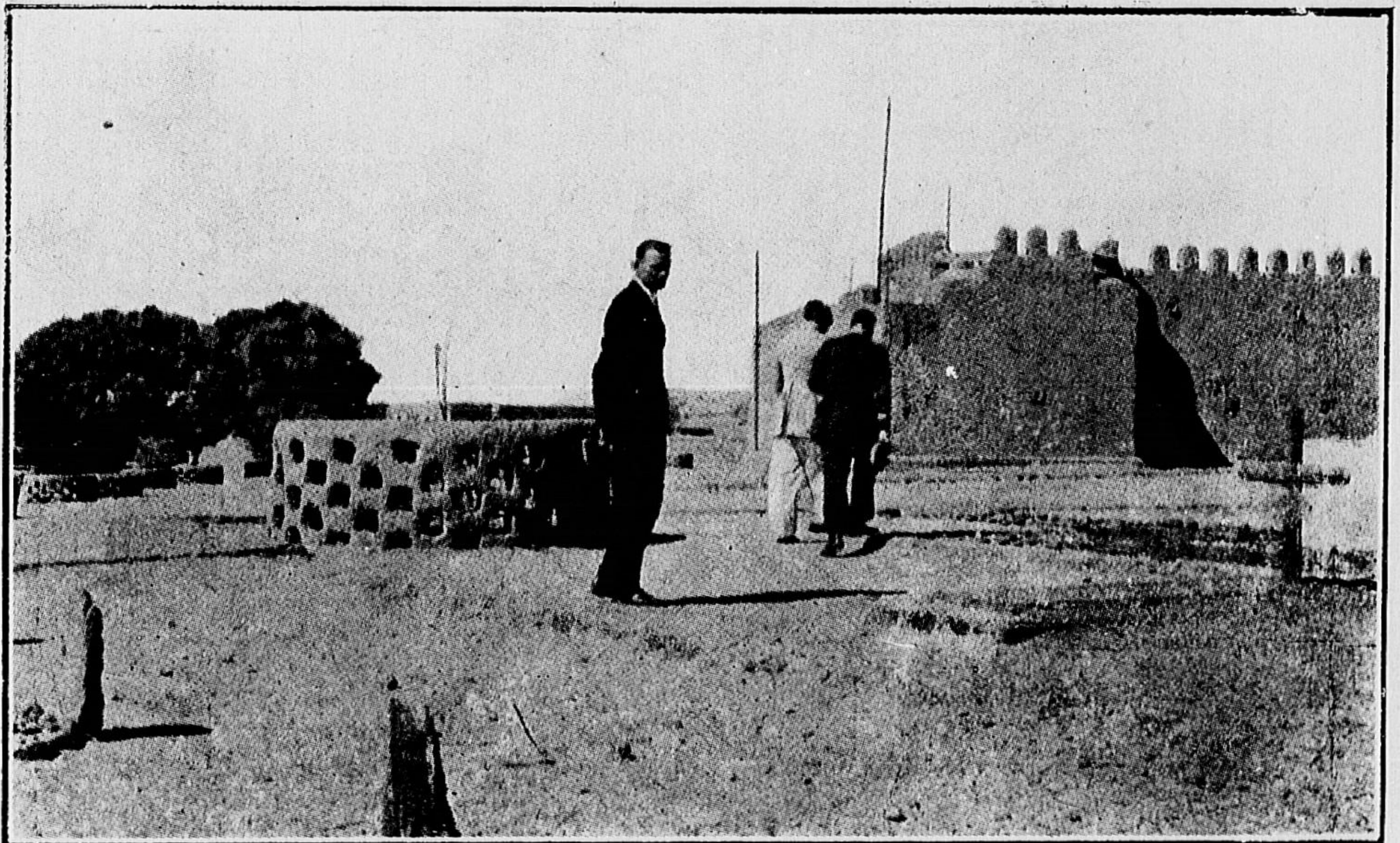
naires d'Afrique, PAULMIER, MÉNORET et BOUCHARD étaient mis à mort par leurs guides Touareg sur la route d'In-Salah avant d'arriver à Inifel, cependant que le succès de deux autres missionnaires, les Pères RICHARD et KERMABON, qui purent se déplacer dans le Tassili des Ajjer, durant près de deux mois en 1879, faisait vite oublier cet assassinat.

Bref, l'optimisme était général en France. En Algérie, si le plus grand nombre des officiers des bureaux arabes, mieux renseignés sur les réalités sahariennes, étaient loin de partager cette confiance, d'autres au contraire, et non des moindres, se laissaient bercer par les mêmes illusions que les Français de la Métropole. Le colonel FLATTERS était précisément parmi ces romantiques du désert.

Tandis que l'ingénieur CHOISY était chargé d'étudier comparativement un tracé de voie ferrée sur les itinéraires Laghouat - El-Goléa et Biskra - Ouargla, et que, de son côté, l'ingénieur POUYANNE recevait une mission analogue dans le sud-oranais en direction du Touat, le colonel FLATTERS quittait Biskra le 1^{er} Février 1880 et se dirigeait vers le pays touareg. Arrivée au lac Menghour, la mission dût s'arrêter et rebrousser chemin en présence de l'attitude équivoque des Châambas d'escorte et des menaces proférées par les Touareg Ajjer.

Pour la clarté de cet épisode et des événements qui suivirent, les plus douloureux que l'histoire de la pénétration saharienne ait enregistrés, il semble intéressant d'indiquer brièvement dans quelles conditions furent organisées les deux missions FLATTERS.

J'ai dit que le colonel FLATTERS était un roman-



Le Lieut. Bernard sur la tombe du Général Laperrine
(Novembre 1931)

tique du désert. Je veux dire par là que, captivé par le Sahara, il avait tendance à apercevoir toutes choses par leur côté le plus favorable. Ayant conçu le projet louable de mettre l'Algérie en relations directes avec le Soudan, il professait la plus entière confiance en la réussite de ce projet et il n'entrevoyait à sa réalisation aucune difficulté sérieuse. On lui a reproché l'organisation défectueuse de sa mission, qui ne disposait que d'une trop faible escorte. Mais est-il le seul coupable de cette grave négligence ?

En fait, la commission transsaharienne siégeant à Paris, opposée à une expédition militaire, confiante en la parole donnée par les Touareg, répugnait à donner le commandement de la mission à un officier. FLATTERS proposa alors de renoncer à toute escorte de troupes régulières, ainsi qu'il avait été primitivement décidé, et c'est sous cette condition qu'il fut choisi. Il partit donc avec un personnel indigène composé de 50 chameliers et de 30 goumiers ; nous avons vu quel fond il pouvait faire sur une semblable escorte recrutée au hasard, et à quelle solution la mission dut, en définitive, avoir recours.

Cet insuccès ne découragea cependant pas le colonel. Il prépara derechef une mission, sur les mêmes bases que la précédente, ceci toujours pour les mêmes motifs. Pourtant, cette fois, le détachement d'escorte comprenait en plus des sokhars et des guides, 47 tirailleurs indigènes, mais, pour ne pas alarmer les Touareg, ces tirailleurs avaient été camouflés de telle sorte qu'on ne pût les distinguer des chameliers. Bref, l'ensemble du détachement comptait, sans le chef de la mission, 96 personnes, parmi lesquelles se trouvaient les Français

dont les noms suivent : capitaine MASSON, médecin-major GUIARD, lieutenant de DIANOUX, sous-officiers et soldats Français DENNERY, PORÉGUIN, MARJOLET, BRAME, ainsi que les ingénieurs BÉRINGER, ROCHE et SANTIN.

