

N° 9  
Bulletin Trimestriel

# *Les Amis du Sahara*

Organe de l'Association  
LES AMIS DU SAHARA



Pour tous renseignements  
S'adresser au **SECRETARIAT  
GÉNÉRAL DE L'ASSOCIATION**  
à la Direction des Territoires du  
Sud au Gouvernement Général  
de l'Algérie, à **ALGER** .....

OUARGLA. - Fillettes parées pour la Takouka

**Bulletin Spécial du Tourisme**  
**pour la Saison 1933-1934**      Octobre 1933



Entre Fort Miribel et El-Goléa. - La moto devant les dunes



L'arrivée à In-Salah

# LA MOTOCYCLETTE AU SAHARA

par M. J. SOUBRIER

— page 33 —

Si le tourisme saharien en automobile est maintenant une chose courante, presque banale, encore que peu diffusée, il n'en est pas tout à fait de même du tourisme à motocyclette qui, jusqu'à présent du moins, ne semble guère avoir tenté ou satisfait les amateurs de voyages sur deux ou trois roues. Cette lacune fut d'ailleurs notre point de départ, lorsque mon camarade DESOMBRE et moi cherchions à entreprendre une randonnée d'un style encore nouveau.

Les renseignements reçus, disons-le, n'étaient guère encourageants, car, même au sein des organisations qu'on pourrait croire les mieux qualifiées, règne à l'égard du Sahara une méfiance désormais périmée pourtant.

Les plus grosses difficultés allaient, sans doute, venir de notre incompetence à peu près totale en matière de mécanique, et de notre complète inexpérience des engins que nous comptions utiliser; mais, partant avec l'intention bien arrêtée de rechercher des sensations neuves, tranchant sur la banalité de la quotidienne existence, et décidés, en outre, à supporter tout avec bonne humeur, (.../...)

— page 34 —

(.../...) nous ne craignons pas, au contraire, d'affronter certains obstacles.

Nous ne voudrions pas raconter ici par le menu les détails du voyage : la place manquerait du reste pour faire tenir en si peu de lignes une relation complète de nos vicissitudes, et le lecteur le plus indulgent se laisserait vite d'un récit où la clef anglaise, la dissolution, et le « Viandox » tiennent une bien grande place. Qu'il nous soit seulement permis de noter les réactions d'un motocycliste devant les difficultés d'un parcours connu de la plupart de ceux qui liront ces lignes.

Il est bien certain tout d'abord que les motocyclettes de série, si robustes soient-elles, n'ont pas été conçues pour fournir un effort analogue à celui que nous leur demandions, moins en ce qui concerne le moteur, que pour les questions de carrosserie, ce que l'on appelle en jargon motocycliste la partie « cycle ». La meilleure preuve en est que plusieurs équipes, moins heureuses que nous, parties vers la même époque sur un itinéraire semblable, ont dû rapidement abandonner ayant tout brisé dès les premiers kilomètres.

De plus, la très faible hauteur des organes devait être, vu l'état des pistes, la plus grave source d'ennuis. Peu après Ghardaïa, un joint d'alimentation d'huile cassait sur des effleurements rocheux, tandis qu'un montant du side-car, ayant buté contre une pierre tenace, se faussait au point de le faire complètement piquer du nez. Inutile d'ajouter qu'ayant été sérieusement échaudés cette fois là, nous devons nous montrer par la suite beaucoup plus attentifs à éviter les moindres obstacles, lorsque la piste n'atteignait pas une viabilité suffisante.(.../...)

— page 35 —

(.../...) Un autre inconvénient dont nous eûmes à souffrir vint de l'usure immodérée des pneumatiques et des multiples, crevaisons dues aux épines pendant la traversée des oueds. Certains jours, il nous fallut réparer jusqu'à douze fois en une seule étape, et Dieu sait si, pour une motocyclette, cette opération est fastidieuse, pénible même, surtout par 40 ° à l'ombre... sans ombre.

Ayant pris des side-cars, nous eûmes la possibilité d'y placer tout l'équipement désirable : ravitaillement en eau (50 litres), essence (50 litres) et vivres (pour 8 jours), par tête, plus le matériel de campement, les appareils de photo et de cinéma, la pharmacie, le phonographe, les pièces de rechange, etc... Soit environ 200 kg de charge par moto, ce qui commençait à être respectable.

Partis d'Alger le 20 mars, nous atteignons Laghouat d'une seule traite, sans aucune difficulté. Mais à ce moment commencèrent nos ennuis ; le mauvais état de la piste, mettant les pneus à une dure épreuve nous obligea à une série de réparations qui, supportées cependant avec bonne humeur, ne nous parurent pas moins largement superflues. Faut-il ajouter que n'ayant jamais pratiqué la moto jusqu'alors, notre premier démontage se fit en plein bled, et que notre inexpérience fut certainement pour une bonne part responsable de nos malheurs : c'est ainsi que regonflant insuffisamment les pneus après chaque réparation, nous rendions les crevaisons, par là même, plus faciles, et, roulant au retour avec des pneus gonflés à bloc, sur cette même piste, nous ne devons plus y crever une seule fois. Par ailleurs, à l'aller, nous hésitions, en bons novices, à prendre (.../...)

— page 36 —

(.../...) les variantes, qui, de Laghouat à Tilrempt, sont, en général, meilleures que la piste elle-même.

Ghardaïa nous fit une bien meilleure impression que Laghouat dont le faux air de petite sous-préfecture, et le mauvais goût de certains de ses monuments nous avaient quelque peu déçu. Ghardaïa, au contraire, a beaucoup mieux conservé son caractère propre, et l'ambiance y est d'une couleur locale infiniment plus sincère. Mais que dire des deux énormes placards publicitaires, dont les couleurs violentes, offusquant les yeux, viennent déparer désastreusement le panorama de la ville ?

En allant sur El-Goléa, nous eûmes encore pendant cent kilomètres quelques déboires dus à l'état de la piste, que nous devons d'ailleurs retrouver très améliorée, et en voie de complète réfection, au retour. Nous y subîmes en plus notre première tempête de sable qui, redoublant de violence après le coucher du soleil, arracha la tente, et nous fit passer une nuit blanche, plutôt sinistre, sous ses plis affaissés, au milieu d'un fouillis invraisemblable de couvertures, chaussures, disques, conserves et autres.

Mais aussi quel enchantement, lorsqu'après les kilomètres interminables de sable et de cailloux apparaît enfin, parmi les palmiers, la luxuriante oasis d'El-Goléa. Quand on se reporte par la pensée au Paris sombre et pluvieux quitté la semaine précédente, on bénit le ciel qui a créé dans ce désert aride un tel lieu de repos et de délices, où le parfum capiteux des roses se mêle aux douces effluves des mimosas, à l'ombre des bois de palmiers, qu'égayent les eaux vives. Tout y est un plaisir pour les yeux, depuis les jardins (.../...)

— page 37 —

(.../...) lumineux jusqu'aux dunes roses qui moutonnent à l'horizon, par delà les lacs miroitants ou s'ébattent les flamands. Nous montons au vieux ksar abandonné, cette colline rouge brique, où s'étagent des gourbis croulants. Au milieu des pierres amoncelées et des vestiges de maisons, (les mystérieuses excavations mènent par des couloirs sombres mi-comblés vers des abris creusés à même le roc. Les traces calcinées de foyers éteints rappellent seules la vie qui s'est arrêtée dans ces ruines. Puis, soudain, c'est une salle voutée, soutenue par des colonnades de pierre : Par les étroites meurtrières, on aperçoit la palmeraie, éclatante et baignée de lumière, contrastant avec la pénombre qui nous entoure.

Le temps presse, et sans nous attarder davantage en cet Eden de verdure et de fraîcheur, nous repartons vers In-Salah. La piste est devenue facile, monotone sur le Tademaït aux cailloux gris, mais combien reposante après les fondrières caillouteuses des étapes récentes.

En descendant vers la plaine de sable et de reg fin qui entoure In-Salah et le précède sur une centaine de kilomètres, nous rencontrons une tempête de sable terrible. Du haut de la falaise de poulingue qui termine le Tademaït, nous apercevons les longues traînées grises courir au ras du sol et se terminer en tourbillons ascendants; puis, le vent augmentant de violence à mesure, nous sommes obligés de mettre les chèches, enroulés autour du visage, ne laissant qu'un orifice étroit pour les yeux, où viennent s'appliquer les lunettes. Le sable grésille contre la carrosserie des sides, arrachant l'email, tandis que les manettes commencent à se manœuvrer difficilement. Nous avons (.../...)