C'est le 4 Décembre 1880 que le lieutenant-colonel FLATTERS quitta pour la seconde fois Ouar-gla. Cette fois il comptait passer par le Hoggar, espérant rencontrer chez les Touareg de cette région un accueil plus favorable que celui reçu quelques mois auparavant chez les Ajjer.

La traversée du Gassi de l'erg oriental, de l'oued Igharghar, de la Sebkha d'Amadrour, s'effectua sans incident grave. Cependant, en pénétrant dans le massif de la Koudia du Hoggar, on constata des symptômes inquiétants dans l'attitude des guides Châambas, notamment celle de Seghir ben Cheikh, qui devenait suspecte ; d'autre part, les Touareg Hoggar, en dépit du groupe venu se présenter au Colonel au puits de Temassint, le 11 Février, pour lui exprimer des sentiments pacifiques de la part de l'aménoukal Ahitaghel, avaient des allures alarmantes. Aussi le chef de la mission redoublait-il de précautions, surtout la nuit, pour assurer la sécurité de son détachement.

Pourquoi, en cette journée du 16 Février 1881, le colonel FLATTERS commit-il l'imprudence qui devait lui être fatale ? Ce jour là les guides Touareg, récemment recrutés, s'étaient égarés et le détachement avait été contraint de camper en un endroit dépourvu d'eau. Il fallait donc aller à la recherche d'un puits qui, d'après les renseignements des guides, devait se trouver à quelques heures de marche dans la montagne. Le colonel, accompagné du capitaine MASSON, de MM. BÉRINGER,

ROCHE, GUIARD et DENNERY, et précédé de tous les chameaux du convoi, s'engagea à la suite de ses guides, laissant son camp sous la garde des autres Français, avec une quarantaine d'hommes. Les conseils d'un fidèle Châambi, Cheikh ben Boudjemaâ, qui lui faisait remarquer le danger de cette tactique, ne lui firent pas modifier sa décision. Le détachement atteignit sans encombre l'Hassi Tadjemout, mais à peine avait-il mis pied à terre et se livrait-il à diverses occupations, que de grands cris se faisaient entendre et que de nombreux Touareg, dissimulés derrière des rochers, se précipitaient sur lui. L'attaque fut si prompte que personne n'eut la possibilité de se défendre. En un instant tous les Français furent massacrés et, parmi les indigènes, une dizaine seulement parvinrent à s'enfuir, puis à regagner le camp.

La situation des survivants de la mission était angoissante, sans montures pour eux-mêmes et sans animaux pour le transport des vivres et de l'eau. Le lieutenant de DIANOUX, ayant pris le commandement, décida la retraite immédiate et, pendant des jours et des nuits, ces malheureux montrèrent un véritable calvaire, suivis des Touareg qui, tels des rapaces à l'affût, attendaient le moment propice pour tomber sur eux.

Dès le 23 Février, les vivres faisant défaut, les hommes se nourrirent d'herbages. Le détachement parvenait néanmoins à atteindre le puits d'Amguid, non sans avoir dû abandonner quelques morts en cours de route. Arrivé là, le lieutenant acceptait l'offre que lui firent des Touareg, de lui fournir des dattes ; mais celles-ci étaient empoisonnées avec de la bettina qui n'est autre chose que de la jusquiame, plante qui a la propriété de frapper de

folie ceux qui l'absorbent. Profitant du désordre occasionné par cette perfidie, les Touareg attaquèrent alors les survivants de la mission qui, malgré leur misérable état, réussissaient néanmoins à repousser les assaillants avec de lourdes pertes. Cependant ils avaient eux-mêmes perdu non seulement leur chef, mais encore tous les autres Français, sauf le maréchal des logis POBÉGUIN qui devait lui aussi trouver la mort quelques jours plus tard. En définitive, de tout le personnel de la mission, il ne rentra à Ouargla qu'une vingtaine d'indigènes seulement. Tous les autres avaient été massacrés ou étaient morts de faim ou de fatigue.

En apprenant ce désastre, l'émotion fut considérable en France et en Algérie. On ne voulut même pas entendre parler de réparer l'affront fait à notre pays, ni permettre à nos tribus de venger leurs morts. Ce douloureux échec était un coup décisif porté à notre prestige dans le Sahara et, durant une période de près de quinze années, la pénétration saharienne subit un temps d'arrêt, simplement marqué par quelques explorations isolées qui ne s'étendirent cependant pas jusqu'au pays touareg.

(à suivre)

Capitaine LÉON LEHURAUX.





Touareg et Méharistes autour des zincs

Notes Sahariennes

I

Certaines contrées sont comme des forteresses. La nature, d'intelligence avec l'homme primitif, et rétive à toute curiosité, s'y est retranchée et défendue contre les incursions des civilisés.

Ce fut longtemps le cas du troublant Hoggar. Ce massif très élevé est le cœur du Sahara. C'est un entassement gigantesque de galets noirs arrondis ou de pitons décharnés, effrayants d'aspect. Les rochers les plus hauts atteignent trois mille mètres. L'ensemble est au voisinage de deux mille.

Bien peu d'Européens l'avaient approché jusqu'à ces dernières années. On y accède maintenant par une piste si facile et si continue que l'Automobile-Club d'Alger songe à y donner, en 1932, une sorte de garden-party rocheuse, précédée d'un rallye.

Une sécurité absolue a succédé à l'assassinat systématique des explorateurs et missionnaires.

La dernière victime du pays targui, après beaucoup d'autres, fut le Père de FOUCAULT, tué le 1^{er} Décembre 1916, à Tamanrasset. Ce Sahara apaisé dans ses oasis, situées à des centaines de kilomètres les unes des autres et séparées par des étendues mortelles, est un miracle permanent de la paix française.

La route du Hoggar demeure pour l'aviation une petite épreuve, qui va s'atténuant avec le progrès des avions et les tracés plus nets des pistes terrestres. Une patrouille du 1^{er} groupe d'aviation d'Afri-

que a récemment parcouru les deux mille kilomètres de l'itinéraire en onze heures, vingt minutes de vol effectif, mettant Tamanrasset à un jour et demi d'Alger. Il faut cinq semaines au courrier postal ! Sur les chemins du désert, l'aviation ne bat pas ses concurrents : elle les écrabouille. Exemple : d'In-Salah, la grande oasis du Tidikelt, au Hoggar, il y a sept cents kilomètres. Les méharas les couvrent en vingt jours. L'auto, quand tout va bien, en trois jours.

L'avion, en trois heures cinquante minutes.

Douze ans qu'aucun moteur n'avait troublé le silence de ce ciel presque inviolé ! Des précédents sinistres, des présomptions de mystère pesaient sur ce paysage d'abîme. D'instinct l'aviation s'en détournait. Un seul pilote, le Colonel VUILLEMIN, en 1920, avait réussi à passer. — Passer ! le grand mot de l'aviation et qui résume tout ! — Les compagnons du Colonel subirent tous un sort tragique. Le Général LAPERRINE mourut de faim, de soif, de misère, perdu dans les sables, du côté de Tinzaouaten. Son sublime pilote, l'adjudant BERNARD (devenu le Lieutenant BERNARD et toujours aviateur du Désert) et le jeune mécanicien VASSELIN, luttèrent pied à pied pour arracher leur chef à l'agonie, sacrifiant leurs derniers litres d'eau et leurs derniers biscuits. Eux-mêmes ne durent la vie — au bout de vingt trois jours ! — qu'à un hasard insensé : ils furent sauvés par les méhariste du Lieutenant PRUVOST, alors que, privés d'eau depuis une semaine et inanimés, ils étaient à quelques instants de la fin.