— page 38 —

(.../...) la gorge sèche, et sur nos lèvres boueuses, le sable, en s'infiltrant, vient s'agglomérer. Il pénètre d'ailleurs partout, emplissant nos poches, arrêtant les montres, et grinçant sous les dents.

Puis vinrent les ensablements, d'autant plus pénibles que nous n'en avions aucune habitude, et plus angoissants que nous ne savions si nos machines pourraient passer. Il nous fallait par surcroît pousser les motos au milieu d'un brouillard aveuglant, soufflant sans répit sur nous ses minces particules de sable brûlant. Et surtout nous étions torturés par la crainte de voir s'épuiser notre provision d'huile, l'écrou d'alimentation s'étant à nouveau brisé sur les pierres, et laissant s'échapper à une cadence impressionnante le contenu du réservoir. Toutes ces misères conjuguées auxquelles vinrent s'ajouter deux éclatements de chambres, dues à un dégonflage immodéré, firent si bien qu'en arrivant à In-Salah, selon la propre expression de nos hôtes, « nous n'avions plus figure humaine ».

De tous les bleds traversés, In-Salah fut certes le plus sympathique. L'accueil cordial des officiers, leur empressement à nous être agréables, l'ambiance aimable qui règne en cette oasis ensoleillée en firent une halte reposante dont le souvenir est resté vivant en nous. Nous eûmes la chance d'assister à des réjouissances indigènes extrêmement pittoresques, danses des fusils et chœurs populaires, au clair de lune. Qu'il nous soit permis de remercier ici le lieutenant PEPPONNET, le médecin-capitaine, et l'interprète LESOURD qui, en l'absence du Chef d'Annexe, nous ont fait, avec autant de bonne grâce, les honneurs de leur bled, sans oublier M. JONIS, le plus aimable des (.../...)

— page 39 —

(.../...) postiers, dont la complaisance et l'aménité ont fait du bureau de poste d'In-Salah le dernier salon on l'on cause.

La sortie d'In-Salah est un peu mouvante à notre gré, mais à condition de ne pas ralentir dans le sable de passer les vitesses au moment opportun, et de repérer les endroits favorables où l'on puisse reprendre de l'élan, les quelques cinquante kilomètres sont franchis sans encombre.

Puis la piste devient excellente : dans le Tidikelt c'est même une véritable autostrade. Sur la plaine d'argile durcie, craquelée comme un puzzle immense par les rayons ardents du soleil, les motos filent à toute allure, soulevant derrière elles un nuage de poussière jaune. Au loin, vers l'horizon, s'estompent dans une brume légère les profils bleutés des montagnes du Hoggar où nous allons bientôt pénétrer.

Près de notre campement, au matin, nous découvrons au flanc d'un rocher de curieuses inscriptions touaregs : les contours de naïles, accompagnés de signes mystérieux.

Puis des gorges sauvages déroulent devant nos yeux paysages escarpés, hauts sommets stratifiés, donjons inexpugnables, habités par les aigles. La chaleur, longtemps accumulée entre ces parois brûlantes, devient réellement pénible.- Parfois, dans une immense clairière de sable blanc, couverte de végétation, galopent des gazelles, par troupeaux nombreux, fuyant cent mètres et s'arrêtant, poussées par une dangereuse et souvent mortelle curiosité. Après le bordj d'Arak, décoré intérieurement d'une multitude de petits drapeaux tricolores, et celui d'In-Ekker, si bien tenu par le ménage HAMELIN, dont l'hospitalité, là-bas, est (.../...)

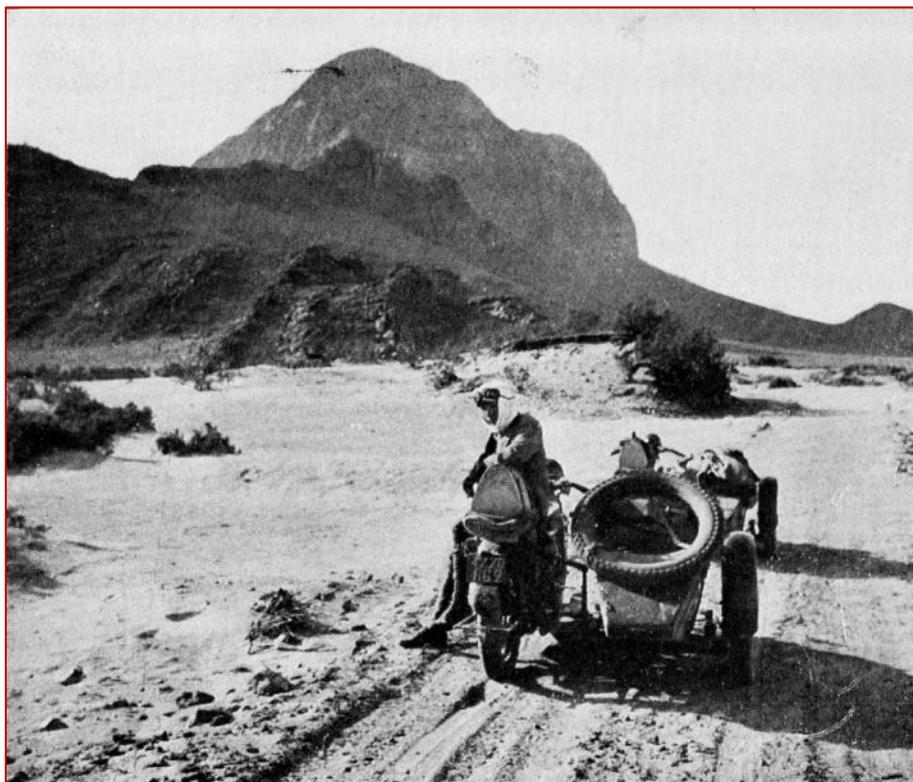
— page 40 —

(.../...) légendaire, voici Tamanrasset, au pied de la haute falaise sombre qui l'écrase de sa masse formidable.

L'accueil y est plutôt froid : le gérant de l'hôtel prétextant qu'il ne peut rien nous servir à l'heure de la sieste, nous invite poliment à manger nos propres conserves, et nous trouvons assez saumâtre d'avoir fait 800 kilomètres pénibles pour en arriver là — nous espérons mieux. Puis, il nous conte sur le pays les plus invraisemblables histoires, assurant qu'il n'y a rien à y faire, rien à y voir, que personne d'ailleurs n'y vient jamais, et autres propos de ce genre. Nous sommes à ce point dégoûtés que nous n'avons qu'une hâte : repartir au plus vite, le soir même s'il le faut, pour ne pas rester une minute de plus dans un bled aussi inhospitalier. Le capitaine LUCCHETTI vient à temps heureusement pour remonter notre moral, et nous mettre au courant des nombreuses possibilités touristiques du Hoggar, riche en paysages grandioses, et peuplé de nomades étranges, aux pittoresques coutumes. Et Tamanrasset n'est-il pas surtout le lieu des souvenirs vivants encore qu'y a laissés le Père DE FOUCAULD, dont le nom domine l'histoire du Sahara ?

Le retour fut cependant pour nous plus pénible que l'aller : la fatigue commence à se faire sentir, et, le soir, notre lassitude est telle que nous ne dressons plus la tente, préférant les nuits sur la dure à l'ennui d'une manœuvre fastidieuse. Le repas de midi est presque chaque fois supprimé, celui du soir se réduisant le plus

souvent à une boîte de conserve, absorbée crue, à même le récipient, sans cuisson ni assaisonnement. D., qui a confondu le Hoggar avec Juan-les-Pins, se repent amèrement d'un désastreux essai de brunissage (.../...)



Dans le Hoggar. — Au sortir des gorges d'Arak



Près de l'Oued Fit. — Des Touaregs offrent des œufs

— page 41 —

(.../...) car, en fait, il a le dos, les épaules et les bras couverts de plaies cuisantes, et d'ailleurs peu esthétiques. Bientôt il grelotte de fièvre. Quelques jours plus tard, dans les gorges d'Arak, n'ayant pas fermé l'œil à cause de ses plaies, et n'ayant pour ainsi dire rien mangé, il s'arrête, épuisé, incapable de remédier à une nouvelle crevaison, venant s'ajouter à une longue suite d'autres. Quand on songe qu'il fallait 450 coups de pompe pour regonfler un pneu, et que cela se répétait parfois jusqu'à douze fois par jour, on voit que le métier n'était pas une sinécure. Il m'invite à gagner seul Arak, en le laissant sur place avec la tente, pour qu'il puisse s'y abriter et s'étendre, mais je m'y refuse, bien entendu, et lui répare sa roue, tandis qu'il se repose, effondré sur les pierres brûlantes de la piste.