Un troisième équipage, composé du Commandant ROLLAND et du Capitaine DALLEMENT, contraint d'atterrir, capota dans les dunes et vit son appareil

brûler avec toutes ses ressources. Les deux aviateurs cherchèrent la piste, marchèrent à contre-sens. Le surlendemain, mourant de soif, ils furent découverts par un targui qu'avait attiré la carcasse fumante de l'avion.

Bref, depuis 1920, et après tous ces drames, on n'était pas retourné au Hoggar.

C'est le Lieutenant BERNARD, l'héroïque pilote du Général LAPERRINE, qui, en 1931, nous a montré le chemin. Il tenait à revivre son martyre et son épopée, à saluer le tombeau de son Chef.

Au moment où le Gouverneur de l'Algérie s'apprête à visiter tout le Sahara central, semant magnifiquement l'idée du tourisme saharien, il n'est pas inutile de rappeler les secrets de ces espaces ou règne, sans partage, un calme auguste.

Il faut que les pèlerins du désert deviennent légion. Le jugement et la sensibilité modernes gagneront à se rééduquer au bivouac des sables.

De fortes et belles âmes d'Officiers, d'inspiration noblement humaine, y maintiennent par le prestige notre domination. Tête-à-tête avec la solitude, qui pousse l'homme à se grandir en se multipliant par l'action et la pensée — loin de tout. On se manquerait à soi-même en ne disant pas le souvenir que laissent ces Officiers des Compagnies Méharistes, gardiens du désert, habitués à vivre avec force et profondeur. Sommes-nous sûrs qu'il y ait parmi nos contemporains des représentants aussi typiques de la vraie supériorité ?

II

La navigation aérienne au Sahara, sauf pour un équipage de raid décidé à jouer son va-tout au

compas avec un avion de grand rayon d'action, est l'art de voir et suivre les pistes.

La piste est le salut et la vie. C'est une chaîne, mais on respire au-dessus d'elle un air de liberté. A cent mètres d'une piste, derrière une dune, des aviateurs en panne doivent logiquement succomber sans être secourus. Au contraire, en vue de la piste, ils seront toujours sauvés. Cinq jours de vivres et d'eau à bord suffisent à conjurer tout incident. Porté manquant par la radio de l'objectif, l'avion retardataire est aussitôt recherché et, s'il s'est posé près du fil d'Ariane, vite retrouvé. La marche en patrouille est une sûreté de plus.

Le Colonel VUILLEMIN, pilote né, pour qui le Sahara n'est pas comme pour tout autre un labyrinthe de feu, néglige souvent la piste et fonce au grand large. Il est le seul qui puisse se permettre ces privautés avec le désert. Souveraineté si intense qu'on ne la remarque plus et devant laquelle, tôt ou tard, les dernières entraves sahariennes tomberont — car il en subsiste, et de rudes !

Le Colonel a fait édifier à El-Goléa, l'oasis la plus parfumée, la plus ruisselante, un bordj d'habitation, véritable délice qu'auraient aimé Horace et Tibulle. Il s'y rend avec son petit zinc civil et y passe ses congés, au milieu des fleurs et des arbres qu'il a plantés. Sa femme et ses deux enfants sont toujours du voyage. « BICHON » a six ans et JACQUELINE, six mois. C'est la chose la plus touchante au monde de voir l'illustre soldat s'envoler gaiement, heureux permissionnaire, emportant par-dessus les montagnes et les sables, des êtres aussi chers, blottis dans la carlingue, joyeux et confiants.

La piste, compagne nécessaire au Sahara, a des

sautes d'humeur. Elle s'efface, se perd, s'amollit, tourne brusquement. La facilité du vol est fonction de sa visibilité.

Tout dépend du voyage, de la géologie, du sable mort — qui a pourtant mille figures.

Il y a des endroits où, pendant des heures, elle crève les yeux. Ainsi sur le plateau de Tademaït, table de grès noir plaquée d'argile bariolée, qui s'étend sur trois cents kilomètres, entre Fort-Miribel et In-Salah, la piste tranche comme un ruban de neige sur un fond d'ébène. Une route nationale, un canal en France sont zéro en comparaison de ce trait de craie, tiré à la règle.

Ce Tademaït subit un sort étrange. Débris, selon les géologues, de vieilles montagnes hercyniennes usées, il s'effondre sur son soubassement primaire. Vus du ciel, ses bords pantelants ont bien l'aspect d'une cicatrice. On devine qu'il craque de partout. Mais que sa piste blanche sur noir est jolie et douce à suivre !

D'autre fois, la lampe d'or qu'est la route du désert s'éteint sous vos pas.

L'énigme s'est dressée devant nous à la sortie des gorges d'Arak, avant d'aborder le Hoggar.

La piste se lisait bien, car elle courait entre deux murailles de basalte. Nous avançons facilement au milieu d'un dédale monstrueux de roches éruptives.

Tout à coup, un « reg », un couloir plat de quarante kilomètres de sable ! La montagne s'arrête pile. La piste est devenue fil blanc sur fond blanc. Pour nous elle se meurt.

Le Lieutenant PIECHON continue « au cap ». Au bout de vingt minutes, ne retrouvant aucune trace, j'avertis mon camarade de bord :

— Je ne vois plus rien !

Réponse :

— Moi, non plus !

Consultons notre avion d'escorte que pilote l'héroïque compagnon de LAPERRINE, le Lieutenant BERNARD. Je fais le signal :

« Perdu ! Et vous ? »

Réponse de BERNARD :

— Perdu !

Alors, demi-tour immédiat, cap inverse à 180° jusqu'à la gorge volcanique où chemine la route lisible. Et quand nous l'avons rejointe, nous descendons en tirebouchonnant jusqu'au point critique où le blanc sur brun devient blanc sur blanc. Il nous faut descendre à dix mètres pour le percevoir. Le reg est un tapis uniforme et scintillant. L'ornière de l'automobile mensuelle ne l'a pas plus creusé ni marqué qu'un rayon de lumière fugitif. Mais une petite borne kilométrique — plus blanche que le sol et couleur de lait sur fond doré — nous livre la piste, que les deux équipages ne quittent plus, celà va sans dire, de toute la force de quatre paires d'yeux braqués sur elle, au ras du sable...

C'est à la grande œuvre du jalonnement et du balisage révélateurs de pistes que s'est attelée l'aviation d'Algérie, sous les ordres du Colonel VUILLEMIN. Pour rendre vivantes les nouvelles routes de l'Empire Français d'Afrique, l'aviateur accepte avec humilité de se river à un chemin terrestre. Cette humilité est, comme toujours dans la vie, le pôle opposé, l'antithèse de l'humiliation.

Lieutenant-Colonel Pierre WEISS.

Un voyage au Sahara

Pour gagner le sud et sa chaleur, il nous fallut d'abord affronter la montagne par le froid et la neige. Nos yeux furent sans transition éblouis par la blancheur des neiges de l'Atlas, puis par le soleil de Boghari avec son éclat blanc aussi. Ce timide soleil ne se dora que vers Laghouat, prit alors son importance et ne la perdit plus : nous étions bien dans son empire, le soleil du désert, implacable, qui semble avoir brûlé ce pays de sable et de pierre où la végétation se cache. Sur notre route nous rencontrions çà et là des dépouilles de moutons morts de faim et de froid ; passaient aussi des files de chameaux porteurs de toisons dites de mortalité. C'est que l'automne fut sec après un été brûlant : les maigres pâturages habituels ne sont pas sortis du sol, et les premiers froids de l'année ont tué ces malheureuses bêtes affaiblies par le jeûne.

Dans les daïas (1) aux betoums (2) sans feuilles, il régnait comme une désolation. L'approche des oasis reconfortait : A Berriane, le spectacle de cette ville solide, bien bâtie, dans ses remparts avec ses maisons souvent blanchies de frais ; A Ghardaïa, où la ville immuable des mozabites se joint à l'autre, ville européenne en train de se créer avec, hélas, ses distributeurs d'essence et ses garages importants, l'impression de confort rassure. Le mozabite est riche et ne mendie pas. Les petits enfants

(1) Cuvettes naturelles où l'humidité du sol permet à quelques arbres, les betoums, de prospérer.

(2) Betoums : Térébinthes ou pistachiers de l'Atlas.

en guenilles qui nous entourent en demandant des sous, sont des arabes. Demandez-leur s'ils sont des mozabites : ils crachent par terre avec dédain et répondent fièrement : « Non, pas mozabites, arabes », ce qui est une plus grande noblesse.

Le départ de Ghardaïa au petit matin fut une splendeur. De notre trou, grimant par le chaos de pierres roses, nous voyions surgir, comme des émeraudes de leur écrin, les cinq oasis mozabites d'un vert luisant. A gauche, descendant la falaise aux pierres croûlantes, un arabe au visage cireux, enveloppé de son burnous aux plis droits, semble venir des cieux tout proches, tel un dieu déchu.

La longue route qui mène à El-Goléa donne pendant des heures, toutes les impressions du désert interminable. Nous cheminons de cirque en cirque : vastes cuvettes à peu près semblables, bordées de falaises géantes. Pour passer de l'une à l'autre, une marche d'escalier formidable que l'auto grimpe par des sentiers sinueux, puis le pays recommence : le même.

Aussi est-ce une joie que de voir apparaître les dunes, aux couleurs tendres, blondes habillées de vert vif. Le vent a modelé les crêtes aux courbes savantes. Aiguës comme une lame elles méritent ce nom de cif (1) qu'on leur donne. Il y en a d'une hauteur impressionnante. Dans les creux, surgissent quelques ajoncs blancs tout fleuris : douceur inattendue dans cette stérilité. L'horizon maintenant s'élargit. De loin, nous apercevons quelques troupeaux de chameaux qui paissent. Le cou tendu vers le sol, avec leur dos bossu, on dirait des pintades : poulets du désert dans une basse-cour dévastée. Les bornes kilométriques donnent de 10

(1) Cif : Sabre.



EL-GOLÉA

Pris du vieux ksar. Les dépôts magnésiens que l'on aperçoit au fond semblent le bord de la mer. En réalité tout est sec. C'est le lit de l'Oued Segueur qui est immensément large mais qui coule quelques heures seulement par an. Les petits monuments blancs sont des marabouts : lieux saints des musulmans.

en 10 kilomètres l'espoir d'arriver enfin. Au moment où l'on désespère, brusquement nous voici proches de l'oasis. Des méharistes au galop viennent à notre rencontre, font demi-tour. Gauchement, dans un désordre de pattes et de cous, les bêtes obéissent, encadrent la voiture en se bousculant comme des enfants maladroits et l'un d'eux tombe sur le nez. Puis, tendant leurs cous vers la direction de l'oasis, parallèles à notre marche, ils reprennent leur allure ailée d'oiseau.

Les coups de feu nous surprennent à un détour de la route : voici une foule bariolée et compacte. A peine ai-je le temps de voir la troupe des nègres qui dansent et gesticulent, la masse tranquille et imposante des chefs arabes aux burnous blancs ou rouges, qu'on s'arrête devant le groupe des officiers et de leurs femmes. L'étape dure, se termine par cet accueil si cordial. Nos membres fatigués se délassent bientôt devant le feu flamboyant de l'hôtel transat, car la nuit approche et le froid reprend, même au désert.

Le lendemain nous devions visiter le vieux ksar d'El-Goléa, juché sur une éminence aux flancs presque verticaux. Les soubassements en sont faits d'une argile verte, craquelée, qui est, paraît-il, alimentaire. Les habitants vivaient autrefois dans ces tanières de fourmis où il ne fallait vivre qu'en rampant. Voici le logis misérable de la dernière femme qui est morte l'an dernier sans avoir quitté le ksar. On venait la ravitailler pieusement. Un peu plus loin c'est la mosquée minuscule, aux arcades basses, soutenues par une douzaine de colonnes à peine. Le chemin tourne en spirale à travers les décombres et l'on découvre à chaque pas, une vue un peu plus étendue sur l'oasis et ses au-

delà vers le grand erg. Au sud, en suivant le lit sinueux de l'oued qui paraît être la plage d'un océan disparu, le regard va se perdre vers l'horizon infini, vers le mystérieux Hoggar. C'est la route que nous prendrons demain, ou plutôt, c'est la direction à suivre, car la piste est invisible et se perd dans les pierres roses et le sable jaune.

Le contraste que nous offrit peu après le jardin d'Abazza avec cette vision angoissante du désert fut heureux. Véritable jardin d'Allah avec ses fruits d'or qui pendent à la portée de notre main, — et à profusion — Les orangers aux feuilles d'un vert luisant, les mandariniers de faible taille portent leurs fruits multiples aux écorces tendres et boursoufflées. Des cédrats énormes mettent un air de fête par leur forme de lanternes japonaises. Sous une tonnelle de jasmin où l'ombre règne, la table est dressée, couverte de violettes qui embaument. Quelle douceur bienfaisante ! L'eau coule dans les *segua* (1) avec un bruit clair et là-bas on aperçoit une longue allée de rosiers dont les boutons sont prêts à s'ouvrir.

Nous devons partir aussitôt après, vers le champ de courses d'El-Goléa. Il s'étend immense vers le grand Erg qui borne d'un côté la vision comme le ferait une chaîne de montagnes ondulée. Le sol est plat, ensablé, doux par conséquent aux pattes spongieuses des chameaux. Les voici, groupés dans un enclos formé par la foule curieuse et intéressée. C'est un concours d'étalons : superbes bêtes qu'on fait défiler, indifférentes devant un peuple de connaisseurs. Leur démarche est lente, souple et la tête orgueilleuse se dresse sans regarder à leurs pieds.

(1) Rigoles creusées au pied des arbres pour l'irrigation.

Lentement, on les aligne couchés pour le départ. D'un même bond leurs cavaliers s'élancent sur chacun d'eux et les harcèlent sans pitié tout le long de la course. Le chameau n'a pas l'âme impétueuse d'un cheval de course. Sceptique dès le départ, il n'allonge le pas que sous les instances répétées de son cavalier, coups de matraque dans les flancs, coups de pieds sur le cou sensible et écorché. Passent devant nous de véritables diables déchaînés sur les bêtes souples qui filent comme un trait... tout d'abord.