Les crevaisons étant dues aux épines, il faut, pour déceler les innombrables perforations, utiliser l'eau de nos gourdes, la versant d'abord dans les plis d'un imperméable graisseux qui sert de baquet, et la remettant soigneusement dans les bidons, pour la reboire ensuite.

Deux jours après, une nourrice d'essence de vingt litres, placée sur mon porte bagage arrière, se détachant par les cahots, vient de tout son poids me frapper, par son arête coupante, la colonne vertébrale. Portant la main sur ma blessure, je l'en retire teintée de sang. Puis, aux abords de Tadjmout, nouvel incident : par suite d'un court-circuit, mon installation électrique brûle entièrement. Nous avons heureusement des bobines et accus de rechange; mais encore faut-il remonter avec toute la rigueur désirable ces fils inconnus qui, roussis, grillés, fumants, partent du commutateur (.../...)

— page 42 —

(.../...) et vont se perdre dans les profondeurs mystérieuses, et pour nous inviolées, du bloc moteur. Pour ma part, je crains fort que, vu notre incompetence, toute tentative de réparation nous soit interdite. Un premier essai me donne, hélas, raison. Ma résistance est à bout. Je voudrais tout abandonner, crever sur place s'il le faut. Heureusement que D. a repris, comme on dit, du poil de la bête, et vient à mon secours pour me faire profiter à propos de sa débordante énergie. Avec l'aide du schéma d'installation électrique, nous parvenons à rétablir les contacts indispensables, laissant de côté les connexions secondaires, les phares, le klaxon, et cette mystérieuse « excitation à la dynamo », dont le sens sibyllin nous échappe. Les fils brûlés sont remplacés par des fils de fer, entourés de « primoplast » à pansements, en guise de gutta. O miracle ! La moto repart. Nous en sommes d'ailleurs les premiers stupéfaits.

Après In-Salah, sur le Tademaït, le side-car de D. perd son chapeau de roue : obligation de rouler en vérifiant tous les kilomètres le boulon de sécurité, qui suffit à peine : 215 kilomètres dans ces conditions, avec la perpétuelle menace d'un malheur irréparable, compliqué au besoin d'un accident grave. Pauvre D... ! Je le vois s'arrêter toutes les deux minutes, revisser son écrou, et repartir aussitôt, pour recommencer un kilomètre plus loin. Heureusement la piste est bonne, très bonne même, et l'absence de secousses nous permet, d'atteindre El-Goléa, où l'on refait un nouvel écrou. Mais celui-ci ne tient pas longtemps et, sur les cahots, entre El-Goléa et Ghardaïa, il saute. Comme il est impossible de continuer à rouler ainsi en raison de l'état de la piste, il me faut refaire (.../...)

— page 43 —

(.../...) la route en sens inverse pour tenter de le retrouver. Folle entreprise ! Chercher un écrou dans le Sahara ! Durant une journée entière, je fouille du regard le sable aveuglant, de chaque côté de la piste, tandis qu'entre temps mon pneu arrière éclate, et, réparé tant bien que mal, reprend du service, tous les autres étant définitivement hors d'usage. Enfin, à la tombée de la nuit, à 15 km de mon point de départ, alors que, désespérant d'aboutir, je m'apprêtais à revenir, la mort dans l'âme, auprès de D., j'aperçois enfin, à demi caché par les pierres, le précieux morceau de métal. Durant cette journée, je m'émerveillais du nombre prodigieux d'objets de toute nature que l'on peut trouver au Sahara, en cherchant bien. C'est ainsi que j'aperçus des boîtes de conserves, évidemment, des chargeurs de mousqueton, en quantité, de vieilles lunettes d'auto, des chiffons, des capsules de bidons d'huile, une bretelle usagée, que sais-je encore ? Qui oserait, après cela, traiter injurieusement le Sahara de « désert » ?

Au retour, les motos commencent à souffrir sérieusement du dur régime que nous leur imposons depuis un mois : les ailes avant et arrière se détachent, les accus tombent sur la piste, et, se brisent, laissant échapper leur acide, qui bouillonne sur le calcaire. Les compteurs de vitesse, les accessoires, tout se disloque, et va rejoindre au fond du side-car les précédentes victimes du roulis et du tangage.