Tout d'abord, car l'animal lunatique semble se désintéresser tout à coup de la course et brusquement se dérobe, pensant à autre chose. Tel qui semblait arriver le premier joue ce mauvais tour à son cavalier impuissant. Tel autre indifférent et sage poursuit sa course raisonnable et passe finalement avant les autres. Le coursier du désert est plus justement appelé le vaisseau du désert. A lui les longues étapes accomplies sans fatigue apparente, au trot, au galop, le plus souvent au pas. Il dépasse alors tous les records hippiques. C'est là qu'est le vrai sens des courses organisées par Mme HARLAN, courses de fond qui depuis deux ans prouvent à tous que le chameau est capable d'une résistance magnifique. On imagine alors dans quelles circonstances difficiles et peut-être tragiques il peut être employé, alors que la télégraphie sans fil défaillante ne laisse plus comme autrefois que la seule ressource du chameau : à lui de renouveler alors l'acte héroïque du soldat de Marathon.

Cette année, la course de chameaux fut organisée entre Ghardaïa et El-Goléa. Le premier arrivé fit ces 280 kilomètres de route en 29 heures. Sur 25 concurrents 16 sont arrivés au but, les autres ayant

abandonné en cours de route. Les voici déjà alignés, prêts à se faire admirer. En bon ordre, ils viennent recevoir leurs prix, des mains de la généreuse bienfaitrice qui joint à l'argent qu'elle distribue, des insignes et des parchemins. La course des petits ânes roses termina la journée dans un éclat de rire. Le plus petit d'entr'eux, monté par un négrillon encapuchonné d'une djellabah blanche, aux dessins noirs, gagna... le dernier prix et ne fut pas le moins récompensé. Le soir un diner luxueux nous réunissait à l'hôtel transatlantique, diner de cérémonie en robe décolletée. On croirait rêver : nous sommes ici au St Georges. Cependant nos voisins de table parlent de chasse aux lions. Qu'on se rassure ! Ils arrivent des bords du Niger avec leurs autos et ils ont commis l'acte original de chasser ces nobles bêtes... au phare d'automobile.

On ne peut passer à El-Goléa sans aller au lever du soleil, contempler la tombe du père de *Foucault*. Il est là, sous cette pierre nue, la poitrine ouverte, car son cœur est à Tamanrasset : déposé pieusement auprès de son ami *Laperrine*, d'où certainement il ne voulait pas partir. Les pères blancs ont créé, tout auprès, le village de leurs métis qu'ils élèvent, instruisent, marient et installent dans des jardins créés pour eux, auprès de la tombe du grand Saint. Ces métis de français sont confiés, les filles aux Sœurs Blanches, les garçons aux Pères Blancs. Comme il est touchant de voir réciter avec conviction par ces deux petites négrillonnes, dont l'une est presque blanche, l'histoire de tonton Jean et tonton Pierre. Tonton Jean gronde toujours, tonton Pierre accable de cadeaux. Comment imaginent-elles ces oncles bien français, qu'elles n'ont jamais connus « puisque la plupart ne connaissent mé-



Timimoun - Vue Aérienne

me pas leur père ». Et cependant, une hérédité obscure agit en eux : témoin, le petit artiste sculpteur, Edouard, qui malgré son sang noir, traite à la manière française ses silhouettes de gazelles, de vaches, d'ânes fort bien réussies et pour lesquelles, dents des porcs, griffes d'animaux, sont utilisées d'une manière très ingénieuse.

✱

Nous devons abandonner toute civilisation dès le lendemain, en nous enfonçant à l'est, vers Fort-Miribel. Ici, le pays n'est plus le même. Nous sommes sur un plateau parsemé de pierres noires et luisantes, c'est le reg. Pour faire la piste, il a suffi d'écartier les pierres et de les aligner à droite et à gauche. Le pneu enfonce avec un bruit de pluie fine, le fin gravier qui forme le sol. D'ailleurs, sous le soleil ardent, le paysage et le ciel restent gris. Va-t-il pleuvoir ? Ironie. La voiture file à 60 kilomètres à l'heure. Deux gazelles apeurées filent à la même allure, forcent leur train et finissent par nous dépasser en traversant la piste. Au milieu de l'immensité nue, voici le fort carré de Miribel. Dans ce pays déjà hostile par la nature, il a fallu se tenir sur ses gardes et ce fort militaire date de 1891. Au pied du fort quel est ce carré minuscule ? C'est le jardin prospère où, grâce à un puits artésien, le chef du fort, à lui seul, fait pousser ces rangées minuscules aussi, de salades bien pommées. Mais voici des blettes, des épinards, dont nous mangerons le soir même, des oignons soigneusement comptés et buttés dans le sable.

Un poulet attrapé vivement pour l'hôte inattendu nous montra peu après ses blancs tordus et racornis dans une sauce blonde vivement faite. Nos

cellules de moines, très propres, nous parurent exquises pour un sommeil réparateur.

De très bon matin, nous partions pour l'exploration d'une piste à peine reconnue. Une seule fois l'auto passa et voici sa trace unique, qu'il faut suivre comme le fil d'Ariane, pour ne pas se perdre, car la piste à peine jalonnée, n'est pas tracée. Sinistre encore, ce paysage qui ressemble à une pièce de nickel de deux sous, dont notre auto serait le centre. L'horizon semble tout près sur ce terrain absolument plat. Des mirages incessants, des vagues courent sur le bord de l'horizon et semblent accourir vers nous, comme des djenouns (1) menaçants. Un pneu éclate à 100 kilomètres de tout point d'eau. Les mirages se multiplient à l'approche de midi, des éclairs d'une lame d'acier suivent la courbe de la terre si ronde. L'auto disparaît bientôt dans une dépression formidable : encore une des marches de l'escalier géant. Apparaît au centre de la cuvette bordée de falaises, une oasis formée de quelques palmiers. Elle a 15 habitants en tout et ses plus proches voisins sont à 400 kilomètres à la ronde ! Ces habitants de la lune nous regardent sans étonnement.

Cependant, toute piste cessant, nous voici dans un chaos de rochers où l'auto passe par miracle. Il nous faut retrouver le capitaine LUCHETTI, venu d'In-Salah et les officiers d'Adrar venus, eux aussi, en exploration vers Aïn-Belbel, que peu de gens connaissent et vers lequel nous venons de tracer la merveilleuse piste où l'on peut rouler à 60 kilomètres à l'heure. Après un mince repas à l'ombre réduite des autos, c'est le départ à l'aventure, à la boussole. Il s'agit de re-

(1) Génies.

joindre Aoulef en suivant le baten, falaise peu élevée, aux failles profondes. Ces failles malheureusement se dessinent jusqu'à nous, et l'auto doit faire des prodiges pour franchir tous ces cassis. C'est un véritable gymkana. Les trois voitures s'égaillent et cherchent la meilleure route, parfois sans succès. Aussi n'est-ce qu'à la nuit tombante qu'on arrive au poste d'Aoulef. Tant mieux, car la réception se fait aux flambeaux. Toute la population massée en dehors de l'enceinte du poste, forme une avenue bordée de torches flambantes, chaque nègre tenant dans sa main un djerid ou feuille de palmier enflammée. Ce n'est pas sans appréhension qu'on passe à travers ces flammes toujours accompagnées de coups de fusil bruyants. Combien paraît douce et fantastique la lumière bleue de la lune qui, à l'intérieur du poste, filtre ses rayons à travers le feuillage gris d'immenses tamaris, tandis que les troncs lisses et tordus se dressent vers le ciel comme des serpents noirs gigantesques. L'esprit décoratif du lieutenant qui créa le poste, s'est exercé ici : de jolies balustrades blanches contiennent ces végétations exubérantes et dessinent un jardin... à la française où ne manque même pas le bassin rectangulaire, miroir d'eau à la Trianon, qui sert d'abord de piscine (quel luxe au désert) puis de bassin d'arrosage. Nous pénétrons sous les arcades dans ces chambres de toub, immenses avec leurs voûtes et leurs colonnes, de vraies mosquées.

Au lever du jour, départ dans le soleil qui ouvre sa gueule immense au bout de la piste, à deux pas. Il monte enfin, et c'est la course effrénée au milieu des dunes, dans ce sable si fin et si meuble que l'auto risque de s'ensabler. Cependant il faut passer sans hésitation, et le plus vite possible : 3^e vitesse,

2^e vitesse, 1^{re}, comme pour une montée rude, la voiture trépide, s'efforce, s'arrête vibrante, hélas ! c'est l'ensablement. La blondeur du paysage nous semble gaie. Quelques arbustes très secs vivement arrachés sont jetés en tapis devant les roues de l'auto. Tout le monde pousse à la roue, ô hisse, les roues d'avant passent librement sur le chemin épineux et entraînent leurs sœurs d'arrière prisonnières des sables. Nous découvrons peu après d'immenses troncs d'arbres couchés sur le sol, d'énormes fûts, telles les colonnes antiques à Timgad, qui témoignent là, d'une végétation totalement disparue depuis des siècles. L'esprit se perd à imaginer leur âge, car ces géants sont devenus de pierre et cependant ont conservé la forme de l'écorce et de ses fibres, avec leurs nœuds. Ce sont très probablement des cèdres, la science nous le dira. Pieusement, on ramasse quelques débris de ce bois silicifié par quel mystère !

Tandis que l'imagination s'égare à travers les siècles passés, soudain la dune immuable s'anime et surgit la silhouette dansante d'un méhari blanc et de son cavalier, un chef targui : haute silhouette, mince dans ses voiles bleus. C'est Ouenni, l'ami de toujours du général MEYNIER qui vient le saluer à son passage... et lui offrir le thé. Un serviteur s'empresse déjà autour de quelques brindilles flamboyantes et déposés à côté, j'admire le coffret de cuivre ciselé, véritable coffre moyenageux qui contient le thé à la menthe. Le méhari repart avec un domestique. Le chef targui monte en auto et son supplice commence : vertiges et nausées surprennent ce noble chef, dur à toutes les fatigues.

Nous marchons vers les mirages incessants qui s'étendent sur la moitié du cercle de la terre. Que



Gorges d'Arak

d'eau, que d'eau ! Les touffes de verdure soulevées par le mirage semblent des arbres au bord de l'eau. Quelques falaises ou garas paraissent à droite et à gauche. A leur passage à l'horizon, elles se déforment, soulevées elles aussi, et leurs bords inférieurs en formes de pagodes, s'étirent, se resserrent animées de mouvements de cornes d'escargots. Dans le désert où rien ne remue, tout bouge incessamment : grimaces de la nature au voyageur insouciant.

In-Salah apparaît : barre verte surmontée d'une couronne de dunes corail. Ces dunes magnifiques, menacent dans leur beauté d'ensevelir l'oasis si verte, pleine de santé. L'auto saisie par l'ombre des palmiers se heurte à ces dunes qui couvrent chaque année quelques palmiers de plus, dont quelques têtes émergent encore. A leur sommet apparaît le village chocolat fait en terre sèche ou toub.

Le village en fête nous accueille. J'ai subitement une vive impression du Soudan. Les femmes négresses au long visage fin, joliment coiffées de tresses minuscules bien ordonnées de chaque côté de la figure et entremelées de coquillages blancs et de bijoux d'argent, tendent vers nous leur large sourire aux dents éclatantes. Les hommes sont grands, vêtus de gandourahs traînantes, de tous les tons de bleu.

Nous admirons peu après la popote des officiers, palais des mille et une nuits, avec sa vaste salle soutenue par des colonnes et cette allée d'arcades qui sépare la salle à manger de la bibliothèque. Le petit nègre de Mme de POMPADOUR, avec son turban blanc immense, apparaît, fait le salut militaire, et d'une voix de sentor annonce le menu : hors d'œuvres, saucisson, radis (oui ! des ra-

dis roses du désert) œufs mimosas, filets mignons de chameau, petits-pois, crème à la vanille, gâteaux secs, café et termine : Bon appétit, Messieurs, Mesdames, mon général. Un éclat de rire accueille ce souhait déjà exaucé. Tandis que défile le menu somptueux, une charmante jeune femme, aux mines de chatte gourmande, s'exclame : « Mais, vous mangez toujours autant que celà, et d'aussi bonnes choses », persuadée que dans le désert qu'elle entreprend de connaître, il n'y a que souffrances et privation. Nos camarades réjouis répondent joyeusement que tout celà n'est pas de trop. L'eau, la bonne eau trouvée enfin à In-Salah, circule gaiement et dispense la santé à tous ses braves officiers, contents de lutter contre le sort, contre le désert et d'offrir à leurs convives, la sensation nette du confort. La gaieté est dans tous les yeux. Miraculeux aussi nous semblent ces morceaux de sucre brillants et irréguliers qui circulent à l'heure du café. Il n'en faut pas plus pour qu'on nous assure que ce sucre provient des mines de sucre gemme du territoire. Sous les yeux extasiés de notre jeune compagne sont passés successivement : le rocher de sel de Djelfa, masse rocheuse découpée d'un blanc jaunâtre d'où l'on tire en effet du beau sel blanc, puis les nombreuses sebka, cuvettes d'eau magnésienne desséchées, qui contiennent encore le dépôt blanchâtre et givré, brillant sous le soleil pendant des kilomètres. Pourquoi n'y aurait-il pas en effet des mines de sucre ? Nos oreilles complaisantes, nos yeux fatigués acceptent le mirage du sucre gemme. Et la troupe masculine amusée, laisse échapper des regards complices que nous captions enfin : « Laissez-moi tout de même féliciter le cuisinier » murmure la spirituelle jeune

femme en s'adressant au jeune chef de popote qui se récusé et entreprend sans succès d'expliquer qu'il n'a jamais fait la cuisine.

La soirée se termine par les danses des négresses, très nouvelles pour nous. Le nègre barbu qui joue de l'amzad (sorte de violon monocorde) s'accroupit sur le sol et les yeux au plafond, tire sur l'archet, avec une violence muette. Le rythme en est curieux, parfait, les sonorités justes et prolongées, la monotonie est coupée par les changements de ton et la complainte se poursuit, sans un soupir, à perdre haleine. Au son de cette musique passionnée, les femmes, rieuses et provocantes, se figent soudain le corps raidi et penché en arrière, le visage extasié et sévère, les avant-bras relevés, coudes au corps avec un gracieux balancement des mains aux paumes découvertes qui semblent repousser un ennemi invisible. Que signifient ces visages crispés, comme pâmés sous un amour douloureux, ces lèvres entr'ouvertes d'où sortent un sifflement passager quand l'extase se prolonge ? La musique cesse brusquement : voici nos négresses éclatant de rire et se livrant aux familiarités habituelles.

Au fond de la pièce, les grands chefs accroupis sur des tapis épais préparent le thé. Grande affaire accomplie avec les gestes rituels, mesurés par les étoffes traînantes de leurs nombreux burnous.



La course reprend vers le Hoggar, dès le lendemain matin. C'est d'abord l'immensité blonde du sable sans dune — le passage à travers les foggara, chapelets de taupinières creusées par les indigènes, pour établir et surveiller un véritable conduit d'ar-

gile où coule l'eau qui alimente l'oasis — travail incessant, car le conduit se bouche souvent. L'auto passe prudemment entre deux foggaras où le terrain consolidé, risque moins de s'effondrer.