Après un rapide passage à Alger au moment des fêtes de Pâques, et une agréable traversée, nous regagnons Paris par la route, et franchissons les barrières de la Capitale après un mois et huit jours d'absence, et 6.500 km. parcourus. (.../...)

— page 44 —

(.../...) De nos difficultés et de nos déboires faut-il déduire d'emblée que la motocyclette soit impraticable au Sahara ? Non certes. Mais le point capital est de partir avec un équipement, un outillage et aussi une préparation préalable différant sensiblement des précautions habituelles. Quels sont, en effet, les deux obstacles principaux ? L'état des pistes et l'espacement des postes d'essence. Or ce dernier inconvénient est facilement éliminé en emportant avec soi une suffisante provision de combustible — M. de LA PALISSE n'aurait pas mieux dit —. L'autre point réclame plus d'attention. Il est indispensable tout d'abord, de ne s'embarquer pour un tel voyage qu'avec une machine excessivement robuste, et capable de supporter un régime tout autre que celui pour lequel elle a été construite. Il faut s'attendre « à en voir de dures », et ne pas s'aventurer sur des outils d'une résistance insuffisante. Pour la même raison, la question des pneus joue un rôle primordial. Nous devons avouer que, seuls, les pneus « Dunlop Fort » (réclame non payée !) ont subi victorieusement cette dure épreuve. Nécessité, également, d'emporter, en outre, des pneus de rechange, de très nombreuses chambres à air neuves, car les éclatements, toujours à craindre, et surtout les crevaisons par les épines, ont vite fait d'épuiser une trop courte provision. N'oublions pas que, par la chaleur, les pièces se décollent, multipliant ainsi les occasions de réparer, ce qui, — aucun motocycliste ne me contredira, — est véritablement la pire des corvées. Enfin, dans le même ordre d'idées, une bonne précaution consiste à mettre des pare-clous, mesure à laquelle nous n'avions pas pensé, et qui nous aurait certainement épargné bien des crevaisons (.../...)

— page 45 —

(.../...) par les épines. Un dernier conseil : ne pas se contenter des pompes livrées avec la moto : celles-ci sont nettement insuffisantes, et obligent à une dépense physique superflue alors qu'une pompe d'un modèle plus puissant simplifierait grandement la manœuvre.

Enfin nous abordons le problème le plus délicat : la trop faible hauteur des organes. Le mieux serait, sans doute, d'avoir une moto spéciale, dont les fourches, légèrement allongées, éloigneraient par là même, d'autant, le carter du sol. Une autre solution, que nous avons adoptée lors de notre retour consiste à isoler par une pièce métallique les parties les plus vulnérables placées sous le bloc moteur, pour les protéger ainsi le mieux possible contre les pierres, et les aspérités de la piste. Nous ne parlerons pas de l'évidente nécessité d'un filtre à air, ni de l'avantage qu'il y a à retirer les silencieux, pour éviter de faire chauffer le moteur.

Restent les ensablements : nous avons, au retour, trouvé la solution qui nous permet de sortir sans fatigue aucune des passages les plus difficiles. Lorsque les roues s'étaient enfoncées dans le sable, et que la moto s'arrêtait, moteur calé, nous remettions en marche, sans monter sur la selle, et embrayions, tout en poussant par le guidon, ce qu'on ne peut faire, évidemment, sur une voiture. Grâce à ce système ingénieux, nous ne craignons plus les ensablements, et, chose curieuse, le seul fait de nous savoir parés contre cette éventualité eut un tel effet sur nous, que les occasions d'utiliser notre méthode se firent de plus en plus rares, ce qui prouve surabondamment l'utilité du facteur « confiance » ! (.../...)

— page 46 —

(.../...) Dans ces conditions, le tourisme motocycliste au Sahara, s'il demande encore certaines qualités d'endurance physique, n'est cependant plus entaché d'impossibilité, et, l'état des pistes s'améliorant sans cesse, la circulation y devenant chaque année plus intense, le jour est proche où la traversée du Sahara à motocyclette se fera sans risques et sans difficultés, comme en auto.

Les routes du Désert sont ouvertes — Il n'y a plus de Sahara.

J. SOUBRIER.