A toute vitesse, l'auto bondit sur le sable fin, dans un poudrolement de lumière. A droite et à gauche de la piste passent de sinistres débris, squelettes de chameaux aux os blanchis par endroits, le chaquet des vertèbres indiquant seul, l'attitude abandonnée du pauvre être mort de fatigue et de soif. Encore un, encore un, j'en compte douze dans les 100 premiers kilomètres. L'obsession de la mort finit par être douloureuse.

Heureusement le pays change et semble échapper au soleil meurtrier. A l'horizon plat, un nez de montagne apparaît puis disparaît, danse un peu en hauteur suivant les dénivellations imperceptibles du terrain. D'autres sommets apparaissent de la même façon, toujours plus nombreux. Ayant fini de jouer, la chaîne s'installe toute entière, tranquille, à nos regards, bizarrement découpée en dents de scie très prononcées. Puis d'autres apparaissent, falaises de terres croûlantes, couronnées de rocs à la surface plane. Nous voici dans un couloir plus resserré, à droite la falaise, à gauche, un vrai massif volcanique de faible hauteur va continuer pendant une centaine de kilomètres : véritable lave en fusion, aux bouillonnements noirâtres et solidifiés, où ne manque que la fumée.

D'ailleurs, tout devient noir. La falaise à droite, n'est plus qu'un amas de charbons aux morceaux détachés, d'immenses tas de coke et de houille luisante. On se croirait dans les dédales d'un port, mais la mer est cachée. Pas un homme cependant dans ces docks sinistres, pas un être

vivant : l'atmosphère est au drame. Le couloir se resserre encore et soudain, à gauche, une immense pierre semblant barrer le chemin offre à nos yeux une inscription humaine gravée dans le roc, à l'aire de caractère arabes et touaregs. Nul doute, l'homme est passé avant nous, et ces caractères, à demi-effacés, célèbrent les louanges de Dieu, au moment où son aide paraissait indispensable en effet. Nos regards cherchent autour de nous. Pas un brin d'herbe, la pierre seulement qui prend toutes les formes, brisée, rôdée, sculptée par le vent et le sable, oxydée par le soleil et l'oxygène. Si vous cassez un de ces morceaux de charbon, l'intérieur en est aussi blanc que du lait. Tout ce monde croûlant, usé, dont l'ossature visible, sans manteau de neige ni de verdure, affecte tant de formes diverses, atteste qu'il y a des millénaires, rien n'a changé. Seul, le massif montagneux s'est abaissé vers le sol, les volcans se sont éteints : sous nos pieds, leurs derniers bouillonnements solidifiés en quelques remous et rosaces, heurtent nos pieds. C'est la fin d'un monde superbe.

Maintenant les chaînes se multiplient et prennent de la hauteur... par centaines de mètres seulement. De véritables châteaux-forts surmontent la falaise croûlante. On cherche malgré soi, la porte du palais d'Antinéa, la caverne où s'égara St Avit pour son malheur. Mais il faut passer sans s'arrêter, il faut atteindre le point d'eau. Dans une plaine de sable ondulée, un petit jardin très vert, une chaumière de boue, un tuyau de fonte d'où coule l'eau très douce à boire.

La course reprend sous le soleil déjà bas. De l'autre côté de l'horizon la lune en plein ciel, ac-

cepte la concurrence et dispense sa lueur blanche. La route sinue à travers les falaises de plus en plus hautes. A un tournant brusque apparaît un cirque de falaises bleues, aux tours nombreuses. Voici la tour ronde et massive d'un immense château-fort. Tandis qu'à nos pieds s'installe une véritable forêt de salhas gris j'appelle immédiatement la forêt des arbres désespérés. Chacun d'eux lance dans tous les sens des troncs rugueux, des branches grises à moitié mortes, dont les repousses vigoureuses et feuillues donnent la réplique joyeuse aux gestes tragiques des rameaux desséchés. Le vent a travaillé la terre qui entoure les racines et a fait un socle de plusieurs mètres à chacun de ces arbres, dont la généalogie reste visible, aucune main d'homme ne les ayant jamais taillés ou disciplinés.

Mais par où va passer l'auto ? Va-t-elle se cogner à ces falaises qui l'entourent ? Non, elle suit la piste très bien faite en cet endroit difficile qui suit le dessin de la falaise, monte, descend, tourne et retourne sans fin.

Nous avons laissé le soleil derrière nous. La lune triomphante, éclaire au-dessus de nos têtes, un morceau de ciel. Voici Arrak et son petit bordj, tranquille sous la menace de ces falaises découpées au sommet en dents d'éléphants, d'énormes molaires séparées par des failles prodigieuses. Affalés sur des transats, face à la lune, ce ciel clair est notre réconfort, et quelques étoiles seulement restent dans son champ retréci.

De courageux ingénieurs en costume de golf viennent nous saluer après une dure journée de travail sur les pistes. Près du bordj, des feux pétillent, éclairent les visages des nomades qui viennent

de faire la route. Dans des marmites minuscules boue leur chorba (soupe). A notre demande, ils commencent une chanson, toujours assis, balançant le buste, tandis que l'un d'eux tape sur un bidon vide un rythme très précis. Deux voix se répondent en litanie : cela pourrait durer longtemps, on va se coucher.

Le lendemain, promenade dans les grands roseaux qui balancent leurs palmes. D'immenses arbustes du genre euphorbe dressent leurs branches vigoureuses, aux feuilles charnues et laiteuses à la brisure, terminées par un bouquet de fleurs mauves et roses aux pétales gonflées de sève aussi. D'autres plantes aux feuilles en lanière de fouet de 2 à 3 mètres de long, dont j'ignore le nom. Le soleil est brûlant. A l'abri d'un roc, nous nous installons sur le sable. On apporte le thé à la menthe, si réconfortant. Le capitaine Poux dépose une petite pièce de dix sous, dans un trou rond de la pierre où l'on aperçoit quelques cheveux : conjuration contre le mauvais sort ou droit de passage vers Antinéa, qui sait ? En plein midi revient le général MEYNIER qui a poussé une pointe sur la piste de Tamanrasset. A la porte de l'hôtel où nous rentrons, un Touareg aux lunettes noires, qu'il porte paraît-il jour et nuit, nous salue. C'est le boucher qui ravitaille l'hôtel. Hier, il a tué un mouflon, aujourd'hui une gazelle. Ce boucher est un excellent chasseur.

Le retour reprend sur la même route puisqu'il ne peut y en avoir d'autre, mais tout change. L'auto va maintenant du cirque rétréci et oppressant, vers les vallées divergentes et de plus en plus larges, du massif montagneux. Toujours en vertu de la marche incessante de l'auto, les chaînes de montagne

s'évasent et semblent nous laisser passer. Leur course sur plusieurs plans donne lieu à des effets inattendus. Entre les découpures profondes des sommets, passent majestueusement les crêtes, également très découpées des chaînes de l'arrière. L'éclairage maintenant à l'ouest et oblique donne à ces chaînes, l'apparence de décors de théâtre plats découpés dans du carton, vaste diorama dans un palais d'exposition. Le soir s'avance, instant inoubliable où les tableaux du peintre Paul Elie DUBOIS sont tout entiers devant nos yeux. Voici bien ces bleus puissants qui nous étonnaient ; tous les tons de bleu et de rose, depuis le mauve, le ton opéra des premiers plans, jusqu'à l'amethyste rutilant, puis la prunelle, le bleu d'outre-mer des cîmes les plus éloignées ; mélange habilement dosé d'une palette savante suivant l'éloignement des chaînes. L'instant est court de cette féerie. La lune ironique reprend ses droits et se montre d'abord découpée bizarrement par la crête de la montagne en forme d'un lumineux, broche ouvragée aux larmes de lumière. Le roc est donc une véritable écumoire !

Nous installons notre camp dans une plage de sable auprès de la falaise volcanique. Nous allumons de grands feux et les arbustes secs pétillent sous la force de la flamme. De chacun d'eux il ne reste bientôt qu'une broussaille de fils de fer incandescents d'où s'élancent quelques feux-follets bleu clair. A la lueur des phares de l'auto s'organise le pique-nique hâtif. Nous sommes là une douzaine d'affamés autour de trois petits poulets rôtis qu'il s'agit de découper adroitement au bout de la fourchette. Tout le monde n'a pas hélas, l'adresse d'un maître d'hôtel. A mes côtés, ma jeune voisine gour-

mande à voix basse son voisin qui refuse de manger une aile de poulet tombée dans le sable. Des fous rires semblent fuser. Chacun n'a-t-il pas sous la dent une carrière de sable ? Quelques bonnes oranges d'El-Goléa, rétablissent la situation. Roulés dans des couvertures on s'endort sur le sable malgré le froid vif de la nuit. Le lendemain, avant l'aube glacée, chacun attendait anxieusement la timbale de nescao qui cuisait, ô combien doucement, sur un feu de paille, apportant à nos estomacs transis, le réconfort d'une boisson chaude.

La dure étape du retour vers In-Salah ne devait pas se terminer sans émotion. En plein midi, sous un soleil ardent, à quelques kilomètres à peine de notre but, panne d'essence. La seconde voiture qui devait nous ravitailler n'arrive pas. Est-elle en panne elle aussi ? Nous restons accroupis sur le sol, notre voiture, le capot relevé, a l'air d'une pauvre bête baillant de soif. Mais les camarades arrivent, recrues de fatigue d'avoir poussé à la roue. Combien nous paraît délicate alors l'ombre fraîche de la maison du chef de poste !

On ne peut connaître In-Salah si l'on n'a pas vu son marché. Presque à la tombée du jour, des femmes sont encore là, vendeuses infatigables, accroupies sur le sol entourées des bagatelles qu'elles vendent. Elles offrent des couffins remplis d'herbe verte, premières pousses d'orge, des oignons verts minuscules. Sur des plateaux de bois, quelques tas d'orge roux, du mil, du cumin. A côté des perles de verre, de gros coquillages du Soudan de forme pointue qu'elles trouent à une extrémité afin de les enfiler au bout de leurs nattes pour donner du plombant à la coiffure ; des bracelets de verroterie, d'au-

tres en argent, de forme renflée, ornés de petites perles d'argent en relief en dessins variés, de grandes broches triangulaires cloûtées aussi de petits dômes perlés, le tout en argent blanc d'un mauvais alliage sans doute. Quelques hommes bavardent auprès d'un tas de bâts de chameaux, faits d'écorce fibreuse de palmier. Un grand diable touareg les dépassant tous de la tête, silhouette maigre et fine, se détache du groupe, et en trois pas traverse tout le marché sa vaste gandourah bleue très longue flottant à la marche, comme sous un vent violent. Nous l'avons trop regardé et nous n'avons évidemment, aucun succès auprès de lui.

Nous partons seuls le lendemain vers Fort-Miribel, par la route directe cette fois-ci. Nous devons retrouver la voiture qui vient d'El-Goléa au sommet de la rampe d'El-Hadjadj. Voici l'énorme falaise qui barre notre route. De loin, un ruban blanc très sinueux apparaît sur les rochers. Mais attention, c'est l'ancienne rampe trop raide. Nous arrivons à l'autre mieux aménagée et qui suit les nervures de la feuille immense et gonflée qu'est la montagne.

(à suivre).

Mme O. MEYNIER.



BIBLIOGRAPHIE

Dans son « *Vade Mecum de l'Automobiliste au Sahara* », Monsieur J. de FOUCAUCOURT donne aux futurs touristes Sahariens un ensemble de renseignements de la plus grande utilité sur l'organisation et l'exécution d'un voyage automobile en région saharienne.

M. de FOUCAUCOURT possède remarquablement la question, puisqu'au cours d'un séjour de quatre ans en Afrique du Nord, il a fait de nombreux voyages automobiles au désert, dont un, transsaharien, d'Alger à Tombouctou.

Les automobilistes ne seront pas seuls intéressés par cette étude fort complète qui donne d'utiles enseignements sur l'histoire de la pénétration automobile au Sahara et sur l'emploi dans l'avenir de ce mode de locomotion.

En bref, ce petit livre doit être lu avant tout voyage saharien, qu'il s'effectue avec une automobile personnelle ou par le moyen d'un service de transports. Il évitera aux novices bien des ennuis et sera pour les voyageurs déjà avertis, un excellent memorandum. Nous avons eu le plaisir d'adresser le « vade mecum de l'automobiliste au Sahara », à tous les membres de l'association.

**

La Société d'Éditions Géographiques Maritimes et Coloniales 184, Boulevard Saint-Germain, à Paris, vient d'éditer un « *Guide Pratique du Tourisme au Sahara* » œuvre du Général MEYNIER, Directeur des Territoires du Sud de l'Algérie et du Capitaine NABAL, son adjoint.

Ce petit livre, qui pénètre si facilement dans la poche de la veste, doit accompagner l'automobiliste sur les pistes sahariennes. Il y trouvera tout ce qui est de nature à faciliter l'organisation et la bonne exécution de son voyage.

Voici au demeurant, le plan sommaire de ce guide :

1° *Aperçu historique et géographique sur le Sahara.*

Géographie sociale, population, rôle historique du Sahara.

Pénétration Saharienne.

2° *Conditions générales du tourisme au Sahara.*

Pistes automobiles et voitures sahariennes.
Préparation d'un voyage automobile.
Association « Les Amis du Sahara ».
Renseignements relatifs à la chasse.
Conseils pour l'habillement et l'équipement.

3° *Itinéraires et pistes principales.*

Ce chapitre renferme des renseignements sur l'état des principales pistes, les distances kilométriques, les ressources hôtelières, les ravitaillements divers, etc.

4° *Services automobiles sahariens et transsahariens.*

Horaire des services, tarifs.

5° *Les routes aériennes.*

6° *Renseignements sur les principales villes ou oasis.*

On trouve dans ce chapitre des indications d'ordre général, sur les centres que les touristes peuvent être appelés à traverser ou à visiter. Intérêt touristique. Renseignements sur les hôtels et leurs tarifs, etc.

Le Guide se termine par le « *Code Saharien de la route* », et une bibliocartographie sommaire.

La *Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales* vient de nous faire connaître qu'elle a décidé de consentir aux membres de l'Association des Amis du Sahara, une réduction de 10 % sur le prix de vente fixé pour le *Guide Pratique du Tourisme au Sahara*.

Les membres qui désireraient recevoir le Guide sont priés de s'adresser au siège de l'Association à Alger qui se chargera de le leur faire adresser moyennant le prix de 35 francs.

Le Gérant : M. le Général MEYNIER.

Imp. Rives, Romeu et Cie., 14-16, Rue Bab-el-Oued. - Alger

